



## 2 ASPECTOS LEGALES

Actualmente el aspecto urbano de la ciudad se encuentra normatizado por el Acuerdo No.008, Aprobado por el Concejo Municipal el 30 de junio de 1998, "Por medio del cual se adopta la reglamentación urbana para la ciudad de Tunja y se dictan otras disposiciones"; consta de 20 capítulos, que contemplan los siguientes aspectos: Generalidades, Disposiciones generales, Normas de habitabilidad y ordenamiento urbano, Normas urbanas arquitectónicas, Urbanizaciones, Urbanizaciones industriales, Junta de planeación municipal, Cesiones, Vías, Licencias de urbanismo, Licencias de construcción, Licencias de urbanismo y construcción, Permisos, División territorial, Asignación de usos de suelo y normas por sectores, Asignación de usos de suelo dentro del sistema vial urbano, Parcelaciones suburbanas.

### 2.1 LA NORMA

En cuanto a normas, debe señalarse la Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias, producto de la experiencia de los primeros colonizadores en el Nuevo Mundo, y la expedición de los códigos posteriormente a la fundación de algunas ciudades; posteriormente la información que se posee hasta hoy, es la contenida en la ordenanza 52 de 1898, que establece normas referentes a Edificaciones y Demoliciones, pesas y medidas, "las antiguas" medidas agrarias se ratifican, pero aún se mantiene la cabuya con una equivalencia y una recomendación para medir en terreno pendiente.

Posteriormente se encuentran acuerdos en los que se refieren a "fincas urbanas", acuerdo 7 de 1917, disposiciones para el uso de los servicios de acueducto y alcantarillado de la ciudad. Como se observa, son referidos al funcionamiento



general, dentro de un marco urbano existente, sin prospección alguna; otros acuerdos son:

<b>Acuerdo N°</b>	<b>Fecha</b>	<b>Materia del acuerdo</b>
25 y 26	Septiembre 25 de 1930 y Octubre 21 de 1930	Por el cual se dictan algunas disposiciones sobre urbanización y construcción de edificios dentro del área de la ciudad
38	Mayo 19 de 1933	Por el cual se modifican los acuerdos 25 y 26 de 1930
6	Diciembre 11 de 1958	Por el cual se adopta el Plan Piloto Regulador para Tunja
4	Enero 9 de 1970	Por el cual se señalan normas y procedimientos para urbanizar terrenos en el área del municipio de Tunja

Finalmente los planes de desarrollo de 1958, 1976 y 1986, sancionados por el alcalde mayor y adoptados como acuerdo municipal, más dos acuerdos de incierta aprobación que rigieron la construcción urbana entre 1990 y 1994, y la irregular modificación del perímetro urbano de la ciudad entre 1995 y 1996; ninguno figura en el archivo del Concejo Municipal de Tunja, en los documentos revisados.

Revisando los acuerdos, sus artículos, y observando lo sucedido en la ciudad, se planteó la hipótesis de que más del 50% se ha venido construyendo sin el control oficial y más al libre albedrío de cada propietario; para tal efecto, se propuso analizar las agrupaciones de vivienda bajo tres denominaciones:

- ≈ Barrios proyectados y ejecutados: urbanización con un proyecto específico, aprobado por la autoridad municipal, y construido por su promotor.
- ≈ Barrio proyectado, pero ejecutado por el vecino: urbanización que se aprueba con un loteo determinado, y un plano tipo, pero cada comprador de lote construye su inmueble, la construcción se desarrolla por etapas, y el plano se modifica; no siempre cuenta con plano aprobado y en ocasiones, la conexión a



algún servicio se hace sin efectuar solicitud ni cancelar derechos, hasta que sean descubiertos.

≈ Barrio espontáneo: aquel dónde cada propietario de lote construye o amplía según su necesidad y recursos, no tiene plano aprobado, los servicios no están instalados en todos los casos y sobre el desarrollo de la construcción se hacen modificaciones o aumento de área construida; una particularidad es la conexión a algún servicio, sin efectuar solicitud ni cancelar derechos, por un tiempo largo.

Se examinaron 123 barrios con el siguiente resultado:

- Barrios proyectados y ejecutados, 29 barrios, 23.57%
- Proyectado y desarrollado por el vecino, 38 barrios, 30.89%
- Barrio espontáneo, 56 barrios, 45.52%

Sumando los resultados de los casos 2 y 3, 30.89% más 45.52% se obtiene el 76.41%, demostrando que un alto porcentaje de la construcción que se desarrolla en Tunja, no está bajo el control de la norma. El 23.57% restante, corresponde a urbanizaciones nuevas, 12%, y al centro histórico, 11.57%, este último con frecuentes violaciones o demoliciones inconsultas, concluyendo que solo las urbanizaciones nuevas, (equivalente al 12% dato en proceso de confirmación), se ciñen a una norma urbana, se ajusta a índices de ocupación, construcción y densidad adecuada; desafortunadamente para la ciudad, los planes de desarrollo no han tenido aplicación y uno de los objetivos será encontrar las causas de tal omisión.

Durante siglos se ha intentado organizar la ciudad mediante de normas; en el siglo XVI se dictan normas para la distribución del trazado ortogonal: plazas rectangulares, calles que llegan a la plaza en la mitad de sus lados, buena posibilidad de fuentes de agua abundantes, y seguramente la recomendación de



escoger terrenos con escasa pendiente; nada de eso se cumplió: tenemos plaza cuadradas, las calles llegan dos por cada esquina de la plaza, y la localización muestra una gran tendencia a buscar sitio de difícil acceso, hecho comprensible por seguridad y visión del indígena que está metros abajo, en las estribaciones de la colina. Cuando hacia 1680 llegan las normas reales, un gran número de ciudades ya están fundadas.

Los anchos de las calles en el siglo XVI, 15 mts para vías principales y 10 mts para vías secundarias, son vigentes hasta la fecha en el sector antiguo, y como una permanencia, la medida sigue siendo patrón en barrios denominados subnormales, desarrollados por la necesidad de los vecinos; pero las urbanizaciones en Tunja, a partir de los años 1968 a 1974, urbanizaciones Surinama, Consuelo, Bolívar, 1976 urbanización Los Muiscas, 1984 urbanización La Fuente, 1986 urbanización Cooservicios, para citar algunas, proyectan y obtienen aprobación para vías con anchos de 3 mts., lamentable aplicación de la norma, porque si en el siglo XVI se pensaba en 15 mts para carros con tracción animal o humana, no se explica vías de menor ancho a finales del siglos XX para vehículos de tracción mecánica y con posibilidades de velocidad superior a los 60kms/hora en el área urbana, a más de ignorar que un alto porcentaje de compradores son propietarios de vehículos de transporte público, camiones y "mulas", que inevitablemente son parqueadas según nuestra costumbre: frente a la entrada de la casa propia y de los vecinos que sea necesario, con el consecuente conflicto que genera obstaculizar al vecino. La norma se sanciona en función del interés económico del urbanizador, no en beneficio del comprador. Las opciones de tramas urbanas diferentes a las ortogonales en nuevas urbanizaciones, no han sido propuestas, en parte porque tanto promotor como urbanista optan por la solución más fácil, repetitiva y rentable. Observar el plano de Tunja, es corroborar que la manzana original, de 80mts x 80 mts se observa fuera de escala al ver los nuevos desarrollos.



## 2.2 TIPOLOGIA URBANA

La tipología puede considerarse como “algo permanente y complejo, un enunciado lógico que se antepone a la forma y la constituye”, según lo enuncia Aldo Rossi.

La tipología urbana requiere un inventario preciso, detallado, para complementar la información con los modelos existentes: cubiertas a dos aguas, aleros, balcones; se puede proponer tres grupos:

- Construcción de uno y dos pisos, original de los siglos XVI y XVII, influencia española; material adobe, tapia pisada, teja de barro, madera; fachadas planas y lisas, con adiciones tales como gabinetes y balcones, posiblemente a finales siglo XIX y principios del XX.
- Obras en fachadas, principios y hasta mediados de siglo XX; reemplazo de aleros por áticos, influencia francesa, inglesa, e italiana en algunos decorados, pero sin cambiar la estructura del inmueble, dando aspecto diferente al plano liso de fachada, ahora con molduras, listeles, y dinteles adornados, utilización de ladrillo posiblemente desde finales de 1890.
- Construcciones de los años 1940-1970, uno y dos pisos, influencia de los modelos utilizados por el Instituto de Crédito Territorial, en distribución, alturas, y fachadas. Aparición del antejardín, viviendas en lotes amplios con aislamientos laterales (pareadas, en el barrio Obrero), se utiliza el término de vivienda obrera. Material ladrillo, teja asbesto-cemento, barro, bóvedas en concreto reforzado, vigas de amarre en concreto reforzado. En el período 1956-1970 surgen obras de arquitectura con influencia norteamericana, el volumen liso y franjas de vidrio y material, como el edificio de la alcaldía municipal, el colegio del Rosario, el edificio



de los juzgados denominado Palacio de Justicia, el edificio ocupado por el banco del Comercio, el edificio del Banco de la República, el edificio de Telecom, el edificio de la Beneficencia de Boyacá.

- Finalmente, por ahora y mientras los datos del censo se extienden a la ciudad, la vivienda de interés social "VIS", que tanto para constructores como para compradores el término significa acabados malos, escaleras con huellas de 0.20 cms y contrahuellas de 0.22 cms, vigas de concreto interrumpidas por el paso de dos o tres planchones de madera, pero presupuestadas como vigas estructurales, pisos por debajo del nivel freático que garantizan humedad permanente, ventanas en ángulo de calibre tal, que el vidrio es el "alma" de la hoja, vías que se entregan con una capa de recebo a medio afirmar, zonas verdes que son los sitios de relleno o terreno deleznable. La visión de esta franja de vivienda no es alentadora; influyen varios factores: mano de obra barata, honorarios de proyectista y constructor bajos, falta de control en obra, y lo central, la falta de conciencia y nivel profesional que se está construyendo para una clase social de seres humanos con familia, necesidades y aspiraciones.