

REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden
Rama Judicial del Poder Público
Consejo Superior de la Judicatura
Dirección Ejecutiva Seccional de Administración Judicial
Oficina Judicial
Tunja – Boyacá

DATOS PARA RADICACIÓN DEL PROCESO

CORPORACIÓN: 33

GRUPO/ CLASE DE PROCESO: 17

ESPECIALIDAD: 33

No. TRASLADOS: 1

FOLIOS CUADERNO ORIGINAL: 1026

DEMANDANTE (S)

JUAN SEBASTIÁN	RAMÍREZ	GARCÍA	1'049.626.701
Nombres (s)	1° Apellido	2° Apellido	N° C.C. o NIT.

Dirección de Notificación: Calle 2ª número 11ª – 58 del barrio Surinama de la ciudad de Tunja. Celular: 3214046604

APODERADO

JUAN SEBASTIÁN	RAMÍREZ	GARCÍA	1'049.626.701
Nombres (s)	1° Apellido	2° Apellido	N° C.C. o NIT.

268.006	Calle 2ª número 11ª – 58	3214046604
Tarjeta Profesional	Dirección de Notificación	Celular:

Acepta que las notificaciones sean enviadas a su correo electrónico?: SI ☒ NO ☐

Cual? ramirezgarciabogado@gmail.com

DEMANDADOS (S)

MUNICIPIO	DE	TUNJA		891.800.846-1
Nombres (s)		1° Apellido	2° Apellido	N° C.C. o NIT.

Dirección de Notificación: Calle 19 número 9-95 – Edificio Municipal.

Nombres (s)	1° Apellido	2° Apellido	N° C.C. o NIT.

ANEXOS: Solicitud de medida cautelar de suspensión provisional de los efectos del Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022 expedido por el Municipio de Tunja.

LETRAS NO. _____ Cheques No. _____

BAJO LA GRAVEDAD DE JURAMENTO MANIFIESTO QUE LOS ANTERIORES DATOS
CORRESPONDEN A LOS CONSIGNADOS EN LA DEMANDA



FIRMA DEL APODERADO

Si existen más de tres demandantes o demandados, favor consignarlos en la parte posterior de la hoja.

OFICINA JUDICIAL
Cra. 9 No. 20 – 62 – 1° Piso – Tel. 7426554
Palacio de Justicia – Tunja

Señor

JUEZ ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO DE TUNJA (REPARTO)

E.

S.

D.

Ref. Medio de Control Judicial de Simple Nulidad contra el Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022, expedido por la Alcaldía de Tunja

JUAN SEBASTIÁN RAMÍREZ GARCÍA, mayor de edad, abogado en ejercicio, identificado con cédula de ciudadanía número 1'049.626.701 de Tunja y TP. 268.006 del C.S. de la J., domiciliado y residente en la ciudad de Tunja, abogado en ejercicio, y en ejercicio de la Acción Pública de Nulidad establecida en el artículo 137 del CPACA, domiciliado y residente en la ciudad de Tunja y en ejercicio de la Acción Pública de Nulidad establecida en el artículo 137 del CPACA, respetuosamente solicito que se declare la nulidad absoluta del Artículo Primero Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022, expedido por la Alcaldía de Tunja, que consecuentemente provoca la nulidad de los artículos segundo, tercero, cuarto, quinto y sexto del acto administrativo.

El aparte de la norma cuya declaratoria de nulidad se demanda, se subraya en la siguiente transcripción:

"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS"

Artículo Primero. Fijación de las tarifas. Fijar las tarifas aplicables a la prestación del Servicio Público de Transporte Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en la ciudad de Tunja, de acuerdo a los resultados obtenidos en la correspondiente evaluación técnica del comportamiento de la canasta de costos de los recursos e insumos de la Estructura de Costos definida para la Operación y continuidad del servicio, las cuales corresponden a: MIL NOVECIENTOS PESOS MCTE (\$1.900) para el periodo diurno en días ordinarios y DOS MIL PESOS MCTE (\$2.000) para el periodo nocturno, días festivos y domingos.

Parágrafo Primero. Para efectos del presente acto administrativo, se establecen como DÍAS ORDINARIOS los comprendidos entre días lunes y sábado, el PERIODO DIURNO entre las 05:00 horas y las 20:00 horas, y el PERIODO NOCTURNO entre las 20:01 horas y las 04:59 horas.

Parágrafo Segundo. Las tarifas del Servicio Público de Transporte Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros establecidos en el presente artículo se aplicarán en todas las veintiún (21) rutas y ramales de ruta que operan de manera transitoria tanto en el perímetro urbano como en el perímetro rural del municipio de Tunja".

(Negrita, cursiva y subrayado fuera de texto)

I. PRESUPUESTOS PROCESALES

a) Legitimidad: La presente demanda de nulidad simple se instaura en desarrollo del inciso primero del artículo 137 del CPACA, según el cual este medio de control judicial es de naturaleza pública y por lo cual todo ciudadano está facultado para solicitar la nulidad de un acto administrativo.

b) Oportunidad: Por ser la presente demanda – medio de control judicial de nulidad simple, la misma podrá ejercitarse en cualquier tiempo, de conformidad con lo establecido en el literal a) del artículo 164 del CPACA.

c) Competencia: Los Jueces Administrativos del Circuito Judicial de Tunja son competentes para conocer en primera instancia el presente medio de control judicial, por tratarse de un acto administrativo expedido por una autoridad municipal, de acuerdo con lo establecido en el numeral 1° del artículo 155 del CPACA y el numeral 16° adicionado por el artículo 30 de la Ley 2080 de 2021 que modificó al artículo 155 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

De igual forma, los Jueces Administrativos del Circuito Judicial de Tunja, son competentes en razón del territorio, de conformidad con el numeral 1° del Artículo 156 del CPACA; ya que se trata de un acto administrativo proferido por el Concejo Municipal de Tunja, el cual está circunscrita al Circuito Judicial de Tunja, de conformidad con lo establecido en el literal b) del numeral 23° del artículo primero del Acuerdo No. PSAA 06-3321 de 2006, mediante el cual la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura creó los circuitos judiciales Administrativos en el territorio nacional.

d) Procedencia: El acto administrativo acusado de nulidad fue expedido contrariando, desconociendo y omitiendo las siguientes normas constitucionales, legales y jurisprudenciales que autorizan a las entidades territoriales a establecer las tarifas del transporte público de pasajeros en su respectiva jurisdicción:

- Constitución Política de Colombia: Preámbulo y artículos 1, 13, 29, 78, 83, 85, 87, 209, 311, 314, 315 numerales 1° y 3°; 333, 336, 345, 352, 355, 365 y 368.

-Código Sustantivo del Trabajo – Artículo 160 Trabajo Ordinario y nocturno.

-Decreto 588 de 1978.

-Decreto 80 de 1987.

-Decreto Ley 105 de 1993.

- Ley 136 de 1994.

-Ley 336 de 1994.

-Decreto Ley 111 de 1996.

-Ley 715 de 2001.

-Ley 769 de 2002.

-Ley 1083 de 2006.

- Ley 1551 de 2012.

-Decreto 1079 de 2015.

-Ley 1846 de 2017 – que modificó al artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo, indicando que el trabajo ordinario se realiza entre las seis horas (06:00am) y las veintiún (9:00pm) horas y el trabajo nocturno entre las veintiún horas (9:00pm) y las seis horas (6:00am).

-Decreto Municipal 0365 de 2010.

-Decreto Municipal 0259 de 2015.

-Decreto Municipal 0291 de 2015.

-Decreto Municipal 0320 de 2015.

-Decreto Municipal número 109 de 15 de marzo de 2021, que aumento la tarifa del transporte público colectivo en la ciudad de Tunja.

- Conclusiones del Estudio Técnico 2012 – 2014, sobre costos y tarifas del Transporte público colectivo de la ciudad de Tunja, hecho por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.

-Plan de Gobierno candidato a la Alcaldía de Tunja 2020-2023 Luis Alejandro Fúneme González sobre el pilar 1.1 Pilar de Movilidad, **sin que se mencione algo sobre la tarifa en el Sistema de Transporte.**

-Acuerdo Municipal 012 de 2020: “Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo “TUNJA LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020-2023 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. Título II – Pilar Nos Une la Movilidad - 3. Línea temática Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente, 3.2. Programa: Plan Maestro de Movilidad y 3.2.1 Estrategia: Implementación del SETP para la capital, **sin que se mencione un proyecto específico sobre la tarifa en el Sistema.**

Como en el presente medio de control judicial invoco el Acuerdo Municipal número 012 de 2020, y los Decretos Municipales número 0365 de 2010, 0259, 0291, 320 de 2015 y 109 de 2021; le solicito comedidamente al despacho que de acuerdo al artículo 167 del CPACA, no se me exija copia de los actos administrativos anteriormente señalados, en razón a que se encuentran en la página web de la entidad:

- <http://www.tunja-boyaca.gov.co/tema/normatividad>

-Precedente Corte Constitucional: C-507 de 2008, C-324 de 2009.

-Precedente Corte Suprema de Justicia: Sentencia número 1822 del 8 de septiembre de 1988.

e) Causales de Nulidad: El acto administrativo acusado de nulidad, hace efectivas las siguientes causales: **Falta de Competencia y Expedición irregular del acto administrativo, Falsa Motivación, y con desviación de las atribuciones propias de quién lo profirió, señalados en el artículo 137 del CPACA, en razón a que el Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022,** desconoce las anteriores normas jurídicas y los precedentes jurisprudenciales de la Corte Constitucional, el Consejo de Estado y la Corte Suprema de Justicia. También desconoce los Decretos Municipales número 0365 de 2010 y el Acuerdo Municipal 037 de 2008, 012 de 2020 que reglamentan las competencias del Alcalde para fijar la tarifa del transporte público, el desconocimiento del programa de gobierno y el Plan de Desarrollo 2020-2023 respecto al transporte público colectivo en materia tarifaria.

Lo anterior teniendo en cuenta que el Decreto se motiva con normas que hoy en día no existen gracias a la jurisprudencia de la Corte Constitucional, Consejo de Estado y Corte Suprema de Justicia. Además de lo anterior se desconoce que para efectos del aumento en la tarifa se debe hacer en tres instalamentos y el primero no podía ser superior al 10% del aumento del combustible y continuarse el mismo.

Adicional de lo anterior, la administración municipal antes de realizar el aumento respectivo está en la obligación de comunicarle al Ministerio de Transporte la situación económico – jurídica del aumento, situación que no se expresa dentro del acto administrativo demandado. Otro aspecto fundamental que no se incluye en el Decreto es lo correspondiente a auxilio a la tarifa o subsidio a la tarifa para personas en situaciones especiales: tercera edad, discapacitados, estudiantes, entre otros.

Otro aspecto a destacar que se evidencia de ilegal en el Decreto demandado corresponde a que no se dice del trámite que lleva el Sistema Estratégico de Transporte, del cual se contrató una consultoría para los detalles técnicos del mismo, en el cual entra la tarifa a ser parte fundamental del mismo, pero se omite indicar en que va la ejecución del contrato y las conclusiones del mismo.

Por último, el acto administrativo demandado desconoce **una realidad muy cruda a nivel social y económico en la ciudad de Tunja, que es un hecho notorio que no es necesario probar pero que el DANE y otras entidades ya no has entregado datos tercera ciudad con la peor tasa de desempleo del país, ciudad con el mayor costo de vida en la vigencia 2021 gracias al aumento que se hizo también a la tarifa de transporte público**

II. HECHOS

PRIMERO: Que en el año 2006, mediante la Ley 1083 del, la ciudad de Tunja fue designada para la expedición de su plan de movilidad junto el municipio de Zipaquirá en Cundinamarca.

SEGUNDO: En el año 2010, la administración municipal expidió el Decreto 0365 del Plan de Movilidad.

TERCERO: Que del anterior hecho se establecieron unos objetivos, que se expresan que en el servicio sea asequibles en gastos monetarios, eficiencia económica y capacidad de pago de la población y **reducción de costos para reducción de tarifa al usuario.**

CUARTO: De lo anterior en el año 2012, la administración municipal celebró con la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) un convenio interadministrativo con el fin de realizar unos estudios técnicos para establecer un nuevo sistema de transporte público colectivo en la ciudad de Tunja.

QUINTO: De las conclusiones realizadas por la Escuela de Ingeniería Vías y Transportes de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC), respecto a los costos y tarifas del Sistema indicó que una forma de reducir la tarifa es la optimización de la oferta y la otra la gestión de recursos para el financiamiento del Sistema.

SEXTO: El estudio demostró que el aumento de las tarifas del transporte se han aumentado dos o tres veces más que los otros bienes y servicios además de existir gran sobreoferta de vehículos para la prestación del servicio de transporte.

SEPTIMO: También indicó el estudio que como corolario el ingreso requerido por viajero en el transporte público está por debajo de la tarifa, conformándose un círculo vicioso **que aleja a los usuarios y que con el tiempo, hace insostenible el sistema.**

OCTAVO: De lo anterior y en base a los estudios técnicos la Administración Municipal reorganizó las rutas del transporte público en el año 2015 en virtud al Plan de Movilidad de 2010 y los estudios técnicos realizados ente los años 2012 al 2014.

NOVENO: A consecuencia de la reorganización de las rutas del transporte público nació la Unión Temporal Mi Ruta conformada por las cuatro (4) empresas prestadoras del Servicio en Tunja: Autoboy SA, Cootranscol, Transporte Los Muiscas y Transportes Hunza Limitada.

DECIMO: Que en el año 2015 el Gobierno nacional compiló las normas de transporte en el Decreto número 1079 del 26 de mayo.

DECIMO PRIMERO: Que dentro de las normas compiladas se encuentra la de establecer el aumento de tarifa del transporte en 3 instalamentos a diferente fecha.

DECIMO SEGUNDO: Que dentro de las normas compiladas se encuentra la de comunicar al Ministerio de Transporte los aumentos realizados a las tarifas.

DECIMO TERCERO: Que desde el año 2016 al 2022 los aumentos de tarifa realizados por el Municipio han desconocido la realización tri partida del mismo como la comunicación al Ministerio de Transporte.

DECIMO CUARTO: Es así como se llega a la expedición del Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022 que aumentó la tarifa del transporte público colectivo del municipio de Tunja.

DECIMO QUINTO: De los anteriores está demostrado que el Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022 se encuentra viciado de nulidad.

III. CONCEPTO Y FUNDAMENTOS DE LA VIOLACIÓN

A. Nulidad Absoluta e insubsanable del Decreto 313 del 12 de mayo de 2022, por Expedición Irregular del Acto Administrativo, por falsa motivación¹: El acto administrativo demandado – Decreto Municipal del 12 de mayo de 2022, está revestido de ilegalidad, por cuanto la causal de nulidad de acto administrativo **de falsa motivación**, porque puede generar dicha causal **cuando se vulneren derechos o garantías de los asociados**, por la ausencia total o insuficiente o deficiente motivación. Dicha circunstancia se configura cuando el acto carece por completo de fundamentos de hecho y/o de derecho, o cuando la motivación incorporada en el acto administrativo es tan precaria e insuficiente que no puede tenerse el acto como motivado y Se trata de un vicio que afecta el aspecto formal de la decisión administrativa a partir de la exigencia que contempla el artículo 42 del CPACA², Con todo, el legislador, en la aludida disposición legal, establece el contenido de las decisiones administrativas, de allí que sin ambages exija que luego de haberse brindado la oportunidad a los interesados de expresar sus opiniones y con base en las pruebas disponibles, la autoridad debe adoptar la decisión, que será motivada.

Teniendo en cuenta la jurisprudencia del Consejo de Estado³ y en base de lo anterior, la causal de nulidad se presente por la falta de citación de normas que presenta el Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022, por lo que el acto administrativo se encuentre **insuficientemente motivado** y para el caso en concreto tenemos que no se incluyeron dentro de los considerandos y no se motivaron la siguiente norma jurídica municipal:

-Decreto 2660 de 1998: No se motiva de manera completa el Decreto demandado sobre el Decreto 2660, pues el acto administrativo objeto del presente medio de control judicial hace el incremento tarifario de manera general, cuando el artículo 2º del Decreto 2660 de 1998, indica que se debe hacer **con estudios técnicos para cada clase de vehículo y nivel de servicio, es decir para tipo Microbús y tipo buseta de manera diferenciada y no general como lo hizo el Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022 expedido por el Alcalde de Tunja.**

- Decreto Municipal 0365 del de 2010: "Por medio del cual se adopta el Plan de Movilidad para la ciudad de Tunja".

-Convenios Interadministrativos entre el Municipio de Tunja y la Universidad Pedagógica de Colombia (UPTC) para los estudios técnicos que permitieron la

¹ Sentencias C-353 de 1995, C-975 de 2002, C-011 de 2013 de la Corte Constitucional y Sentencia del , dentro del medio de control judicial con radicado del Consejo de Estado.

² Habiéndose dado oportunidad a los interesados para expresar sus opiniones, y con base en las pruebas e informes disponibles, **se tomará la decisión, que será motivada.**

La decisión resolverá todas las peticiones que hayan sido oportunamente planteadas dentro de la actuación por el peticionario y por los terceros reconocidos.

³ Consejo de Estado, Sección Cuarta, Sentencia 47001233100020100003101 (18757), mar. 15/12, C. P. Martha Teresa Briceño.

reorganización operacional del Transporte Público colectivo y las rutas de dicho sistema.

-Decreto 0259 de 2015: "Por medio del cual se establece la reestructuración operacional y funcional del transporte público colectivo en la ciudad de Tunja".

-Decreto 0291 de 2015: "Por medio del cual se autoriza un convenio de colaboración empresarial bajo la figura de Unión Temporal para establecer la reestructuración operacional y funcional del transporte público colectivo en la ciudad de Tunja".

-Sentencia C-324 de 2009 de la Corte Constitucional donde se indica lo siguiente sobre los subsidios: "Los subsidios son un instrumento económico dirigido a cubrir, con recursos del Estado, la diferencia entre el precio de un bien o servicio y el pago realizado por el beneficiario, sin exigir una contraprestación, por un tiempo determinado y buscando generar un beneficio social. Estos deben: considerar la relación costo/beneficio para la sociedad, contar con un sustento legal, contar con una reglamentación en la que se defina su finalidad, los destinatarios, el alcance, las condiciones de asignación y los controles jurídico-administrativos pertinentes". (cursiva y subrayado fuera de texto)

De lo anterior también el acto administrativo incluye normas jurídicas que al día de hoy no tiene aplicación para el caso en concreto, pues dentro de la motivación del acto administrativo se encuentra el Decreto 080 de 1987, que en el literal c) – artículo 1º dispone lo siguiente:

"Artículo 1º. **Corresponde a los municipios** y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, **el ejercicio de las siguientes funciones**, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones:

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado". (Negrita, cursiva y subrayado fuera texto)

Lo establecido en el literal c) del artículo anteriormente señalado fue declarado inexecutable por la Corte Suprema de Justicia mediante la Sentencia número 1822 del 08 de septiembre de 1987, atendiendo la inconstitucionalidad del Decreto 588 de 1978, y que las tarifas del transporte público colectivo, terrestre, urbano y suburbano (rural) no es subsidiado por el Estado, razón por la cual dicho acápite que fue declarado inexecutable es aplicable al caso concreto con lo cual se evidencia la existencia de la causal de falsa motivación por aplicación normativa anulada o declarada inconstitucional.

También se presenta falsa motivación en el párrafo primero del artículo 1º del acto administrativo demandado pues el horario establecido allí es el horario de trabajo de los conductores que prestan dicho servicio, con lo cual **al tratarse de la jornada de trabajo para las jornadas ordinarias y nocturnas las establece el Código Sustantivo del Trabajo como norma mínima para la realización de las actividades de trabajo, indicando en el artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo que la jornada ordinaria arranca a las 6AM y termina a las 9PM y que la jornada nocturna arranca a las 9PM terminando a las 6AM, demostrando**

entonces que el horario establecido en el Decreto demandado se encuentra falsamente motivado llevando a la nulidad del acto administrativo.

Por las razones anteriores mencionadas, el cargo de expedición irregular por falsa motivación, está llamado a prosperar.

B. Nulidad absoluta e insubsanable del Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022, por ser expedido con desviación de las atribuciones propias de quién lo profirió⁴⁵.

La presente causal se presenta dentro del acto administrativo demandado, en lo que tiene que ver con el procedimiento, pues el mismo no se comunicó al Ministerio de Transporte, no respeto los 3 instalamentos en que debe hacer y que el primero de ellos debe hacerse sobre el 10% del valor del combustible. Además de lo anterior teniendo en la ciudad de Tunja población vulnerable, sujetos de especial protección y estudiantes no se estableció tarifa diferencial ni subsidio a la tarifa de estos grupos poblaciones, y en esas circunstancias se dio la desviación de poder, se está beneficiando del grupo

⁴ Sentencia C- 456 de 1998. **DESVIACION DE PODER-Naturaleza**

El vicio de la desviación de poder en la expedición de un acto administrativo se presenta, cuando un órgano del Estado, actuando en ejercicio y dentro de los límites de su competencia, cumpliendo las formalidades de procedimiento y sin incurrir en violación de la ley, utiliza sus poderes o atribuciones con el propósito de buscar una finalidad contraria a los intereses públicos o sociales, en general, o los específicos y concretos, que el legislador buscó satisfacer al otorgar la respectiva competencia.

⁵ ACTO ADMINISTRATIVO / DESVIACION DE PODER - Elementos constitutivos

Se tiene reconocido que la desviación de poder tiene lugar cuando un acto administrativo que fue expedido por un órgano o autoridad competente y con las formalidades debidas, en realidad persigue fines distintos a los que le ha fijado el ordenamiento jurídico y que se presumen respecto de dicho acto. Esta causal de nulidad se da tanto cuando se persigue un fin espurio, innoble o dañino como cuando se procura un fin altruista o benéfico para el Estado o la sociedad, pero que en todo caso es distinto del autorizado o señalado por la norma pertinente. Para su valoración es necesario tener en cuenta tanto los fines generales e implícitos en toda actuación administrativa (satisfacción del interés general, búsqueda del bien común, mejoramiento del servicio público, etc.), como el específico para cada tipo de acto administrativo, el cual se haya en la regulación de la atribución o competencia que con él se ejerce. Usualmente la desviación del fin es oculta, por cuanto se queda en la mente de quienes intervinieron en la expedición del acto, y resulta velada por la indicación expresa del fin que jurídicamente corresponde al acto, o por la presunción de éste cuando no se exterioriza, de allí que para establecerla deba auscultarse en las intimidades del acto, lo cual dificulta su verificación, sobre todo cuando la desviación es hacia intereses espurios, innobles, o mezquinos, caso en el cual, solo los autores del acto son los que saben de sus propias intenciones, lo que además de un problema de legalidad, entraña también un problema ético y puede llegar incluso al campo penal o disciplinario. Consejo de Estado Sentencia del 7 de junio de 2012 – número de radicado 66001-23-31- 000-1998-00645-01.

DESVIACIÓN DE PODER – Configuración

Sobre la desviación de poder, se ha dicho que se configura cuando quien ejerce función administrativa expide un acto de dicha naturaleza que, si bien puede ajustarse a las competencias de que es titular y a las formalidades legalmente exigidas, da cuenta del uso de las atribuciones que le corresponden a efectos de satisfacer una finalidad contraria a los intereses públicos o al propósito que buscó realizar el legislador al momento de otorgar la competencia en cuestión. Consejo de Estado – Sentencia del 15 de noviembre de 2018 – número de radicado 05001-23-33-000-2013-01754-01 (4450-16).

económico, Posición Dominante Unión Temporal Mi Ruta, pues desconocer esta situaciones o circunstancias, hace más aún ilegal el proceder de la Alcaldía de Tunja, pues en virtud del artículo 9º del Código Civil que **El Desconocimiento de la Ley no sirve de excusa**, además que tampoco es dable alegar **la propia culpa a favor**, por lo anterior se debe declarar la existencia de la causal de nulidad de desviación de las atribuciones propias de quién lo profirió o desviación de poder y dicho cargo está llamado a prosperar.

Para demostrar mejor el cargo se trae pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-324 de 2009:

“CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD POR DESVIACION DE PODER EN AUXILIOS O SUBSIDIOS-Carga de la prueba

La Constitución precisa los fines de interés público que justifican y determinan la actividad tanto legislativa como administrativa, de modo que si se apartan de los mismos en el desempeño de sus funciones se incurre en desviación de poder. De esta manera cuando la Carta asigna determinadas competencias, lo hace con la finalidad de que se procure la satisfacción de unos determinados propósitos orientados siempre por el interés público. **Sin embargo, cuando se hace uso de tales atribuciones, ya no orientados por el interés público sino por intereses particulares, se está en el campo de la desviación de poder. Para la jurisprudencia colombiana la regla general en materia probatoria cuando se pretenda la declaración de nulidad de un acto administrativo acusándolo de incurrir en desviación de poder, no es otra que atribuir al demandante la carga de demostrar plenamente que la autoridad administrativa –en ese caso- profirió el acto, no en beneficio del buen servicio público lo que se presume, sino con un fin apartado de dicho propósito. De acuerdo con esta exigencia es necesario probar, por tanto, que los móviles que impulsaron al órgano administrativo o legislativo a establecer un determinado auxilio o subsidio no correspondían en realidad a buscar un retorno a la sociedad sino un beneficio político o económico, parcelando con visos de legalidad el presupuesto público, de manera que por encima de su resultado la finalidad fue desviada. Dicha carga de la prueba se deriva de la presunción de legalidad que robustece a la actividad pública, según la cual el acto se profiere en aras del interés general y en orden a una mejor prestación del servicio.(...)”(...** Esta presunción que es **'iuris tantum'** admite prueba en contrario, pero la carga de la prueba corresponde **siempre a quien controvierte su legalidad** [...]. (Negrita, cursiva y subrayado fuera de texto)

Para el caso en concreto se tiene que los fines y móviles de la decisión tomada mediante el Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022, no corresponden a satisfacer las necesidades de los ciudadanos ni al interés general – buena prestación del servicio de transporte público colectivo; **pues se beneficia únicamente a la Unión Temporal Mi Ruta como operador único de las rutas y el transporte público colectivo en Tunja, omitiendo además hechos notorios donde Tunja es la tercera ciudad con la mayor tasa de desempleo, la inflación que se tiene en estos momentos en la canasta familiar y que el costo de vida en la ciudad a tenido mayor incremento desde el año pasado a raíz del aumento que también se le hizo a la tarifa de transporte.**

IV. PRETENSIONES

Con fundamento en los argumentos anteriormente expuestos, respetuosamente le solicito al señor Juez Administrativo lo siguiente:

PRIMERA: Que se declare la nulidad absoluta del Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022, proferido por el Concejo de Tunja.

V. PRUEBAS

Solicito se decreten, practiquen y tengan como pruebas las siguientes:

➤ Documentales:

- a) Decreto Municipal número 0365 del 13 de octubre de 2010.
- b) Estudios Técnicos sobre costos y tarifas realizado por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) dentro del Convenio Interadministrativo celebrado entre el Municipio de Tunja y la Universidad.
- c) Plan de Gobierno del candidato a la Alcaldía de Tunja – 2020 -2023 Luis Alejandro Funeme González.
- d) Acuerdo Municipal 012 del 31 de mayo de 2020, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo "Tunja La Capital que nos Une 2020-2023".
- e) Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022.
- f) Informe veeduría Distrital Bogotá 2017 sobre subsidio a la tarifa de transporte.

➤ **Prueba por informe:** En virtud de los artículos 217 y 306 del CPACA, los artículos 275, 276 y 277 del CGP y teniendo en cuenta que si tanto el Municipio de Tunja, como el Concejo de Tunja contestan la demanda por medio de apoderados los hechos no pueden darse por ciertos y mucho menos confesarse, por lo cual solicito de manera respetuosa y comedida se rinda informe por escrito bajo la gravedad de juramento de las siguientes personas:

- **LUIS ALEJANDRO FUNEME GONZALEZ**, en calidad de Alcalde Municipal de Tunja.
- **LUIS FELIPE CÁRDENAS ÁVILA**, en calidad de Secretario de Transito y Transporte del Municipio de Tunja.

- **Prueba de Oficio:** En virtud del artículo 167 del Código General del Proceso, atendiendo las particularidades del caso, por distribución de la carga probatoria y por mejor posición a la prueba, solicito de manera respetuosa, cordial y comedida se ordene de oficio al Municipio de Tunja allegar las documentales del expediente administrativo contractual – Contrato de Consultoría número 1051 de 2021 – para FORMULAR Y ESTRUCTURAR EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO VISIÓN 2020-2040, Y REALIZAR LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TUNJA, en el estado en que se encuentre. **Lo anterior con el fin de saber en que va la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público y si en el mismo se desarrolla acápite sobre la tarifa en el Sistema. De lo anterior también solicito que el Municipio de Tunja allegue como prueba de oficio los Decretos Municipales 0259 del 22 de julio de 2015 y 0291 del 20 de agosto de 2015.**

VI. ANEXOS

Se adjunta a esta demanda como anexo:

A. Copia de la demanda con sus anexos digitales para el juzgado, el traslado de las demandadas y al Ministerio Público.

B. Lo indicado en el acápite de pruebas.

VI. NOTIFICACIONES

Las notificaciones en las siguientes direcciones:

El demandante: Las recibirá en la calle 2ª número 11ª -58 del barrio Surinama de la ciudad de Tunja y a la dirección electrónica para notificaciones judiciales: ramirezgarciabogado@gmail.com

Las demandadas:

- **Municipio de Tunja** – entidad accionada las recibirá en la calle 19 número 9-95 – Edificio Municipal y a la dirección electrónica para notificaciones judiciales: juridica@tunja-boyaca.gov.co .

- **Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado:** Las recibirá en la carrera 7ª número 75-66, pisos 2 y 3, Bogotá D.C. y en el correo electrónico para notificaciones judiciales: procesosnacionales@defensajuridica.gov.co

Atentamente,



JUAN SEBASTIÁN RAMÍREZ GARCÍA

CC. 1'049.626.701 de Tunja

TP. 268.006 del C.S. de la J.



DECRETO NO. 0365
Del 13 de Octubre de 2010

Por el cual se adopta el plan de movilidad para la ciudad de Tunja.
El Alcalde Municipal de Tunja,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 313 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; lo establecido en el artículo 103 de la Constitución Política; el artículo 2 de la Ley 134 de 1994; artículo 1º del Decreto 80 de 1987; artículos 1, 2 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 2, 3, 5, 8, 29, 30, 31 y 32 de la Ley 336 de 1996; Decreto 170 de 2001; Ley 1083 de 2006, en concordancia con la Ley 136 de 1994 y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 24 de la carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo.

Que de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar y reglamentar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo 333 de la Constitución Política señala que la competencia económica es un derecho de todos; que el Estado por mandato de la Ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional; y que la Ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exija el interés general.





Que por su parte, el artículo 334 de la carta establece que:

“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.”

Que la Ley 1083 de 2006, establece que *“con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata...”* esa Ley.

Que la Ley 336 de 1996 establece que la operación de las empresas de transporte público tiene el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo cual implica *la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.*

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en su artículo 3, ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción.

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.





Que en estos términos, corresponde a las autoridades municipales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, *"las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción"*.

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez conforme al numeral 5º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el Consejo de Estado en Sentencia del 2 de abril de 2009, señala que es deber del

Estado evitar que se presenten prácticas monopolísticas u oligopolíticas que afecten los intereses de los usuarios del transporte público colectivo de pasajeros urbano.

Que la Corte Constitucional en Sentencia No. C-043 de 1998 señala que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento o habilitaciones para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio; que se trata simplemente de derechos temporales de operación sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.

Que el servicio de transporte de pasajeros no solo representa un bien público de interés general sino que a la vez constituye por conexidad un bien para la realización de varios derechos humanos relativos al bienestar y seguridad social, a la movilidad, a la integridad, al ambiente sano, la calidad de vida del desarrollo de las personas y de su dignidad humana.

Que conforme a lo establecido en la Ley 1083 de 2006, se requiere para la ciudad un Plan de Movilidad,





Que en consecuencia,

DECRETA

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1.- ADOPCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.

Adóptese el Plan de Movilidad para el Municipio de Tunja, en los términos del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.- DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PLAN DE MOVILIDAD.

Hacen parte integral de este Decreto el Documento Técnico Soporte, que contiene el sustento que sirve de base del presente acto administrativo y en particular, las siguientes fichas técnicas de proyecto, incluidas en dicho documento:

Ficha Técnica del Proyecto No. 1: Anillo Perimetral – Centro Histórico

Ficha Técnica del Proyecto No. 2: Adecuación Avenida Oriental

Ficha Técnica del Proyecto No. 3: Corredores Preferentes Para Transporte Público- Centro Histórico

Ficha Técnica del Proyecto No. 4: Adecuación Avenida Norte

Ficha Técnica del Proyecto No. 5: Corredor Avenida Universitaria

Ficha Técnica del Proyecto No. 6: Proyecto Alameda Avenida El Progreso

Ficha Técnica del Proyecto No. 7: Acceso Regional - Zona de Abastos del Sur

Ficha Técnica del Proyecto No. 8: Acceso Regional – Futuro Terminal de Transporte

Ficha Técnica del Proyecto No. 9: Corredor Occidental (Carrera 14, Carrera 15, Carrera 16 Y Diagonal 38)

Ficha Técnica del Proyecto No. 10A: Red Urbana de Espacio Público

Ficha Técnica del Proyecto No. 10B: Red Urbana de Espacio Público

Parágrafo. Las condiciones de los perfiles viales y el monto del costo de los proyectos incluidos en las anteriores fichas son indicativos y pueden ser reconsiderados conforme a los diseños específicos de cada proyecto

ARTÍCULO 3.- PERÍODOS DE EJECUCIÓN.

El Plan de Movilidad para el Municipio de Tunja establece para la ejecución de los programas y proyectos, un corto plazo, comprendido entre la fecha de publicación del presente Decreto y junio de 2012, un mediano plazo, comprendido entre julio de 2012 y junio de 2020 y un largo plazo, correspondiente a los años 2020 a 2023.





ARTÍCULO 4.- CAMPO DE APLICACIÓN

Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán dentro de la jurisdicción del Municipio de Tunja, por todos los actores del sistema, sea su naturaleza de carácter público o privado.

TÍTULO 2. DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MUNICIPIO.

ARTÍCULO 5. POLÍTICAS DEL PLAN DE MOVILIDAD. Este plan de movilidad:

Otorga la prelación a la movilización de las personas en transporte público colectivo y en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes.

Se fundamenta en la búsqueda de una correspondencia entre la estructura de la ciudad propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y las formas de movilidad de la población, en el ámbito del logro de objetivos de sostenibilidad y en consonancia con la Ley 1083 de 2006.

Acoge los lineamientos de una movilidad sostenible, cuyos propósitos son:

La reducción de la dependencia del uso del transporte para la realización de las actividades urbanas, así como el desestimulo a desplazamientos de larga distancia, la vinculación de densidades y usos a los sistemas de transporte y puntos de intercambio, aspectos íntimamente relacionados con la planificación de usos del suelo que adopten las ciudades.

La reducción de los impactos negativos originados por los sistemas de transporte, lo cual demanda, entre otras prácticas, la reducción del consumo de combustibles de origen fósil y la utilización de fuentes sustitutas, la utilización de modos de transporte más eficientes en términos de consumo energético (transportes colectivos y masivos), el desestimulo al viaje motorizado del pasajero único y la generación de condiciones favorables para los desplazamientos en modos no motorizados.

La diversificación de los modos de transporte que soporte, en términos seguros y eficientes, una economía dinámica, lo cual exige una definición previa del papel de cada uno de ellos, teniendo en cuenta sus externalidades.

La interiorización, por parte del sistema de movilidad, de los costos derivados de las externalidades del mismo, en particular de aquellas asociadas a la degradación





del ambiente, así como la vinculación de los costos del sistema de transporte a la capacidad de pago de la ciudad y del ciudadano.

La modificación de los hábitos y comportamientos de los ciudadanos ante situaciones tales como la conducción de vehículos, la coexistencia de diferentes modos de transporte en un mismo espacio o la selección de modos de transporte por parte de los usuarios.

ARTÍCULO 6. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD.

El plan de movilidad del municipio de Tunja busca promover e implantar formas de movilizarse que:

Incluyan a todas las personas que requieran de facilidades para el desplazamiento y permitan el acceso a las personas discapacitadas y a grupos sociales vulnerables.

Sean asequibles, es decir que los tiempos de viaje y gastos monetarios en que las personas y las empresas incurran sean minimizados, dentro de un marco de remuneración justa a los prestadores de los servicios de transporte.

Sean accesibles, es decir que existan facilidades para la realización de los desplazamientos.

Sean seguras, es decir que se busque reducir las muertes, heridos y pérdidas materiales resultantes de accidentes asociados al movimiento de personas y mercancías.

Sean compatibles con el ambiente, es decir que se desarrollen dentro de los parámetros ambientales permitidos.

Promuevan la salud pública, no solo mediante la reducción de la contaminación atmosférica asociable a las fuentes móviles sino con acciones que reduzcan el ruido y promuevan la actividad física.

Hagan cada día más competitivo y productivo el municipio, es decir que lo que la ciudad invierte en transporte sea retribuido con una mayor productividad y en que la ciudad cada vez pueda competir mejor en el entorno regional, nacional e internacional.

Permitan una relación eficiente con la región circundante, el país y el mundo

Promuevan el ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos.



Para Tunja... Lo Mejor!



TÍTULO 3. PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 7. PROGRAMAS DEL PLAN DE MOVILIDAD.

El Plan de Movilidad para la ciudad de Tunja formula los programas siguientes:

Programa de la infraestructura y mantenimiento vial
Programa de movilidad no motorizada
Programa de organización del sistema de movilidad
Programa de Semaforización y Señalización
Programa de seguridad vial

Capítulo 1. PROGRAMA DE LA INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL.

ARTÍCULO 8. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Las actuaciones en materia de infraestructura vial se derivan de los requerimientos que sobre el particular surgen de la conformación de las redes de transporte público colectivo, del papel estructurante del sistema vial y del mejoramiento de la conectividad entre la ciudad y la región y el país.

ARTÍCULO 9. Vías preferenciales para el transporte público

En materia de transporte público, el programa contempla:

1. Conformación de un anillo perimetral al centro de la ciudad, para transporte público descrita en la Ficha Técnica de Proyecto 1.
2. Adecuación de la Avenida Oriental como vía urbana, según la Ficha Técnica de Proyecto 2.
3. Conformación de corredores al interior del centro histórico, para transporte público que se presenta en la Ficha Técnica de Proyecto 3.
4. Conformación del corredor de la Avenida del Norte, para transporte público. Los detalles del proyecto se presentan en la Ficha Técnica de Proyecto 4.

Parágrafo. El carácter de vía preferencial no significa exclusividad





ARTÍCULO 10. Vías estructurantes – Zona Sur Oriental

Corresponden a vías sobre las cuales el POT ha planteado la estructuración de sectores de la ciudad. Con este propósito, el Plan incluye, por su impacto sobre el sector sur oriental de la ciudad, los proyectos de la Avenida Universitaria, entre la Calle 6ª Sur y el Viaducto y la Avenida del Progreso.

Las intervenciones propuestas son presentadas en la Ficha Técnica de Proyecto 5, para los proyectos de la Avenida Universitaria y en la Ficha Técnica de Proyecto 6, para Avenida del Progreso.

ARTÍCULO 11. Vías para la conectividad regional

Corresponden a vías que permiten la conectividad a la red nacional y departamental, sobre las cuales el Municipio sustenta sus relaciones regionales. Al respecto el Plan formula los siguientes proyectos:

- 1) Acceso Regional - Zona de Abastos del Sur, según la Ficha Técnica de Proyecto 7.
- 2) Acceso Regional – Futura Terminal de Transporte, según la Ficha Técnica de Proyecto 8.
- 3) Corredor Occidental (Carrera 14, Carrera 15, Carrera 16 y Diagonal 38), según la Ficha Técnica de Proyecto 9.

ARTÍCULO 12. PROYECTO DE MANTENIMIENTO VIAL

Corresponde a las Secretarías de Infraestructura y Tránsito de Tunja definir, con base en los pronósticos de tránsito y evolución del estado de las vías, entre otros aspectos, definir los requerimientos técnicos de intervención en materia de mantenimiento y/o rehabilitación a la malla vial existente, con el fin de incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los montos respectivos.





Capítulo 2.
PROGRAMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA

ARTÍCULO 13. Se formulan dos áreas de intervención para el desarrollo de modos alternativos:

El primero estructurado al interior del centro histórico, con énfasis en facilidades para el peatón, sin que se excluya la circulación en bicicleta

El segundo, buscando cubrir las zonas sur y nor-oriental a desarrollar, con dotación de ciclo rutas

Las intervenciones requeridas se sintetizan en la Ficha Técnica de Proyecto 10.

Capítulo 3.
PROGRAMA DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

ARTÍCULO 14. El Plan formula dos proyectos relacionados con la organización y administración del sistema de movilidad de la ciudad: La organización del transporte público colectivo y la formulación del Plan Maestro de Parqueaderos.

Subcapítulo 1.
Organización del sistema de transporte público colectivo.

ARTÍCULO 15. Objetivo general. La organización del sistema de transporte público, se dirige al mejoramiento de la calidad del servicio para los usuarios, en términos de seguridad y comodidad del desplazamiento, reducción de los costos y tiempos de viaje y puntualidad y confiabilidad del servicio. Así mismo, se busca una reducción de los costos de la operación del sistema y el mejoramiento del entorno urbano.

ARTÍCULO 16. Objetivos específicos.

1. Disponer de un servicio especificado por estándares de calidad que pueda ser evaluado por los usuarios y controlado por la Administración, donde la el servicio

Para Tunja... Lo Mejor!



es el objeto principal de la operación del transporte público, más allá de la simple atención de la demanda.

2. Establecer un ente gestor de flota, programación de la operación, la producción de planes de rodamiento y asignación de flota, generar información confiable oportuna y segura a los prestadores del servicio y a la Secretaría de Tránsito y Transporte
3. Establecer la gestión de la flota que permita atender los requerimientos de movilidad, bajo criterios de eficiencia económica y capacidad de pago de la población.
4. Establecer el manejo del recaudo centralizado de la operación del sistema. Corresponde a las empresas habilitadas la creación de la entidad pertinente, asumir los costos e implementar el sistema de recaudo
5. Adecuar corredores de mayor demanda para una operación preferencial del transporte público colectivo propuestos por el Plan
6. Establecer elementos de regulación y control por parte de la Administración que proporcionen información en tiempo real o en el momento de su consolidación que sirva de base para la gestión del sistema y establecimiento de tarifas.
7. Considerar la posibilidad de introducir cambios tecnológicos o modificaciones en la estructura del parque automotor.

ARTÍCULO 17. Directrices.

Debe establecerse una operación coordinada de los prestadores del servicio, eliminando operaciones segmentadas por rutas, el cual se atenderá las siguientes directrices:

1. Debe contar con un sistema de gestión de transporte público distinto al de los prestadores del servicio de transporte (empresas o de asociación de empresas).
2. La operación del sistema deber ser única, pero con la participación de varias empresas prestadoras del servicio.
3. La operación debe estructurarse con la participación de los prestadores del servicio (empresas de transporte) quienes suministran y operan los equipos de acuerdo con la programación de la operación y asignación de flota, generadas por el operador del sistema de gestión, según protocolos previamente definidos y acordados, atendiendo la red conjunta de rutas y estándares del servicio definidos por la Autoridad competente.





4. La actividad transportadora se debe desarrollar total y directamente por la empresa habilitada, con la capacidad transportadora actualmente asignada y, por lo tanto, asumirá los costos de la operación, a cambio de los ingresos que genere la prestación del servicio.
5. El ente gestor debe estar compuesto por un grupo técnico, capaz de generar, mantener y aplicar el software requerido para la producción de planes de rodamiento y asignación de flota y cuya idoneidad ha de ser avalada por la Secretaría de Tránsito y Transporte y por las empresas de transporte habilitadas.
6. La adquisición, implementación, mantenimiento y operación del sistema de gestión de flota estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.
7. El Municipio tendrá el control de todo el sistema de transporte, a través de mecanismos de autorización, supervisión, seguimiento de los actores involucrados.
8. El sistema de gestión de transporte público, realizará la programación de la operación, basado en la satisfacción de los requerimientos de demanda del servicio y la inclusión de criterios de eficiencia en la explotación de la flota.
9. El sistema de gestión de transporte público debe generar información confiable oportuna y segura a los prestadores del servicio y a la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio, y deberá proveer la base para la liquidación de los ingresos de los agentes participantes.
10. El sistema de recaudo debe compartir la plataforma tecnológica con el sistema de gestión de flota, de tal manera que el intercambio de información entre los mismos fluya adecuadamente, sin riesgos de incompatibilidad tecnológica.
11. La Administración debe definir el sistema de rutas y los parámetros de calidad del servicio y controlar la operación de la flota, de manera que se minimicen las desviaciones entre la ejecución de los servicios y la programación establecida previamente.
12. En su condición de Autoridad de Transporte, la Secretaría de Tránsito y Transporte municipal debe desarrollar la coordinación, supervisión, seguimiento y control, a través de la verificación de los estándares técnicos y de reporte de información que se le imponen al sistema de control y gestión.
13. El gestor del sistema debe realizar la planeación detallada del servicio de transporte público de acuerdo con las necesidades y deseos de viaje de los usuarios, de tal manera que se optimicen los recursos del sistema y se reduzca el impacto de su costo sobre la tarifa al usuario.





14. El gestor del sistema debe programar la operación para garantizar los niveles de servicio y registrar la ejecución planeada de acuerdo con la programación del sistema en cuanto a rutas, frecuencias y demás parámetros que contribuyen a mejorar la calidad del servicio.

15. Dicha programación incluirá los servicios especiales, tales como la atención a la población discapacitada o a grupos estudiantiles ubicados en zonas de la ciudad a las que las bajas demandas no quedan cubiertas por el sistema de rutas general de la ciudad.

16. En el marco de competencia y excelencia del servicio, la promoción de la reorganización y desarrollo empresarial, así como la modernización de su flota, puede realizarse con base en criterios de participación de la empresa en la asignación de servicios, base para el cálculo de los ingresos correspondientes.

17. La mayor capacidad, la menor edad y el tipo de combustible de los equipos podrán ser contemplados como aspectos de la prelación en la participación de las empresas en la prestación del conjunto de servicios de transporte en la ciudad.

ARTÍCULO 18. Acciones para la implementación del sistema de transporte público colectivo

Deben adelantar las siguientes acciones:

1. Configuración de la red de corredores sobre las cuales se soportará la prestación del servicio de transporte público, cuya identificación y desarrollo se plasma en el

Documento técnico de Soporte

2. Determinar de la demanda de transporte, de tal manera que se disponga de información para la reorganización de la red de rutas y la asignación de cargas a las mismas.

3. Diseñar la red de rutas de transporte público colectivo, con base en los resultados del estudio de demanda

4. Establecer los estándares del servicio con los que aspira atender a la comunidad, en términos de seguridad, disponibilidad, frecuencia, comodidad, regularidad y puntualidad, dentro del marco de la sostenibilidad económica, con base en los resultados del estudio de demanda.





**Subcapítulo 2.
Plan Maestro de Parqueaderos (o estacionamientos)**

ARTÍCULO 19. Políticas del plan de estacionamientos

El manejo de estacionamientos tanto públicos como privados, su tarifa y calidad del servicio se conciben como instrumentos de regulación de la demanda del uso de los modos para la movilidad, disponibles en la ciudad.

Además, el sector público debe asumir las actividades de planeación, regulación, supervisión, control, dejándole al sector privado la provisión de la inversión requerida para la dotación de infraestructura y la prestación de los servicios bajo parámetros de calidad y eficiencia.

ARTÍCULO 20. Objetivos del plan de estacionamientos.

1. Contribuir a desincentivar la utilización del automóvil como medio de transporte, con el fin de reducir la contaminación ambiental y la congestión vehicular, en concordancia con la política de generar zonas libres de tráfico vehicular y de bajo nivel de emisiones.
2. Incentivar la movilidad en modos no motorizados, reduciendo las fricciones entre el automóvil y los peatones y ciclistas.
3. Racionalizar el uso de la infraestructura existente, dando prelación a modos de transporte público colectivo.
4. Apoyar el desarrollo de las actividades urbanas (comercio, industria, servicios, educación, cultura y turismo), en donde la participación del vehículo particular o el cargue y descargue de mercancías juega un papel estratégico para dicho desarrollo.

ARTÍCULO 21. Estrategias del plan de estacionamientos

1. Considerar al estacionamiento como un elemento constitutivo del sistema de movilidad y complemento de las decisiones de ordenamiento establecidas en el POT y no simplemente como un elemento dotacional al interior de los predios o una actividad comercial en el caso de estacionamientos públicos.





2. Concebir la oferta de plazas, la calidad y la tarifa del estacionamiento como instrumentos de regulación de la demanda de desplazamientos en modos motorizados en la ciudad.
3. Diferenciar dos tipos de estacionamientos: Uno, relacionado con el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios de cualquier uso, cuyos requerimientos emanan del Plan de Ordenamiento Territorial y la Oficina Asesora de Planeación Municipal, la entidad encargada de velar por su cumplimiento y, otro, correspondiente a los parqueaderos públicos.
4. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte, la potestad de aprobar los proyectos de estacionamientos públicos o privados, con base en los resultados del estudio técnico exigido para la mitigación de los impactos que sobre la movilidad del sector o impacto sobre la escogencia modal, pueda causar la provisión de sitios de estacionamiento.
5. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte la facultad de regular la oferta de estacionamientos en vía ya sea gratuito o con cobro de una tarifa, propendiendo por especificaciones técnicas que garanticen la seguridad y comodidad para el usuario y la mitigación de los impactos negativos resultantes de la operación del estacionamiento.
6. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte la potestad de controlar el servicio y, conjuntamente con la Oficina Asesora de Planeación, la regulación y planeamiento del mismo.
7. Definir las áreas para el desarrollo de proyecto de estacionamiento logrando la optimización del suelo de forma vertical y no horizontal para lo cual deberá en el centro histórico y área de influencia someterse a la reglamentación del PEMP plan especial de manejo y protección y para el resto de la ciudad a los lineamientos establecidos en la revisión excepcional o general del POT, los cuales deberán ser desarrollados de forma conjunta por la oficina Asesora de Planeación y Secretaría de Tránsito y Transporte.
8. Para el trámite de licencia de este tipo de proyecto las curadurías urbanas de Tunja deberán contar con la viabilidad técnica emitida por la secretaria de transito y el certificado de uso de suelo emitido por Planeación municipal.

ARTÍCULO 22. Regulaciones para estacionamientos:

1. El acceso a los estacionamientos debe darse sobre vías de menor tráfico y han de estar restringidos en proximidades a los cruces peatonales.





2. Para los estacionamientos que según estudios técnicos indiquen la formación de colas sobre los carriles de circulación deberá proveerse un carril de incorporación.
 3. Los estacionamientos deben proveer facilidades para los diferentes grupos de usuarios (autos, bicicletas, motocicletas y según el caso, buses y vehículos de carga) y su diseño ha de contemplar no solo el fácil acceso de los vehículos, sino también la seguridad y comodidad de los peatones dentro del estacionamiento.
 4. La dotación de estacionamientos debe darse en edificaciones especializadas que hagan un uso racional del suelo urbano que reduzcan el deterioro del entorno urbano, buscando la disminución gradual de los estacionamientos en superficie (playas de parqueo), optando por construcciones en altura o en sótano, opciones que pueden ser incentivadas mediante beneficios tributarios para los inversionistas.
 5. En el caso en que se realice la operación en rampa, esta no debe superar el 20% de pendiente. Para pendientes mayores del 12%, los extremos de la rampa deben incluir una pendiente de transición del 6% con una longitud no menor de 3.60 m.
 6. La provisión de estacionamientos en vía debe considerar la oferta fuera de vía en el sector, las regulaciones a la circulación, los lineamientos del POT, la protección del espacio público y los impactos principalmente sobre las zonas residenciales.
- Los espacios habilitados deben demarcarse y disponerse en paralelo a la circulación vehicular, satisfaciendo las necesidades de estacionamiento de corta duración.
7. Las motocicletas deben quedar sometidas a las mismas restricciones de estacionamiento en vía que se establezcan para los demás vehículos motorizados, en tanto que los establecimientos públicos deben proveer de sitios de parqueo gratuito para bicicletas.
 8. Los parqueaderos públicos deben tener área administrativa y una capacidad mínima de veinticinco (25) cupos.
 9. No debe permitirse el ingreso de un número de vehículos mayor a la capacidad del parqueadero.
 10. Las dimensiones de los espacios destinados a estacionamiento de cada vehículo deben ser definidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, teniendo en consideración el ángulo del estacionamiento y el tipo de vehículo involucrado, incluidos los de personas discapacitadas





11. Los estacionamientos públicos deben disponer de espacios para motocicletas y bicicletas.
12. Deberá disponerse de una cantidad de plazas para personas discapacitadas, equivalente al 2% del total de cupos provisto.
13. La demarcación horizontal y la señalización vertical de los estacionamientos deben realizarse de acuerdo a las indicaciones del Manual de Señalización Vial – Resolución 1050 de 2004 – del Ministerio de Transporte
14. Los estacionamientos deben ofrecer una superficie pavimentada.
15. La información sobre la localización del estacionamiento se hará mediante la señal informativa SI-07 – Sitio de Parqueo.
16. Para el desarrollo de proyectos específicos de estacionamientos se debe considerar la aglomeración de servicios de escala urbana o regional que requieren como soporte las áreas dedicadas al sistema de transporte individual, entendiendo dentro de esta categoría tanto los vehículos privados como los públicos individuales (taxis).
17. El estacionamiento de vehículos de carga para abastecimiento y distribución de productos en aquellas zonas de la ciudad, en donde los impactos desde el punto de vista del tráfico o molestias para la ciudadanía sean sentidos, serán objeto de regulación de horarios y sitios para las operaciones de cargue y descargue, conforme las regulaciones específicas que expida la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio.

Capítulo 4.

PROGRAMA DE SEMAFORIZACION Y SEÑALIZACION.

ARTÍCULO 23. El Municipio establecerá un centro de control para el manejo de la totalidad de la red de semáforos en la ciudad, con posibilidades de expansión progresiva que le permita atender los requerimientos generados durante la vigencia del plan. El sistema suministrado deberá garantizar interoperabilidad con equipos de otros proveedores que cumplan las necesidades técnicas y de costos, ser modular (deberá permitir la expansión) y escalable (migrar mediante actualización), permitiendo el paso a un manejo de tráfico adaptativo, utilizando la infraestructura actual (controladores) y complementándola con los elementos de detección del tráfico de acuerdo con las necesidades y presupuestos disponibles.





El plan contempla las actividades de señalización y demarcación como parte integral del desarrollo de cada uno de los proyectos de construcción o adecuación de la infraestructura propuesta por el plan y, por lo tanto, se entiende incorporado dentro de estos sus costos de inversión.

En el mediano plazo, se deberá efectuar un estudio de actualización del sistema de señalización de la ciudad y proceder a la atención de los requerimientos identificados.

Capítulo 5. PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 24. Concepto. La seguridad vial no es concebida, solamente, como un asunto de infraestructura vial, sino como un aspecto que integra tanto las condiciones viales como la relación existente entre los actores que intervienen en la vía y sus comportamientos individuales y colectivos con la anterior.

ARTÍCULO 25. Objetivos. El objetivo general de la seguridad vial es la reducción del número de accidentes y del costo económico de los mismos.
Las acciones de la seguridad vial buscan abordar el problema en a partir del factor humano, el vehículo, y la vía y el entorno, antes de que el evento ocurra.

ARTÍCULO 26. Acciones. Se desarrollarán las siguientes acciones:

1. Cultura ciudadana. Se desarrollarán estrategias pedagógicas para dar a conocer la norma existente y el cumplimiento de la misma a partir del comportamiento individual y de la regulación social. Debe reiterarse la importancia del cumplimiento de las normas, para garantizar la convivencia ciudadana y la seguridad vial.

Para estos efectos se realizarán, a cargo de la Secretarías de Tránsito y Transporte:

Campañas de divulgación en medios masivos de comunicación y medios alternativos/locales de comunicación

Diseño y entrega de piezas comunicativas a actores de la vía: plegables, afiches, volantes, boletines, kits; etc., que contengan los aspectos fundamentales de los planes de seguridad vial de acuerdo al rol de cada actor dentro de la vía





Diseño de piezas comunicativas y material didáctico para el acompañamiento a procesos formativos.

En cumplimiento del Código Nacional de Tránsito se impartirán los cursos obligatorios de tránsito y seguridad vial diseñados por el Gobierno Nacional en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional.

Lo anterior, puede desarrollarse a través de diversas metodologías de acuerdo a los actores y condiciones de los mismos:

Actividades de aula, para estudiantes ubicados en centros educativos Patrullas escolares Actividades culturales (teatro, mimos)

Capacitación para organizaciones sociales y comunidad en general

Capacitaciones para actores de la vía y en la vía

2. Auditorías de Seguridad Vial. Se conformará un comité para la aplicación de metodologías de auditorías de seguridad vial, que permita calificar el potencial de accidentalidad y la seguridad de operación de los proyectos viales en cualquiera de sus etapas, es decir, factibilidad, diseño, construcción, preapertura, pos apertura y explotación, con el fin de abordar el tema de la seguridad vial desde la prevención

Las acciones preventivas y reactivas respecto a la problemática de seguridad vial, deben complementarse con medidas y estrategias en otras áreas, como:

Diferenciación de sistemas viales de los distintos modos de transporte.

Señalización horizontal y vertical.

Control efectivo por parte de la autoridad competente.

Generación de espacio público para impulsar los modos no motorizados.

Apoyo e impulso al transporte público colectivo.





TÍTULO 4. EJECUCION DEL PLAN DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 27. Programa de Ejecución:

Se establece el siguiente programa de desarrollo de los programas y proyectos del plan:

HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
ANILLO PERIMETRAL CENTRO TRADICIONAL	Intervención Avenida Colón y Maldonado	Construcción Andenes	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
	Intervención Avenida Suárez Rendón Adecuación	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención Avenida Maldonado Adecuación	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO - CENTRO HISTÓRICO	Adecuación espacio público Avenida Maldonado	Construcción andenes Calle 24	corto plazo
		Construcción andenes Calles 16, 17	corto plazo
ADECUACIÓN AVENIDA ORIENTAL	Construcción de los andenes costado oriental	Construcción andenes	mediano plazo
	Adecuación de 4 Intersecciones vehiculares	Construcción Intersecciones	mediano plazo
		Total Proyecto	mediano plazo
	Construcción 4 puentes peatonales con ascensor	Construcción puentes peatonales con ascensor	mediano plazo
ADECUACIÓN AVENIDA NORTE	Intervención corredor Avenida Norte desde la glorieta a la antigua salida a Paipa	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción Cicloruta	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
		Adecuación 3 Intersecciones Vehiculares	corto plazo
		Construcción puente peatonal	corto plazo
	Intervención corredor Avenida Norte desde de la antigua salida a Paipa hasta el perímetro	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
CORREDOR AVENIDA UNIVERSITARIA	Intervención tramo 2	Construcción Andenes	largo plazo
		Construcción calzada	largo plazo
		Construcción Cicloruta	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo





HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
PROYECTO ALAMEDA AVENIDA EL PROGRESO	Alameda Avenida el Progreso	Construcción Andén	corto plazo
		Construcción Andén	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción Cicloruta	corto plazo
ACCESO REGIONAL - ZONA DE ABASTOS DEL SUR	Construcción del tramo entre la intersección con la Vía Nacional y el cruce con el ferrocarril con el perfil 7.	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
	Construcción del espacio público que adecue las calzadas existentes	Construcción andenes	mediano plazo
	Adecuación del tramo entre la Avenida del Progreso y la Avenida Oriental con Carrera 14	Construcción andenes	mediano plazo
NUEVA TERMINAL DE TRANSPORTE	Construcción Nueva Terminal de Transporte Intermunicipal con	Construcción Nueva Terminal de Transporte	mediano plazo
ACCESO REGIONAL - FUTURO TERMINAL DE TRANSPORTE	Construcción desde la Intersección de la vía nacional hasta la Avenida Universitaria	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción Cicloruta	mediano plazo
		Construcción calzada	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención y diseño de espacio público en una longitud 1.3 Km sobre el perfil	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención de camera 16 y la Glorieta Av. Oriental	Construcción calzada	mediano plazo
		Construcción Paso a desnivel	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
CORREDOR OCCIDENTAL (CARRERA 14, CARRERA 15, CARRERA 16 Y DIAG 38)	Intervención de la cámara 14 entre la Avenida Oriental y la Calle 7ª	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de la cámara 15 entre la calle 7ª y la calle 12	Construcción Andenes	largo plazo
		Construcción calzada	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de cámara 15 entre la calle 12 y la calle 22	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de cámara 16 entre calle 26 y la diagonal 38	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo





HORIZONTE TEMPORAL -PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
MANTENIMIENTO MALLA VIAL	Mantenimiento Preventivo	Obras de mitigación de deterioro (1 Intervención)	corto plazo
		Obras de mitigación de deterioro (2 Intervenciones)	mediano plazo
		Obras de mitigación de deterioro (1 Intervención)	largo plazo

HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA PARA MODOS NO MOTORIZADOS

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
RED URBANA DE ESPACIO PÚBLICO	Modificación de las calles 19 entre colon y Av Oriental, Calle 20 entre la carrera 8 y su conexión con la Av. Oriental, la Calle 26 entre Carrera 16 y Av. Oriental, La calle 9 entre el INEM y la Zona Oriental, la carrera 11 entre Av Maldonado y Calle 18, la Carrera 10 entre Av Maldonado y la calle 14 desde la Av Oriental hasta la Carrera 10.	Construcción corredor peatonal calle 9 entre el INEM y la Zona Oriental, calle 26 entre carrera 16 y Avenida Oriental, calle 19 entre Colón y Avenida Oriental y calle 20 entre la carrera 8 y su conexión con la Avenida Oriental.	mediano plazo
		Construcción corredor peatonal carrera 11 entre Avenida Maldonado y calle 18 y la Carrera 10 entre Av Maldonado y la calle 21, carrera 10 entre calle 16 y calle 14	corto plazo
	Ampliación del Andén de la Calle 16 desde la Avenida Oriental hasta la carrera 10	Construcción andenes Calle 16	corto plazo
	Intervención red periférica peatonal	Construcción andenes	mediano plazo
	Intervención del tramo entre la Avenida Universitaria y la Avenida Norte a través del río Jordan	Construcción Cicloruta	mediano plazo
	Adecuación Carreras 8, 11 y 12	Construcción andenes Carreras 8, 11 y 12	corto plazo
	Adecuación Carreras 21 y 22	Construcción andenes Carreras 21 y 22	corto plazo





HORIZONTE TEMPORAL - PROYECTOS SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	Localización de paraderos y señalización	Localización Paraderos y señalización	corto plazo
		Localización Paraderos y señalización	
		Localización Paraderos y señalización	
	Semafización	Centro de Controlum CC para 64 Intersecciones	largo plazo
		Ampliamente Intersecciones: (20)	mediano plazo
		Controladores locales: 16 CL (1 CL por cada 4 Intersecciones)	largo plazo

HORIZONTE TEMPORAL - PROYECTOS SEGURIDAD VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
SEGURIDAD VIAL	Comunicación Cultura Ciudadana	Campañas de divulgación en medios masivos de comunicación y medios alternativos de comunicación	corto, mediano y largo plazo
		Diseño de Piezas comunicativas: plegables, afiches, volantes	corto, mediano y largo plazo
		Piezas Comunicativas - Material didáctico	
		Diseño Manuales	
	Formación Cultura Ciudadana	Actividades de Aula	corto, mediano y largo plazo
		Patrullas escolares	
		Actividades escolares	
		Capacitación organizaciones sociales y comunidad	
	Auditorías Seguridad Vial	Capacitación actores en la vía	corto, mediano y largo plazo
		Realización Auditorías en la vía	

Parágrafo 1. El documento técnico de soporte del plan de movilidad, que hace parte integral de este decreto, propone la asignación de recursos para la ejecución del plan, discriminados en el corto, mediano o largo plazo, las fuentes de financiación y el esquema de gestión del plan. Los montos allí discriminados son indicativos y pueden ser reconsiderados conformes el desarrollo de su ejecución.

Parágrafo 2. Para la ejecución de los proyectos planteados en el presente documento, la administración podrá realizar e incorporar las fichas y especificaciones técnicas que considere necesario para la ejecución de los mismos de conformidad a la normatividad vigente.





ARTICULO 28. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

El proyecto de nomenclatura vial será incorporado automáticamente al presente decreto una vez el proyecto de acuerdo sea aprobado por concejo municipal, sancionado y publicado por el señor alcalde.

Según las nuevas centralidades y necesidades de la ciudad, la administración municipal en cabeza de las secretarías de infraestructura, tránsito y planeación podrán diseñar y adoptar nuevos proyectos que den solución a las nuevas necesidades de movilidad de la ciudad, los cuales deberán contar con los estudios y fichas técnicas correspondientes.

ARTÍCULO 29.- Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga las demás disposiciones que sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Tunja a los trece días (13) del mes de Octubre (10) de 2010.


ARTURO JOSÉ MONTEJO NIÑO
Alcalde Mayor de Tunja





G

COSTOS Y FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

Herramienta de transporte terrestre urbano de pasajeros y carga.
Simulación del efecto de proyectos de infraestructura y políticas de
transporte

Convenio Interadministrativo 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja - UPTC

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA
Facultad de Ingeniería
Escuela de Transporte y Vías
Grupo de Investigación y Desarrollo en Planeación y
Operación del Transporte

GIDPOT



HERRAMIENTA DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS Y CARGA. SIMULACIÓN DEL EFECTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Convenio interadministrativo No. 010 de 2012

G. Costos y Financiación

Noviembre de 2012

Preparado para:

Secretaría de Tránsito y Transporte

ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

Calle 19 No. 9 - 95 Edificio Municipal, Tunja -
Boyacá, Colombia

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA**

Facultad de Ingeniería

Escuela de Transporte y Vías

Grupo de Investigación y Desarrollo en
Planeación y Operación del Transporte

GIDPOT



ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

Dr. Fernando Flórez Espinosa

Alcalde



Ing. Juan Antonio Galindo Alvarado

Secretario de Tránsito y Transporte



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA

Dr. Gustavo Álvarez Álvarez

Rector

Ing. Jorge Humberto Saavedra

Decano Facultad de Ingeniería

Ing. Jaime Pedroza Soler

Director Escuela de Transporte y Vías



EQUIPO TÉCNICO

Ing. M. Sc. Juan Carlos Poveda D'Otero

Director de proyecto

Ing. Dr. Luis Alfredo Vega Báez

Experto en evaluación y economía del transporte

Ing. Dr. Domingo Dueñas Ruiz

Experto en técnicas y métodos para la operación del transporte.

Ing. Dra. Sonia Esperanza Díaz Márquez

Experta en planificación del territorio

Ing. Dra. Claudia Cristina Salazar Díaz

Experta en Impactos ambientales del Transporte

Ing. M. Sc. Luis Gabriel Márquez Díaz

Experto en modelización y diseño experimental

Ing. M. Sc. Fredy Alberto Guío Burgos

Experto en tránsito

Ing. M. Sc. Juan Carlos Poveda D'Otero

Experto en procesamiento de datos

Ing. M. Sc. Luis Carlos Leguizamón Barreto

Experto en infraestructura vial

Ing. M. Sc. Jorge Enrique Quevedo Reyes

Experto en diseño de bases de datos para web



EQUIPO DE APOYO

Ing. Holmes Yamid Cucanchón Vargas

Auxiliar en técnicas y métodos para la operación del transporte.

Ing. Sindy Milena Díaz Guerrero

Auxiliar en modelización y diseño experimental

Ing. William Fernando Lizarazo Medina

Auxiliar en infraestructura vial

Ing. Diana Paola Martínez Torres

Auxiliar en Logística y transporte de carga

Lic. Edgar David Parra Vargas

Auxiliar en planificación del territorio

Est. Ing. Laura Marcela Mojica Vega

Auxiliar en Impactos ambientales del Transporte

Est. Ing. Carlos Andrés Muñoz León

Auxiliar en evaluación y economía del transporte

Est. Ing. Juan Guillermo Ríos Fonseca

Auxiliar en evaluación y economía del transporte

Est. Ing. Jeniffer María Niño Salazar

Auxiliar en estudios de tránsito



EQUIPO DE APOYO A LA INVESTIGACIÓN

Est. Ing. Jorge Eliécer Galindo León

Investigación "Tarifas de transporte urbano en Tunja"

Est. Ing. Jhonatan Alexander Leguízamo Echeverri

Investigación "Tarifas de transporte urbano en Tunja"

Est. Ing. Audy Alexander Nieves Ariza

Investigación "Terminal de transporte interurbano de Tunja"

Est. Ing. Leonardo Pacheco Niño

Investigación "Transporte interurbano a su paso por Tunja"

Contenido

1. Introducción.....	10
2. Los costos y la estructura tarifaria del TPCU	13
2.1. Normatividad y Contexto	13
2.2. Metodología para la estimación de los costos.....	14
2.2.1. Parámetros de Operación.....	15
2.2.2. Costos de Operación	16
2.2.3. Recolección de Información	17
2.3. Costos y parámetros observados.....	18
2.4. Estructura de costos del TPCU en Tunja	29
2.5. Estructura de costos en un escenario optimizado	31
3. Opciones de Financiación	35
3.1. Financiación del TPCU con una oferta optimizada	35
3.2. Financiación complementaria desde lo público	37
3.3. Financiación complementaria desde otras fuentes	40
4. Bibliografía	42



Lista de figuras

Figura 1 Principales parámetros de Operación del TPCU.....	16
Figura 2 Agrupación de Costos de TPCU	17
Figura 3 Metodología para la elaboración de la Estructura de Costos	19
Figura 4 Distribución de Viajes diarios en Tunja de acuerdo con el modo	22
Figura 5 Oferta y Demanda de Transporte en Tunja.....	23
Figura 6 Evolución de la tarifa de TPCU y referentes en Tunja.....	31



Lista de tablas

Tabla 1 Empresas y parque automotor de TPCU en Tunja.....	20
Tabla 2 Rutas o Itinerarios de TPCU en Tunja.....	21
Tabla 3 Parámetros de Operación del TPCU en Tunja	23
Tabla 4 Costo y rendimiento de Lubricantes y otros conexos	24
Tabla 5 Costo y rendimiento del combustible.....	25
Tabla 6 Costo y rendimiento de llantas y servicios conexos	26
Tabla 7 Salarios y prestaciones sociales en TPCU.....	26
Tabla 8 Impuestos y especies venales en el TPCU en Tunja	27
Tabla 9 Seguros y tipo de coberturas en TPCU en Tunja	28
Tabla 10 Costos de Capital de TPCU en Tunja con modelo promedio	28
Tabla 11 Estructura de Costos de Microbús Modelo 2004 en Tunja.....	30
Tabla 12 Estructura de Costos de TPCU. Escenario con P&P del 40%.....	33



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

1. Introducción

En la mayoría de los mercados, los precios y en su caso las tarifas, tienen como funciones principales las de racionar y asignar el uso de recursos y por supuesto, el de financiar la producción. En el caso del transporte urbano el desempeño de esas funciones está sujeto a dificultades como la separación de responsabilidades en la provisión del servicio (infraestructura y operación separadas), la búsqueda de propósitos divergentes o la delegación de responsabilidades a entes con intenciones diferentes.

10

Como objetivos principales de este documento están la identificación de las variables a partir de las cuales se construyen los precios del transporte público en la ciudad de Tunja, la identificación de los factores y costos para la toma de decisiones sobre opciones de mejoramiento y la identificación de sus posibilidades de financiamiento.

Algunas organizaciones internacionales como el Banco Mundial, señalan la pertinencia de tarifas justas y asequibles (Armstrong Wright, A., 1986) y en esa medida recomiendan el estudio detallado de cada caso y su comparación con indicadores de otros entornos. A través de la publicación de metodologías de análisis y evaluación y de la promoción de observatorios de la movilidad, se ha intentado generar competitividad entre las ciudades para seguir y aplicar opciones y estrategias que han sido consideradas como “buenas prácticas”.

Entre las buenas prácticas se consideran las políticas orientadas a hacer que los costos sean transparentes, a la aplicación de instrumentos económicos para orientar la toma de decisiones (frente a la realización de viajes, por ejemplo), a la promoción de modos de transporte sostenibles (como el servicio de autobuses y los modos no motorizados), a las acciones de densificación de las ciudades y por ende a evitar la dispersión de la población, a promover el uso de suelo mixto, a calmar el tránsito (vecindarios tranquilos y habitables) y a reducir la dependencia del vehículo particular y en esa órbita se pueden encontrar muchas acciones que son complementarias e inducen sinergias en la búsqueda de esas metas y a hacerlo con el menor impacto socio ambiental.

Siguiendo ese marco y en particular el tema de transparencia, o de costos verdaderos, se intenta identificar las principales variables y parámetros de costo del sistema de transporte, señalando en cada caso los actores principales, con el fin de motivar un uso racional y sostenible de las diferentes opciones modales en el sector (Gwilliam, K., 2002).



G. Costos, Tarifas y Financiación

De forma resumida, los objetivos principales del documento se relacionan con:

- La recolección y análisis de la información de costos, rendimientos y parámetros para determinar la estructura tarifaria de Transporte público colectivo de la ciudad
- La propuesta de acciones de corto y mediano plazo que permitan una racionalización de costos y que promuevan la asequibilidad y sostenibilidad del TPCU.
- La identificación y descripción de fuentes de financiamiento para la realización de los proyectos a considerar en el marco del presente estudio.

11

Como se planteó en el documento F, en relación con los impactos ambientales, es fundamental explicar el punto de vista desde el cual se realiza el análisis pues algunos aspectos que pueden ser positivos para un actor, pueden ser perjudiciales para otros o indiferentes para unos terceros. En este caso se hará explícito el punto de vista, así por ejemplo, en el caso de la estructura de costos, esta hace relación con los operadores y en el caso de las decisiones sobre proyectos, hace relación con la sociedad (tema que se presenta en el documento H sobre Evaluación).

Desde la perspectiva de la sociedad y siguiendo los lineamientos que señala la OCDE¹, los costos del transporte se agrupan como costos internos o soportados por los usuarios y/o beneficiarios directos y como costos externos o causados a terceros por la actividad de producir o utilizar el sistema de transporte y de los cuales se hizo una presentación en el documento sobre los aspectos ambientales.

Esa agrupación es propia de la economía del Transporte (De Rus G. e., 2003) y ha sido ratificada en varios documentos de política de transporte (Breithaupt, 2002) y una simplificación de esa visión señala que:

$$C_{social} = C_{productor} + C_{usuario} + C_{externo}$$

En esa expresión, los costos privados se reagrupan según quien los percibe explícitamente, evitando la doble contabilización, que puede darse por las transferencias entre diferentes actores.

En el caso del productor o la empresa de transporte, los costos que le son inherentes y que son denominados como privados, son los que tienen que ver con

¹ OCDE: Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo



bienes tangibles y precios de mercado (costos de oportunidad) y que se relacionan con insumos como el combustible o los lubricantes, con el pago de servicios como la mano de obra en la conducción o en el mantenimiento, con los pagos por el uso de infraestructuras (peajes), con el aseguramiento, con el desgaste o depreciación de los bienes y con los costos de oportunidad del capital invertido.

Ese mismo caso puede asimilarse para los usuarios de vehículos privados (viajeros por cuenta propia), que asumen insumos y costos de ese mismo tipo, pero en los que y de forma particular, no se incluye el costo de la mano de obra dedicada a la conducción, al considerar esa actividad como un placer y además, incorpora otros ítems como el tiempo dedicado al servicio y, pueden relacionarse otros variables ajenas al productor, como el cobro por el uso de las infraestructuras o por la congestión.

En relación con los usuarios del transporte público (viajeros por cuenta ajena), su relación de costos se refiere a los costos del tiempo, a los costos de comodidad y a la tarifa o precio, de la cual, alguna parte podrá ser una transferencia de responsabilidad por erogaciones de otro actor, como el pago de peajes, por ejemplo.

Se resalta que la estructura de costos que se presenta en este documento se refiere únicamente al transporte público colectivo TPCU, por la participación e influencia que tiene este modo de transporte en la ciudad y por el aporte que puede hacer a la sostenibilidad, aclarando que estos resultados tienen como base el trabajo de investigación de los estudiantes de Ingeniería de Transporte y Vías Jhonatan Leguízamo Echeverri y Jorge Galindo León, quienes participaron haciendo su trabajo de grado, en el marco del Convenio con la Alcaldía Mayor de Tunja y bajo la coordinación del grupo de investigación GIDPOT².

Con estas precisiones se procede a relacionar los costos del sistema de transporte público que se agrupan como estructura de costos, los costos que son percibidos en las decisiones sobre la realización de desplazamientos y algunas recomendaciones sobre opciones u oportunidades para la financiación de los proyectos de transporte en la ciudad.

² Grupo de Investigación y Desarrollo en Planeación y Operación del Transporte, Escalafonado por Colciencias y avalado por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja



2. Los costos y la estructura tarifaria del TPCU

2.1. Normatividad y Contexto

En Colombia, de acuerdo con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el transporte urbano es de carácter público, planificado, regulado y controlado por el Estado, el cual, en general y mediante procesos licitatorios, ha concesionado al sector privado la prestación de ese servicio, esperando que dicho sector, a través de su búsqueda de eficacia y eficiencia, obtenga rentabilidad y ofrezca unos servicios oportunos, cómodos, económicos, confiables y seguros.

Sin embargo y a pesar de esa visión filosófica, en la práctica esa actividad ha sufrido algunos tropiezos como la divergencia de objetivos entre los actores de la cadena, por la escasa competencia por el mercado, por la consideración de los viajeros como “usuarios cautivos” y por el alza sistemática de tarifas, con consecuencias de sobreoferta de parque automotor, inseguridad, incomodidad y pérdida de demanda. Se presenta entonces un círculo vicioso, con impactos sobre la productividad de la ciudad y reducciones en los ingresos y en las oportunidades de las familias.

Con el propósito de estandarizar el proceso de cálculo tarifario y de hacer transparentes los costos, el Ministerio de Transporte, a través de la resolución 4350 de 1998 ha reglamentado la recolección y análisis de información sobre los costos del transporte público colectivo urbano, que sirve de base a la fijación de las tarifas de Transporte Público colectivo Urbano, pero ese procedimiento tiene algunas singularidades que dificultan una aplicación transparente, entre las cuales se destaca:

- Asimetrías de información. Mientras los operadores y las empresas del sector disponen de información detallada sobre los parámetros, costos y rendimientos, las autoridades locales tienen información fragmentada e insuficiente y su recolección es coyuntural y sólo asociada con el proceso de ajustes tarifarios.
- Ausencia de incentivos y sanciones en el sistema, que desmotivan la búsqueda de eficiencia en la operación.
- Ausencia o falta de auditoría sobre los procesos y la producción del servicio, facilitando el que la tarifa cubra variables que no se aplican en la práctica, como el aseguramiento contractual y extracontractual, la



reposición del parque automotor, el mantenimiento, la profesionalización de conductores, etc.

- Desincentivos a la racionalización del parque automotor al deslindar la empresa de los operadores verdaderos y al favorecer tarifas que se diseñan para que cubran en todos los casos los costos incurridos más la rentabilidad esperada por el inversionista.

14

Estos y algunos otros problemas, como el incremento de los precios de los combustibles, han inducido un crecimiento de las tarifas, que superan ampliamente los índices de inflación, afectan los presupuestos familiares y motivan el cambio hacia otros modos de menores costos privados (motocicleta o autos de segunda mano) o en caso extremo, evitan la realización de desplazamientos, como puede haber ocurrido en la ciudad de acuerdo con los resultados de la encuesta OD de 2012.

2.2. Metodología para la estimación de los costos

En el caso del TPCU, los costos en los que incurre el consumidor (usuario) son el costo del pasaje, el costo del tiempo en su transporte, la incomodidad y otras variables de tipo cualitativo.

Para el productor u operador los costos son los asociados con los vehículos y con su operación y servicio (administrativos, de control, entre otros). Para el Gobierno, los subsidios dados al operador, los costos de inversiones en infraestructura y control, etc. Para la comunidad en general (no usuarios), la variación en el precio del suelo, el ruido, la contaminación atmosférica, la intrusión visual, la accidentalidad, la congestión y el efecto Mohring, que es claramente un impacto positivo (De Rus G. , 2010).

En el caso de los costos del transporte público colectivo urbano – TPCU, la mirada es la del operador o empresario y de acuerdo con la resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, se deben conocer los parámetros de operación, las inversiones, los insumos, los rendimientos, los precios y las formas típicas de operación y a través de una agregación estandarizada, se determina el ingreso normal requerido para cubrir los costos de operación (Costos medios de corto plazo). A continuación se relacionan los diferentes parámetros y costos a considerar y la aplicación en campo.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

2.2.1. Parámetros de Operación

Responden a las características de la oferta general y su relación coyuntural con la demanda. Entre los parámetros a estimar hacen referencia a:

El Parque Automotor: Es la oferta de vehículos de que dispone la ruta, la empresa o la ciudad y se caracterizan de acuerdo con el tipo, su capacidad, el combustible que utilizan y su edad o modelo.

Capacidad efectiva del vehículo: se define como la capacidad máxima de pasajeros, para la cual el vehículo está diseñado. En ocasiones se precisa haciendo referencia a sillas más el número potencial de pasajeros de pie.

El nivel de ocupación: número de personas a bordo de un vehículo de transporte público respecto a su capacidad efectiva en un punto determinado durante un recorrido. Junto con el punto siguiente, representan la demanda específica de la ruta y pueden dar señales de la coordinación entre las necesidades o demandas y las respuestas del sistema de transporte público

Índice de rotación de demanda: indicador obtenido de la relación entre el total de pasajeros transportados en un viaje y la ocupación crítica del vehículo de transporte. Este valor se calcula con base en los trabajos de campo correspondientes.

Recorridos diarios: desplazamientos en un solo sentido de un vehículo entre dos puntos. El número de recorridos o itinerarios se calcula teniendo en cuenta la frecuencia autorizada en hora punta y en hora valle para cada una de las rutas de la ciudad.

Días trabajados al mes: corresponde al número de días que opera el vehículo durante el mes y permite relacionar los costos variables con costos periódicos o fijos.

Un resumen de los principales parámetros de operación a que hace referencia la resolución 4350 de 1998 y de la relación y agrupación de los mismos se puede observar en la Figura 1.



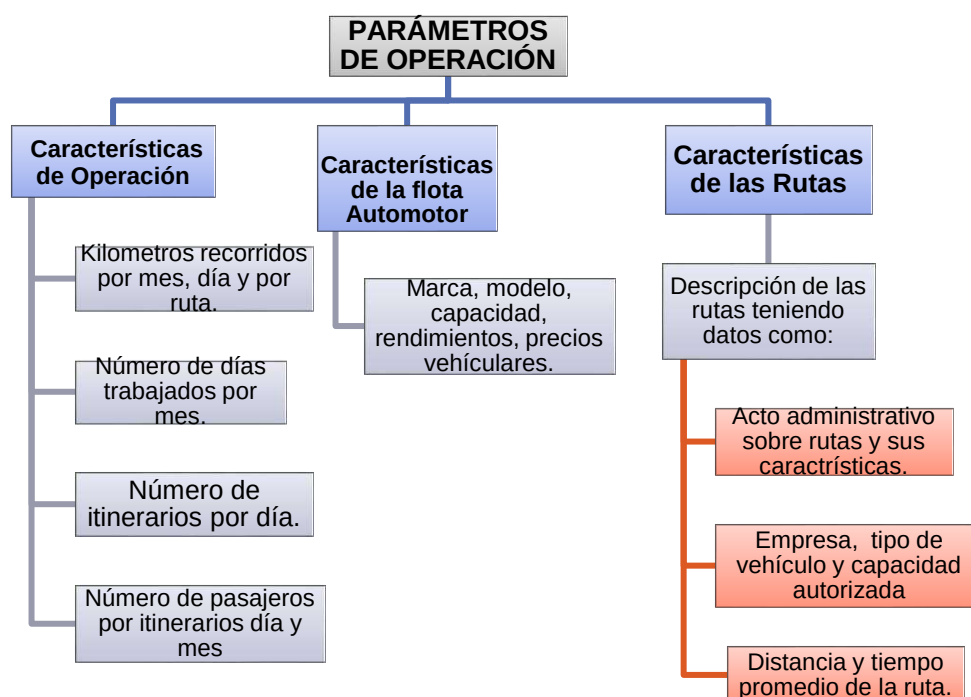


Figura 1 Principales parámetros de Operación del TPCU

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

2.2.2. Costos de Operación

De acuerdo con la estructura de costos del transporte urbano establecida por la resolución 4350 de 1998, estos se clasifican como costos fijos, costos variables y costos de capital (Figura 2).

Los costos fijos son aquellos que no dependen del volumen producido y podrían incluir a los costos de capital (de acuerdo con la resolución 4350 de 1998 se hace esa separación, que explica la magnitud de las inversiones en el sector y sus precios).

Los costos variables se relacionan de forma estrecha con el volumen de producción, que en este caso es kilómetros vehículo en servicio y no pasajeros transportados. Dentro de estos se encuentran el combustible, los lubricantes, las llantas, el mantenimiento y como caso singular, los salarios y prestaciones sociales que deberían hacer más bien parte de los costos fijos, en una actividad riesgosa, que amerita preparación y estabilidad.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



Figura 2 Agrupación de Costos de TPCU

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

Una descripción de cada una de esas variables de costo se realiza paralelamente con la indagación sobre los valores y rendimientos.

2.2.3. Recolección de Información

La información básica sobre el parque automotor y sus características, usos y rendimientos, sobre los insumos, la frecuencia de cambio y sus precios, sobre los servicios remunerados y sobre los viajeros y las condiciones de operación fueron determinados a través de procesos muestrales de carácter sistemático y aleatorio, en los que se realizaron aforos y observaciones y se aplicaron encuestas a los diferentes actores. Entre las encuestas realizadas se destacan:

- **Encuestas a empresas:** Con el fin de obtener información sobre el parque automotor de cada operador, rutas adjudicadas, características operativas y precios de administración, principalmente.
- **Encuestas a Conductores y Propietarios:** Para adquirir información sobre tipos de contratación, impuestos y seguros, costos de combustibles, lubricantes, llantas, etc., datos sobre mantenimiento y algunos costos fijos como el de garaje.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

- **Encuestas a estaciones de servicio:** Para comprobar y complementar los datos sobre los servicios y sus costos: lavado parcial, lavado de motor, alineación, montaje de llantas, balanceo, rectificaciones y precios de aceites, filtros y lubricantes.
- **Encuestas a talleres de mantenimiento y reparación:** Para obtener datos de costo de mano de obra del mantenimiento preventivo. La tarea típica en este caso es la actualización de la denominada matriz de mantenimiento, de la que sólo se hace una aproximación, que implica un detallado despiece y que se sale de los objetivos del trabajo.
- **Encuestas a almacenes distribuidores de repuestos:** Para obtener información sobre los costos de repuestos de los vehículos de transporte público y su frecuencia de cambio.
- **Encuestas a almacenes distribuidores de llantas:** Valor y frecuencia de cambio de las llantas, re-encauches e insumos complementarios.
- **Encuestas a concesionarios de vehículos:** para adquirir información sobre los costos de los vehículos de transporte público y rendimiento y frecuencia de cambio de algunos de sus insumos y componentes.
- **Encuestas sobre rendimiento de combustibles y pasajeros movilizados:** se realizó a los operadores y conductores para conseguir información sobre el rendimiento y precio de los combustibles y sobre la movilización de viajeros.

El diseño de la metodología y los procesos seguidos se pueden observar en el resumen presentado en la Figura 3.

2.3. Costos y parámetros observados

A continuación se hace mención de algunos de los principales parámetros y costos observados en la ciudad de Tunja, que sirven de base tanto para la construcción de la estructura de costos, como para proponer algunas modificaciones tendientes a la optimización

G. Costos, Tarifas y Financiación



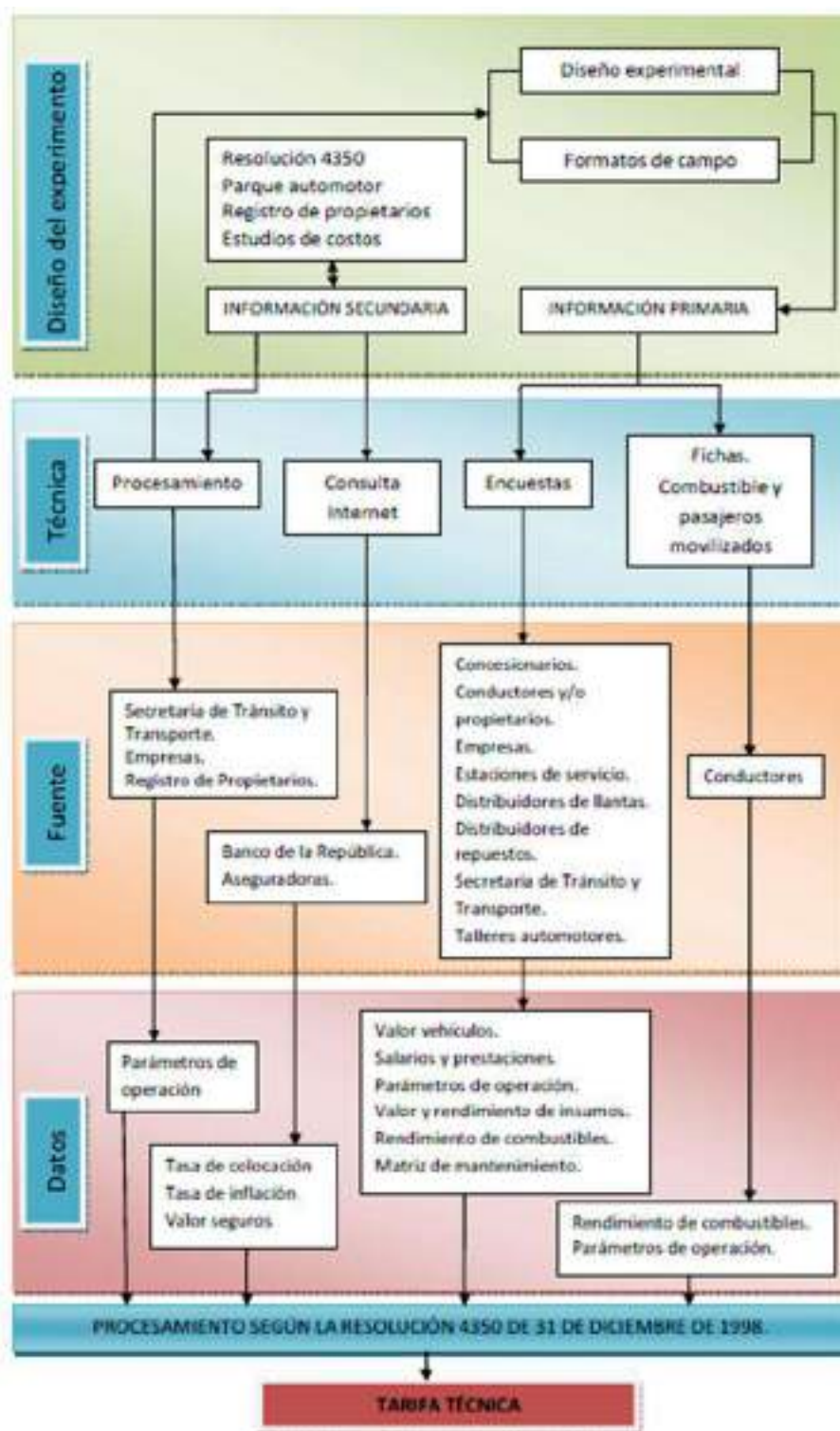


Figura 3 Metodología para la elaboración de la Estructura de Costos

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



En relación con el parque automotor y de acuerdo con los datos suministrados por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, la Tabla 1 muestra las características de capacidad y la edad promedio de cada una de las empresas, mientras que la Tabla 2 permite observar las rutas y los itinerarios asignados a cada una de ellas.

Tabla 1 Empresas y parque automotor de TPCU en Tunja

Empresa	Busetas	Microbuses	Total**	%	Edad promedio
AUTOBOY	1	114	115	22,5	7
HUNZA	13	38	51	9,9	15
COOTRANSCOL	27	121	148	28,9	8
LOS MUISCAS	68	130	198	38,7	8
TOTAL	109	403	512	100,0	8,5

Fuente: Elaboración a partir de datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja - 2012

**Es posible que haya una divergencia en este dato (uno o dos vehículos) de acuerdo con la fuente

Los datos del parque automotor señalan que los vehículos típicos son los denominados como microbuses con cerca del 78% del total y con una capacidad promedio de 19 sillas. El 22% restante son los vehículos denominados como “busetas”, que corresponde a un autobús pequeño, con una capacidad de 21 sillas y un espacio relativamente mayor para alojar viajeros de pie.

Así mismo, la edad promedio del parque automotor de la ciudad es de 8,5 años (siendo el modelo tipo o promedio, un vehículo del año 2004, que es relativamente reciente), pero que si se observa por empresas, hay casos en los que la edad promedio de esos vehículos supera los 15 años.

En cuanto al consumo de combustible, el uso preponderante es diesel, que ofrece mayores rendimientos y precios más bajos, pero mayores emisiones, especialmente de partículas y óxidos de azufre, como se menciona en el documento F.

En cuanto, a la demanda y de acuerdo con la Encuesta OD de la ciudad de Tunja, en TPCU se realizan 123.000 viajes al día, que representan un tercio de los viajes totales de la ciudad y que se distribuyen como se observa en la Figura 4, en tres periodos punta típicos y en los que la demanda es de alrededor de 15.000 viajeros/periodo.

G. Costos, Tarifas y Financiación



Tabla 2 Rutas o Itinerarios de TPCU en Tunja

No Ruta	Nombre	Empresa
1	Muiscas - Ciudad Jardín	Autoboy
2	Puente Boyacá – Muiscas	Autoboy
3	Arboleda - Sol de Oriente	Autoboy
4	Triunfo - Fuente -La Calleja	Autoboy
5	Cooservicios - Muiscas – Suamox	Autoboy
6	Cooservicios – Fuente	Autoboy
7	Muiscas – Fuente	Autoboy
8	Patriotas – Suamox	Cootranscool
9	San Luis - Dorado – Muiscas	Cootranscool
10	Germania - Retén Sur – Fuente	Cootranscool
11	Xativilla - CASD – ITBOY	Cootranscool
12	Asís - Pinos de Oriente	Cootranscool
13	Dorado - Reten Sur	Cootranscool
14	Asís - Villa Luz – Altamira	Cootranscool
0	Fuente – Muiscas	Cootranscool
15	Arboleda – Fuente	Cootranscool
16	Reten Sur – Patriotas	Cootranscool
17	Arboleda - Paraíso - Reten Sur	Cootranscool
18	Reten Sur – Asís	Cootranscool
19	Arboleda - Sol de Oriente	Cootranscool
20	Triunfo – Muiscas	Hunza
21	Arboleda – Paraíso	Hunza
0	Muiscas – Paraíso	Hunza
23	Colegio Militar -Santa Inés - Paraíso – Escandinavo	Hunza
22	(Colegio Militar) Santa Inés - Topo – Paraíso	Hunza
18	Reten Sur – Asís	Transmuiscas
20	Triunfo – Muiscas	Transmuiscas
21	Arboleda – Paraíso	Transmuiscas
19	Arboleda - Sol de Oriente	Transmuiscas
15	Arboleda – Fuente	Transmuiscas
0	Fuente – Muiscas	Transmuiscas
24	San Rafael - Florida (por la María y por Olímpica)	Transmuiscas
25	Florida - Santa Rita	Transmuiscas
26	Florida - Manantial - Portales del Norte	Transmuiscas
27	Alterna Cooservicios Villa Luz - Cooservicios Reten Sur	Transmuiscas
28	Alterna Cooservicios Reten Sur - Cooservicios Villa Luz	Transmuiscas
29	Arboleda - Ciudad Jardín - Pinos de Oriente	Transmuiscas
30	Runta - SaludCoop Mesopotamia y por Las Quintas	Transmuiscas
31	Runta - Jardines - CDA Automotriz	Transmuiscas
32	Runta - Florencia (vereda Tras del Alto)	Transmuiscas
33	Arboleda - Palos Verdes - Reten Sur	Transmuiscas

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
 Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

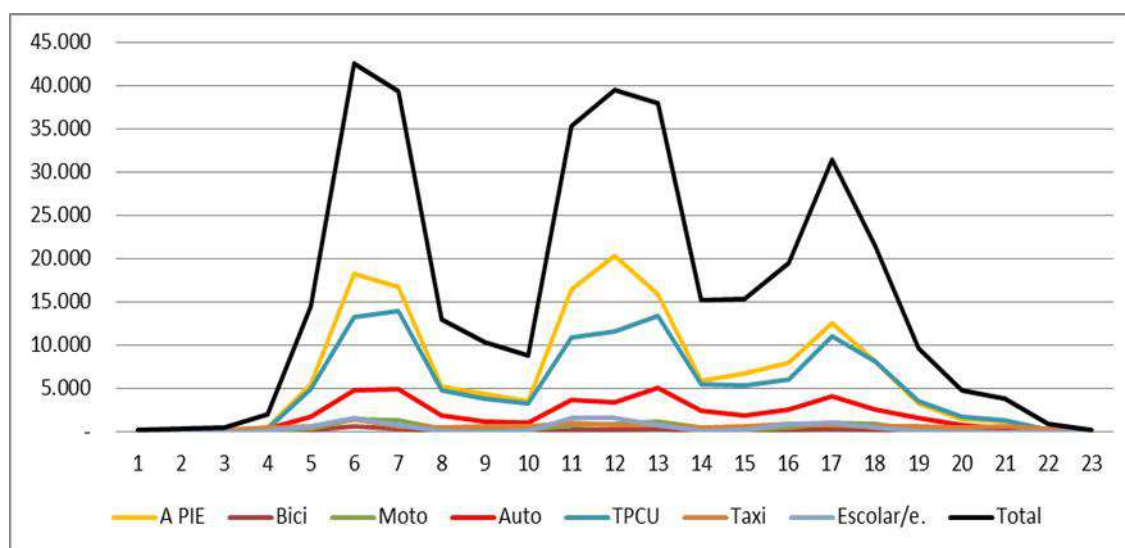


Figura 4 Distribución de Viajes diarios en Tunja de acuerdo con el modo

Fuente: Encuesta domiciliaria OD de Tunja 2012

Como complemento a la encuesta OD, se realizaron aforos y estudios de contraste visual in situ que mostraron a lo largo de un día típico la forma como se presenta la relación entre la oferta de sillas y el número de viajeros.

Este contraste se observa en la Figura 5, según la cual, el número de sillas duplica con creces el número de viajeros, incluso en las horas de más alta demanda, que se supone son los periodos para los cuales se diseña la oferta.

Este parámetro muestra la diferencia entre una situación de racionalidad deseable y la realidad de la sobreoferta de transporte y en la que además, sólo se ha contabilizado y contrastado la demanda con el número de sillas disponibles, pero que es significativamente peor, cuando se contabilizan los potenciales viajeros que podrían ir de pie.

Un resumen de los principales parámetros de operación del TPCU en la ciudad, que surge de los estudios y encuestas realizados, se puede observar en la Tabla 3 en la que se incluyen además algunos referentes claves como las distancias recorridas, el número de días trabajados y los pasajeros promedio, también obtenidos de la síntesis de las encuestas y demás datos de campo recopilados en el periodo de estudio.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC





Figura 5 Oferta y Demanda de Transporte en Tunja.

Fuente: Elaboración propia en el marco del convenio 010. Alcaldía de Tunja - UPTC

Tabla 3 Parámetros de Operación del TPCU en Tunja

PARAMETROS DE OPERACIÓN	Unidad	Valor
Trabajo años	Meses	12
Trabajo mes	Días	26,47
pasajeros movilizados por recorrido	Pas/recorrido	22,25
No de recorridos	Recorridos	9,91
Pasajeros movilizados al día	Pas/día	220.41
Pasajeros movilizados por mes	Pas/mes	5.834
Longitud de ruta	Km/rec.	18,38
distancia recorrida por día	Km/día	191.30
distancia recorrida por mes	Km/mes	5.063,65
Relación pas/Kilometro-día (IPK)	(Pas/Km)	1,15
Combustible tipo	Clase	Diesel
Vida útil del vehículo	Años	20
Modelo del vehículo tipo	Años	2004
Número de vehículos	Unidades	512

Fuente: Elaboración a partir de datos del informe monográfico "Determinación de la tarifa de transporte público colectivo" elaborado por Leguizamón y Galindo (2012).

En relación con los costos y rendimientos de los insumos y factores de costo, en las tablas siguientes se presentan algunos de los principales valores encontrados,

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

atendiendo a su importancia o peso relativo y a algunas singularidades en su costo.

En la Tabla 4 se presentan los principales ítems, costos y rendimientos relacionados con los lubricantes y filtros. Este es un costo variable que dado el kilometraje y las frecuencias de cambio ocurre cada mes.

Tabla 4 Costo y rendimiento de Lubricantes y otros conexos

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Aceite motor					
Precio	14000	\$/cuarto			
Capacidad de motor	10	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	5800	Km			
Costo			121,542	24.14	20.83
Lubricante de caja					
Precio	14500	\$/cuarto			
Capacidad de la caja	4	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	50000	Km			
Costo			5,841	1.16	1.00
Lubricante de Transmisión					
Precio	14500	\$/cuarto			
Capacidad de la Transmisión	5	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	50000	Km			
Costo			7,301	1.45	1.25
Filtro de aceite					
Precio	12500	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	5800	Km			
Costo			10,852	2.16	1.86
Filtro de aire					
Precio	26000	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	7700	Km			
Costo			17,002	3.38	2.91
Filtro de combustible					
Precio	10500	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	7700	Km			
Costo			6,866	1.36	1.18
Costo lubricantes			169,405	33.64	29.04

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas de campo

En la Tabla 5 se presentan el precio y el rendimiento del combustible (diesel) en el TPCU. Este es el ítem crítico en el servicio, pues los precios han crecido hasta

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

tres veces la inflación general y los rendimientos son bajos por la topografía y la tecnología vehicular, lo cual, aunado a una sobre oferta de vehículos, son las variables responsables de los fuertes crecimientos de la tarifa y la consiguiente reducción del ingreso de los viajeros, como se expresó previamente.

Tabla 5 Costo y rendimiento del combustible

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Combustible					
Precio	8360.5	\$/galón			
Rendimiento	19.25	Km/galón			
Total Costo del combustible			2,186,468	434	375

Fuente: Leguizamo & Galindo (2012) a partir de encuestas a operadores y estaciones de servicio

Así mismo, se enuncian los costos y frecuencias de cambio de llantas y servicios conexos. En este caso, el costo hace relación sólo con llantas nuevas y en la frecuencia de cambios quedan incorporados tópicos como los re-encauches, que es tradicional que se realicen en esa actividad (Tabla 6). Este ítem, al contrario del caso de los combustibles, ha venido reduciendo su participación en el costo, por razones de la tasa de cambio, por precios internacionales más competitivos y por mayor durabilidad que en el pasado.

En relación con la remuneración salarial y las prestaciones sociales, que típicamente debería ser un ítem de costos fijos, pero que la misma normativa (resolución 3450 de 1998) considera como variable, en la Tabla 7 se relacionan los valores periódicos y por indicador. Los resultados que se presentan se consideran en esta estructura como valores conservadores (Se le asigna una cifra superior), pues además de todos los cargos a la nómina, incluye una remuneración cercana a los dos salarios mínimos legales vigentes, que es un valor pertinente para un sector que debe ser profesionalizado y de alta responsabilidad. La información sobre las remuneraciones, obtenidas a partir de las encuestas a operadores y conductores señala cifras inferiores a las que acá se presentan.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

Tabla 6 Costo y rendimiento de llantas y servicios conexos

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Llantas					
Precio	305,000	\$/unidad			
Cantidad	6.5	Unidad			
Frecuencia de Cambio	50,000	Km			
Costo			199,651	39.65	34.22
Monta-llantas					
Precio	5,000	\$/unidad			
Cantidad	13	Unidad			
Frecuencia de Cambio	50,000	Km			
Costo			6,546	1.30	1.12
Total Llantas			206,197	40.95	35.34

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a proveedores

Tabla 7 Salarios y prestaciones sociales en TPCU

Ítem	Valor	Unidades	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasj.
SALARIO Y AUXILIOS					
Salario	1,079,612	\$/mes			
Auxilio de Transporte	67,800	\$/mes			
Total Salarios			1,147,412	227.87	196.67
SEGURIDAD SOCIAL					
Aporte a ARP	24,700	\$/mes			
Aporte a EPS	70,900	\$/mes			
Aportes a FP	90,700	\$/mes			
PRESTACIONES					
Aportes Parafiscales	51,050	\$/mes			
Vacaciones	23,613	\$/mes			
Prima	52,875	\$/mes			
Int. Cesantías	6,345	\$/mes			
Cesantías	52,875	\$/mes			
Total Seguridad y prestaciones sociales			373,058	74.09	63.94
Total costo salarios			1,520,470	302.0	260.6

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a operadores, conductores y la normatividad vigente en materia laboral

G. Costos, Tarifas y FinanciaciónFormulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

En la Tabla 8 se presentan las cifras de impuestos y especies venales relacionadas con el transporte público colectivo entre las que se destaca el valor de los impuestos a vehículos, cuya tasa es del 0,5% anual sobre el valor comercial del capital y que como se mencionó previamente, considera un vehículo promedio, que en este caso es uno de modelo 2004. Así mismo, se incluyen los costos relacionados con especies venales que se toman en cuenta para la producción del servicio de transporte público. Todos esos valores en términos absolutos y de acuerdo con los periodos de renovación se traducen en los indicadores pertinentes.

Por otra parte y teniendo en cuenta los riesgos inherentes al sector, se incluyen los costos de las primas de aseguramiento de carácter obligatorio (Soat y aseguramiento contractual) y de tipo extracontractual que deberían ser objeto de contratación (Tabla 9).

Tabla 8 Impuestos y especies venales en el TPCU en Tunja

Ítem	Valor	Unidad	Costo /Mes (\$/mes)	Costo/Km (\$/km)	Costo/pasajero (\$/pasajero)
Impuesto					
Impuesto vehicular	244,000	\$/año	20,333	4.04	3.49
Especies venales					
Impuesto rodamiento municipio	85,000	\$/año	7,083	1.41	1.21
Tarjeta de operación municipio	56,700	\$/año	4,725	0.94	0.81
Revisión y estudio de documentos	18,900	\$/año	1,575	0.31	0.27
Derechos de semaforización	37,800	\$/año	3,150	0.63	0.54
Revisión nacional	37,800	\$/año	3,150	0.63	0.54
Licencia de tránsito municipio	9,450	\$/año	788	0.16	0.13
Calcomanía certificado movilización	5,700	\$/año	475	0.09	0.08
Calcomanía tarifas	3,000	\$/año	250	0.05	0.04
Revisión técnico – mecánica	70,000	\$/año	5,833	1.16	1.00
Revisión emisiones contaminantes	70,000	\$/año	5,833	1.16	1.00
Total Impuestos			32,863	10.56	9.12

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Ministerio de Transporte

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



Tabla 9 Seguros y tipo de coberturas en TPCU en Tunja

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes (\$/mes)	Costo/Km (\$/km)	Costo/pasajero (\$/pasajero)
Seguro obligatorio accidente de tránsito (SOAT) .	619,500	\$/año	51,625	10.3	8.8
Seguro responsabilidad civil (Extracontractual.)	240,000	\$/año	20,000	4.0	3.4
Seguro de pasajeros (Contractual)	160,000	\$/año	13,333	2.6	2.3
Total Seguros			84,958	16.8	14.6

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de cotizaciones a intermediarios de seguros

Se incluye, así mismo, en la Tabla 10 la relación de los costos de capital propios de la inversión. El valor base es el de un vehículo modelo 2004 tipo NKR, que es el más utilizado. Se presentan así mismo los costos financieros y de rendimiento del capital o costos de oportunidad, que capítulo aparte, son considerados en la resolución 4350 con una tasa significativamente alta (tasa de colocación del sistema financiero), posiblemente cubriendo al inversionista por los altos riesgos de la actividad. Este ítem es otro de los que ha venido reduciendo su participación por las mismas razones que se expresaron para las llantas: una tasa de cambio favorable, un mercado automotriz competitivo, una menor necesidad de mantenimientos y reparaciones y un menor costo financiero.

Tabla 10 Costos de Capital de TPCU en Tunja con modelo promedio

Ítem	Unidad	Valores	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
(Va) Precio de compra del vehículo Microbús	\$	76,550,000			
(Vs) Valor salvamento (10% (Va))	\$	7,655,000			
Tasa de colocación promedio anual	%	12.03%			
Tasa de inflación promedio anual	%	3.90%			
Tasa de interés real	%	7.82%			
(n) Vida útil del vehículo	años	20			
Costo de capital		7,524,877.59	627,073.13	124.5	107.5
Rentabilidad		4,192,936.00	349,411.33	69.4	59.9
Recuperación de capital		3,331,941.60	277,661.80	55.1	47.6
Total Costos de Capital		7,524,877.59	627,073.13	124.5	107.5

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a concesionarios y Banco de la República

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

2.4. Estructura de costos del TPCU en Tunja

Con estos costos y los procedimientos metodológicos relacionados en la resolución correspondiente, se procede a la determinación de la estructura de costos, al cálculo de los indicadores de costo por mes, de costo por km y de costo por viaje y por supuesto, del ingreso normal requerido por cada uno de los viajeros (ver la Tabla 11).

29

Ese cálculo, como se mencionó previamente obedece a los parámetros observados en campo o sintetizados a partir de la muestra de encuestas aplicadas y en su caso, se ha calculado cubriendo por lo menos los cargos y pagos o gastos exigidos por la normatividad, independientemente de las formas de contratación o de operación que ocurren en la práctica y que en general, podrían estar por debajo de los valores relacionados, como ocurre por ejemplo en la remuneración salarial o en el pago de primas de aseguramiento.

De esta forma y si se compara el ingreso normal requerido con la tarifa, los precios son alrededor de un 25% más altos que los costos del sistema actual, con las consecuencias e impactos que esa circunstancia tiene sobre la asequibilidad al sistema y sobre la sostenibilidad de un servicio necesario y fundamental en las ciudades modernas. Lo anterior, considerando la presencia creciente de alternativas como la motocicleta o el vehículo particular.

Ahora bien, de acuerdo con los resultados obtenidos y como era de esperarse, el combustible es el ítem que más pesa en la estructura de costos (36,9%), seguido por los salarios y prestaciones (25,7%), por el mantenimiento, que sigue siendo una variable con información insuficiente (11,8%) y los costos de capital que de forma agregada (incluyendo depreciación y rentabilidad), apenas representan el 10,5% de todos los costos, que es un dato básico en una propuesta de optimización a que se hará referencia posteriormente.

Si se hace una revisión del comportamiento de costos de combustibles, de las tarifas y de los ingresos sobre una base indexada para el año 1999 (ver Figura 6), se puede observar que mientras la inflación media de los precios fue de alrededor de un 75% en ese periodo, el salario mínimo avanzó un 65% por encima de dicha inflación, pero el combustible (diesel en este caso) creció cerca de un 400% y las tarifas en 280% con relación a esa referencia para 12 años.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Tabla 11 Estructura de Costos de Microbús Modelo 2004 en Tunja

MICROBUS CHEVROLET NKR, DE 19 PASAJEROS, MODELO 2004, COMBUSTIBLE ACPM.				
PARÁMETROS DE OPERACIÓN				
PASAJEROS AL MES	5834.25	IPK	1.16	
KILÓMETROS AL MES	5035.33	RECORRIDOS AL DÍA	10.41	
DÍAS AL MES	26.47	KILÓMETROS AL DÍA	190.23	
LONGITUD DE RUTA PROMEDIO (KM)	18.27355	PASAJEROS AL DÍA	220.41	
ESTRUCTURA DE COSTOS				
COSTOS VARIABLES	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Combustible	\$ 434.23	\$ 2,186,468.06	\$ 374.76	36.91%
Lubricantes	\$ 33.64	\$ 169,405.35	\$ 29.04	2.86%
Llantas	\$ 40.95	\$ 206,196.65	\$ 35.34	3.48%
Mantenimiento	\$ 138.94	\$ 699,632.50	\$ 119.92	11.81%
Salarios	\$ 227.87	\$ 1,147,412.09	\$ 196.67	19.37%
Prestaciones	\$ 74.09	\$ 373,058.00	\$ 63.94	6.30%
Servicios de estación	\$ 16.51	\$ 83,116.67	\$ 14.25	1.40%
TOTAL DE COSTOS VARIABLES	\$ 966.23	\$ 4,865,289.31	\$ 833.92	82.14%
COSTOS FIJOS	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Garaje	\$ 15.39	\$ 77,500.00	\$ 13.28	1.31%
Impuestos	\$ 10.56	\$ 53,195.83	\$ 9.12	0.90%
Seguros	\$ 16.87	\$ 84,958.33	\$ 14.56	1.43%
Gastos de administración	\$ 42.70	\$ 215,000.00	\$ 36.85	3.63%
TOTAL DE COSTOS FIJOS	\$ 85.53	\$ 430,654.17	\$ 73.81	7.27%
TOTAL DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES	\$ 1,051.76	\$ 5,295,943.48	\$ 907.73	89.41%
COSTOS DE CAPITAL	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Recuperación de capital	\$ 55.14	\$ 277,661.80	\$ 47.59	4.69%
Rentabilidad	\$ 69.39	\$ 349,411.33	\$ 59.89	5.90%
TOTAL DE COSTOS DE CAPITAL	\$ 124.53	\$ 627,073.13	\$ 107.48	10.59%
TOTAL DE COSTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,176.29	\$ 5,923,016.61	\$ 1,015.21	100.00%
COSTOS POR KILÓMETRO			\$ 1,176.29	
INGRESO NORMAL REQUERIDO			\$1,015.21/VIAJERO	

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010 de 2012 entre la Alcaldía de Tunja y la UPTC y encuestas a diferentes actores

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

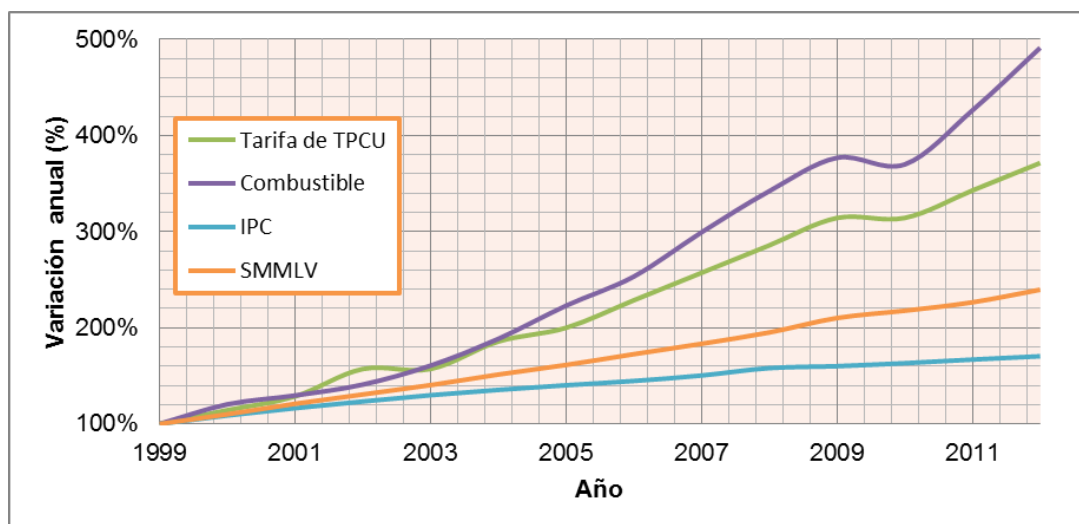


Figura 6 Evolución de la tarifa de TPCU y referentes en Tunja

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010

En resumen, en los últimos 12 años las tarifas del transporte público colectivo de la ciudad de Tunja ha crecido más de dos veces en términos reales y la responsabilidad se asocia en gran medida con los precios de los combustibles, pero así mismo, con la forma de operación, de acuerdo con la cual, se prestan servicios sobredimensionados, consumiendo combustibles y otros insumos, a pesar de la fuerte inflación específica que estos tienen.

2.5. Estructura de costos en un escenario optimizado

Como se ha mencionado, uno de los problemas fundamentales se asocia con el crecimiento de los precios, pero estos se han exacerbado o aumentado por las condiciones y formas de operación, de acuerdo con las cuales se presenta una sobreoferta promedio de sillas, que en algunos periodos puede ser de hasta cuatro veces las demandas requeridas (ver el contraste visual en las horas valle) y que se ratifica en indicadores como el denominado Índice pasajero kilómetro IPK, que en el caso de la ciudad de Tunja, es de apenas 1,16 y que si se le compara con el de otras ciudades, es uno de los más bajos, razón de más para emprender acciones de racionalización (en el caso de Transmilenio el IPK es superior a 5).

Considerando el problema de la sobreoferta de parque, como uno de los aspectos principales a atacar y tomando en cuenta que los costos variables representan más del 80% de los costos totales, ésta es una de las variables claves, por lo que después de varios estudios y análisis de sensibilidad, se ha podido observar que en el corto y mediano plazo y con medidas relativamente sencillas se puede conseguir un crecimiento significativo de la productividad a través de la aplicación

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

de estrategias como la de pico y placa para el transporte público y especialmente para el transporte colectivo. La medida, se ha simulado económicamente para dos escenarios, el primero con un 40% de reducción del parque automotor en los días hábiles y el segundo, con una reducción del 50% del parque y con rotación que puede ser cada dos o tres meses.

Los resultados desde la óptica de los operadores significarán demandas de viajeros más altas para cada uno de los vehículos, que operaran sólo la mitad del tiempo que potencialmente pueden hacerlo (La demanda puede ser del doble cuando deban salir de operación los vehículos que cumplen la vida útil), mayor rentabilidad de su inversión dadas las condiciones previas y, si acaso, un consumo mayor de combustibles por kilómetro, pero así mismo, una reducción en la accidentalidad en la vía (se reduce la guerra del centavo) y unas condiciones mejores para el personal de conductores, quienes así mismo tendrían cambios positivos al requerirse uno por cada una de las jornadas del nuevo esquema.

Para los usuarios significará en principio una pérdida de calidad, al tener tiempos de espera mayores y alguna incomodidad en las horas punta por un uso vehicular más intensivo, pero así mismo, podrán disponer de tarifas más asequibles, con las que compensarán los tiempos e incomodidades enunciadas. En el caso de los usuarios de más baja renta, que serán los principales ganadores, su disposición a pagar por ahorros de tiempo es baja y por ende, su compensación por las pérdidas de tiempo estará más que justificada.

Para la sociedad, se obtendrá una reducción de la congestión en la zona centro, un menor riesgo de accidentalidad (reducción de guerra del centavo), un uso menor de combustibles y por ende, una reducción de la contaminación y del efecto invernadero y por supuesto, asequibilidad por la reducción de tarifas, que le permitirá ofrecer mejores oportunidades a esos grupos de usuarios. Esto se observa con mayor detalle en el documento H.

En el mediano y largo plazo, la ciudad y el sistema, deberán avanzar en la eliminación del parque de vehículos innecesarios (con lo cual se reducirán algunos costos de capital y los costos de oportunidad del dinero, correspondientes), en la creación y consolidación de esquemas integrados tarifaria y funcionalmente, hasta llegar a esquemas estructurados que apropiadamente financiados, sean seguros, asequibles y ambiental y económicamente sostenibles.

De los esquemas que se han simulado económicamente, se presentan en la Tabla 12 los indicadores de costo para el escenario del 40% de reducción de vehículos a través del esquema de pico y placa en días hábiles.

G. Costos, Tarifas y Financiación



Tabla 12 Estructura de Costos de TPCU. Escenario con P&P del 40%

ESCENARIO OPTIMIZADO 1, NIVEL DE SERVICIO TIPO C				
Pasajeros al mes	5983.38	IPK	1.73	
Kilómetros al mes	3453.70	RECORRIDOS AL DÍA	10.5	
Días al mes	18	KILÓMETROS AL DÍA	191.87	
LONGITUD DE RUTA PROMEDIO (KM)	18.273	PASAJEROS AL DÍA	332.41	
NÚMERO DE VEHICULOS OPERANDO	307	60% PARQUE		
ESTRUCTURA DE COSTOS				
COSTOS VARIABLES	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Combustible	\$ 473.55	\$ 1,635,514.45	\$ 273.34	33.68%
Lubricantes	\$ 33.64	\$ 116,194.14	\$ 19.42	2.39%
Llantas	\$ 40.95	\$ 141,429.09	\$ 23.64	2.91%
Mantenimiento	\$ 138.94	\$ 479,873.87	\$ 80.20	9.88%
Salarios	\$ 236.34	\$ 816,240.00	\$ 136.42	16.81%
Prestaciones	\$ 142.58	\$ 492,436.56	\$ 82.30	10.14%
Servicios de estación	\$ 19.98	\$ 69,000.00	\$ 11.53	1.42%
TOTAL DE COSTOS VARIABLES	\$ 1,085.99	\$ 3,750,688.12	\$ 626.85	77.24%
COSTOS FIJOS	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Garaje	\$ 36.19	\$ 125,000.00	\$ 20.89	2.57%
Impuestos	\$ 15.40	\$ 53,195.83	\$ 8.89	1.10%
Seguros	\$ 24.60	\$ 84,958.33	\$ 14.20	1.75%
Gastos de administración	\$ 62.25	\$ 215,000.00	\$ 35.93	4.43%
TOTAL DE COSTOS FIJOS	\$ 138.45	\$ 478,154.17	\$ 79.91	9.85%
TOTAL DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES	\$ 1,224.44	\$ 4,228,842.29	\$ 706.76	87.09%
COSTOS DE CAPITAL	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Recuperación de capital	\$ 80.40	\$ 277,661.80	\$ 46.41	5.72%
Rentabilidad	\$ 101.17	\$ 349,411.33	\$ 58.40	7.20%
TOTAL DE COSTOS DE CAPITAL	\$ 181.57	\$ 627,073.13	\$ 104.80	12.91%
TOTAL DE COSTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,406.00	\$ 4,855,915.42	\$ 811.57	100.00%
COSTOS POR KILOMETRO			\$	1,406.00
INGRESO NORMAL REQUERIDO			\$	811.57

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010 de 2012 entre la Alcaldía de Tunja y la UPTC y encuestas a diferentes actores

El escenario, así planteado, considera como supuestos el incremento de algunos costos como los de combustibles y el pago de salarios por vehículo y que algunos insumos como llantas, lubricantes y mantenimiento permanecerán constantes, lo

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

cual deberá verificarse en el terreno al tener una ocupación y una carga mayor, pero así mismo, velocidades más constantes.

Por otra parte y dadas unas tarifas más asequibles y sabiendo que la demanda es elástica a los precios, especialmente para los grupos de más bajos ingresos (Litman, T., 2012), se espera un aumento más que significativo de usuarios, con las consecuencias sobre la rentabilidad de los operadores y la sostenibilidad del sistema ya expresada.

El esquema mostrado es un proceso de optimización parcial, que aborda una de las variables críticas y que muestra resultados muy positivos, pero así mismo, pueden considerarse esquemas más complejos y completos en los que se considere la forma de abordaje, la localización de paradas, el pago de las tarifas, la publicidad y otras estrategias como las de fidelización, que se traducirán en una percepción positiva de la población, en precios apropiados, en empleos estables y tecnificados y en rentabilidades sociales verdaderas.

Como bien se menciona en documentos de transporte sostenible (Duarte, 2004), en el mediano plazo debería haber un proceso de reducción física de la sobre oferta vía chatarrización (se cambian los costos de capital en el tiempo de los equipos ociosos y obsoletos, por un pago único para su desintegración o eliminación) y por consiguiente, se dará un uso intensivo de los vehículos que quedan en el sistema, con un incremento significativo en el recaudo y la rentabilidad (Si se llega a eliminar el 40% del parque, que en principio funciona bajo el esquema de pico y placa, los vehículos que quedan en el sistema pasarán de operar 18 días al mes, a hacerlo 26,5 días en promedio y con el incremento en la ocupación ya señalada).

Como quiera que los propietarios de los vehículos que salen del mercado, deberían ser indemnizados, de acuerdo con el valor comercial de esos bienes, el pago deberá ser asumido con cargo a la mayor rentabilidad futura que obtienen los propietarios que se quedan en el sistema, pero así mismo, deberán contemplarse otros costos como los de sistemas automáticos de recaudo, el de comunicaciones y el de terminales y comunicaciones que serán considerados en el capítulo siguiente sobre financiación y que podrían ser asumidos con presupuestos públicos del orden local o nacional como se verá a continuación.



G. Costos, Tarifas y Financiación

3. Opciones de Financiación

La financiación en este caso se refiere a las fuentes de recursos para abordar los cambios que se plantean. Las rentabilidades privadas pueden por sí solas justificar el uso y la remuneración de recursos provenientes por ejemplo del sector financiero o de los inversionistas privados y en ese caso, el sector público podría intervenir con el otorgamiento de avales y con el establecimiento de garantías de estabilidad del sistema.

En relación con las rentabilidades socio económicas, en las que los proyectos demuestran que se incrementa el bienestar de la población (en términos de eficiencia), como los efectos de la reducción de congestión y/o de externalidades como la contaminación, el riesgo de accidentalidad o los impactos sobre el uso de recursos, la sociedad, vía los presupuestos públicos y los recursos de financiamiento público, deberá hacer las asignaciones al sector, que como se verá a continuación son clara y fácilmente demostrables

La literatura es hoy por hoy abundante en estrategias (May, 2003) e instrumentos económicos (Breithaupt, 2002), (Wright, 2002) para abordar el problema del financiamiento y, las principales opciones pasan por la aplicación de cobros específicos por el uso de la vialidad, cobros por la congestión, cobros por el aparcamiento en las zonas más densas, cobros por licencias de servicio e impuestos a la compra de vehículos y a los combustibles y la más típica y específica de todas que es la sobretasa a la gasolina, que podría ser la mejor alternativa para el mantenimiento de la vialidad y el mejoramiento del transporte público, pero que en los últimos tiempos ha estado sometida a presiones y distorsiones, orientando buena parte del recaudo a cubrir los costos de nómina de las administraciones locales.

Considerando que el objetivo principal de este capítulo es identificar alternativas de financiamiento para las medidas de corto y mediano plazo y para los proyectos de inversión previstos para el mediano y largo plazo en la ciudad, se hace a continuación una relación de algunas de las principales oportunidades y potencialidades de acceder a esas opciones de financiación.

3.1. Financiación del TPCU con una oferta optimizada

Como se ha mostrado a lo largo de este documento, las tarifas se han incrementado significativamente por encima de los precios de los demás bienes y servicios (más del doble), con las consecuencias sobre los ingresos y la asequibilidad de la población, pero así mismo, se ha observado que hay una gran



G. Costos, Tarifas y Financiación

sobreoferta de parque automotor y como corolario de lo anterior el ingreso requerido por viajero en el transporte público está por debajo de la tarifa, conformándose un círculo vicioso que aleja a los usuarios y que con el tiempo, hace insostenible el sistema.

En este caso, las soluciones para el corto y el mediano plazo provienen directamente del mismo sistema, la mejor financiación será la prestación de un servicio eficaz, que responda a las verdaderas necesidades en términos al menos del número de vehículos requerido y una tarifa pertinente.

Como se ha demostrado en el capítulo anterior, en el corto plazo se puede realizar un proceso de optimización parcial, a través de los esquemas de Pico y Placa enunciados, de acuerdo con los cuales, sólo un 60% del parque estaría operativo cada día. Con este sencillo cambio y la reducción de la tarifa en alrededor de un 30% se tendrían mejores rentabilidades y reducción de los impactos económicos, sociales y ambientales.

Un segundo cambio para el mediano plazo, implicará la chatarrización del parque automotor de vehículos ociosos y más obsoletos. Esto implicará unas erogaciones relacionadas con la desintegración de ese parque automotor (aproximadamente 200 vehículos) a los cuales no se les renovarían la licencia de operación y a sus propietarios se les pagaría el valor comercial de esos vehículos, de acuerdo con los estudios y avalúos correspondientes.

En este caso, cada una de las cuatro empresas reduciría en la misma proporción su parque automotor, de acuerdo con la premisa previa. Los impactos en este caso serán un mayor ingreso por vehículo (podrá aumentar en más de un 35% mientras que los viajeros por vehículo podrán aumentar en cerca del 70%) unos menores costos de capital en operación (por la reducción del parque), una mayor transparencia, una reducción adicional de la tarifa (comparada con el caso de Pico y Placa) y como contraprestación, la necesidad de pagar las compensaciones de los vehículos que deberán salir del mercado.

Acá estará inmerso el tema de la financiación, que deberá ser asumida directamente por las empresas y propietarios de los vehículos que continuarán en operación vía la mayor rentabilidad que obtendrán. Este financiamiento puede lograrse del sector bancario, con avales públicos y compromisos de estabilidad y con tasas de fomento que podrían gestionarse a cambio de publicidad de apoyo por la “responsabilidad social asumida”.



G. Costos, Tarifas y Financiación

A un plazo de cinco años y con tasas de fomento inferiores al 10% anual implicarían aportes de máximo 80 pesos por cada uno de los pasajeros transportados, un proceso de tipo gana gana inaplazable.

3.2. Financiación complementaria desde lo público

En los esquemas de mediano y largo plazo, en donde se contempla además la estructuración de tipo jerárquico (tronco alimentados, por ejemplo), pueden considerarse como fuentes el gobierno local, el gobierno regional, las transferencias y aportes del gobierno nacional y la financiación de organismos multilaterales como el BID, la CAF e incluso la financiación a través de los Mecanismos de Desarrollo Limpio, cuando como en el caso previo, se demuestran reducciones en las emisiones gases de efecto invernadero.

En este caso, las autoridades locales deberán hacer un esfuerzo de identificación de las oportunidades y posibilidades de políticas del orden nacional como la del programa de ciudades amables (ley 1151 de 2007) y que se han traducido en la cofinanciación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que en este caso se diseñó para ciudades de más de 600 mil habitantes y los Sistemas estratégicos de Transporte Público (SETP) que se refería a ciudades de más de 250 mil habitantes, como queda evidenciado en el decreto 3422 de 2009 y el documento Conpes³ 3657 (2010), pero que de acuerdo con el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011 – Plan Nacional de Desarrollo y que se refiere al apoyo a los sistemas de Transporte contempla que:

“Adicionalmente, buscará aumentar la cobertura de los SITM y los SETP para lo cual podrá apoyar por solicitud de los entes territoriales en consulta con los operadores la estructuración de Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), de Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y los Planes de Movilidad para Municipios con población menor a los 250.000 habitantes.”

Esta expresión del Plan de Desarrollo que se encuentra vigente, es un gran apoyo a los entes municipales de población inferior a 250 mil habitantes y como quiera que las ciudades con población mayor ya quedaron involucradas, el tema atañe claramente a la capital boyacense que cumple además ese segundo rol, por lo que deben hacerse las propuestas y solicitudes correspondientes. Por este ítem la ciudad podría apostarle a recursos de más de 150.000 millones de pesos, si se le compara con Popayán u otras que quedaron involucradas en el SETP y que tienen una población relativamente superior a la de Tunja.

³ Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES - DNP



Ahora bien, el artículo 134 de la ley 1450 hace una exigencia sobre los sistemas de recaudo y control de flota, que se expresa de la siguiente forma:

“...Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo o estratégico, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial en el sistema de recaudo, el mecanismo de pago electrónico”.

38

De esta forma se podría y debería blindar el sistema de transporte público, pues una estrategia pertinente del gobierno nacional para que se corrijan las falencias asociadas con la estructura actual de costos y la guerra del centavo que ha sido varias veces referida.

En resumen, desde lo público y desde lo nacional están planteadas las opciones y oportunidades y la ciudad de Tunja, deberá trabajar intensamente en el corto y mediano plazo en el ajuste que se ha planteado para el TPCU como optimizado parcialmente, pero así mismo, rediseñando y coordinando los presupuestos públicos para aportar significativamente al mismo, por las justificaciones evidentes de incrementos de bienestar y competitividad de la ciudad y porque se entiende, que este es un sistema sostenible que evita el uso de modos intrusivos y contaminantes. Algunas de las acciones de mejoramiento complementario serán:

- La promoción y puesta en práctica de su sistema de recaudo centralizado y ejecutado por fuera de los vehículos, que garantice seguridad en la operación y que aporte eficiencia al sistema, pero que además y primordialmente, elimine la denominada guerra del centavo. Que se entiende es una obligación para garantizar aportes de la Nación.
- La disposición y adecuación de terminales, sitios de parada y lugares de intercambio de viajeros, que sean seguros, cómodos y eficientes. Los recursos podrán provenir de lo nacional.
- La construcción de una red de paseos, caminos y ciclovías (con sus equipamientos y aparcamientos), que aporten accesibilidad al sistema de transporte público colectivo, que sean seguros, agradables y cómodos, que estarán en ese mismo paquete y que pueden ser complementadas con la red de senderos y vías peatonales propuestas como autónomas y estructurales (En particular las redes alrededor de las universidades, en la zona centro, en la zona occidental y en la zona sur de la ciudad.



G. Costos, Tarifas y Financiación

- Una red de comunicaciones amigable en las paradas e incluso a bordo de los vehículos que informe a los usuarios sobre los itinerarios, las frecuencias, los cobros y que, en línea, permita a los usuarios conocer los detalles de operación y que venda al sistema como orgullo de la ciudad

Adicional a lo anterior, es posible pensar en algunas opciones complementarias de cofinanciación, que son exigencia del gobierno nacional para asignar esos recursos, entre estas se puede citar:

- Esfuerzos fiscales adicionales, como los provenientes del impuesto predial, que en la ciudad se incrementó en más del 30% en el último año y que se relaciona con aumentos en la valorización predial a que se hizo mención en el documento B.
- Asignación específica de una porción de la Sobretasa a la gasolina. Como se ha mencionado, este es un subsidio cruzado, que proviene de los vehículos típicamente particularidades, que corresponde a más de 6.000 millones de pesos anuales (ver documento F.), que debería estar creciendo significativamente en precios constantes tanto por los incrementos en el valor del combustible, como por los de las tasas de motorización en los hogares de la ciudad. La administración debe hacer un esfuerzo para mejorar ese recaudo y para dedicar una porción específica del mismo al sistema de transporte público.
- Cobros por el aparcamiento en las zonas más densas. Una política que ha dado significativos resultados en las ciudades compactas de países desarrollados, es la de regulación del aparcamiento en las zonas más densas, con la que se han producido grandes sinergias, gracias a una disuasión de los usuarios de los vehículos particulares y un recaudo que puede ser invertido en el mejoramiento del transporte público. Esta opción implicaría la intervención sobre los aparcamientos actuales (lotes privados), un incremento fuerte en esos precios y la transferencia de esos pagos adicionales vía tasas o impuestos, que se orientarían como en el caso de la sobretasa a la gasolina, al mejoramiento en este caso del transporte público colectivo.
- Plusvalías adicionales relacionadas con una ciudad más amigable, más productiva y más eficiente.



G. Costos, Tarifas y Financiación

- Recursos de crédito: La ciudad ha contratado unos empréstitos para el transporte, que no han sido utilizados, pero que incluso podrían ser superiores en la medida en que mejora el recaudo y la productividad de la ciudad.
- Otros de recursos propios, como las regalías, que se han visto significativamente incrementadas por la nueva ley de regalías y que en buena medida deberían dedicarse al mejoramiento del transporte público y de la vialidad.

Como se ve, las opciones y alternativas son interesantes, pero se demandan actividades de justificación ante las instancias pertinentes y el esfuerzo mancomunado de todos los actores: Gobierno, universidades, operadores, usuarios y gremios, principalmente.

3.3. Financiación complementaria desde otras fuentes

Como bien se presenta en documentos de referencia como el de guía para el examen de opciones (Armstrong Wright, A., 1986) o el de Transporte masivo en autobuses (Wright, 2002), la financiación adicional o complementaria requerida por estos sistemas de transporte público es relativamente baja, pero podría pensarse en algunas fuentes alternas, que le vendrían bien al sistema de transporte público de la capital boyacense, así:

- Recursos asociados al bicentenario de la batalla de Boyacá. Con ocasión de los 200 años de esa efeméride, la ciudad obtendrá algunos recursos especiales, que mediante una ley específica, tramitada con esa razón, le proveería algunos proyectos, en los que de manera particular, debería pensarse en por ejemplo, un sistema de transporte de relevancia como Un Tranvía que uniera los principales polos de desarrollo educativo, cultural y económico de la ciudad (30 km de longitud y frecuencia de 3 minutos en las horas punta). De acuerdo con el documento “Guía para el examen de opciones (Armstrong Wright, A., 1986), debidamente actualizado, se requerirían alrededor de 150.000 millones de pesos para la adquisición de los equipos, la adecuación de la infraestructura y la dotación tecnológica en el corredor principal.
- Recursos por el desarrollo inmobiliario. El sistema puede ser gestionado de forma tal, que la densificación alrededor de las estaciones puede proveer recursos adicionales significativos, tanto por la concesión de explotación inmobiliaria directa, como por las plusvalías del suelo, asociadas con la



G. Costos, Tarifas y Financiación

accesibilidad provista por los nuevos sistemas de transporte (esto especialmente en el caso del Tranvía propuesto).

- Financiación a través de Mecanismos de Desarrollo Limpio – MDL. Siguiendo lineamientos como los desarrollados por el sistema Transmilenio de la ciudad de Bogotá o de la ciudad de Pereira, el cambio hacia una optimización incluso parcial de la oferta, conducirá a ahorros del orden de 5.000 toneladas de CO₂ equivalente que luego de un proceso de certificación de esos ahorros frente al escenario base, podrían representar alrededor de 200 millones de pesos anuales de compensación, que además de mostrar al sistema y a la ciudad de Tunja como “responsables”, aportaría a la financiación de proyectos, como el de chatarrización, previamente relacionado.
- La financiación por los inversionistas privados a través de los esquemas naciescentes de asociación publico privadas o a través de las concesiones en esquemas como el peaje en sombra, que pudieran ser muy apropiados para pagar en el mediano y largo plazo.
- Financiamiento comercial. hoy por hoy, una parte significativa de recursos puede obtenerse vía la explotación comercial y publicitaria del sistema y así, los equipamientos como terminales, paraderos y estaciones de transferencia más los mismos equipos pueden ser comercializados publicitariamente y obtener por esa vía algunos recursos.

Como se observa entonces, en el actual marco legislativo y económico, las opciones de mejoramiento del sistema de transporte son variadas y realistas y pueden obtenerse por etapas: En primera instancia, el mejoramiento se podrá conseguir vía la optimización, incluso parcial de la oferta de transporte público convencional. A un plazo mayor, pueden considerarse los esquemas integrados en los que se puede contar con los recursos dispuestos por el gobierno nacional y, a más largo plazo y haciendo un cambio radical al sistema, utilizando opciones como las de tranvía, se podrían obtener buena parte de los recursos de la celebración del bicentenario, de la plusvalía del suelo y de opciones de financiación de largo plazo por los mismos concesionarios y por opciones de sostenibilidad como los de los mecanismos de desarrollo limpio MDL.

G. Costos, Tarifas y Financiación



4. Bibliografía

- Armstrong Wright, A. (1986). *Urban Transit Systems. Guidelines for examining options*. Washington D. C.: World Bank WTP 52.
- Breithaupt, M. (2002). *Instrumentos Económicos. Transporte Sostenible. Texto de Referencia 1d para fomuladores de políticas*. Eschborn: GTZ.
- De Rus, G. (2010). *Evaluación Económica de Proyectos de transporte. Metodología*. Madrid: Cedex.
- De Rus, G. e. (2003). *Economía del Transporte*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Duarte, E. (2004). *Una visión de transporte Urbano Sostenible en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional.
- Gwilliam, K. (2002). *Cities on the move. A World Bank Urban Transpor Strategy Review. TWU-44*. Washington: World Bank.
- Litman, T. (2012). *Understanding Transport Demands and Elasticities*. Victoria: VTPI.org.
- May, T. (2003). *Prospects. Procedures for recommending optimzal sustainable planning of European city Transport Systems*. Leeds UK: ITS. .
- Wright, L. (2002). *Transporte Masivo Rápido en Autobuses. Módulo 3b. Texto de referencia*. Eschborn: GTZ.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

PLAN DE GOBIERNO

LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZALEZ
CANDIDATO ALCALDÍA DE TUNJA
2020-2023



¿Quién es Alejandro?	1
¿Por qué Nos UNIMOS?	5
Presentación Metodológica	7
Gestión y Soporte	9
PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO	11
1. PILARES	13
1.1. Pilar de Movilidad	13
1.2. Pilar de Empleo	18
1.3. Pilar de Salud	21
2. EJES DE DESARROLLO	25
2.1. Consolidación Regional	25
2.2. Responsabilidad Ambiental	26
2.3. Desarrollo económico y competitividad	28
3. ESTRATEGIAS DE GOBIERNO	33
3.1. Ordenamiento Territorial	33
3.2. Desarrollo Rural, Emprendimiento e industria	34
3.3. Empoderamiento Cultural y patrimonial	38
3.4. Ciudad de la Creatividad, Ciencia Tecnología e Invocación	43
3.5. Turismo Creación de Producto	44
3.6. Hábitat, vivienda y embellecimiento local	45
3.7. Tunja Bicentenaria	49
3.8. Ciudad del Conocimiento, Educativa y Universitaria	50
3.9. Mujer, Adolescencia, Niñez y Primera Infancia	52
4. PRINCIPIOS ARTICULADORES TRANSVERSALES	57
4.1. Seguridad y convivencia ciudadana	57
4.2. Tunja Incluyente y Diversa	60
5. DIMENSIONES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	64



¿QUIÉN
SOY?

¿Quién es Alejandro?

Tengo 38 años, Mis padres Luis y Carmen, boyacenses, emprendedores, me enseñaron y transmitieron el amor por mi ciudad.

Mi esposa Gisela Rodríguez Bacca con la cual tenemos dos maravillosos hijos Juan Sebastián y Mariana, nuestra familia la complementa Kiara, nuestra peluda, ellos son mi mayor orgullo, mi apoyo continuo, motivación y alegría para emprender este sueño: tener una mejor ciudad.

Soy bachiller del Colegio de Boyacá; Médico Cirujano de la Universidad de Boyacá; y especialista en Gobierno y Gestión Territorial de la Universidad Santo Tomas de Tunja.

Cada una de las personas que han acompañado mi vida, así como las Instituciones por las que he pasado, fortalecieron los principios y valores inculcados en mi infancia, así como el don de servicio.

Mi pasión desde niño por el deporte me permitió representar la Selección Tunjana y Boyacense de Fútbol, posteriormente presté mis servicios como médico al equipo Patriotas Boyacá e hice parte del cuerpo técnico que ascendió a la categoría "A" en el año 2011.

A mis 31 años, fui honrado al ser electo concejal de esta ciudad con la mayor votación del municipio, en aquel periodo lideré los proyectos: trabajo decente, nueva terminal para Tunja, parque agroalimentario, gestión de recursos para hospital de segundo nivel y todos y cada uno de los proyectos que demostraron beneficios para nuestra ciudad, los cuales estudié de manera responsable y minuciosa.

Como profesional en salud, desempeñé cargos en diferentes instituciones, tanto públicas como privadas, el último de ellos Sub Gerente de Servicios de Salud del Hospital San Rafael conociendo la problemática y haciendo aportes en la solución a los mismos con programas de ampliación en el número de consultas ambulatorias, implementación de plan de contingencia por emergencia funcional, atención en consulta de urgencias directamente por pediatra en menor de 14 años, entre otros.

A lo largo de mi carrera política, empresarial y profesional, he podido conocer a detalle mi ciudad, dándome una visión holística y crítica de los potenciales que

tenemos para salir a delante, pero reconociendo también, los problemas que la aquejan y han impedido el desarrollo de Tunja.

En este largo recorrido he podido escuchar y hablar con los representantes de las comunidades, académicos, comerciantes y empresarios de la ciudad, donde he podido ratificar que los tunjanos tienen claro lo que quieren: oportunidades reales de trabajo, una mejor movilidad, eficiencia en la salud y control en las alzas y distribución de los impuestos, ¡y claro! al igual que nosotros sueñan con una ciudad que progrese a un mejor mañana.

En este largo recorrido he podido escuchar y hablar con los representantes de las comunidades, académicos, comerciantes y empresarios de la ciudad, donde he podido ratificar que los tunjanos tienen claro lo que quieren: oportunidades reales de trabajo, una mejor movilidad, eficiencia en la salud y control en las alzas y distribución de los impuestos, ¡y claro! al igual que nosotros sueñan con una ciudad que progrese a un mejor mañana.

No pararemos de caminar y estudiar a Tunja, de escuchar a los ciudadanos y todos los sectores sociales, con el fin de plasmar en este plan de gobierno, respuestas sensatas a todas y cada una de esas necesidades.

Si bien la ciudad ha avanzado en muchos asuntos y ha obtenido logros importantes, considero que nos falta aún mucho por caminar. Sueño, quiero y creo en una ciudad Segura, con Salud, con Oportunidades, una ciudad moderna y eficaz en su movilidad, una ciudad de todos y para todos, donde lo primero es la gente.

Mi aspiración a la Alcaldía de Tunja será por el partido conservador, el cual ha confiado y cree en mí y en nuestra propuesta, la cual puede volver una realidad todos los sueños de los tunjanos.

Te invito para que me conozcas y me acompañes en este plan de gobierno, que materializará esos sueños de ver a Tunja como la mejor ciudad de Boyacá y por qué no decirlo una de las más sobresalientes del país.

Luis Alejandro Fúneme González

Candidato a la Alcaldía de Tunja 2020-2023

Partido Conservador Colombiano.



¿Qué nos Une?



Nos UNE Un sentimiento de mejorar nuestra ciudad, **Tunja...**

Soñamos con una ciudad que brinde a sus habitantes oportunidades dignas de trabajo.

Soñamos en tener la ciudad más culta y consciente de su potencial turístico.

Soñamos con autopistas modernas, que favorezcan la movilidad de toda Tunja.

Soñamos en contar con una cobertura escolar para todos nuestros niños, tanto en la ciudad como en las veredas de Tunja.

Soñamos con niños, adultos y abuelitos sanos, con un sistema de salud que cubre más del 80% de la población.

Soñamos en tener espacios lúdicos recreativos idóneos para la ciudad.

Soñamos con profesionales recién graduados encontrando trabajo en la ciudad, reduciendo la tasa de desplazamiento laboral.

¿Por qué Nos UNIMOS?

Cansados de la manera tradicional en que se hace política y con el ánimo de querer transformar y mejorar las falencias de nuestra ciudad desde la vida pública, decidimos salirnos de nuestra zona de confort y renunciar a la comodidad de solo opinar o criticar para empezar a movilizarnos, proponer y hacer política.

Representamos un cambio político, donde se combina la juventud con la experiencia, permitiendo contar con una nueva alternativa, una nueva forma

de gobernar. Sabiendo que la política es, ante todo, una decisión de servicio, una responsabilidad. Es trabajar por la gente y para la gente.

Rechazamos las prácticas indeseadas que otros han adoptado para convertir la política en un negocio. Sin duda, la corrupción sigue siendo una realidad inaceptable y estamos convencidos que, bajo un buen gobierno, se puede presentar transparencia y eficacia en la gestión y ejecución del presupuesto municipal.

Sabemos que **Unidos por Tunja** podemos tener un gobierno y política decente y honesta. Quiero demostrarles a todos aquellos que confían en nosotros y a todos los Tunjanos, que se pueden dar resultados, que haremos realidad este plan gobierno y cambiaremos el estilo de vida de todos sus pobladores y sus futuras generaciones.

Somos conscientes y tenemos claro que no debemos dejarle el espacio de la política a los que de manera cómoda y sícnicamente se aprovechan de ella. No hay duda: en la política es donde se toman las decisiones más importantes de la sociedad.

Todos **Unidos por Tunja**, lograremos:



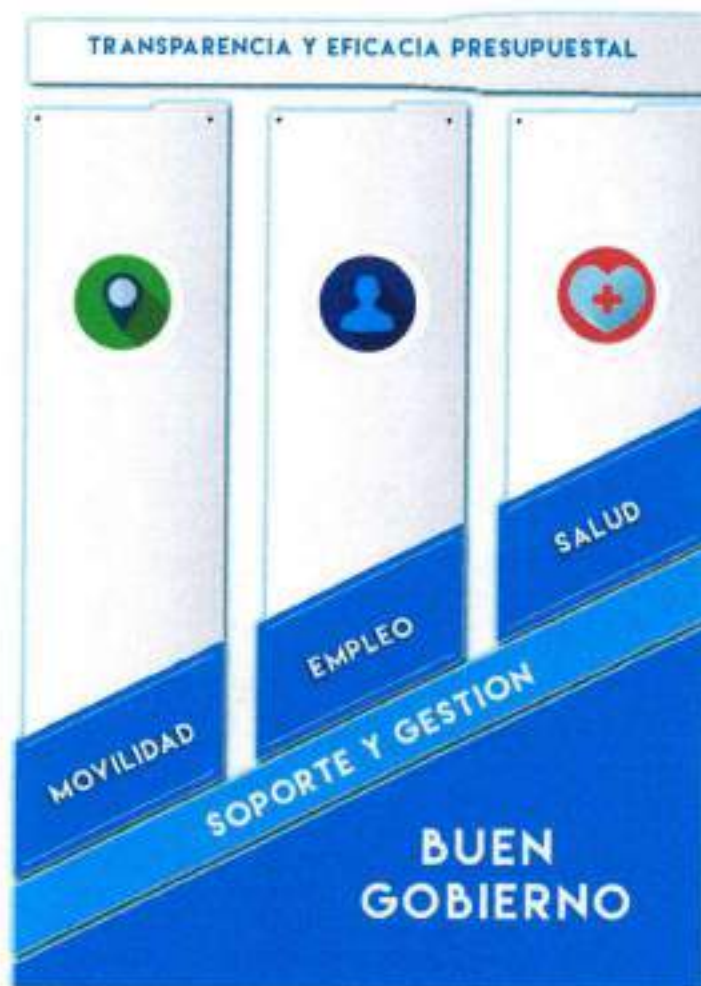
- Tener la mejor ciudad del país.
- Contar con una cobertura de salud, digna para la mayoría de nuestros habitantes.
- Ser la ciudad más educada.
- Tener el mejor esquema de movilidad, con los índices de tráfico más eficientes del país.
- Desarrollar el potencial de la ciudad y elevar su calidad de vida.
- Generar opciones dignas de trabajo, para nuestros jóvenes favoreciendo el desarrollo de la ciudad.

Presentación Metodológica.

A partir del estado actual en el que encontramos a Tunja y con el fin de hacer la diferencia, nuestra administración trabajará bajo la implementación y aplicación de la metodología de buen gobierno, la cual pretenderá garantizar la transparencia y eficacia presupuestaria de la ciudad.

La implementación de la metodología de buen gobierno permitirá de igual forma tener reportes diarios y en tiempo real del plan de desarrollo y de cada una de las acciones de la alcaldía, favoreciendo el control ciudadano.

Nuestra alcaldía se enfocará en:



La focalización en estos segmentos de trabajo NO expresa que no atenderemos los demás sectores y carteras de la alcaldía. Todo lo contrario, de esta manera se pretenderá presentar una administración ordenada y sistemática en el direccionamiento de la ciudad; la cual, hoy por hoy está en constante crecimiento, los nuevos proyectos de vivienda y centros comerciales se están descentralizando hacia el norte; el centro alberga a las instituciones públicas y potencial arquitectónico - turístico, al noroccidente se concentra más de la mitad del estudiantado universitario de la ciudad, la pequeña y mediana industria desarrolla su actividad al suroriente, a estos le sumamos la baja capacidad para abrir nuevas vías, lo que nos conlleva a constantes trancones y tráfico lento, lo que hace agobiante los desplazamientos y desfavoreciendo el desarrollo económico local. La capacidad laboral publica esta reducida a los empleos generados por la gobernación, la alcaldía, Corpoboyaca y la rama judicial, contrastado con el sector privado, se evidencia una ausencia notable de grandes empresas que desfavorecen el ecosistema laboral de la ciudad de donde se aprecian a las universidades como grandes contratantes, la mediana empresa es casi nula, dejando la mayor carga sobre las pequeñas y microempresas familiares, las cuales son bajamente generadoras de empleo.

Sabemos y entendemos el bienestar de la salud como un proceso íntegro, de nada sirve contar con empleo y gozar de excelentes comodidades si no se cuenta con una salud real, es por ello por lo que consideramos la salud, como un pilar de desarrollo en nuestro plan de gobierno, ello y gracias a las últimas adquisiciones hechas en 2019 por la gobernación de Boyacá, Tunja cuenta con la infraestructura instalada necesaria para poder dar cubrimiento total a toda su comunidad y municipios vecinos. Es una apuesta ambiciosa y osada, pero bajo la creación e implementación de un plan de control y prevención, podemos llegar a ser un modelo nacional en atención primaria, secundaria y terciaria.

Asimismo, la cultura, el deporte y la recreación, se estimularán con el propósito que todos los tunjanos, reconozcan el potencial turístico cultural con el que cuenta la ciudad, se trabajará para reformar la conciencia colectiva por medio de campañas pedagógicas que pretenderán volver más consciente y cívicos a todos los ciudadanos.

El prelude anteriormente mencionado, lo llevaremos bajo la implementación de buenas prácticas de gobierno, la transparencia y eficacia presupuestal serán los estandartes de este gobierno, y por lo que queremos ser recordados por todo nuestro pueblo tunjano. por tal motivo hemos dispuesto la generación de dos herramientas de control y veeduría ciudadana, las cuales pondremos en funcionamiento a los 5 meses de estar posicionados, la primera herramienta permitirá tener en tiempo real, nombre de los proyectos presentados, avance en las obras, entrega e impacto de estos, la segunda cruzará variables financieras develando el gasto e inversiones que realizará la administración municipal.

Se presentan a continuación los diagramas y estructuras internas planteadas para el logro de este plan de gobierno.

Gestión y Soporte



Fuente: Creación Propia Plan de Gobierno – Tunja nos UNE

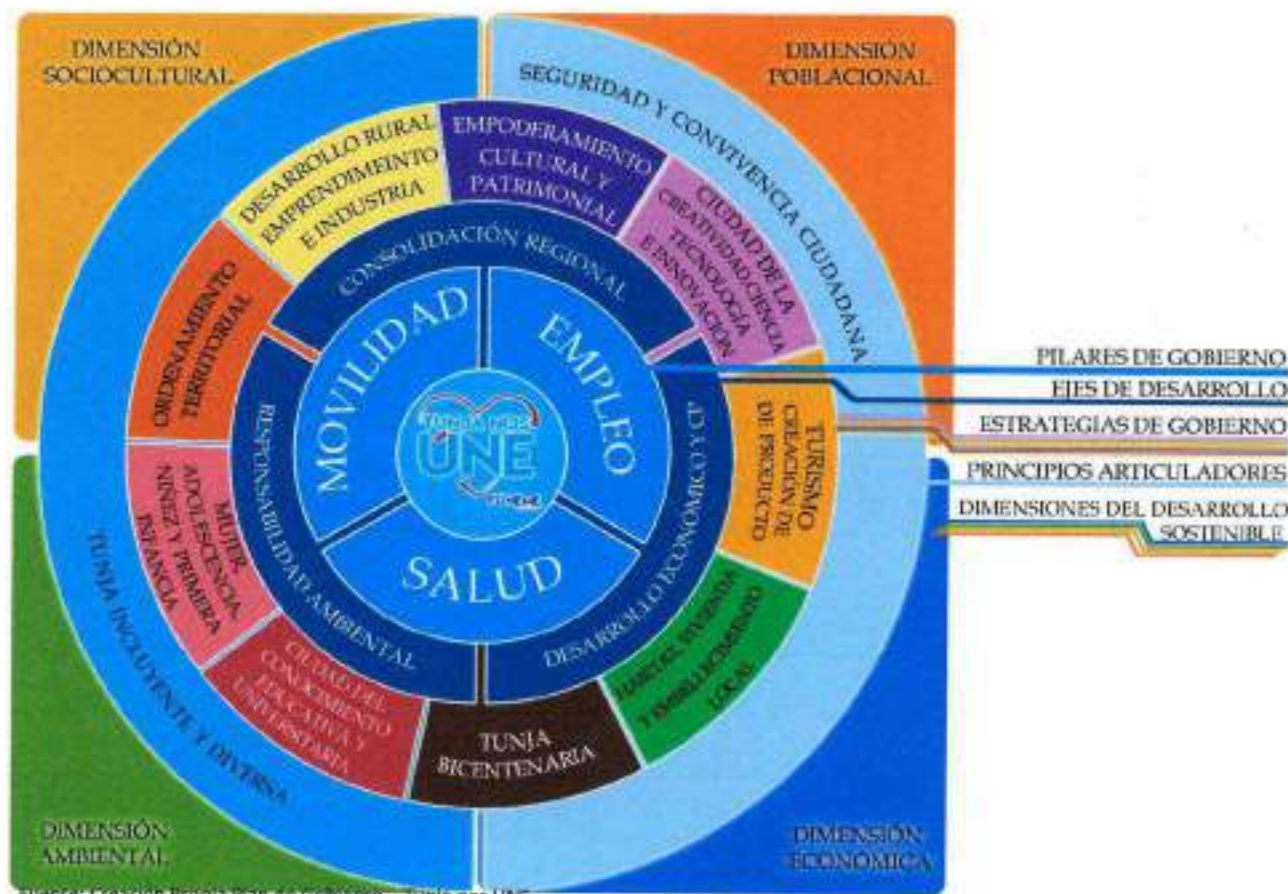
La oficina asesora de planeación y las secretarías de infraestructura, hacienda y de gobierno, fungirán su rol articulador y de gestión, garantizando transversalmente la planeación, puesta en marcha y entrega de los proyectos planteados en el plan de desarrollo, velando por la prontitud en la toma de acciones con el fin de facilitar trámites al interior de la administración. De igual manera serán los responsables de liderar y tener actualizados los tableros de control y monitoreo presupuestal y de gestión, los cuales se podrán consultar en tiempo real, facilitando los procesos de veeduría por parte del concejo y ciudadanía local.

Estas oficinas, también tendrán la responsabilidad de gestionar ante organismos departamentales, nacionales e internacionales, públicos y privados, recursos técnicos, logísticos y económicos que favorezcan y contribuyan al plan de desarrollo 2020-2023. De esta forma, se mitigará la dispersión de esfuerzos administrativos que perjudican tan fuertemente a las entidades públicas, capitales departamentales.

Las secretarías de control interno disciplinario, jurídica, administrativa y contratación, licitación y suministros, junto a las oficinas asesoras de comunicaciones y control interno y gestión, serán denominadas oficinas de soporte, las cuales conllevarán la fluidez de los procesos internos de la administración, restructurando todos aquellos procedimientos complejos, que retrasan y dificultan la gestión, en diagramas pragmáticos de pronta respuesta, elevando favorablemente el rendimiento y gestión municipal. Velarán y unificarán las comunicaciones externas de toda la administración, garantizando eficacia concordancia y legitimidad institucional.

Tanto las oficinas de gestión como las de soporte, apoyaran las funciones sustantivas de las demás secretarías y oficinas asesoras, a fin de controlar la duplicación de esfuerzos y mejorar el desempeño organizacional de la administración.

PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO



Nuestro plan de gobierno y posterior plan de desarrollo se plantea y ejecutará con una estructura compositiva semiformal, que privilegia la irregularidad no lineal, por el contrario, los pilares girando sobre los ejes, demuestra la sinergia y coherencia que existe entre cada eslabón de la estructura, al igual que las estrategias, con cada uno de los principios y dimensiones.

Este modelo inspirado en la economía estratégica circular iniciará un proceso metodológico que pretende encaminar a la administración municipal, a la utilización eficiente de sus recursos humanos y materiales, aprovechamiento eficaz de espacios y herramientas tecnológicas, que favorezcan el máximo aprovechamiento y reducción del gasto económico -energético.

Su construcción se generó, a partir de la decodificación de necesidades de la ciudadanía tunjana, determinando el nivel de insatisfacción y descontento que aducían los pobladores y señalaban como temas prioritarios para dinamizar, el desarrollo y crecimiento de la ciudad. posteriormente en mesas de trabajo con

líderes, empresarios y la comunidad, se priorizó cada una de las problemáticas, determinando concertadamente cada uno de los pilares, los ejes transversales, las estrategias y principios.

No obstante, al momento de plasmar la propuesta, y siguiendo las recomendaciones metodológicas para el alcance y contribución de los objetivos de desarrollo sostenibles, en los planes de gobierno y planes de desarrollo, planteados por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, se determinó que existía una correlación directa entre los 4 niveles del esquema, revelando para el equipo programático, que al generar respuestas integrales y multidimensionales, varios sectores simultáneamente, generarían crecimiento y avance. sumado ello y bajo la metodología dispuesta para la construcción del plan - FOPLADE - (formulación de planes desarrollo) desarrollada por el equipo de trabajo, se determinó la estructura, características e indicadores de verificación de cada nivel.

Los pilares establecidos fueron, la movilidad, el empleo y la salud. Estos representan las principales problemáticas de desarrollo, que manifestaron la mayoría de los pobladores en las diversas mesas de concertación, que se adelantaron a lo largo de los meses, a continuación, se desarrollaran conceptualmente cada uno ellos:

1. PILARES

1.1. Pilar de Movilidad



La capital del departamento de Boyacá, en vista de su exponencial crecimiento y desarrollo emergente focalizado, requiere contar con un plan moderno y alternativo de movilidad, dicho plan debe permitir: 1. solucionar los principales problemas de congestión vehicular de Tunja, 2. Trazar los diseños que definieran en años posteriores el crecimiento de la ciudad, 3. Recoger las opiniones y expectativas de todos los sectores productivos (turístico-cultural, comercial formal e informal, entre otros) esto se basa en,

Como lo manifiesta Ricardo Agustín Smith Quintero, asesor de ASOMOVILIDAD, el ministerio de transporte y el BID, las ciudades emergentes, capitales departamentales y grandes ciudades deben saber resolver dos problemas para garantizar el desarrollo económico de sus ciudadanos, 1. el acceso a los sistemas de transporte público de toda la población, hasta las ubicadas en las zonas marginales de la ciudad, 2. la conectividad o alimentación de todas las zonas de la ciudad con el sistema integrado de transporte.

Según el último estudio realizado por la Asociación Nacional de Alternativas Innovadoras (Asomovilidad) demostró que, los dos problemas anteriores, a pesar de ser distintos y de involucrar tipologías de poblaciones diferentes, tienen una solución similar. Ambos, pero especialmente el primero, son fuente de inequidad en el transporte, ya que involucran grupos poblacionales diferentes. Estas problemáticas, también se han manifestado en Tunja, donde la mayoría de los barrios periféricos, a pesar de contar con una o dos líneas de transporte público, las frecuencias de dichas rutas son muy bajas, aumentando los tiempos en los desplazamientos, acrecentándose en las horas pico de la mañana (6:30 a.m. a 8:00 a.m.); medio día (11:45 a.m. a 2:00 p.m.) y tarde-noche (de 5:45 p.m. a 7:00 p.m.) horas en las que salen y regresan, la mayoría de los habitantes de sus hogares a sus lugares de trabajo, colegio y/o universidades; a esta problemática ya descrita, se le puede sumar el estado actual de las vías, las cuales presentan un deterioro notable de la capa asfáltica y la baja creación de nuevos trazos viales.

No obstante, Tunja tiene todas las condiciones convertirse un modelo de movilidad en Colombia y Latinoamérica, su crecimiento y oportunidades de desarrollo son altamente atractivas para implementar soluciones integrales que resuelvan las demandas de viajes de cada habitante y cada visitante de la capital del departamento de Boyacá.

Particularmente, cada usuario del servicio de transporte público busca satisfacer las siguientes necesidades: Accesibilidad, Asequibilidad (economía), Seguridad, Comodidad, Velocidad, y Tiempo de viaje, técnicamente, estas variables se conocen como atributos que permiten calificar el nivel de servicio de una modalidad y/o un modo de transporte.

El transporte es motor de desarrollo para cualquier economía, incluyendo las economías unipersonales, o de núcleos familiares, los desplazamientos de los ciudadanos son en su gran mayoría motivo trabajo, y seguidamente como motivo de viaje es para estudio; en Tunja, dadas las distancias relativamente cortas, y temas culturales, cada usuario puede generar diariamente hasta cuatro (4) viajes, es decir, más de 700 viajes/año.

Pese a que los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) son aplicables en ciudades con poblaciones entre 250.000 y 600.000 habitantes de acuerdo con el Decreto 3422 de 2009, en donde se reglamentan los mismos (SETP), apoyados en sus definiciones, alcances, cobertura, y objetivo general, y tomando como base lo descrito en el CONPES 3833 de 2015 en donde se les hace seguimiento a los SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITM-SETP), dadas las condiciones de demanda de transporte público de Tunja, tanto de sus habitantes nativos, como su población estudiantil flotante, es evidente que se cuenta con un entorno más que apropiado para estructurar, desarrollar, e implementar este tipo de sistemas, y así actualizar el actual Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU), ampliar su cobertura, lograr la accesibilidad (equidad) necesaria de toda la población, mejorar los niveles de servicio, y construir un sistema de beneficio para todas las partes interesadas.

Los principales problemas de la oferta de servicio de transporte público en Tunja son:

- Cobertura insuficiente,

- Frecuencias irregulares,
- Infraestructura deficiente, tanto en estado de la malla vial actual, como en los trazados y geometría de esta...,
- Congestión vehicular dada la falta de control en la tasa de motorización y en los sistemas de control en intersecciones...,
- Inconsistencia entre el crecimiento de la ciudad y la red de transporte público...
- Falta de conectividad y/o complementariedad de modos de transporte.

Todo esto, implica que los habitantes de la ciudad gasten mayores tiempos en llegar a sus destinos, o tengan que gastar más dinero en su movilización, situación que se empeora en horas pico, esto va en contravía de los principios de ciudad como la equidad, y el mismo derecho fundamental de acceder de manera digna al servicio público de transporte.

Objetivos Específicos del Plan:

- Contar con un Sistema de transporte público idóneo bajo el modelo de los SETP para Tunja y sus habitantes,
- Lograr un equilibrio entre oferta y demanda de los usuarios de acuerdo con sus expectativas (atributos) de nivel de servicio,
- Integrar a todos los actores de la prestación del servicio en la modernización del sistema,
- Gestionar recursos de orden nacional e internacional para la modernización de la malla vial, y la infraestructura de paraderos para el Sistema de Transporte Público de Tunja,
- Viabilizar la construcción de transversales de alto impacto que mitiguen la congestión vehicular, y coadyuven al crecimiento sostenible de la ciudad,
- Adoptar el control de los sistemas de control de tráfico para hacer más eficiente la movilidad,
- Profesionalizar a los conductores y facilitadores de la prestación del servicio de transporte en la ciudad,
- Mantener conectada la ciudad con quienes entran y salen de ella, dadas las condiciones de ubicación del nuevo terminal de transporte.

Propuesta,

1. Estructurar e implementar de un Sistema de Transporte Público eficiente bajo el esquema SETP con horizonte a veinte (20) años, en donde se tengan paraderos definidos, se logre la cobertura necesaria, los horarios y las frecuencias adecuadas para todos los habitantes, se unifique el sistema de pago, se le den condiciones de trabajo dignas a los conductores, se tenga visibilidad de la flota vehicular, se planee la reposición de la flota, y se aproveche la experiencia de los prestadores actuales.
2. Construir dos grandes líneas de ciclorrutas con ciclo parqueaderos en los paraderos de primer nivel del SETP para lograr un sistema de transporte complementario sostenible, disponiendo también de bicicletas eléctricas para alquiler en estos puntos estratégicos de conexión.
3. Se adoptará el control total del sistema de Semaforización de la ciudad, actualizando las intersecciones que sean necesarias, con el objetivo de tener el control de la movilidad, facilitar los pasos peatonales, y mejorar los indicadores de seguridad vial con una meta de accidentalidad cero (0).
4. Realizar un estudio de viabilidad para la Construcción del tren ligero desde la glorieta norte hasta el centro de la ciudad
5. Diseñar un modelo integral de movilidad, donde el transporte público pueda pasar a un sistema multimodal.
6. Conforme al modelo integral de movilidad, gestionar la actualización y reparación de la malla vial a fin de garantizar, un aumento de la velocidad en la circulación, menor deterioro del parque automotor público y privado.
7. Crear y desarrollar 3 obras de Importancia local, que favorezcan el crecimiento y movilidad de la ciudad.
8. Diseñar nuevas rutas y trazos viales que favorezca la conectividad de todos los barrios entre sí, y con el centro.
9. Mejorar las condiciones laborales de los conductores y operarios del transporte público, con horarios dignos de trabajo, descanso y remuneración.
10. Prestar el mejor servicio de transporte a los residentes y visitantes de la ciudad de Tunja, pretendiendo optimizar los tiempos de desplazamientos y satisfacción de los usuarios.

11. Implementar un plan especial de cercanía, para nuevo terminal de transporte de la ciudad.
12. Desarrollar y poner en marcha el Plan estratégico de movilidad de Tunja

Los recursos para materializar estos proyectos también se gestionarán con la nación, el DNP, la ANSV, la ANI, y con entes de otras latitudes como el Banco mundial a través del IFC, el BID, la CAF, y banca de inversión privada.

El desarrollo y puesta en marcha de estas iniciativas, estará a cargo de las secretarías de 1. Tránsito y transporte, 2. Desarrollo, 3. Educación, 4. Cultura y turismo, 5. Gerencia de la ESE de Santiago de Tunja y la Dirección de la UMCITI, con el acompañamiento de las oficinas de gestión y apoyo.

De igual forma se pretenderá la búsqueda de cooperación nacional e internacional para el desarrollo y puesta en marcha de los proyectos e iniciativas ya descritas.



1.2. Pilar de Empleo



Como lo afirma el profesor Jacinto Pineda Jiménez, director del grupo de investigación GRIMAP, de la Escuela Superior de Administración Pública- ESAP, en entrevista para el periódico el diario, revela qué, 11.568 habitantes en Tunja, a 31 de diciembre de 2018, estaban en condición de desempleados, es decir 2.422 más que el año anterior. La tasa de desempleo en el año 2018 en Tunja registró el 11.3%, mayor a la que presentó el país que fue de 9.7%.

La primera muestra realizada en el tercer trimestre octubre – diciembre de 2018, develó un índice de desempleo a nivel nacional del 9,2% mientras en Tunja la tasa alcanzó el 11,9%, lo que representó un aumento de 2, 4 puntos porcentuales respecto al mismo trimestre de la ciudad en el 2017, el cual estaba en (9.5%). en otras palabras 2.422 personas perdieron su empleo en el último año. Esta evolución histórica del desempleo en Tunja presentaba el peor índice en los últimos 10 años como lo evidencia la gráfica .1



Fuente: DANE, citado por <http://xurl.es/ui17d>

A enero de 2019, se sostenían 97.101 habitantes económicamente activos, de los cuales 85.533 habitantes se encontraban laborando y 11.568 desempleados; no obstante Tunja cuenta con un potencial de trabajo de 138.154 habitantes y 60.983 son inactivos, es decir estudiantes, amas de casa, pensionados, incapacitados permanentes o simplemente aquellos que no están interesados en actividades remuneradas para un total de 199.137 habitantes a diciembre de 2018, según cifras del DANE.

Según el Observatorio Regional de Mercado de Trabajo de Boyacá, (ORMET Boyacá) de los 85.533 habitantes laborando, 23.906 se encuentran en situación de subempleo subjetivo, es decir manifiestan que desean trabajar más horas a la semana o tienen una jornada inferior a 48 horas, de igual manera dicen contar con un empleo inadecuado a sus competencias. Adicional 6.834 (7.03%) están en condición de subempleo objetivo, quienes manifiestan haber realizado una gestión para materializar su aspiración y están en disposición de efectuar el cambio. Las cifras evidencian la gran informalidad y precariedad laboral a la que son sometidas las personas, por ejemplo, a quienes laboran por pocas horas semanales o en ciertas temporadas, o quienes no alcanzan a obtener el salario mínimo legal vigente

Para marzo de 2019, el desempleo según el último registro hecho por el DANE, la capital boyacense estuvo por encima del 13%, el más alto en toda la historia de la ciudad, teniendo en cuenta que, en 2018, la tasa de desocupación en la capital boyacense llegaba a un 10,4%.

Hoy Tunja es la décima ciudad capital en el país con mayor tasa de desempleo, superada por Quibdó (20,3%), Armenia (18,4%), Cúcuta (17,7%), Ibagué (17,3%), Riohacha (17,1%), Florencia (16,7%), Valledupar (16,4%), Villavicencio (13,6%), y Manizales (13,6%). sumado a ello, Tunja tiene indicadores por debajo de la media nacional en lo referente a tasa de ocupación y tasa general de participación, lo que entrega un claro panorama de la crisis de empleabilidad existente en la capital boyacense.

En vista de este panorama y con el fin de reactivar el mercado laboral y de empleo de Tunja se propone desde el pilar de empleo,

1. Actualizar y poner en marcha la iniciativa de sistema de ciudades, en articulación con el departamento administrativo de planeación nacional DNP, los municipios de Duitama, Paipa y Sogamoso; con el fin de gestionar recursos de orden nacional para generación de proyectos productivos, fuentes de trabajo local, creación de un plan de regional de riesgo y amortización al empleo laboral - primero en el departamento.

2. Gestionar con grandes empresas nacionales la apertura de oficinas técnicas y tecnológicas que generen empleos de clase media y alta, favoreciendo la economía local.

3. Creación y gestión de una política pública, que estimule la contratación laboral de los tunjanos.

4. Generar desde la secretaría de la mujer, estrategias inclusivas y productivas para la puesta en marcha de emprendimientos locales y regionales.

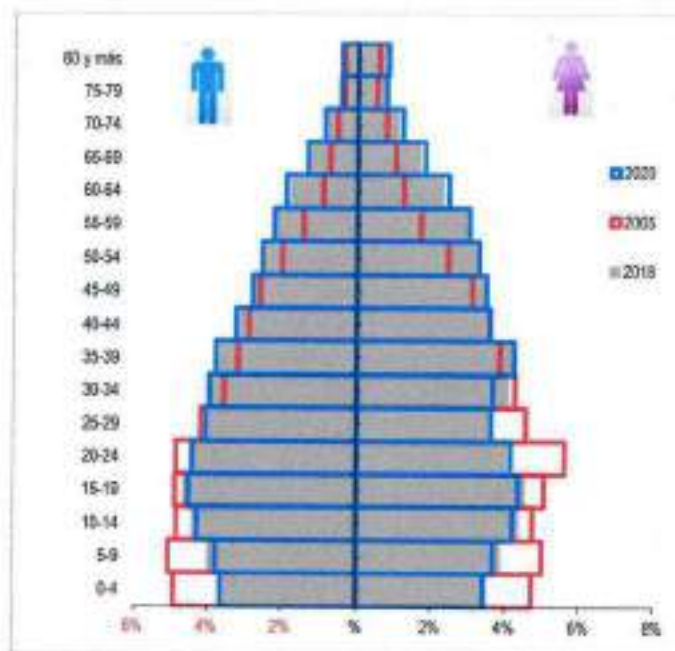
5. Implementar, en articulación con los centros de emprendimiento de las Universidades y centro de aprendizaje SENA de Tunja, estrategias que favorezcan el emprendimiento, canalización y condonación de capital semilla, para la puesta en marcha de proyectos tecnológicos y productivos.



1.3. Pilar de Salud



Como lo describe la secretaria de protección social en el informe "Situación de Salud de Tunja en el año 2018" Tunja demográficamente ha presentado durante los últimos 13 años, un crecimiento progresivo controlado.



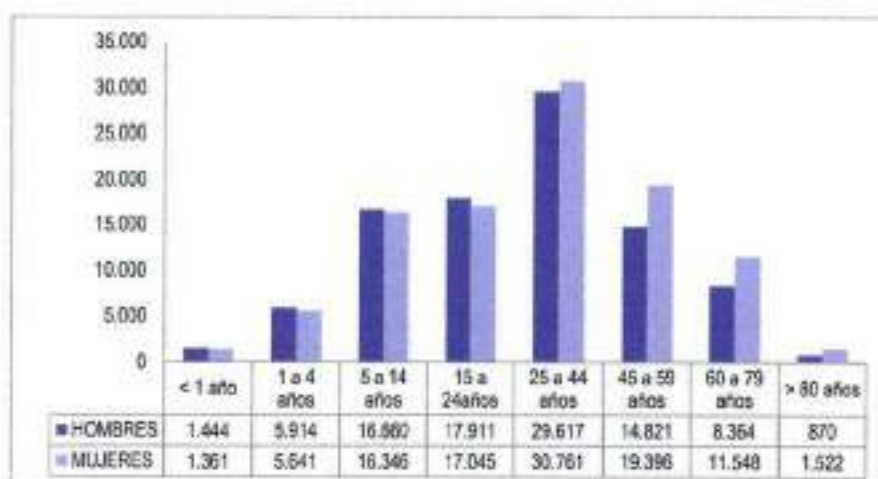
Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Como se presenta en la siguiente tabla, la población por curso de vida según el módelo de atención integra la salud MIAS del Municipio de Tunja, se observa que el curso de vida Primera Infancia (0 a 5 años), Infancia (6 a 11 años), adolescencia (12 a 17 años) tienen un comportamiento hacia la disminución, mientras que los cursos de vida Juventud (18 a 28 años), Adultez (29 a 59 años) y Persona Mayor (60 años y más) van en aumento progresivo. El curso de vida que concentra el mayor porcentaje de la población es la Adultez (29 a 59 años) con un 41,4% para el año 2018, también se observa que los ciclos de Juventud (18 a 28 años) ocupan un porcentaje significativo de la población del municipio por lo cual se deben establecer programas que favorezca su bienestar.

Curso de vida	2005		2018		2020	
	Número absoluto	Frecuencia relativa	Número absoluto	Frecuencia relativa	Número absoluto	Frecuencia relativa
Primera infancia (0 a 5 años)	17.982	11,7	17.341	8,7	17.549	8,5
Infancia (6 a 11 años)	18.305	11,9	19.385	9,7	19.320	9,3
Adolescencia (12 a 17 años)	17.839	11,6	21.678	10,9	21.712	10,5
Juventud (18 a 28 años)	33.314	21,6	36.113	18,1	37.792	18,3
Adultez (29 a 59 años)	55.793	36,2	82.400	41,4	85.461	41,3
Persona mayor (60 años y más)	10.833	7,0	22.304	11,2	24.993	12,1
Total Población	154.066	100,0	199.221	100,0	206.827	100,0

Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Mas al detallar la población por sexo y grupo de edad del municipio de Tunja en el año 2018, se pudo observar que el género masculino es mayor en los grupos de edad de < 1 año, de 1 a 4, de 5 a 14 años y el de 15 a 24 años y el género femenino es mayor en los grupos de edad de 25 a 44, de 45 a 59 y 60 a 79 años; a nivel general en el municipio la población femenina (103.620) fue mayor que la masculina (95.601).



Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Sumado a la población local, el desplazamiento forzado durante los últimos años ha acrecentado la población emergente y flotante en el municipio, este fenómeno constituye una violación de los Derechos Humanos, el Derecho Internacional, los

derechos constitucionales y la dignidad. No obstante dichos movimientos de masas pueden generar en Tunja, elevación de los índices de pobreza, agudización de los conflictos armados internos, la modificación en las formas de ocupación y prácticas culturales. La siguiente tabla representa la Población victimizada de desplazamiento por grupo de edad en el año 2016, en el Municipio de Tunja en la cual se observa que han ingresado en total de 7022 víctimas de desplazamiento, de los cuales 2903 son mujeres y 4027 son hombres.

Grupo de edad	Mujeres victimizadas de desplazamiento		Hombres victimizados de desplazamiento		Personas sexo no definido victimizadas de desplazamiento		Personas sexo no reportado victimizadas de desplazamiento		No. LGBTI victimizados de desplazamiento
	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	
0 a 4 años	96	3.3%	85	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	
05 a 09 años	178	6.1%	297	5.1%	0	0.0%	1	1.1%	
10 a 14 años	213	7.3%	202	5.0%	0	0.0%	32	34.8%	
15 a 19 años	201	6.9%	197	4.9%	0	0.0%	53	57.8%	
20 a 24 años	377	13.0%	540	13.4%	0	0.0%	3	3.3%	
25 a 29 años	334	11.5%	454	11.3%	0	0.0%	0	0.0%	
30 a 34 años	363	12.5%	428	10.6%	0	0.0%	0	0.0%	
35 a 39 años	291	10.0%	421	10.5%	0	0.0%	0	0.0%	
40 a 44 años	233	8.0%	346	8.6%	0	0.0%	0	0.0%	
45 a 49 años	208	7.2%	314	7.8%	0	0.0%	0	0.0%	
50 a 54 años	162	5.2%	284	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	
55 a 59 años	97	3.3%	294	5.1%	0	0.0%	0	0.0%	
60 a 64 años	61	2.1%	126	3.1%	0	0.0%	0	0.0%	
65 a 69 años	40	1.4%	96	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	
70 a 74 años	24	0.8%	48	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	
75 a 79 años	16	0.6%	36	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	
80 años o más	18	0.6%	38	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	
No Definido	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
No Reportado	1	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	3	3.3%	
Total	2903	41.3%	4027	57.3%	0	0.0%	92	1.3%	0

Todos y cada uno de estos grupos poblacionales requiere cubrir una serie de necesidades de bienestar y salud integral.

Por tal motivo desde el pilar de Salud se trabajará el pro del desarrollo integral del bienestar de todos los hogares tunjanos, por medio de campañas barrio a barrio a fin de garantizar la cobertura de todos los servicios salud.

Así mismo se pretende:

1. Elevar la tasa de salud preventiva del 8% actual al 38% durante los dos primeros años, garantizando un 45 % al finalizar el periodo.

2. Educación a todo nivel: transporte, UBA's (Unidad Básica de Atención), Bancos, salas de espera de instituciones públicas y privadas; donde de forma clara y creativa se incentive a la prevención de la enfermedad y el cuidado de la salud.
3. Crear espacios de bienestar artística y deportiva para las personas y sus animales de compañía.
4. Especialización por competencias de las UBA: Fortalecer las 9 UBA de acuerdo a las necesidades de su comunidad, pero además adicionando servicios especializados y diferentes para cada una de ellas que soporten la problemática de consumo de ESPAM, alcohol, enfermedades mentales, discapacidad, entre otros; tanto de los Tunjanos del régimen subsidiado, como contributivo.
5. Realizar mantenimiento y reparación de las UBA que lo ameriten a fin de establecer un plan de inversión anual en salud pública, coherente con la prestación del servicio.
6. Generar programas de protección de la primera infancia y adolescencia.
7. Convenios interadministrativos, Alcaldía-Instituciones educativas con dos propósitos: capacitación continua de los profesionales en salud generando bienestar laboral y aumentando el nivel de atención con calidad; programas de campo de los estudiantes para realización de estudios epidemiológicos con el fin de caracterizar la población, pero además llegar a ella con programas de capacitación integral para toda la familia.
8. Fortalecer el hospital de Tunja que hoy se encuentra en construcción, el cual está proyectado y aprobado para el primer nivel de atención, como un segundo nivel, aumentando la cobertura y ayudando a descongestionar las demás instituciones de segundo y tercer nivel de la ciudad, esto con el fin de permitirles a los últimos especializarse en la prestación de servicios para lo cual están habilitadas y mejorar así la calidad de la atención en salud para los Tunjanos.



9. Desarrollar programas deportivos que promuevan la actividad física y la recreación.
10. A poyar el quehacer de las escuelas deportivas, en los procesos de formación a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores.
11. Generar nuevos espacios deportivos que favorezcan, el entrenamiento y formación en diferentes disciplinas.
12. Generar convenios públicos – privados que permitan el correcto funcionamiento de escuelas deportivas, y demás funciones de IDR
13. Fomentar la realización de torneos en la ciudad.

2. EJES DE DESARROLLO

2.1. Consolidación Regional

Las fronteras y divisiones políticas que se observan con detalle en los mapas y en la cartografía general de los libros de texto, obedecen a dinámicas muy diferentes a las que realmente suceden en los territorios. Las fronteras políticas, la delimitación cartográfica y la circunscripción con fines administrativos obedece, grosso modo, a dos grandes elementos: de un lado, a una delimitación histórica que obedeció a procesos de asentamientos comunitarios, posesión de tierras por parte de grandes hacendados, acuerdos administrativos, distancias geográficas y demás elementos que, en su conjunto, no respondieron en ningún momento a la dinámica aglutinadora de los territorios; de otro lado, a un proceso de división administrativa guiado por principios de gestión pública ajenos a las necesidades del territorio. Nuestra visión del territorio va más allá de las divisiones administrativas y las fronteras. Estamos convencidos de que Tunja es una ciudad con múltiples territorios, con necesidades y soluciones potenciales diferentes; igualmente creemos que nos unimos y con firmeza Tunja puede liderar un proceso de transformación y cambio de la visión local a lo regional, pero ello nos requiere de intervenciones y desarrollos estratégicos en territorios vecinos, por tal motivo de la mano con los pobladores y alcaldes de los municipios circunferentes, gestionaremos la creación y consolidación de la primera RPG (región de planificación y gestión) normatizada en la Ley Orgánica 1454 de 2011, Art. 19. permitiendo, Constituir bancos de proyectos de inversión estratégicos de impacto regional y de avanzar en

la modelación para la consolidación futura de la Asociación de Municipios del centro de Boyacá - AMUNA.

Proponemos,

- Consolidación de la primera RGP del país
- Realización del estudio del técnico para la creación y consolidación la asociación de municipios del centro de Boyacá – AMUNA o área metropolitana.
- Creación y operativización del banco de proyectos regionales.
- Desarrollo de los agroservicios regionales.
- Generar el documento de caracterización regional.
- Diseño del modelo operativo regional.

2.2. Responsabilidad Ambiental

Sin duda, para hablar de ciudad se requiere, necesariamente, hacerlo de una manera integral; y hacerlo de una manera integral implica ver la ciudad no como una entidad aislada y descontextualizada sino, por el contrario, mirarla como una unidad de fines ciudadanos que pueden y deben ser considerados desde múltiples y variadas perspectivas. Se deben entender las ciudades como organismos que consumen productos, materias primas, recursos naturales, etc.; y a su vez generan otros productos y subproductos, desechos, residuos de todo tipo. Es el manejo que se le da a estos subproductos la clave para la sostenibilidad de una ciudad. Así como para hablar del hombre debemos hablar de su circunstancia, aquella sin la cual el hombre, difícilmente se puede concebir, para hablar de ciudad también es necesario hablar de su contexto, de su medio, de su ambiente, aquél dentro del cual la ciudad es y está. Una ciudad depende entonces de su medio ambiente, de su forma de relacionarse con el entorno, con la tierra. Nosotros creemos en una ciudad enmarcada en el desarrollo sostenible, la cual debe ser entendida como un proyecto común, de todos y para todos, donde lo primero sea la gente, donde como sociedad podamos crecer y desarrollarnos, social, cultural y económicamente, con considerables y evidentes mejoras en las condiciones de vida de todos sus habitantes; soñamos con una ciudad que avanza, pero una ciudad que lo hace de manera responsable, consciente y en equilibrio con el medio ambiente, aquél que el

día de mañana le permitirá seguir proyectándose hacia el futuro. Porque es eso lo que está en juego, es el futuro, el nuestro y el de nuestros hijos, y el de todas las demás generaciones. Queremos, una ciudad que se preocupa y ocupa de su presente, pero que no hipoteca el futuro de las generaciones venideras. somos conscientes de la necesidad de cuidar el medio ambiente y en el compromiso que debe haber por parte de los sectores de la sociedad, y de las administraciones públicas particularmente, para propender por un desarrollo de una ciudad sostenible, responsable y amigable con ese medio ambiente, con sus recursos, con su aire, con su tierra, y con su gente. Se trata de un bien común, es de todos, y de ninguna manera puede entenderse como cosa de nadie. A todos nos pertenece, y todos debemos protegerlo. De él dependemos. Se planificará correctamente para su uso efectivo y sabio aprovechamiento. Hablar de medio ambiente no se convertirá en un simple asunto o discurso de un sector de la población; se convertirá la protección del medio ambiente en un estilo de vida, en una extensión de la cultura Tunjana. Porque nos preocupa que no seamos lo suficientemente conscientes para darnos cuenta de que en muchas ocasiones nos convertimos en una sociedad que se energece dentro de su propia dinámica de crecimiento. Consumos sin medida y actividades sin control, por ejemplo, sumado a una gestión ineficiente o ausente en esta materia ambiental, infortunadamente, hacen que exista la posibilidad de una ciudad no sostenible durante el tiempo. No podemos ser egoístas. Si bien el ambiente con todos sus recursos y todas sus riquezas es un medio que la misma naturaleza nos ha dado, debemos cuidarlo, saberlo tratar, porque si bien como seres humanos y como sociedad tenemos muchas necesidades (infinitas por lo cierto) y nos podemos servir de él para satisfacerlas, ese medio, por el contrario, no es infinito, es finito, se acaba y de hecho lo estamos acabando. Tenemos entonces un reto, y es un reto humano. Debemos encontrar cada vez más y mejores maneras de aprovechar y relacionarnos con nuestro medio ambiente, estas deben ser las más eficientes en pro de mantener un equilibrio entre lo estético y lo práctico, sin perder de vista nunca el objetivo y el propósito al que se quiere llegar. Esa es una necesidad, y contamos con otro medio o instrumento, y es la inteligencia del hombre, su capacidad de innovar y replantear la creatividad que genera tecnología. Por medio de varias herramientas de gestión, se convertirán en una oportunidad para seguir aprovechando nuestros recursos sin caer en su instrumentalización indiscriminada. Ahora, hablar de medio ambiente implica referirse a múltiples factores que hacen

parte y componen esa circunstancia, ese contexto natural dentro del cual se encuentra la ciudad. Hablar de medio ambiente no se puede quedar en una simple mirada o en un concepto global y bonito por lo demás, como es el de ciudad sostenible. Esa sostenibilidad se debe materializar en asuntos puntuales. A continuación, se proponen algunas estrategias para favorecer la transversalidad de lo ambiental en el plan de gobierno.

Proponemos,

- Reducción de la tarifa de electricidad.
- Ampliar los tanques de transferencias.
- Generar zonas de amortización que protejan las fuentes actuales de agua.
- Identificación de una 3 fuente de agua que garantice su disponibilidad en los años venideros.
- Generar un estudio de factibilidad para la ampliación del alcantarillado urbano y rural.
- Conforme al estudio de factibilidad propiciar los recursos necesarios para ampliación de alcantarillado urbano-rural.
- Apoyo a las empresas de aprovechamiento de residuos asociadas.
- Implementar un sistema de monitoreo para determinar la calidad del aire.
- Actualizar el plan de la planta de tratamiento de basuras.

2.3. Desarrollo económico y competitividad

Índice Competitividad Ciudades 2018 (Icc)

Este es un estudio realizado por el Consejo Privado de Competitividad (CPC) y el Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) de la Universidad del Rosario, y es un complemento al Índice Departamental de Competitividad (IDC), que provee información confiable y permanente sobre el desempeño de las ciudades en materia de competitividad. Según estas dos importantes entidades y siguiendo la metodología del Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial: "El Índice de Competitividad de Ciudades (ICC) 2018, evalúa la competitividad de las principales ciudades y áreas metropolitanas (AM) del país a partir de diez pilares, los cuales están agrupados en tres factores: i) condiciones básicas, ii) eficiencia y iii) sofisticación e innovación. El factor condiciones básicas comprende seis pilares:

instituciones, infraestructura y equipamiento, tamaño del mercado, educación básica y media, salud y sostenibilidad ambiental. Por su parte, el factor eficiencia consta de dos pilares: educación superior y capacitación, y eficiencia de los mercados. A la vez, el factor sofisticación e innovación está compuesto por los pilares de sofisticación y diversificación e innovación y dinámica empresarial. El ICC 2018, que parte de la identificación y el cálculo de 89 variables duras, evalúa la competitividad de 23 de las principales ciudades y áreas metropolitanas del país, clasificadas en tres etapas, de acuerdo con su nivel de desarrollo.”. (Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario 2018). El siguiente grafico muestra los resultados y como se ubican las 23 Ciudades estudiadas frente a la competitividad, que le permitirá a los entes encargados de las políticas públicas establecer las brechas y conocer su situación actual frente a las facilidades para inversión y acceso a mercados, como también mejorar las condiciones de vida de sus ciudadanos a través de un mejor empleo, más ingresos, mayores oportunidades y mejorar sus condiciones generales de vida El siguiente gráfico nos muestra que la Ciudad de Tunja, se encuentra ubicada en una honrosa quinta (5) posición, después de Bogotá-Soacha, Medellín, Manizales y Bucaramanga.



Clasificación En Doing Business 2017

Por considerarlo de una gran importancia frente a nuestra propuesta de hacer de Tunja una Ciudad Inteligente, que sea capaz de generar una economía basada en el conocimiento, la investigación y el desarrollo tecnológico, presentamos este estudio del Banco Mundial que analiza las condiciones de países y ciudades para crear las condiciones y los entornos favorables para la generación de nuevas empresas, creación de empleos e importantes inversiones. Donde la verdad la Ciudad de Tunja presenta unos índices que nos muestran unas de las razones del porque hoy nuestra Ciudad, no es bien mirada por inversionistas nacionales y extranjeras para tener nuevos desarrollos empresariales, que potencien diferentes sectores de la economía tunjana. Tomado: Banco Mundial, 2017. Doing Business en Colombia 2017. Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial. Licencia Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.

“Doing Business analiza entre 190 economías del mundo las regulaciones empresariales de 11 áreas que afectan a las pequeñas y medianas empresas nacionales. Doing Business en Colombia 2017 cubre 4 de estas áreas: apertura de una empresa, obtención de permisos de construcción, registro de propiedades y pago de impuestos. f La metodología de Doing Business se basa en estudios de casos estandarizados que se aplican en la ciudad más importante para cada economía desde el punto de vista de los negocios. Doing Business subnacional expande el análisis de Doing Business más allá de esta ciudad, identificando las diferencias en las leyes y en las regulaciones o en la aplicación de las regulaciones nacionales entre distintas localidades de una misma economía o de una región. f Doing Business en Colombia 2017 se basa en 4 fuentes de información principales: las leyes y regulaciones aplicables, el conocimiento y la experiencia del sector privado en los procesos que se analizan, los gobiernos de las economías objeto de estudio y los especialistas del Grupo del Banco Mundial. f Los gobiernos utilizan Doing Business como una fuente de datos objetivos, que aporta nuevos conocimientos con respecto a las buenas prácticas.”

Cae – Centro De Atención Empresarial

Con el fin de facilitar y promover los procesos de creación y constitución de empresas y apoyar de manera decidida y tangible a los emprendedores, empresarios, inversionistas extranjeros y usuarios, es importante iniciar este proceso de simplificación de trámites, en sinergia con entidades como Cámara de comercio, Dian, etc.)

- Reducción de trámites y tiempos en el proceso de formalización de su empresa.
- Reducción de costos.
- Minimización de riesgos.
- Inicio de actividades rápido y formal.

Atracción De Inversión

Convertir a Tunja en una ciudad capital atractiva para inversionistas nacionales e internacionales, generando condiciones adecuadas que beneficien el desarrollo de nuevos proyectos (conectividad, infraestructura, oferta hotelera, mano de obra calificada, impuestos, menos tramites).

Promoción ciudad, Tunja polo de desarrollo de negocios, comercio y turismo, facilitando los trámites para el desarrollo de la inversión y gestionando recursos para generar proyectos atractores de inversión como:

- Universidades
- Call Center
- Cadenas Nacionales
- Data center
- Zonas francas.

Fortalecimiento Empresarial – El Desarrollo De Los Comerciantes Locales Nos Une

Promover el emprendimiento empresarial, menos tramites menos impuestos, la innovación y el desarrollo de clústeres y fortalecimiento de cadenas productivas, generando competitividad a las pymes empresas locales y preparándolas para competir en mercados más globales.

- Escuela de Comerciantes en sinergia con Universidades
- Formalización
- Desarrollo económico
- Competitividad
- Calidad de vida

Tunja Como Centro De Acopio Departamental – Nuestra Marca Producto Nos Une

Centros de acopio y verdaderas redes de valor que permitan acceder a la comercialización a los centros de alto consumo en el país.

- Su principal función sería la consolidación de la oferta de varios productos de la zona a fin de ofrecer mayor volumen consolidado con estándares de calidad y empaque homogéneos, y así facilitar su movilización a mercados de abasto regional, nacional e incluso la posibilidad de comercializar en mercados internacionales.

Tunja Capital De Eventos

Fortalecer la dinámica económica a través del fortalecimiento del turismo, identificando productos turísticos de la ciudad y del departamento, garantizando las condiciones necesarias para hacer una ciudad atractiva durante todo el año en la realización de eventos de orden nacional (Congresos, encuentros, etc.).

Programas De Gobierno De Empleo Para Jóvenes –

- Favorecer la implementación de la Políticas públicas de trabajo decente. Ley 1780 del 02 de mayo de 2016.
- Favorecer la representación de jóvenes (18 a 28 años) en cada una de las secretarías de la alcaldía.
- Generar las condiciones necesarias para el óptimo desarrollo de la dirección de juventudes.

3. ESTRATEGIAS DE GOBIERNO

3.1. Ordenamiento Territorial

El POT es la herramienta que marca la guía de la planeación de la ciudad en cuestiones físicas, urbanas, ambientales y de uso del suelo para el futuro próximo de Tunja. Definiendo las estrategias, normas y objetivos para la ciudad en un periodo de largo, mediano y corto plazo, determinando el alcance de la visión de ciudad, la normatividad reglamentaria, la disposición de los suelos, su uso y la discrecionalidad para realizar grandes proyectos urbanos en la ciudad. dicha responsabilidad había recaído sobre la actual administración y según el cronograma que reposa en la página web de la alcaldía las fechas nunca se cumplieron, pues dicho cronograma devela que se tenía previsto la aprobación final del concejo hasta el 31 de mayo de 2018; y a la fecha de hoy, el documento sigue en construcción, impidiendo que este plan de gobierno pueda generar análisis o propuestas que enriquezcan y favorezcan el desarrollo de ciudad. en vista de ello y bajo un enfoque de planeación estratégica, se han generado 3 escenarios hipotéticos que nos permita responder rápidamente en este tema tan delicado para la ciudad.

Escenario 1.

supuesto: la administración alcanza a radicar el documento y este es concertado y aprobado por todas las entidades competentes y es adoptado.
desarrollo: se realizará una inclusión de planes y programas, que pretendan desarrollar dicho plan y favorezcan el corto y mediano plazo, de igual manera se creará la estrategia que permita la alineación con el plan de ejecuciones del POT, ajustando el plan de inversiones municipal.

Escenario 2.

Supuesto: la actual administración municipal, entrega el documento final, mas este, en una de las instancias de concertación y aprobación no es aprobado, regresándolo a correcciones y por ende no alcanza a ser adoptado.

desarrollo: se creará un comité de revisión y ajustes, con el fin de realizar las respectivas correcciones, y poder radicar nuevamente el documento y poder ser adoptado en los nuevos tiempos establecidos.

Escenarios 3

Supuesto: la actual administración municipal, entrega el documento final, pero este según las instancias de concertación y aprobación, no cumple las características mínimas para la aprobación Y/O el documento no es entregado.

desarrollo: se designará un equipo interdisciplinario, que realice la revisión estructural de todo lo avanzado por la actual administración y en un plazo no mayor a 60 días, presentar una propuesta con cronograma, a fin de determinar los mecanismos, costos y tiempos para la obtención del nuevo POT.

Adjunto a uno de los escenarios se propone,

- Desarrollar el estudio para la implantación del nuevo catastro multipropósito.
- Favorecer la contratación de una empresa que genere los
- Favorecer la actualización plan de gestión riego de desastre por medio del CMGRD.

3.2. Desarrollo Rural, Emprendimiento e industria

Desarrollo Rural

Siendo Boyacá la despensa agrícola de Colombia y Tunja su Capital, la Agricultura será eje vital en el desarrollo económico y social de la Ciudad. Se crearán todos los mecanismos necesarios para cambiar la forma de producir, comercializar y consumir alimentos con el fin de hacer un sector productivo sostenible y que genere bienestar para nuestros campesinos dedicados a esta noble labor. La Investigación, la Innovación y desarrollo tecnológico serán vitales y de gran importancia para el crecimiento y consolidación del sector. Manejo de Agua, conservación de suelos y

tierras degradadas. Se crearán apoyos al Productor en forma colectiva, servicios generales y apoyo a consumidor final para el fortalecimiento del sector. Proyectos donde se aproveche la vocación productiva rural de la Ciudad, los recursos de todas las entidades del sector, los avances tecnológicos de diferentes países, que lleven inmersos la solución a problemas como el riego en cualquier mes del año, la proveeduría, el mercadeo y la asociatividad serán prioridad para esta nueva administración. Se trabajará enérgicamente por la asociatividad, fortaleciendo a las ya creadas e instimulando nuevas iniciativas de economía solidaria.

Más del 85% del territorio de Tunja es suelo rural, espacio que no está siendo aprovechado dado el potencial agropecuario que representa. Se deben obviar las consideraciones que plantean que la ciudad únicamente debe trabajar en temas urbanos de ciencia, tecnología e innovación, para apostarle a un desarrollo rural en el que se incluyan los corregimientos de la ciudad como unidades productivas con potencial de desarrollo. Se trata de aprovechar todas las potencialidades que ofrece el territorio de manera orgánica, dejando a un lado tanto la segregación temática como la territorial. De esta manera, deben crearse proyectos de fortalecimiento del empresario rural donde, a través de la institucionalidad creada por Mercados Campesinos, se trascienda de la venta de productos agrícolas hacia la creación de empresas rurales con potencial productivo para insertarse en cadenas de valor.

Desde esta estrategia se propone,

1. Crear una agroindustria con valor agregado.
2. Diseñar nuevos planes para la erradicación de la pobreza.
3. Garantizar mediante planes e inversión pública, mecanismos para la prevención y protección del agua y suelos
4. Avanzar en la legalización de predios rurales, promoviendo la eliminación de la falsa tradición.
5. Desarrollar un estudio de viabilidad para la consolidación de una comercializadora mixta que dignifique la labor campesina.
6. Estimular a las universidades que favorezcan investigaciones agrarias.
7. Privilegiar en convocatorias, a los proyectos que desarrollen la ciencia, la tecnología y creatividad en el campo Tunjano,

8. Favorecer la compra colectiva por medio de las asociaciones.
9. Favorecer el parque agroalimentario, con el fin de generar transformaciones, que permitan consolidar valor agregado
10. Desarrollar un proyecto que determine las zonas de reconversión agrícola del municipio
11. Desarrollar estrategias alternas como el agroturismo que estimule y desarrolle la economía campesina.
12. Establecer las líneas y protocolos para desarrollar mercados y negocios verdes.
13. Desarrollar estudio de factibilidad para el secretaria o dirección de desarrollo rural.
14. Realizar un nuevo estatuto de rentas que estimule la llegada de empresas con beneficios tributarios.
15. Desarrollar proyectos de gran envergadura con empresas privadas bajos APP.
16. Consolidar una zona industrial que favorezca la generación de empleo.

Emprendimiento

Le apostamos a la evolución positiva del desarrollo económico de Tunja, en tanto se trate de un proceso estratégico y orgánico. Es cierto que la dinámica y las políticas nacionales influyen mucho en materia económica y, en el mismo sentido, en el comportamiento de la economía en los mercados locales y municipales; pero también es cierto que los proyectos, intervenciones y políticas públicas que se lleven a cabo desde los municipios son capaces, si se trabaja de manera orgánica, de generar espacios armoniosos para el impulso de la economía, generando empleo y riqueza. Y en materia de generación de oportunidades y emprendimiento es uno de los aspectos donde más fuerte y clara debe ser la apuesta de la ciudad. La política de emprendimiento es clave en una ciudad como Tunja, la cual ha sufrido históricamente por la baja tasa de industrialización y la generación de empleo (con una tasa de desempleo superior al promedio nacional). Esta política de emprendimiento de la administración municipal debe focalizar esfuerzos en la construcción y sostenimiento de Empresas sociales sostenibles para la solución de

problemáticas locales y, sobre todo, atender a la vocación de ciudad. Se deben priorizar aquellas empresas cuya misión es la solución de los problemas de los tunjanos, para que se conviertan en aliados de la administración pública en la mejora del bienestar y la calidad de vida de la población. Así, el apoyo a los emprendedores sociales se convierte en un proyecto con beneficio de doble vía en el que, además de crear empresas formales sostenibles en el largo plazo, se disminuyen las demandas sociales pues estas empresas están aportando en uno de los roles de la administración pública, el cual es el contribuir a la satisfacción de las necesidades básicas y a las múltiples soluciones de los problemas sociales de la ciudad. Las administraciones pasadas y el mercado de Tunja han trabajado arduamente en la identificación de unos clústeres alrededor de los cuales debe girar el crecimiento económico de la ciudad en una lógica de generar riqueza y empleo. Para el funcionamiento de este ecosistema de mercado debemos trabajar decididamente en la atención, potencialización y revisión permanente del funcionamiento de estos. Esta apuesta de fortalecimiento de clúster (los existentes y los que puedan llegarse a constituir), obedeciendo a un proceso de articulación. Debemos garantizar el emprendimiento de alto impacto, dándole prioridad al impacto social y de ciudad; al mismo tiempo que se fortalece los emprendimientos de subsistencia y sumerge a la ciudad en un proceso de desarrollo por clúster liderado por la Administración. Para avanzar decididamente en esta apuesta, se propone,

- Crear un programa en educación emprendedora
- Consolidación de la estrategia 2R. La cual favorece el acceso a financiación y capital semilla,
- Estimular y atraer fondos extranjeros que deseen invertir en los emprendimientos locales.
- Garantizar el ecosistema del emprendimiento al alcance de todos, con acompañamiento en todas las etapas de la empresa.
- Reestructurar las funciones sustantivas del centro de emprendimiento Activa

3.3. Empoderamiento Cultural y patrimonial

La generación de políticas públicas y sociales en torno a la cultura a nivel nacional ha permitido el despliegue de programas y proyectos que dan respuesta a lo planteado alrededor del concepto y finalidades de lo denominado como economía naranja con la que se busca el crecimiento de la industria creativa como eje de desarrollo económico para el país.

Ahora bien, aunque en Tunja como ciudad estudiantil y universitaria, la cultura esta llamada a jugar un papel fundamental, los espacios que ha ganado no son suficientes y por lo mismo, carecen de efectividad. Por esta razón, se empieza a evidenciar una baja articulación entre lo planeado a nivel nacional con lo regional, por lo que se generan dificultades para la cultura en la ciudad que deben atenderse con el mayor cuidado y diligencia.

Algunas de estas dificultades que no pueden dejar de ser mencionadas, están ligadas a la falta de apropiación, gestión y proyección de Tunja como una verdadera ciudad de academia, en la que se perciba una vida cultural permanente, con mayor movimiento artístico y un contacto continuo entre la familia, el ciudadano de a pie, el estudiante y el turista con espacios en los que el teatro, la arquitectura, la escultura, la pintura, la música, la danza, la literatura, la poesía, el cine, entre otros, garanticen una destacable oferta de productos y servicios de entretenimiento en línea con una adecuada formación cultural para propios y visitantes, a través de museos, salas de concierto, teatros, galerías de arte, exposiciones y escenografías que se abran espacio entre las comunidades, y que por ende, le den vida a la ciudad. Los espacios culturales ofertados actualmente en Tunja son cerrados, y, por lo tanto, carecen de una promoción y difusión adecuada. El tunjano en su gran mayoría, no interactúa con escenarios creativos y de divulgación cultural. Los teatros son espacios para unos pocos. Y en las calles no se respira cultura. Estas situaciones indiscutiblemente causan un efecto en el nivel de cultura general y cultura ciudadana de nuestros habitantes.

Por otra parte, una problemática general en Boyacá y en la que Tunja no es una excepción, se presenta por la falta de políticas y programas que apoyen de forma idónea y oportuna a los distintas partes de interés en el medio cultural de la región.

El talento creativo de la ciudad es inmenso, sin embargo, los espacios de participación son muy reducidos. La existencia de festivales al parque es prácticamente nula. Aunque se han desarrollado festivales como el Reacción Tour que reúne bandas de rock nacionales y las trae a la ciudad, hace falta mayor gestión a la hora de llevar nuestros autores, artistas, bandas e intérpretes a otros escenarios, permitiendo aportar con el talento local al desarrollo de la industria creativa y cultural nacional.

Para dar mayor sustento a lo anterior, no es extraño, encontrar que la preocupación por acompañar de cerca el talento local es tan regular, que en eventos de gran trascendencia para la ciudad como el Aguinaldo Boyacense, encontremos agrupaciones locales formadas de un día para otro y que son seleccionadas para representar a los artistas de nuestra tierra. El acompañamiento del municipio a los artistas emergentes regionales y con una propuesta organizada es muy regular. Esto se ve reflejado en la poca participación de nuestros emprendedores culturales en la industria nacional.

El papel de la Alcaldía Municipal debe ser un papel activo, que promueva la articulación entre los distintos miembros que integran la cadena de valor de las industrias culturales tanto a nivel nacional como regional, de tal forma, que se impulse el crecimiento e impacto que tienen nuestras organizaciones culturales locales y se conviertan en referente para el país.

Para rescatar de la situación actual, es menester hacer mención de la Escuela de Música de Tunja. La cual ha logrado convocar un buen número de niños y jóvenes para comenzar su formación en aptitudes musicales. El reto permanente con la Escuela esta potencializar la continua formación musical, avanzando continuamente y llegando a mayores niveles que eventualmente puedan llevar a la consolidación de un conservatorio en la ciudad como referente a nivel nacional.

La Escuela de Música actualmente la conforman la orquesta sinfónica, banda juvenil, banda infantil, orquesta típica, orquesta de cuerdas frotadas, orquesta de vientos, pre-orquesta de cuerdas típicas, pre-banda, pre-orquesta de cuerdas frotadas, adicionalmente, el coro de cámara, coro infantil, coro de pequeños cantores, coro juvenil y el ensamble general. Por lo cual, el objetivo será poder abrir espacios dentro de la escuela para la formación musical y creativa ligada a la industria, y en la que

generen espacios de formación que articulen la producción musical y el emprendimiento musical a nivel introductorio.

Además, es necesario proyectar la escuela a nivel general como una academia de formación en bellas artes que permita la interacción de estudiantes con diferentes áreas y escenarios artísticos que cubran desde la pintura hasta el cine. En la actualidad se encuentran en proceso, convocatorias que están articuladas entre el fondo mixto de cultura con la Alcaldía Mayor de Tunja a través de la Secretaría de Cultura y Turismo de la Ciudad, y que atienden puntualmente a otorgar estímulos con los que se busca incentivar a artistas, gestores, creadores, investigadores y emprendedores culturales residentes en la ciudad de Tunja, para que pongan en marcha o fortalezcan sus propuestas artísticas y culturales y se visibilice las prácticas artísticas y culturales de la ciudad. Sin embargo, es importante señalar que no se observa un trabajo de promoción y publicidad idóneo que permita llegar a las distintas partes interesadas, de tal forma, que se generan límites en la vinculación, y de igual manera, que estos proyectos no tendrán feliz término, si no se articulan con los intereses culturales de la industria nacional. Además, se encuentra en proceso de formación el Colectivo Artístico Dancístico Bicentenario, el cual puede ser un proyecto referente nacional, pero requiere potencializarse.

De igual forma, se realizó la apertura de una convocatoria para que gestores culturales y prestadores de servicios turísticos se inscribieran en el sitio web: tunjaculturayturismo.gov.co, sin embargo, este sitio web no se encuentra disponible todavía, y el enlace para las inscripciones se encuentra fuera de servicio, lo cual deja una mala impresión del proyecto.

Existe otra convocatoria para reconocer a artesanos que por su oficio han aportado identidad cultural a la región, pero se encuentra abierta en este momento y de igual forma se tiene en etapa de apertura una convocatoria de la Alcaldía Mayor de Tunja para la mejora de condiciones de infraestructura y servicios de espacios escénicos destinados a la realización de espectáculos de artes escénicas de diferentes formatos. Esta última convocatoria acabo de cerrar el día 10 de Julio por lo que no es posible medir su impacto en la comunidad.

Propuestas:

- **Gestión de encuentros y redes para la industria cultural:** Es indispensable y fundamental traer a Tunja, espacios de encuentro que permitan generar conversación entre las distintas partes que conforman el escenario cultural independiente y la industria, de tal forma, que confluyan la cultura y los negocios en un mismo escenario. Para lograr esto será necesario articular artistas, productores y agencias de "management", además de diversas organizaciones y centros culturales, entidades sin ánimo de lucro, universidades, fondo mixto de cultura y alcaldía municipal a través de la secretaría de cultura y turismo, con el fin de establecer y concretar la realización de estos encuentros. Sería de gran provecho, poder establecer contactos con gestores y organizadores de "CIRCULART" en la ciudad de Medellín, teniendo en cuenta que este es uno de los eventos más importantes de Latinoamérica para la industria musical independiente y que se ha constituido como un referente latinoamericano a nivel de ruedas de negocios y espacios de "networking" cultural con más de ocho años de experiencia. Igualmente, contamos en Colombia con una de las plataformas de circulación y contacto para negocios de la industria audiovisual más importante a nivel nacional e internacional: "BAM" el "Bogotá Audiovisual Market", por lo que los referentes son variados y de gran trascendencia, siendo de gran ventaja contar con la batuta y el acompañamiento de los líderes de estos encuentros, para el desarrollo de nuestros eventos a nivel local.
- **Tunja como una verdadera ciudad estudiantil y universitaria:** Para lo cual es indispensable habilitar los espacios que ofrece la ciudad, tales como museos, bibliotecas, parques, salas de conciertos, entre otros, mediante la promoción de actividades culturales en las que se tengan convenios activos con instituciones educativas para garantizar la participación permanente de la población estudiantil en todos los niveles de formación y el apoyo a creadores y artistas locales.
- **Interacción cultural Permanente:** Se debe fortalecer la participación de las familias en la cultura local, involucrándola en las actividades y talleres experimentales, para lo cual será fundamental dejar de trabajar en políticas culturales cerradas y por el contrario abrir las puertas y darle vida a la cultura de

la ciudad, consolidando programas que permitan llevar el mejor talento local a las calles y a los barrios, acercándonos a la comunidad. En tal sentido, será de igual manera importante, ampliar la oferta de Festivales al Parque, en los que se reúna lo mejor del talento local en espacios abiertos. Garantizando, por una parte, la participación activa de la comunidad en eventos y actividades culturales y, por otro lado, efectuando un acompañamiento a los artistas independientes de nuestra región, contribuyendo en el impulso de sus emprendimientos culturales y generando crecimiento empresarial.

- **Protección de la Propiedad Intelectual y Gestión de Alianzas:** Como medio de protección de las creaciones, se deben generar jornadas de registro de obras en articulación con la Dirección Nacional de Derecho de Autor, que permitan garantizar la salvaguarda de obras en beneficio de autores, artistas, intérpretes y ejecutantes, y en las que además se promueva su articulación a redes de participación en industrial culturales como la red naranja y sociedades de gestión colectiva para el aseguramiento del recaudo de utilidades por la explotación de sus obras.

De igual forma se propone,

- Contenidos de Cátedra Paz y Reconciliación en los colegios de Tunja.
- Acciones de apropiación social del patrimonio realizados en Tunja." Combos culturales
- Eventos académicos realizados. "Tunja culta y leal"
- Formulación de proyectos para la elaboración de Planes Especiales de Manejo y Protección de Bienes
- Acciones encaminadas a la creación y conservación de monumentos en los Barrios
- PASEO DEL BICENTENARIO
- Dotación de elementos para los procesos culturales de Tunja" Trenzando Saberes "
- Murales en los barrios de Tunja creados. "
- Eventos culturales asociadas a los procesos de formación realizados.
- Profesionalización para formadores y directores de áreas artísticas
- Fortalecer el Consejo Municipal de Cultura.

- Implementar estrategia de Lectura para primera infancia Itinerante.
- Desarrollar y fortalecer la Red de Museos y Vigías del patrimonio.
- Apoyar las Redes de Emprendimiento Cultural
- Generar un proceso de formación cultural para adolescentes dentro del Sistema de Responsabilidad Penal.
- Estimular la participación de las convocatorias realizadas para el apoyo del sector cultural.
- Creación de la revista TUNJA CULTURAL.
- Estrategia cultural para la resignificar "AGUINALDITO EN MI BARRIO

3.4. Ciudad de la Creatividad, Ciencia Tecnología e Innovación.

La inversión en ciencia, tecnología e innovación se constituye como proceso base para el fortalecimiento de la competitividad económica. Si comprendemos este tipo de inversión como un factor diferenciador y promotor del desarrollo económico, es posible avanzar en la consolidación de los clústers facilitando el acceso a mercados, a capital y a nuevas tecnologías que las empresas que los componen requieren y que el ecosistema del emprendimiento necesita. El crecimiento económico y el desarrollo proveniente –o de la mano– de innovación, ciencia y tecnología cuenta con valor agregado lo suficientemente amplio como para superar en margen de rentabilidad a medios tradicionales de emprendimiento. Hoy por hoy las brechas entre países desarrollados y en desarrollo se hacen cada vez más grandes debido a la diferencia en la inversión en ciencia y tecnología, por lo que incrementar dicha inversión o, por lo menos, agenciar un proceso de aprovechamiento de los recursos con que se cuenta actualmente, es fundamental para reducir estas brechas. Se debe tener en cuenta que, en las nuevas prácticas de políticas públicas, las ciudades autosostenibles son las emplean la ciencia y la tecnología para lograr sus fines. Si queremos una sociedad más equitativa, sostenible, con desarrollo económico y competitiva, la inversión en CTI es un imperativo para los gobernantes venideros Tunja se ha marcado la meta de cambiar su economía, por una economía del conocimiento donde se genere verdadero valor agregado y que vaya acorde al devenir de las tendencias mundiales, en donde son los negocios con alto contenido en CTI los que están generando la mayor cantidad de riqueza para sus habitantes.

Aquellos países que no migren hacia una economía basada en ciencia y tecnología estarán indiscutiblemente relegados a la base de la pirámide económica mundial. Tunja cuenta con el Plan estratégico departamental de Ciencia, Tecnología e Innovación- PEDCTI, como primer insumo, el cual marca la hoja de ruta del departamento y sus principales ciudades en este tema hasta el 2022. En este documento se exponen las brechas tecnológicas a cubrir enfocados en los clústers de CTI, salud y energía, mostrando donde se debe desarrollar Tunja.

De esta manera se propone,

- Crear la política municipal de ciencia tecnología e innovación.
- Favorecer la construcción de 3 tecnoparques del conocimiento que favorezcan la industria creativa y del saber.
- Desarrollar la marca Tunja como símbolo de industria creativa e innovadora.
- Iniciar el plan Tunja ciudad del conocimiento.
- Diseñar, modelar y establecer una zona territorial de interés que favorezca la producción de conocimiento, el desarrollo inventivo, patentes y marcas registradas.

3.5. Turismo Creación de Producto

El turismo, como transformación social de Tunja, es la mejor estrategia para dinamizar un sector que durante años no se ha sabido aprovechar correctamente. para el caso de Tunja, se ve como una oportunidad desarrollar, el turismo social, entendido como aquel que pretende conocer las dinámicas de transformación, de mejora en la calidad de vida, de intervención en zonas vulnerables, desarrollando la economía local y respetuoso con el ambiente y nuestra cultura. Esto parte de la premisa, que nuestra ciudad, no ha desarrollado como tal, la industria turística, más Tunja, sí es famosa por eventos particulares definidos en el año, que desplazan grandes volúmenes de visitantes a ella, como la semana santa y el aguinaldo en diciembre.

La baja articulación de los comerciantes pertenecientes al sector turístico debilita y evita que los visitantes puedan comprar paquetes y servicios complementarios,

sumado a la ausencia de una promotora que comercialice y venda la ciudad de Tunja, esta no ha podido desarrollar su mercado potencial.

En vista de ello se propone,

- Desarrollar el puente de Boyacá, como zona de interés cultural, en compañía de los municipios circunvecinos.
- Actualizar el inventario turístico de Tunja
- identificar recursos turísticos potenciales a ser intervenidos
- Desarrollar y consolidar atractivos turísticos en el municipio, que favorezcan la creación de producto.
- capacitar y certificar a los actores y prestadores de servicios turísticos de la ciudad (hoteles, restaurantes, transporte, guías, grupos artísticos y de animación cultural) a fin de realizar el alistamiento para la comercialización
- empaquetar y crear producto turístico, a partir de los atractivos adecuados y la oferta turística creada con los prestadores de servicios.
- consolidar una promotora local, que se encargue de vender los productos y servicios de Tunja.
- Generar campañas de marketing nacionales, que promuevan y den a conocer la ciudad, sus atractivos y cultura a fin de promover la llegada de visitantes.
- participar de macroruedas a fin de comercializar el producto turístico de Tunja
- Diseñar una estrategia de comercialización y participar en la vitrina turística de ANATO.

3.6. Hábitat, vivienda y embellecimiento local

Vivienda

La vivienda en Tunja es un tema fundamental a la hora de hablar de los proyectos de urbanismo social que se contemplan para los próximos cuatro años de administración. La vivienda debe quedar inscrita de forma armónica a estos proyectos, es decir, deben hacer parte de la integralidad de los procesos de construcción urbana como una herramienta de bienestar y para la calidad de vida. Allí donde se construya vivienda, debe también llegar la administración con la oferta completa de bienes y servicios que necesitan los ciudadanos residentes de estas nuevas viviendas, esta debe ser nuestra visión de vivienda integral. Se debe dejar de pensar que la vivienda social es una vivienda para “pobres”, cuya prioridad es la mera

funcionalidad y el cumplimiento del rigor técnico, dejando de lado el carácter humano de la vivienda. La vivienda social debe dar la oportunidad para que sus ocupantes puedan adecuarla a su gusto y generar apropiación sin que esto se traduzca en aumento del costo de su calidad de vida y a la larga, un perjuicio al tener vivienda propia. Esto es permitir que la vivienda sea un activo soñado de la familia. Este carácter humano de la vivienda, donde la importancia radica no solamente en que sea habitable, sino también que sea agradable para sus habitantes, donde la calidad no se refleje solamente en la técnica de la vivienda, sino también en el diseño, la arquitectura, la sostenibilidad, el urbanismo y la habitabilidad. La vivienda con calidad humana es la que combina los elementos de ingeniería con arquitectura para brindar una vivienda que garantice una vida digna para sus ocupantes. Debe ser un bien que se valore en el tiempo y que les permita a los usuarios habitar un espacio diseñado con altos estándares técnicos y de habitabilidad. Esta es nuestra visión de la vivienda integral y a lo que le queremos apuntar. Cuando se habla de la generación de vivienda, se debe tener en cuenta también el contexto donde se genera, puesto que los proyectos de construcción de vivienda impactan el entorno donde se construirá en los ámbitos de movilidad, transporte público, convivencia, demanda de bienes y servicios, comercio, recreación y deporte, cultura, y demás temas que implican el ámbito urbano para esa zona. Por lo tanto, vamos a pensar más allá de intervenciones puntuales y aisladas para darle paso a estrategias como el “Mejoramiento Integral de barrios”. Esto impacta de forma directa con la sostenibilidad de los barrios donde se materializan las nuevas viviendas, sean sociales o de privados. Aquí es donde también deben intervenir la administración, en garantizar esta sostenibilidad, donde los barrios de nuestra ciudad, viejos y nuevos no caigan en una crisis de habitabilidad por la carencia o deficiencia de bienes y servicios, lo cual repercute en el deterioro de la calidad de vida de los habitantes de estos barrios. ¿De qué sirve la generación de vivienda a gran escala cuando en esos espacios no se genera también movilidad, educación, salud, seguridad, comercio y otros servicios? Aquí se encuentra nuestra interpretación acerca de hacer barrios sostenibles y proyectos de vivienda integrales. Otro aspecto importante de este plan para la vivienda es, el hecho que un ciudadano reciba ayuda o subsidio para acceder a una vivienda no puede repercutir en la calidad de la vivienda que se le entrega, en relación con la persona que puede acceder por su cuenta a una vivienda del mismo nivel. Esta interpretación ubica en un nivel equitativo el acceso a la vivienda. Esto también permite que se creen proyectos de vivienda de clase media donde la diferenciación del subsidio sea la posibilidad de acceso a esta, y no la

calidad de la vivienda. Esto es, viviendas de clase media accesibles, de calidad y equitativas. Finalmente, se debe entender la generación de vivienda en la ciudad como la construcción de un microtejido en la ciudad. Esto es, hacer intervenciones de forma puntual en lugares determinados que solucionen problemas específicos de vivienda. Esto significa dejar un modelo que invierte en grandes proyectos y ciudadelas de vivienda en lugares especiales para ello, para invertir en un modelo que priorice la construcción de una gran cantidad de proyectos más pequeños pero que abarquen toda la ciudad, invertir en mejoramientos barriales integrales allí donde se construyan nuevas viviendas y permitir que la arquitectura y el diseño sean parte de este nuevo modelo para la construcción de viviendas.

Sabemos y tenemos claro, la difícil situación que están pasando los residentes de torres del paraíso con sus 6 torres, las cuales deben ser demolidas, por ende, se debe reubicar casi 1410 personas. Estamos comprometidos no solo con ellos, si no con todo el municipio, por ende, desde el componente de vivienda se propone,

- Creación de un plan de contingencia para las familias de torres del paraíso
- Generar y concertar una solución para atender a las familias de torres del paraíso
- Desarrollar la actualización de necesidades de vivienda de interés social, bajo estandarización de ciudad sostenible.
- Favorecer la conexión de servicios complementarios, en los diferentes barrios de la ciudad.
- Mejorar con unidades sanitarias las viviendas rurales.
- Avanzar en la oferta de vivienda rural.

Embellhecimento Local

- Reforestación

Tunja al estar situado entre dos formaciones geológicas, genera un efecto paisajístico único en el país, sus laderas son espacios privilegiados y futuros pulmones de nuestra ciudad, por tal motivo se plantea: crear un programa de reforestación con árboles y arbustos nativos de Tunja en diferentes laderas y lotes dentro de la ciudad, que puedan llegar a convertirse en áreas protegidas urbanas. Este proyecto debe ir acompañado de un plan para adquirir los terrenos o en su

defecto plantear otras alternativas para el manejo de estos, tales como el comodato y el pago de incentivos forestales. Se dotarán de herramientas legales a la dirección de Medio Ambiente para la adquisición de los terrenos que conforman las laderas o en su defecto los incentivos a los propietarios, con el fin de protegerlos como patrimonio ambiental de la ciudad. Cuando se tengan los predios se debe proceder con la reforestación y el diseño de intervenciones ambientales y urbanísticas con impacto social. El anillo verde debe ser una apuesta de ciudad que se acomoda y es coherente con un concepto de una ciudad que crece ordenadamente, protegiendo las laderas. Pero se requiere que este anillo sea verde. Esta zona de reforestación o protección, como está consagrada en BIO 2030 debe comprender la compra de predios y la consecuente siembra de árboles nativos del altiplano cundiboyacense. Es necesario establecer la zona de protección, y posteriormente la zona de transición que comprenda los equipamientos urbanos que se requieran en las comunidades a intervenir, así como senderos peatonales y espacios de integración y esparcimiento que se consoliden como muro urbano del anillo verde. Se impulsará una urbanización planeada y ordenada de la zona urbana y habitacional que actualmente existe en las laderas de la ciudad. De estos nuevos bosques se planteará, la creación de 2 parques naturales, en donde convivirían diferentes dotaciones y centros de investigación, cultura y recreación tales como: Parque Natural, Estación Biológica, Centros culturales para el reconocimiento histórico y la conservación de patrimonios naturales y culturales tangibles e intangibles, la recreación pasiva y activa, la convivencia ciudadana, la generación de empleo para la comunidades aledañas, el espacio público de alta calidad y dos atractivos turísticos de la mayor importancia para locales y visitantes, posicionados y reconocidos por su eficiencia en la prestación del servicio que les obliga su vocación de espacio público al servicio de toda la comunidad, además de ser Zonas protegidas, con las precauciones y consideraciones que comprende esta declaratoria. se definirá el rol de estos dos Parques Naturales en el ámbito ambiental y recreativo, así como la visualización de su desempeño futuro como organizaciones estructuradas con base en la generación de valor, cuya sostenibilidad garantice la protección de ambiente y la educación ciudadana, a partir de prácticas y metodologías que garanticen su conservación y permanencia en el tiempo. Partimos de la certeza de que, en la actualidad, todo proyecto cultural debe involucrar la naturaleza sustentable y el patrimonio al servicio del disfrute y de la educación ciudadana, además de ofrecer una renovadora mirada sobre el uso ideal de los patrimonios en función del desarrollo integral de una comunidad.

Desarrollaremos un modelo de administración e ideas para un Plan de negocios que posibilite la permanencia de estos parques al servicio de la comunidad en todos sus aspectos patrimoniales, naturales y sociales, fortaleciendo estos espacios con contenidos pedagógicos, sentido y espíritu ambiental.

Asimismo, como parte del embellecimiento de la ciudad se propone,

- Favorecimiento de expresiones culturales y artísticas en el marco de la ciudad.
- Creación de murales a lo largo y ancho de la ciudad que representen la historia y patrimonio de Tunja.
- Recuperación del concurso los barrios más bellos de mi ciudad.
- Estímulo al mejoramiento de fachadas.

3.7. Tunja Bicentenaria

Tunja, hoy por hoy conmemora el bicentenario de la independencia española, y no es para menos, su participación en la justa libertadora fue clave como epicentro de cambio y cuna de libertad. hecho y motivo por la cual la nación rinde exaltación, por medio del ministerio de cultura en 2017, avalando el proyecto de infraestructura denominado "plan Bicentenario para Tunja"

Dicho plan se gestionó en 3 partes, la primera fase remodelo la plaza de Bolívar, cambiando las losas del piso y modernización y recuperación de la carrera décima, desde la calle 18 hasta la calle 21; de la calle 20, desde la carrera 14 hasta la carrera octava; y de la calle 19, desde la carrera novena hasta la carrera 11; también la Plazoleta de San Ignacio, la Plazoleta de la Pila del Mono y la intervención de la Plaza de Bolívar. "La fase dos contempla el complemento de la carrera décima, desde la calle 13 hasta la calle 18, y de la carrera décima desde la calle 21 hasta la calle 25". Esa segunda fase también incluye la intervención de la Plazoleta de San Francisco y del Bosque de la República. Mientras tanto, la fase 3 aún se desconoce su alcance.

Desde la estrategia bicentenaria se propone:

- Desarrollar el centro histórico de la ciudad, con miras a la creación de producto turístico, que permita su articulación con los demás prestadores de servicios turísticos de la ciudad, favoreciendo la comercialización y creación de paquete.

- Desarrollar una alternativa de movilidad, que permita el acceso al centro teniendo en cuenta el cierre de vías por la peatonalización.
- Crear un parque tecnológico, conmemorativo al bicentenario que promueva la creatividad, ciencia, tecnología e innovación de la ciudad.
- Desarrollar contenido histórico, que relate los hechos históricos de Tunja, sus costumbres, tradiciones, mitos y leyendas.
- Apoyar y promover la construcción del paso deprimido de la glorieta, como solución a la movilidad de la ciudad.
- Recuperación del patrimonio histórico del municipio y posterior adecuación para el desarrollo de producto turístico.

3.8. Ciudad del Conocimiento, Educativa y Universitaria

A pesar de que los resultados en educación básica y media de la ciudad de Tunja han sido satisfactorios en las pruebas de estandarización nacional, la realidad puede divergir dramáticamente. la dinámica de la educación pública se puede entender al analizar la multiplicidad de características que deben sobre llevar los docentes y administrativos de estas instituciones educativas. al comprender que el arte de formar es un trabajo interdisciplinario y cohesivo donde se involucran componentes pedagógicos, psicológicos, nutricionales, familiares y sociales, se puede replantear y exhortar a los colegios del rendimiento y condiciones de aprendizaje de los estudiantes.

Si bien es un trabajo conjunto, se evidencia en la educación, tanto en los colegios públicos como en los privados el desarraigo de la familia y padres. se evidencia que los hogares transfieren la responsabilidad a los colegios y escuelas, responsabilizando a estos mismo por el bajo rendimiento o perdida del año escolar de sus hijos. Sumado ello, la mayoría de las instituciones educativas públicas del municipio, poseen problemas en infraestructura escolar, limitando aún más la transferencia de conocimiento, este fenómeno se ha dado en buena parte, porque las instituciones educativas están en previos de grupos religiosos o privados, desfavoreciendo la posibilidad de intervenciones de la administración municipal.

La brecha entre los colegios públicos y privados, está seriamente marcada en básica, mientras que en la media a pesar que se cierra aún es muy notoria, por tal motivo es necesario generar una serie de ajustes físicos y apoyar la labor y el quehacer

docente, de todos y cada uno de los maestros de nuestras instituciones, a fin de aumentar los niveles de conocimiento escolar; de la misma manera, se evidencia las pocas opciones de perfeccionamiento con el que cuentan los maestros hoy en día, limitándolos a diplomados de actualización o formación transitoria. es de notar, que a pesar de que se hacen reconocimientos a los mejores docentes, estos estímulos no generan ningún beneficio, ni favorecen su práctica diaria; ligada a esta situación, se evidencia inconformismos de los docentes por el pago oportuno de las prestaciones sociales. de la misma forma, se ve con preocupación que la mayoría de los colegios en básica y media, no cuentan con un profesor de tiempo completo en la materia de educación física.

En educación superior, Tunja cuenta con el mayor porcentaje de profesionales en formación por kilómetro cuadrado en la nación, no obstante, también somos la principal capital que pierde profesionales recién formados por año. esto dado las pocas oportunidades de empleo existente en el municipio.

Todas y cada una de estas condiciones nos permiten proponer,

- Crear una escuela de padres, que favorezcan el acompañamiento y genere alertas tempranas por rendimiento o comportamiento escolar.
- generar un programa de perfeccionamiento docente avanzada (especializaciones y maestría).
- organizar y exaltar el quehacer docente, por medio de los resultados de la evaluación docente.
- desarrollar un programa para sanear jurídicamente las instalaciones de las instituciones educativas.
- favorecer la inspección y vigilancia sobre privados.
- desarrollar una estrategia que favorezcan la movilidad y subsidiariedad en el transporte público de todos los estudiantes de la ciudad.
- Reducir la brecha de calidad que existe entre la educación pública y la privada.
- Aumentar y mejorar definitivamente la calidad de toda la educación.
- Enfocar y dirigir la educación desde la Administración, con la ayuda del sector privado.
- Profundizar la integración entre estudiantes de colegios públicos y privados alrededor de actividades deportivas, culturales, artísticas y académicas.

- Mejorar las capacidades comunicativas y aumentar las capacidades de bilingüismo en estudiantes de colegios públicos y privados y las Instituciones de Educación Superior.
- Mejorar el acceso y la permanencia en la educación superior en los niveles técnico, tecnológico, universitario y de posgrado.
- Contribuir a la apropiación y al mejoramiento de las capacidades básicas de educación necesarias para fortalecer el sector de ciencia, tecnología e innovación de manera transversal a todos los niveles del Sistema Educativo del municipio.
- Apostarle a la formación humana, familiar, cívica y en valores de los estudiantes. Una educación que les proporcione no solo los elementos para entrar al mundo laboral o profesional sino, también, al mundo ciudadano.
- Favorecer zonas francas y parques tecnológicos que contribuyan a la generación de conocimiento, ciencia e investigación.
- Fortalecimiento a la red pública de bibliotecas
- Articulación con los centros de conocimiento C.U
- Mecanización con los centros tecnológicos
- Privilegiar las investigaciones aplicadas en el territorio por parte de las universidades y centros de investigación.

3.9. Mujer, Adolescencia, Niñez y Primera Infancia

Mujer

El machismo patriarcal que ha caracterizado la sociedad Tunjana ha dejado grandes lastres de violencia generacional, ubicándola dentro de las ciudades de mayor índice de agresión contra la mujer, razón por la cual es de urgente necesidad soportar la política pública de género bajo dos ejes sectoriales: educativo y económico. El primero que se trabajará en las diferentes etapas de la vida formativa del ser humano y en escenarios como el hogar, colegio y la calle, y en cuanto a la economía disminuir los índices de pobreza que afectan la dignidad de la población con extrema pobreza donde ni siquiera se alcanza la satisfacción de las necesidades de sus mínimos vitales. Valiéndonos de las propuestas del Ministerio de Educación y del desarrollo de la economía naranja propuesta por el Gobierno Nacional.

De igual manera es necesario retomar aspectos como la parte psicoafectiva, constructiva, reconstructiva y reproductiva, en los múltiples roles de la mujer en nuestra ciudad como ser madre y jefa de hogar que contribuye a la transformación de sociedad pero que requiere del apoyo decidido de programas que detengan el flagelo de violencia y agresión contra ella, y en donde las políticas públicas deben ser garantes y facilitadoras de su crecimiento, protección y empoderamiento; a su vez facilitársele nuevas oportunidades laborales que como lo ha dicho la historia que cuando la mujer logra equilibrar su economía se equilibra la de toda una familia, razón por la cual, generaré estrategias con Instituciones de Educación Superior para capacitar a la mujer sobre liderazgo y reconstrucción del tejido social que propicie su empoderamiento, desde la inteligencia emocional y desde la economía su capacitación y empoderamiento desde la generación de proyectos de vida y creación de nuevas fuentes de trabajo en esta línea específica.

Infancia y adolescencia.

La generación de una política pública inclusiva, equitativa e incluyente, es el núcleo esencial de desarrollo para los años 2020-2023 en la ciudad de Tunja. Nuestra ciudad se caracteriza por tener polos de inequidad social, donde mujeres gestantes, niños, niñas, adolescentes, adultos con necesidades especiales, personas con discapacidad, violencia basada en género y extrema pobreza entre otras caracterizaciones poblacionales, sufren la invisibilización en la Agenda de los mandatarios de esta ciudad en los últimos gobiernos.

Razón por la cual nos encontramos desarrollando proyectos basados en necesidades específicas de la población vulnerable, con la participación directa de quienes la sufren y la padecen, con la injerencia directa de los gestores sociales, líderes y voceros de los sin estrato, y de los estratos 1 y 2 especialmente. Todos ellos son coparticipes de la redacción y profundización de mi plan de desarrollo en favor del respeto y aplicación efectiva de los derechos humanos, fundamentales, mínimos vitales y especialmente de la reivindicación de la dignidad humana.

Dentro de la problemática de los niños, niñas y adolescentes encontramos factores como el educativo en razón a que no se cuenta con colegios con infraestructura adecuada y propicia para la diversificación académica, tecnológica e inclusiva.

Tunja ha sido considerada por muchos años como ciudad universitaria, mas no con respecto a nivel preescolar, básica y secundaria, en este sentido es necesario

replantear toda la política educativa frente a los nuevos bachilleres que año a año se gradúan en las I.E; buscando generar un puente que le sea propicio para su ingreso a la educación superior o soporte su formación para la educación para el trabajo. Esta ciudad tiene alto niveles de trabajo informal que no ha sido preocupación de ningún mandatario para intervenir su cualificación laboral y mejoramiento de calidad de vida.

De otro lado este segmento poblacional, sufre el flagelo de la drogadicción, prostitución y suicidio; requiriéndose intervención estatal desde la salud mental, psicológica, social y espiritual; que convalida mi plan de gobierno en estos aspectos ignorados hasta ahora en la política pública local, razón por la cual las alianzas y el trabajo mancomunado y corresponsable entre padres-madres- tutores- docentes- sociedad y Estado es el eje transversal de mi trabajo y del de mi equipo de gobierno por los ciudadanos de Tunja.

Desde ahora anuncio que institucionalizaré la cátedra mural y extramural la “Cátedra del Buen Vivir”, que desarrolla aspectos integrales de la condición humana y de espiritualidad sin distinción de religión ni creencias y que propende por la recuperación de la civilidad en esta ciudad, cometidos Constitucionales que obligan a los burgomaestres, que asumimos el reto de gobernar en este siglo con ruptura de paradigmas y procesos de resiliencia.

Niñez

Tunja ha afrontado cambios sociales a nivel de juventud, generados por factores múltiples, como el consumismo, la globalización de la cultura, la incertidumbre económica y la búsqueda de identidad y pertenencia a grupos que los acepten y los hagan realmente partícipes, entre otros. La llegada a la ciudad de personas de otras partes del país y del departamento, debido al carácter de “ciudad estudiantil”, es uno de los factores relevantes en la transformación cultural de este municipio. Así aparecen y evolucionan situaciones sociales, escolares y juveniles que se presentan tanto a nivel interno como externo de las instituciones educativas y que repercuten en la cultura escolar y, por ende, en la sociedad; debido a que “el niño, al entrar en la adolescencia, traza una línea de demarcación para instalarse en un territorio (vedado a los mayores) donde gustos, estilos, vestimenta, lenguaje, modos de consumo y diversiones son, por esencia y por derecho, los de su edad. Esto es a lo

que se ha llamado la nueva cultura juvenil” (Perinat, 2003, p. 67). Partiendo de lo mencionado anteriormente y con el paso del tiempo se ha evidenciado en la ciudad no solo cambios en la niñez, adolescencia y juventud frente a sus concepciones de ocio y esparcimiento, sino que problemáticas como el consumo de sustancias psicoactivas, microtráfico, delincuencia juvenil, trabajo infantil e índices de desescolaridad han sido robustecidas por la carencia en la oferta municipal hacia esta población en temas culturales y de aprovechamiento del tiempo libre. Sin embargo, no se puede desconocer que existen otras problemáticas que inciden en la situación actual de la niñez en nuestro departamento y la ciudad de Tunja, como la violencia intrafamiliar, negligencia en los hogares y falta de acompañamiento en el hogar a los niños. En cuanto al impacto educativo que lo anterior genera, entran en juego problemáticas diversas, como malestar escolar por parte los miembros de las instituciones educativas, debilitamiento en el interés por las actividades académicas y, por ende, bajo rendimiento académico, el ausentismo, la falta de identidad escolar, familiar y la pérdida del valor a lo académico, social y cultural, así como al futuro vocacional y profesional. Del mismo modo, se naturalizan estos fenómenos en profesores y padres de familia frente a la realidad adolescente y juvenil, lo que impulsa a reforzar actitudes no deseables. (Castro, Belén, Blanco, Cristina Martín, 2007).

ESTRATEGIA DE AFRONTAMIENTO En Tunja se hace latente la necesidad de crear espacios para el tiempo libre dentro del contexto social de la ciudad, en sectores vulnerables, donde se hace más propenso el consumo de SPA (Sustancias psicoactivas), delincuencia común, venta de estupefacientes, trabajo infantil, abandono, entre otros. La falta de acompañamiento familiar es una de las problemáticas que más aqueja a las instituciones educativas actualmente, puesto que los niños, niñas y adolescentes se quedan solos en contra jornada de la IE, donde no hay quien oriente las actividades académicas, hay espacio para el uso inadecuado del tiempo libre (redes sociales, televisión, dormir), además de salir a las calles a conocer, y vivenciar experiencias poco productivas y probamente nocivas. Tras la creación de espacios en la ciudad y sobre todo en las zonas ya descritas, en donde los niños, niñas y adolescentes de Tunja puedan recibir acompañamiento en tareas, refuerzo escolar y participación en espacios de formación que les permitan fortalecer sus habilidades, destrezas y por ende su proyecto de vida, se espera poder mitigar el impacto negativo en la sociedad tunjana de las problemáticas que en el transcurso del tiempo se han podido identificar. Un programa dirigido a los NNA de

la ciudad en situación de vulnerabilidad en donde por medio de la interdisciplinariedad se propenda por la protección de la niñez tunjana, involucrando a las familias, instituciones educativas, dentro de un proceso de corresponsabilidad, con el fin de generar un impacto positivo psicosocial y educativo en esta población. Dicho programa no solo buscara mitigar si no prevenir problemáticas como consumo, violencia, permanencia en calle, bajo rendimiento académico, ausentismo escolar, etc.

Sumado a lo anterior se propone,

- Generar los procesos pertinentes para el acompañamiento de Mujer, Adolescencia, niñez y primera infancia.
- Favorecer los mecanismos de protección en procesos de violencia.
- Desarrollo de la catedra el buen vivir
- Desarrollar espacios idóneos para los niños, jóvenes y adolescentes, empleen correctamente el tiempo libre.
- Generar programas de promoción y prevención en (drogadicción, embarazo, bajo rendimiento académico, enfermedades de transmisión sexual)
- Consolidar un programa para atención a personas en estado de vulnerabilidad.
- Favorecer la política de inclusión, para personas con discapacidades.
- Tunja será una ciudad segura para las mujeres por esto le dará continuidad y fortalecerá programas de seguridad y convivencia para prevenir las violaciones de derechos a mujeres y niñas, incluyendo la revisión de prácticas y legislación discriminatoria que perpetúe y legitime la violencia.
- Se implementará un plan integral de autonomía económica para las mujeres, para asegurar su igualdad en el acceso a recursos y su participación en la economía formal y el trabajo decente. Esto con el fin de disminuir la feminización de la pobreza y superar la profunda situación de explotación, pauperización y empobrecimiento de gran parte de las mujeres en el municipio.
- Se iniciará una intensiva campaña de sensibilización para instar a los medios de comunicación locales para que contribuyan a la eliminación de los estereotipos de género patriarcales, evitando comerciales y publicidad sexista, promoviendo la consciencia del público para la erradicación de la

violencia contra las mujeres y la producción de material no discriminatorio con enfoque de género.

- Se mantendrá la Secretaría de la Mujer y se le dotará de las herramientas para el cumplimiento de su misión institucional en la promoción de derechos de las mujeres y la transversalización del enfoque de género.
- Se continuarán proyectos que han sido exitosos para evitar la deserción escolar femenina. Además, se aumentará la calidad educativa que tienen que ver con el cumplimiento de los indicadores de género para la educación y la coeducación. Se pondrá especial énfasis en la capacitación de docentes y directivas docentes, para la equidad de género.
- Se priorizará a las mujeres de estratos sociales 1 y 2 para la adquisición de vivienda digna.

4. PRINCIPIOS ARTICULADORES TRANSVERSALES

4.1. Seguridad y convivencia ciudadana

Seguridad

A pesar de que ha avanzado, hoy por hoy la inseguridad es una realidad. No solo es un asunto de percepción. En muchos escenarios de nuestra ciudad, el accionar criminal ha logrado niveles tales de arraigo que el miedo ha absorbido la confianza de los pobladores.

Mas aun así sabemos que mediante plan estratégico y articulado podemos recuperar la esperanza, debemos volver hacer, la capital más seguridad del país, Soñamos con una Tunja que brille por la alegría y el futuro de sus niños y no por la desesperanza de sus padres.

Unidos fortaleceremos la imagen institucional, mediante el liderazgo de la alcaldía, se recuperará, el control territorial a lo largo y ancho de toda la ciudad. Un Estado que busca y garantiza la seguridad no como un fin en sí mismo sino como un medio para lograr la estabilidad de la población, la permanencia del sistema, la vigencia del

Estado y la materialización de su categoría “Social y de Derecho”. La seguridad es, en este sentido, un bien fundamental y un punto de partida.

Se trabajará en una Política Pública de Seguridad y Convivencia, que regule y favorezca la armonía ciudadana, que garantice la justicia y recupere esa tan anhelada sensación de seguridad que teníamos años atrás. Pero para ello, debemos trabajar UNIDOS, ayudando en la creación de escenarios y estrategias de solución, que debelen el camino por mediante el cual llegaremos a esta meta.

Trabajaremos por la seguridad en Tunja a partir de un enfoque de integralidad. Comprendemos la seguridad como un eje transversal de la labor que ha de ejercer y ejecutar la Administración, en el que deben confluir sectores y visiones de otros ejes conceptuales del accionar gubernamental.

Sabemos y nos preocupa el tema migratorio venezolano, hemos visto como la mayoría de nuestros paisanos y amigos, han sido relegados por la contratación de mano obra barata extranjera. Desde nuestra llega a la alcaldía, reglamentaremos la contratación desigual y todo acto que no esté contemplado en el ministerio de trabajo, por ende,

Desde este principio se propone,

- Consolidar y crear el plan integral de convivencia y seguridad ciudadana.
- Crear la Política pública de convivencia y seguridad ciudadana.
- Poner en marcha un programa de vigilancia y control migratorio
- Generar y garantizar los recursos necesarios para desarrollar programas de prevención y protección de la policía nacional.
- Favorecer los medios necesarios para garantizar la efectividad de la policía y demás órganos de reacción.
- Operativizar los consejos de seguridad.
- Reglamentar y disponer las horas de funcionamiento de bares y tabernas de la ciudad.
- Disponer, ajustar y reglamentar el uso del espacio público, vendedores y eventos.
- Generar un estudio de analice la factibilidad de contar con un sistema de monitoreo.
- Desarrollar dependiendo el estudio de factibilidad, el centro de monitoreo de la ciudad.

Espacio publico y convivencia ciudadana

El espacio público es el punto de encuentro de toda la ciudadanía, y aquí comparten personas de todas las clases socioeconómicas, de todas las edades, culturas, religiones, modas y toda la variedad de personas que pueden habitar en una metrópolis digna de este nombre. Desde grandes eventos públicos con masiva asistencia de personas, hasta recorriendo a la ciudad a pie o en bicicleta, el espacio público es el lugar donde se comparten todo tipo de formas de pensar, opinar, amar y ver el mundo y la ciudad. Este es también escenario de las alegrías, glorias, tristezas y tragedias de una ciudad entera, es el lugar que comparten todos los Tunjanos, donde se deben sentir como en casa, pues la ciudad es su hogar. Es por eso por lo que es inconcebible que este espacio de lo que debe ser su casa, sea un espacio para la inseguridad, la contaminación, la incomodidad y la inclemencia social. No es posible que el ciudadano, lejos de ser un habitante de la ciudad, se aleje del espacio público en vez de ir hacia él. El espacio público debe ser un lugar que motive su uso y su disfrute, para con ello tener una ciudad más incluyente, plural y consciente de la otra persona que sujeto de derechos y de respeto. El espacio público, al ser el espacio más democrático que puede existir en la ciudad, es foco de desarrollo del sentido de civilidad y pertenencia por un espacio, en este caso, por Tunja. De allí proviene la responsabilidad de la administración por mantener y crear un espacio público que estimule a los ciudadanos usarlo, a salir a la calle y encontrarse con otros ciudadanos diferentes a él, pero en un espacio propicio para la compartición de pensamientos e ideas, un espacio para la convivencia y para la paz. Un espacio público digno es también generar una ciudadanía digna, con pertenencia y empoderara de su ciudad. si queremos formar un ciudadano en todo el sentido de la palabra, un habitante de la ciudad, debemos pues crear y mantener un espacio correspondiente a la ciudad que queremos. Por ende, proponemos,

- Reglamentación uso del espacio publico
- Crear el manual de uso del espacio publico
- Establecimiento de los protocolos, para la realización de actividades deportivas, políticas y comerciales cíclicas.

4.2. Tunja Incluyente y Diversa.

Adulto mayor

En la ciudad hay una población adulta mayor, entre los 60 y 99 años, de 22.304 personas. 9.792 de ellas se encuentran dentro del Sisbén y la gran mayoría en los niveles 1 y 2. Sin duda, se trata de un sector de la población que en casos es olvidado y marginado, y por ende enfrenta en ocasiones una situación propicia para el estado de vulnerabilidad. La ciudad de Tunja debe ser agradecida con estas personas que representan la experiencia y lo bueno que hoy somos. No es solo una obligación legal, también lo es moral y, en el fondo, se trata de un sentimiento natural de agradecimiento y un compromiso por incluirlos dentro de nuestras políticas de ciudad. Será una prioridad el adulto mayor en cualquier condición, reconociendo y recuperando el valor que deben tener en la familia y la sociedad. Se tratará de una atención integral partiendo de la visibilización de sus derechos, evitando que sea relegado y promoviendo su integración bajo condiciones de vida digna al núcleo social que lo rodea.

Propuestas

- Promover campañas masivas que busquen recuperar el valor del anciano en la sociedad.
- Implementar una estrategia de cuidadores y voluntarios que velan por personas ancianas con discapacidad severa o enfermedad.
- Cero ancianos en situación de calle a través de intervenciones directas y oportunas por parte del municipio de Tunja. En estos casos, así como en los casos de ancianos abusados y en situación de vulnerabilidad, no permitiremos que se caiga en dilación ni tramitología en la atención de casos puntuales, haciendo que la presencia del Estado llegue al adulto mayor y no que el adulto mayor llegue al Estado.
- Se fortalecerá y ampliará la red de centros de atención al adulto mayor, de la mano de otros entes estatales y organizaciones privadas. Vigilancia y control de los centros de atención al anciano existentes en la ciudad - crear y fortalecer los Clubes de vida en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, ampliando la oferta deportiva, lúdica, cultural y académica, propiciando encuentro intergeneracional que permitan recuperar y conservar la memoria histórica que pueden transmitir.

Tunja población en situación de discapacidad

La inclusión para la población en situación de discapacidad (PcD) es un proceso sobre el cual se debe seguir trabajando y avanzando en Tunja. Si bien se han obtenido logros, aún faltan procesos de integración, normalización y regulación que se deben desarrollar junto con el sector público, privado y académico de la ciudad para fortalecer la oferta de servicios, oportunidades y acciones afirmativas de derechos en la ciudad, para el desarrollo de capacidades y autonomía para la vida de esta población. Para esto es necesario continuar con el trabajo realizado al momento para que se dé la interseccionalidad de la Política Pública de inclusión social para las personas con Discapacidad de Tunja, Acuerdo 026 de 2011 y la operatividad del plan Municipal de Discapacidad, con otras políticas y planes de desarrollo en la ciudad de acuerdo con los marcos normativos y de derechos para esta población. Es de resaltar que, de acuerdo con el censo de DANE en 2005, en Tunja existen 7.823 personas en situación de discapacidad (PcD). Pese a los esfuerzos presupuestales y técnicos por parte de entes nacionales y locales para actualizar este dato, aún existe un subregistro que no refleja el número real ni caracterización socioeconómica de esta población en Tunja. Por esto se considera que debemos empezar desde un registro real de la población para continuar la ejecución de propuestas actuales y emprender nuevas que se requieren en la ciudad. La propuesta está dirigida a que las PcD gocen de sus derechos en cualquier lugar de la ciudad de manera que el acceso a la información y a servicios estén lo más cerca como sea posible a la persona con discapacidad. Pero detrás de ello debe haber una estrategia por medio de la cual, y mediante acciones interdisciplinarias, intersectoriales e interinstitucionales, se promuevan y dinamicen los procesos de articulación para la inclusión en Tunja.

Propuestas

- Incluirlos dentro de programas de ciencia, tecnología e innovación. También dentro de capacitación laboral y educación. Sistematización de experiencias.
- Crear Red de Atención para la Autonomía y el Bienestar (CAB) que permita llegar a cada barrio para que la PcD, familiares y cuidadores tengan información de la oferta y la Red de Apoyo del Municipio.
- Implementar un sistema de información y caracterización de discapacidad permanente, actualizado y claro que emita datos confiables sobre la realidad de esta población y para el monitoreo programas municipales encargadas de

garantizar acceso y calidad en servicios de salud, educación, vivienda entre otros.

- Fortalecer el observatorio que permita hacerle seguimiento al goce efectivo de derechos de las PcD, sus familiares y cuidadores.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad a las tecnologías de la comunicación y la información a la PcD y definir una política de comunicación accesible en la Alcaldía y sus dependencias.
- Fortalecer programas de salud en servicio básico de asistencia en casa para personas dependientes por enfermedad o discapacidad severa,
- Implementar políticas a familiares y cuidadores de personas enfermas o con discapacidad severa que requiera dependencia de cuidado.
- Apoyar y promover la investigación social y en tecnología e innovación de propuestas que mejoren la calidad de vida y beneficien la autonomía de las PcD. • Se hará cumplir la normatividad de inclusión con la PcD con los parámetros de accesibilidad o diseño universal, en la modernización del sistema de movilidad y adecuación del parque automotor de la ciudad.

Protección animal

Tunja es una ciudad que ha avanzado en el trato y protección a sus animales, convirtiéndose en ejemplo a nivel nacional en el manejo de la fauna doméstica, callejera y silvestre; a través de políticas públicas que han garantizado la sustitución de los vehículos de tracción animal, la consolidación de programas de rescate, rehabilitación y adopción de fauna callejera.

Carecemos de datos estadísticos fidedignos que nos den cuenta del número de animales que están en situación de calle, aun cuando en medios de comunicación se calculan unos mil, bien sea por motivos de abandono o pérdida. De igual forma, se siguen presentando casos de maltrato animal, abandono y tenencia irresponsable de los mismos. Actualmente no existe una política pública que promueva el respeto y tenencia responsable de animales, al igual que acciones preventivas que disminuyan el riesgo de animales en situación de abandono y calle, y que garanticen las actividades de esterilización dentro del marco del manejo ético de fauna callejera. Afortunadamente los defensores de animales independientes, privados y organizados en fundaciones o corporaciones han

tomado mucha fuerza en la Ciudad, convirtiendo la problemática animal en una situación de corresponsabilidad entre el Estado y la ciudadanía, incrementando los llamados hogares de paso y albergues independientes, para animales en situación de calle. Esto amerita un sistema de identificación efectiva y la creación de un protocolo que permita a las personas naturales y jurídicas que toman esta iniciativa, cualificarse técnicamente sobre el manejo de estos centros, protocolos para una adopción exitosa y acompañamiento por parte de la Administración municipal en temas como provisión de alimentos, vacunas y esterilización, teniendo en cuenta que el manejo de animales es un tema interrelacionado entre Salud Pública y Medio ambiente. Según la encuesta de calidad de vida de 2013, en los hogares de Tunja se registraron 21.710 perros, de los cuales el 6.24% no está vacunado; y 22.725 gatos, de los cuales el 13.36% no está vacunado. Ahora, cuando hablamos de animales en nuestra ciudad debemos estar hablando de: Animales de compañía, animales en situación de calle y Fauna salvaje. Así las cosas, muchas de las propuestas deben tener el factor diferencial atendiendo a estas cuatro situaciones o condiciones de animales.

Teniendo en cuenta esta situación, se hacen las siguientes: Propuestas

- Crear un sistema efectivo de identificación que consolide la información de animales con o sin hogar de la ciudad de Tunja y registre el número de albergues y hogares de paso que tiene la ciudad para animales domésticos en situación de abandono. Avanzar en programas incluso de identificación de los animales de compañía mediante herramientas como el chip.
- Realizar un acompañamiento a albergues y hogares de paso a través de capacitación, vacunación y esterilización de animales, en convenios con el sector privado y la presencia de las diferentes universidades.
- Estructurar programas de cuidado y manejo de mascotas que, de la mano del sector privado y las instituciones, puedan llegar estratégicamente a los territorios: barrios, unidades, parques, etc.
- Fortalecer las campañas de esterilización gratuitas barriales para hembras y machos, así como las campañas de adecuado manejo de animales y de adopción animal, debidamente protocolizadas y trabajando de la mano con fundaciones y organizaciones protectoras.

- Generación de instalaciones dentro del espacio público para las mascotas. Así como también oferta de actividades públicas y de ciudad que sean para asistir con las mascotas.
- Estructuración de proyectos para la investigación y el desarrollo de actividades en las que los animales puedan acompañar y servirle al ser humano. Así, por ejemplo, se piensa en situaciones como ayuda, acompañamiento y guía por parte de los animales a personas en condición de discapacidad, y desde el campo de la salud, en procesos de tratamientos y terapias en los que los animales y las mascotas puedan traer beneficios para las personas tratadas.
- Impulsar y replicar la atención a perros callejeros en gatos callejeros.
- Se crearán programas de prevención y control de tráfico de fauna silvestre. Así como también se realizarán campañas en todos los sectores de la ciudad sobre la fauna que habita la zona, sobre sus cuidados mínimos y sus peligros, capacitando a los habitantes sobre qué hacer si ven una especie y a quién llamar en caso de necesitar ayuda.

5. DIMENSIONES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Posteriormente bajo el modelo BIT PASE (balance de las tensiones en las interacciones entre la población, su base ambiental y su dinámica socio económica) se ponderaron los escenarios que garantizaban un equilibrio entre las cuatro dimensiones del desarrollo sostenible (poblacional, ambiental, sociocultural y económica).

Entendiendo el nuevo rol, que se propone darle a la alcaldía, el cual no será únicamente de asignación de recursos para la ejecución del gasto, sino la orientación y gestión integral del desarrollo local, la administración adquirirá, una responsabilidad en la definición del tipo de desarrollo hacia el que orientará la gestión pública con el fin de favorecer dinámicas territoriales de desarrollo. (Cordepaz & Externado, 2016)

Conceptualizando y retomando lo expuesto por la Corporación Desarrollo para la Paz del Piedemonte Oriental - Cordepaz y la Universidad Externado de Colombia en la

cartilla de planes de desarrollo 2016-2019, entenderemos y desarrollaremos las dimensiones del desarrollo sostenible como:

Todas las sociedades humanas tienen una idea de progreso y bienestar a la cual aspiran. Es una característica de la condición humana construir el presente, evaluar el pasado y prever el futuro. En todas las decisiones de política esta idea de desarrollo está presente, aunque en muchas ocasiones no se la explicita claramente.

Cuando el Estado y la sociedad orientan este proceso hacia determinados objetivos, con el fin de avanzar hacia una visión de sociedad compartida como la deseable, estamos frente a procesos de planeación para el desarrollo.

Si bien, no existe un consenso acerca de lo que se entiende por “desarrollo”, y cada sociedad adopta una versión o un paradigma particular, sí es necesario reconocer que la discusión internacional en torno a este tema ha ido confluyendo en torno a una comprensión del desarrollo como un proceso integral y sustentable, de cambio y transformación de una sociedad, de la base ambiental que la soporta y de su organización económica y social. Cuando decimos integral y sustentable nos referimos a que este proceso de cambio incluye de manera simultánea y en estricta interdependencia todos los elementos que conforman el sistema hombre-naturaleza, los que se agrupan en cuatro dimensiones: la Poblacional, la ambiental, la económica y la social. Cuando decimos sustentable estamos asumiendo que el sistema en su conjunto tiene la capacidad y los recursos necesarios para reproducirse y perdurar en el tiempo por sí mismo.

En Colombia, los departamentos y municipios tienen como atribución “planear el desarrollo económico, social, garantizar la gestión ambiental y orientar el gasto público social para asegurar la consolidación progresiva del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En esta tarea las entidades territoriales gozan de autonomía según la ley, de manera que la administración, en concertación con la sociedad organizada, elige una opción de desarrollo, y adoptan las estrategias y medios para lograrlo. Esto es lo que se plasma en el plan de desarrollo.

Estas cuatro dimensiones del desarrollo forman un todo indisoluble, como los elementos de una molécula, de cuya interacción permanente resulta la sostenibilidad de la sociedad y su territorio. La figura del prisma de cuatro puntas ilustra esta integralidad.



Fuente: Orientaciones para la Formulación de Planes de Desarrollo 2024 - 2028

Cada una de las esferas representa una de las dimensiones, las que están ligadas entre sí por estrechas relaciones de interdependencia (las líneas que unen los vértices) de las que depende el equilibrio del sistema global. Ninguna de las dimensiones es más o menos importante que las otras y se requieren mutuamente para mantener el equilibrio. Cuando una de ellas se fragiliza la estructura pierde el equilibrio y puede colapsar.

La población depende de la base ambiental, pues de ella obtiene los elementos necesarios para su mantenimiento y reproducción, al tiempo que la transforma. La organización económica utiliza los recursos ambientales convirtiéndolos en bienes para el consumo de la sociedad, transformando simultáneamente la base ambiental y la población. Por su parte la organización social y política define cómo, cuándo y con qué propósitos se realiza la producción económica, quiénes pueden acceder a ella y bajo qué condiciones. Pero al mismo tiempo los requerimientos de la economía y del ambiente obligan a modificar los patrones de regulación y control, las creencias y los valores acerca de la sociedad y del mundo. Las reglas y normas establecidas por la cultura y las instituciones regulan las relaciones de poder y autoridad entre los distintos grupos sociales y ponen límites al uso del ambiente y la producción económica. Este juego de relaciones define finalmente qué poblaciones perdurarán en el tiempo y con qué características

Avanzar en la planeación del desarrollo de manera integral implica reconocer la dinámica de cambio y transformación propia de cada una de sus dimensiones, e identificar los grandes nudos que, en un momento particular jalonan (articulan) con mayor o menor fuerza la historia del territorio y definen sus características particulares, o lo que más adelante vamos a desarrollar como las configuraciones de la entidad territorial.

Adoptar una perspectiva de desarrollo integral implica regular adecuadamente la actividad humana en el territorio, de suerte que se establezcan relaciones armónicas entre la población su organización social y económica y su base ambiental, para que la entidad territorial resulte sostenible en el tiempo. Cuando se respetan los ciclos de los ecosistemas, garantizando su reproducción en el largo

plazo y con ello la permanencia de la población y del planeta en su totalidad, estamos hablando de desarrollo humano integral sustentable.

Si, por el contrario, se privilegia una dimensión del desarrollo en detrimento de las demás, se generan desequilibrios irreversibles, crisis ambientales, poblacionales, o rupturas sociales y económicas difíciles de superar y el sistema se torna insostenible. De allí que las administraciones de las entidades territoriales tengan una enorme responsabilidad, en la sustentabilidad total de los procesos ecológicos de los que depende la vida en el planeta incluyendo la vida humana.

La gestión del desarrollo integral se basa en el reconocimiento y comprensión de las estrechas e indisolubles relaciones que ligan a los seres humanos unos con otros, con su base ambiental y con su organización social y económica, de manera que las decisiones de política pública resulten también integradas y acordes con las necesidades de la población y el territorio.



	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 1 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

ACUERDO MUNICIPAL N° **012** DE 2020

(31 MAY 2020)

POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO "TUNJA, LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020 -2023" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA

En uso de sus atribuciones Constitucionales y legales y en especial las que le confiere la Constitución Política de 1991, la Ley 136 de 1994, el Decreto 111 de 1996, la Ley 617 de 2000, la Ley 715 de 2001, la Ley 819 de 2003, la Ley 1551 de 2012, el Acuerdo 047 de 2008, y

CONSIDERANDO:

Que tal como se define en el Artículo 1 Constitucional, Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República Unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Que en el Artículo 259 de la Constitución Política de Colombia, establece que los ciudadanos imponen al Alcalde por mandato de acuerdo con el programa que presentó al inscribirse como candidato.

Que según el Artículo 287 constitucional, las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley.

Que de conformidad con lo establecido en Artículo 311 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia, corresponde al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local,

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 2 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que tal y como se define en el artículo 313 numeral 2 de la constitución política de Colombia, corresponde a los concejos adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

Que la Constitución Política de Colombia en su artículo 315, estipula que se deben presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.

Que en el artículo 339 Inciso 1o. modificado por el artículo 2o. del Acto Legislativo 3 de 2011, prevé que las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional los planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de corto y mediano plazo.

Que el artículo 342 de la Constitución Política de Colombia, establece los procedimientos conforme a los cuales se hará efectiva la participación ciudadana en la discusión de los planes de desarrollo.

Que de acuerdo al artículo 34 de la Ley 152 de 1994, el Municipio de Tunja convoca y conforma el Consejo Territorial de Planeación.

Que el señor Alcalde con su equipo de gobierno elaboró, presentó, y puso a consideración del Consejo Territorial de Planeación- CTP- el anteproyecto del Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 **“Tunja, la Capital que nos une”** y que

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 3 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

el CTP presentó de manera oportuna y pertinente el concepto al Plan, tal como lo establece el artículo 39 de la Ley 152 de 1994.

Que el Alcalde también entregó el anteproyecto del Plan a la Corporación Autónoma Regional "CORPOBOYACA", en los tiempos establecidos, recibándose concepto de ésta, según lo señala el Decreto 1865 de 1994.

Que el señor Alcalde realizó un proceso participativo para la construcción colectiva del Plan, donde participaron grupos sectoriales, poblacionales, organizaciones e instancias del municipio y comunidad en general, y que se disponen de las actas y documentos de soportes de estas reuniones.

Que el Consejo de Gobierno en las sesiones convocadas para la construcción del Plan de Desarrollo participó activamente en el estudio, modificación y análisis del contenido y lo aprobó mediante acta el día 29 de febrero.

Que adicionalmente, se realizó la audiencia pública para que la ciudadanía conociera los proyectos de inversión en el marco del plan plurianual de inversiones del Plan, tal como lo señala la Ley 1909 de 2018.

Que según la Ley 152 de 1994 en su Artículo 40 Numeral, los planes serán sometidos a la consideración del Concejo dentro de los primeros cuatro (4) meses del respectivo periodo del Alcalde para su aprobación.

Que de conformidad a lo establecido en el artículo 27 de la Resolución 1536 de 14 de mayo de 2015, el Plan Territorial de Salud por ser parte integral del Plan de Desarrollo Territorial, se aprobará simultáneamente en las Asambleas Departamentales y Concejos Distritales y Municipales y se cargará a través de la plataforma habilitada del SISPRO para ser integrado a dicho sistema, a más tardar el treinta (30) de Junio de cada periodo de Gobierno Territorial.

En mérito de lo expuesto,

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-CA-05	Página 4 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ACUERDA

TITULO I

PARTE GENERAL DEL PLAN

ARTÍCULO 1. Adopción del Plan. Se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio Tunja, para el periodo 2020 – 2023 **"Tunja, la Capital que nos une"**.

ARTÍCULO 2. Objetivo Central del Plan. El objetivo del Plan de Desarrollo Municipal **"Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023"**, es fomentar la empleabilidad y habitabilidad, por medio de la reactivación productiva, el desarrollo rural y el fortalecimiento de condiciones sociales, económicas y de salud en armonía con el medio ambiente, que garanticen oportunidades de bienestar y calidad de vida para todos sus habitantes.

ARTÍCULO 3. Objetivos específicos. Los objetivos específicos del Plan de Desarrollo Municipal **"Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023"**, son:

1. Fortalecer los planes de inversión de los recursos públicos, aplicando criterios de eficiencia, coherencia y transparencia en cada una de las acciones a ejecutar en un marco de legalidad, tendientes a satisfacer las necesidades de los ciudadanos
2. Fortalecer la diversidad e inclusión social en el municipio, a través de políticas de interacción y humanización, adoptando mecanismos permanentes para su divulgación a la ciudadanía y las comunidades objeto de dichos programas.
3. Fortalecer la política de seguridad como un deber de la administración y un derecho del Ciudadano, e implementar medidas que representen una garantía para su protección y cumplimiento

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 5 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. 012 De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

4. Implementar políticas de desarrollo, en los sectores de la salud, educación, deporte y cultura que generen transformación social.
5. Impulsar el crecimiento sostenible en un marco de nuevas oportunidades de empleo, apoyo a la empresa local, mejores condiciones laborales y desarrollo del territorio para fortalecer sectores estratégicos de la ciudad.

ARTÍCULO 4. Incorporación al presente acuerdo de las bases del plan de desarrollo, "Tunja, la Capital que nos une: 2020- 2023". Apruébese como parte integral del presente acuerdo, el documento base del Plan de Desarrollo del Municipio de Tunja, que cuenta con los siguientes componentes: diagnóstico, componente estratégico, componente metodológico y de participación ciudadana, componente fiscal y financiero y el componente de seguimiento y evaluación.

Este documento base del plan fue elaborado por la administración municipal, con la participación del Consejo Territorial de Planeación, la Corporación Autónoma Regional de Boyacá, y la comunidad, y se incorpora al presente acuerdo como un anexo.

ARTÍCULO 5. Aprobación del Plan Territorial de Salud. Apruébese el Plan Territorial de Salud, por ser parte integral del Plan de Desarrollo.

ARTÍCULO 6. Planes de Acción y Banco de Proyectos. Todas las dependencias elaborarán su plan de acción con base en lo aprobado en el Plan de Desarrollo. Así mismo, para la ejecución de los programas y/o proyectos que hagan parte del respectivo Plan de Acción deberán estar viabilizados y registrados en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión de la Entidad.

TITULO II

COMPONENTE ESTRATEGICO DEL PLAN

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 6 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 7. Estructura del Plan. El Plan de Desarrollo del municipio se basa en elementos estructurales denominados pilares, que constituyen el asiento fundamental para desarrollar el programa de gobierno y se soportan en políticas para alcanzar el crecimiento y desarrollo territorial de los habitantes del Municipio de Tunja.

El componente estratégico del plan está definido en siete (7) pilares, cuatro (4) pilares estratégicos, tres (3) pilares transversales, trece (13) líneas temáticas, veintiocho (28) programas y ochenta y tres (83) estrategias. Esta estructura obedece a las competencias institucionales y sectoriales que se encuentran articulados con el plan de gobierno.

La estructura principal del Plan de Desarrollo se detalla a continuación:

i) Nos une un ambiente natural y construido

- Ambiente construido y ordenamiento territorial
- Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático

ii) Nos une la movilidad

- Ciudad capital con movilidad alternativa e incluyente

iii) Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico

- Desarrollo rural, emprendimiento y comercio
- Tunja, territorio de innovación
- Ciudad Bicentenario turística

iv) Nos une el empleo

- Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno

v) Nos une una sociedad justa, incluyente y educada

- Tunja, ciudad del conocimiento
- Tunja incluyente, diversa y cultural
- Seguridad y convivencia ciudadana
- Cierre de brechas de pobreza

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 7 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

vi) Nos une la salud y la vitalidad

-Salud, vitalidad y calidad de vida

vii) Gobernanza territorial

-Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad

TITULO III

PLAN DE INVERSIONES Y PRESUPUESTO PLURIANUAL

ARTICULO 8. Plan Municipal de Inversiones 2020-2023: El Plan Plurianual de Inversiones 2020-2023, se estima en un valor de \$1.206.139 millones, financiados de la siguiente manera:

Pilar	Lineas temáticas	2020	2021	2022	2023	Total 2020-2023
I. NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO	1. Ambiente construido y ordenamiento territorial	\$34.690	\$30.631	\$31.543	\$32.489	\$129.352
	2. Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	\$23.236	\$18.954	\$19.008	\$19.578	\$80.776
		\$57.926	\$49.585	\$50.551	\$52.067	\$210.128
II. NOS UNE LA MOVILIDAD	3. Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	\$11.603	\$13.437	\$19.668	\$15.521	\$60.228
		\$11.603	\$13.437	\$19.668	\$15.521	\$60.228
III. NOS UNE EL EMPRENDIMIEN	4. Desarrollo rural,	\$723	\$699	\$720	\$742	\$2.884

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-CA-05	Página 8 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

TO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO	emprendimiento y comercio					
	5. Tunja, territorio de innovación.	\$1.681	\$2.879	\$2.938	\$3.024	\$10.522
	6. Ciudad Bicentenario turística	\$99	\$259	\$266	\$243	\$866
		\$2.504	\$3.836	\$3.923	\$4.009	\$14.272
IV. NOS UNE EL EMPLEO	7. Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno	\$3.666	\$1.783	\$1.837	\$1.892	\$9.178
		\$3.666	\$1.783	\$1.837	\$1.892	\$9.178
V. NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA	8. Tunja, ciudad del conocimiento	\$74.778	\$87.474	\$89.884	\$92.577	\$344.713
	9. Tunja incluyente, diversa y cultural	\$11.153	\$10.644	\$9.716	\$9.595	\$41.109
	10. Seguridad y convivencia ciudadana	\$10.077	\$8.104	\$8.347	\$8.597	\$35.125
	11. Cierre de brechas de pobreza	\$190	\$196	\$202	\$208	\$795
		\$96.198	\$106.418	\$108.148	\$110.977	\$421.741
VI. NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD	12. Salud, vitalidad y calidad de vida	\$62.478	\$49.521	\$51.006	\$52.536	\$215.542
		\$62.478	\$49.521	\$51.006	\$52.536	\$215.542
VII. GOBERNANZA TERRITORIAL	13. Administración municipal efectiva al	\$70.626	\$66.137	\$68.121	\$70.165	\$275.049

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 9 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

	servicio de la comunidad					
		\$70.62 6	\$66.13 7	\$68.12 1	\$70.16 5	\$275.04 9
Total general		\$306.0 02	\$290.7 17	\$303.2 64	\$307.1 67	\$1,206. 139

*Valores en millones de pesos

Parágrafo. El Plan Plurianual de Inversiones 2020 -2023, corresponde a la estimación de gastos para la articulación de los pilares, líneas estrategias y programas.

ARTICULO 9. Recursos financieros, presupuestos plurianuales y consistencia fiscal del plan nacional de inversiones públicas. El valor total de los gastos que se realicen para la ejecución del presente plan deberá contar con la consistencia fiscal y armonización de presupuesto de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) del Gobierno.

Parágrafo 1. La administración adelantara estrategias de saneamiento fiscal tendientes al fortalecimiento de las finanzas municipales, así como acciones para mejorar sus ingresos.

Parágrafo 2. Para la ejecución de proyectos estratégicos del Plan de Desarrollo Municipal, se podrá utilizar herramientas y alternativas para su desarrollo y financiación, previstos en las Leyes 819 de 2003, Ley 1508 de 2012, Ley 1473 de 2011 y demás complementarias, previo trámite ante el Concejo Municipal.

ARTICULO 10. Informe anual. En virtud de la Ley 152 de 1994, el Alcalde presentará informe anual de la ejecución de los planes al respectivo Concejo Municipal, para efectos de control político, y realizará audiencias públicas para efectos del control social.

ARTÍCULO 11. Armonización del Plan. Una vez entre en vigencia el presente Acuerdo, la Entidad Territorial armonizará el presupuesto del Municipio para el año 2020 con el Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 10 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 12. POAI. Para la elaboración del plan operativo anual de inversiones se deberá tomar como base el plan plurianual de inversiones y para su elaboración y modificación se aplicarán las disposiciones presupuestales pertinentes y vigentes.

TITULO IV

SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PLAN

ARTICULO 13. Seguimiento y Evaluación. El Plan de Desarrollo será evaluado anualmente en sus resultados por la dependencia de Planeación municipal y departamental con base en su Plan Indicativo, conforme a lo establecido en la Ley 152 de 1994, sin perjuicio de la evaluación que realicen otras entidades como la Contraloría Departamental, la Oficina de Control Interno, y entidades ejecutoras.

ARTICULO 14. Sistema de seguimiento y monitoreo. La Alcaldía Mayor de Tunja, realizará el seguimiento y monitoreo al Plan de Desarrollo Municipal, para evaluar el avance físico y financiero de los compromisos de gobierno y la generación de información útil y oportuna, para la toma de decisiones tendientes a mejorar la efectividad y eficiencia en la generación y entrega de bienes y servicios. El seguimiento se realizará a indicadores de gestión, producto y resultado, con metas definidas en formas claras y anualizadas en los planes de acción de cada vigencia.

La información generada a partir de dicho sistema, se convertirá en el insumo principal para rendir cuentas a la ciudadanía en general y a los diferentes grupos de valor de la entidad.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 11 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

TITULO V

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 15. Ajustes al plan. Si durante la vigencia del plan de desarrollo que se adopta a través del presente acuerdo, se establecen nuevos pilares, proyectos o programas, el Alcalde Municipal podrá presentar para la aprobación del Concejo, ajustes a su plan plurianual de inversiones, para hacerlo consistente con aquéllos.

ARTICULO 16. Autorizaciones. De conformidad con el numeral 30 del artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal, deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:

1. Contratación empréstitos
2. Contratos que comprometan vigencias futuras.
3. Enajenación y compraventa de bienes inmuebles.
4. Enajenación de activos, acciones y cuotas partes.
5. Concesiones
6. Las demás que determine la ley

ARTÍCULO 17. Divulgación del Plan de Desarrollo. El Municipio diseñará y aplicará una estrategia de comunicación para la divulgación de los contenidos del plan de desarrollo en un lenguaje claro, labor que deberá ser liderada por la Oficina de comunicaciones y /o quien haga sus veces juntamente con la dependencia de Planeación,

ARTÍCULO 18. Vigencias y derogatorias. El Plan de Desarrollo Municipal "Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023" estará vigente hasta tanto no se apruebe un nuevo plan de desarrollo en los términos establecidos en la ley orgánica que rige para el plan de desarrollo, y rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	FORMATO	
		F-CA-05	Página 12 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 19. - El Presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación

Dado en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal de Tunja, a los Veintinueve (29) días del mes de mayo del año dos mil Veinte (2020).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



CAMILO HERNAN HOYOS GOMEZ

Presidente



JUAN PABLO NEIRA MARTINEZ

Secretario General

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 13 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

EL SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA

CERTIFICA:

Que el presente Acuerdo correspondió al Proyecto de Acuerdo No. 010 de 2020 **POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO TUNJA LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020-2023 y se dictan otras disposiciones**", surtió los dos (2) debates reglamentarios en las siguientes fechas:

Primer Debate: 25 de Mayo de 2020 – Comisión Primera o del plan de bienes y programas de desarrollo.

Segundo Debate: 29 de Mayo de 2020 – Plenaria

La iniciativa fue presentada por el Dr LUIS ALEJANDRO FUNEME GONZALEZ – Alcalde de Tunja y actuó como ponente de la misma, los Honorables Concejales JUAN CARLOS BORDA TORRES, MARIO JOSUE JUNCO y JULIAN DAVID MARIÑO SOSA.

Para constancia se firma la presente, a los VEINTINUEVE (29) días del mes de Mayo del año Dos Mil veinte (2020).



JUAN PABLO NEIRA MARTINEZ
Secretario General



Alcaldía Mayor de Tunja
DESIMCHO



Tunja
La Capital
que nos UNE

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA
a los 31 días de mayo de 2020

SANCIONA

El presente Acuerdo "POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO "TUNJA, LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020 - 2023" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" y pasa al Despacho del señor Gobernador del Departamento de Boyacá, para su revisión jurídica, de conformidad a lo estipulado en el Código de Régimen Municipal Ley 136 de 1994 en sus artículos 81 y 82 y Ley 1551 de 2012 artículo 29 numerales 5 y 7.

PUBLÍQUESE Y EJECÚTESE.


LUIS ALEJANDRO FUNEME GONZALEZ
Alcalde Mayor de Tunja



mipg

SC - CER432375

NIT.891800846 - 1

Calle 19 N° 9 - 95 segundo piso edificio municipal,
Tunja, Boyacá - 740 57 70 ext. 1205 • alcaldia@tunja-boyaca.gov.co
Código de Internet • www.tunja-boyaca.gov.co

Únete *al Plan*



Tunja
La Capital
que nos **UNE**



ALCALDÍA MAYOR
DE TUNJA

 | • www.tunja-boyaca.gov.co •

EQUIPO DE GOBIERNO MUNICIPAL

Luis Alejandro Fúneme González
Alcalde

Gisela Rodríguez Bacca
Gestora social

Ronald Zamir Cadena Ávila
Oficina Asesora de Planeación

Karen Dayana Estupiñán Díaz
Oficina Asesora de Comunicaciones y
Protocolo

Jorge Luis Mora Franco
Oficina Asesora de Control Interno y
Gestión

Myriam Magnolia Bernal Camargo
Oficina Asesora de SISBEN

José Antonio Camargo Galvis
Secretaría de Contratación, Licitaciones y
Suministros

Wilders Hernán González Botia
Secretaría Administrativa

Sandra Ximena Flechas Lara
Secretaría de Control Interno Disciplinario

Amanda Paola Vargas Vaca
Secretaría de Cultura y Turismo

Wilson Leonardo Velásquez Ayala
Secretaría de Desarrollo

José Alberto Moreno Villamil
Secretaría de Educación

Vicente Aníbal Ojeda Martínez
Secretaría de Gobierno

Jeffer Iván Ochoa Sanguña
Secretaría de Hacienda

Germán Ricardo Camacho Barrera
Secretaría de Infraestructura

Diana Sthefany Reina Cufiño
Secretaría de la Mujer, Equidad de Género
y Desarrollo Social

Lucy Esperanza Rodríguez Pérez
Secretaría de Protección Social

Luis Felipe Cárdenas Ávila
Secretaría de Tránsito y Transporte

Libardo Ángel González
Secretaría Jurídica

Magda Yolima Balcazar
Dirección TIC'S y Gobierno Digital

Néstor Alfredo Barrera Mora
UMCITI-Unidad Administrativa Especial de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Iván Arturo Corredor Hurtado
Instituto de Recreación y Deporte - IRDET

Elmer Román Díaz Ruíz
Empresa Constructora de Vivienda -
ECOVIVIENDA

Alexander Mesa Romero
E.S.E. Santiago de Tunja

CONCEJO MUNICIPAL

Camilo Hernán Hoyos Gómez
Presidente

Mario Josué Junco Ordúz
Primer Vicepresidente

Enrique Armando Cortés
Segundo Vicepresidente

Honorables concejales

Juan Carlos Borda Torres
Jonathan Armando Bosigas Malagón
Julián David Mariño Sosa
Wilson Ruíz Lara
Pedro Alexander Pineda Ávila
Eddye Yarik Reyes Grisales
Luis Alejandro Camargo Martínez
Sandra Milena Estupiñán Orjuela
John Ernesto Carrero Villamil
Rafael Adolfo Rojas Martínez
Jeffer Simón Parra Bohórquez
Juan Eduardo Escobar Vargas
Julián Yamith López Laiton

EQUIPO COORDINADOR DEL PLAN DE DESARROLLO DE TUNJA

Ronald Zamir Cadena Ávila
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Jonathan Iver David López Gomez

Coordinador

Luz Carolina Niño Pico	Andrea Rodríguez Torres
Liana Gabriela Mendoza Rincón	Daissy Alejandra Ulloa Rodríguez
Nancy Amaya Pedraza	Betty Yanire Espitia Castellanos
Nataly Callejas Rodríguez	William Josseph Carreño Riaño
Iván Gustavo Pirazán Cuervo	Guisseppe Malagón Ramírez

Enlaces sectoriales

Zaida Yeline Soler Camargo	Patricia Moreno Moreno
Carlos Eduardo López López	Patricia Valcarcel
Natalia Maribel Suarez Álvarez	Rosana Montañez
Adher Alain Camargo	María Cristina Cifuentes
Dorisol Pamplona Vanegas	Francisco González Bernal
Esther Escobar García	José Vicente Gonzales
Amparo Lucía Torres	Nelson Enrique Martínez Farias
Doris Amanda Chávez Bautista	Claribeth Armijo Agualimpia
Wilson López	Luz Elena Noreña Vargas
Laura Angélica Castellanos	Adriana del Pilar Guerrero
Dayana Vargas	Carolina Alarcón
Nidia Stella Robles	

Los anteriores fueron los principales enlaces sectoriales de las dependencias, sin embargo, el agradecimiento es extensivo a todos los funcionarios de la administración, quienes con su participación y aportes hicieron posible la construcción de este documento que servirá de guía para el desarrollo de la ciudad en el próximo cuatrienio.

CONSEJO TERRITORIAL DE PLANEACIÓN

José Baudilio López Garzón
Sector Deporte
Presidente

Jorge Eduardo Molano Riveros
Sector Comercio
Vicepresidente

Alexandra Rubio
Desarrollo humano: población vulnerable
Secretaria

Germán Uribe Chacón
Sector Agropecuario

Wilson Armando Lancheros Cañón
Juntas de Acción Comunal

Fredy Geovanny García Herreros
Sector Construcción

Luis Guillermo Martínez Medina
**Sindicatos y organizaciones de
profesionales**

Martha Esperanza García
Sector Industrial

Cayo Nixon Rincón Velandia
Sector Transportadores

Edgar Manuel Vargas Montañez
Sector Medio ambiente y servicios

Yadira Ivonne Rodríguez C.
**Desarrollo humano: población con
discapacidad**

Julián Andrés Perdomo Mendoza
Sector Educativo

Nelly Sol Gómez de Ocampo
Desarrollo humano: mujer

José Julio Borda Mancipe
Sector Cooperativo

David Leonardo Moreno Jiménez
Sector Cultura

Fernando Suarez Rincón
Sector Salud

José Cepeda Vega
Sector minero

Flor Lubia López Ibáñez
Sector Turismo

Sandra Yaneth Fajardo Rincón
Sector Financiero

Agradecemos a cada uno de los miembros del CTP por su valiosos conceptos, aportes y sugerencias, que realizaron de forma acertada y responsable en representación de los sectores de la ciudad, lo cual permitió fortalecer y enriquecer la construcción del Plan de Desarrollo “Tunja, la Capital que nos une”

Tabla de contenido

PROLOGO	10
INTRODUCCIÓN.....	12
MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL.....	16
PRINCIPIOS DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO	18
DESARROLLO METODOLÓGICO Y PARTICIPATIVO	19
PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO.....	21
DESARROLLO ESTRATÉGICO DEL PLAN.....	40
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	53
Modelo BIT-PASE	56
I. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO....	62
Introducción	62
Caracterización	66
Estructura propositiva	84
1. Línea Temática: Ambiente construido y ordenamiento territorial	84
1.1. Programa: Espacios públicos amables.....	84
1.2. Programa: Vivienda y hábitat	85
1.3. Programa: ordenamiento territorial integral.....	86
1.4. Programa: Servicios públicos para todos	87
2. Línea Temática: Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	89
2.1. Programa: Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental	89
2.2. Programa: Gestión del riesgo de desastres	90
II. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA MOVILIDAD	93
Introducción	93
Caracterización	95
Estructura propositiva	108
3. Línea Temática: Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	108
3.1. Programa: Modernización de la red vial.....	108
3.2. Programa: Plan Maestro de Movilidad.....	109

3.3. Programa: Seguridad vial	111
III. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL EMPRENDIMIENTO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO	114
<i>Introducción</i>	<i>114</i>
<i>Caracterización</i>	<i>116</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>125</i>
4. Línea Temática: Desarrollo rural, emprendimiento y comercio	125
4.1. Programa: Fomento agropecuario	125
5. Línea Temática: Tunja, territorio de innovación.....	126
5.1. Programa: Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity.....	126
6. Línea Temática: Ciudad bicentenaria turística	128
6.1. Programa: En Tunja el turismo nos une	128
.....	130
IV. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE EL EMPLEO.....	131
<i>Introducción</i>	<i>131</i>
<i>Caracterización</i>	<i>133</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>143</i>
7. Línea Temática: Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno.....	143
7.1. Programa: emprendimiento y fortalecimiento empresarial	143
7.2. Programa: Ambiente empresarial y atracción de la inversión.....	144
7.3. Programa: Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana	145
V. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA.....	148
<i>Introducción</i>	<i>148</i>
<i>Caracterización</i>	<i>151</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>211</i>
8. Línea Temática: Tunja, ciudad del conocimiento.....	211
8.1. Programa: Nos une la educación	211
9. Línea Temática: Tunja incluyente, diversa y cultural	213
9.1. Programa: Garantía de derechos	213
9.2. Programa: Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural	217

9.3.	Programa: La Cultura nos Une	218
10.	Línea Temática: Seguridad y convivencia ciudadana	219
10.1.	Programa: Construcción de paz y convivencia ciudadana	219
10.2.	Programa: Justicia y seguridad	220
10.3.	Programa: Protección y bienestar animal	222
11.	Línea Temática: Cierre de brechas de pobreza	223
11.1.	Programa: Implementación y crecimiento social	223
VI.	PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD	226
	<i>Introducción</i>	<i>226</i>
	<i>Caracterización</i>	<i>228</i>
	<i>Estructura propositiva</i>	<i>255</i>
12.	Línea Temática: Salud, vitalidad y calidad de vida	255
12.1.	Programa: Tunja nos une por la salud publica.....	255
12.2.	Programa: Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud.....	258
12.3.	Programa: El deporte nos une	259
VII.	PILAR TRANSVERSAL: GOBERNANZA TERRITORIAL	262
	<i>Introducción</i>	<i>262</i>
	<i>Caracterización</i>	<i>263</i>
	<i>Estructura propositiva</i>	<i>272</i>
13.	Línea Temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad	272
13.1.	Programa: Alcaldía y comunidad unida.....	272
13.2.	Programa: Administración municipal efectiva.....	273
	ESTRUCTURA FISCAL Y FINANCIERA.....	276
	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN	297



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
la Capital
de la Boyaca

TUNJA nos UNE

PROLOGO

Tunja, ciudad enmarcada en su inmenso valor patrimonial, se ha destacado por que hombres y mujeres desde sus orígenes han entregado lo mejor de sí por el bienestar de sus 480 años de historia, además, se han encargado de marcar páginas imborrables en el desarrollo de nuestro país, escritas con gran valor de su gente; situación que habla de la fuerza y determinación que representa nuestra esencia para la transformación de este territorio.

A continuación, me complace presentar el Plan de Desarrollo “*Tunja la capital que nos une 2020-2023*”, un trabajo realizado de la mano con los tunjanos, en el cual se plasmaron todas sus ideas, necesidades y sueños para hacer de la Tunja educada que todos conocemos, una ciudad que se transforma pensando en sus ciudadanos desde la equidad y la inclusión social; una ciudad donde la salud no será más un privilegio de pocos, sino de fácil acceso para todos.



Del mismo modo, una ciudad con una movilidad ejemplo a nivel nacional y un sistema de transporte público moderno; una ciudad que se desarrolla apoyada en las nuevas tecnologías; una ciudad auto sostenible, donde el emprendimiento y la creatividad serán pilares fundamentales de desarrollo; una ciudad que invita a la inversión nacional y extranjera gracias a la competitividad que alcanzaremos; una ciudad generadora de empleo y finalmente, una ciudad hecha para los tunjanos.

Este plan se convierte en nuestra hoja de ruta para que en los próximos cuatro años podamos abordar los problemas urgentes de nuestra gente, pero, también, es nuestra gran oportunidad para crear y desarrollar la visión de ciudad con la que hemos soñado. Tenemos la oportunidad de trabajar por *la Capital que nos Une*. Sabemos que no será fácil, pero los sueños de los tunjanos están para cumplirse.

Somos una ciudad educadora que vive un proceso de transformación que nos va a llevar a ser de las ciudades más competitivas de nuestro país. Nuestra historia, nuestro patrimonio cultural y nuestras tradiciones tienen que estar enfocadas con las nuevas tecnologías que han llegado para fortalecer el crecimiento de nuestro territorio, siempre enfocados en la formación de nuevos talentos y en el apoyo fundamental a la investigación. Hoy como ciudad tenemos retos enormes y el primero de ellos, es el desarrollo económico,

aprovechando las oportunidades que nos brinda la economía naranja, la economía verde y la economía circular, las cuales, con gran esfuerzo y dedicación, nos permitirán un progreso integral a corto, mediano y largo plazo, enfocado en la obtención de inversión local y extranjera que se traducirá en creación de nuevas oportunidades de negocio en nuestra ciudad.

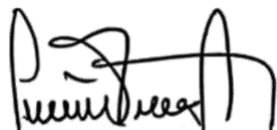
Otro de los retos que debemos afrontar, es que necesitamos transformarnos como ciudad, para que la modernización en la infraestructura, el transporte público y la movilidad sean una realidad. Pensar en grande es pensar en los tunjanos, no podemos continuar con el conformismo de las cosas pequeñas. Tunja y sus habitantes merecen dar el siguiente paso para que el mejoramiento en la comunicación interna y externa hagan de *La Capital Que Nos Une*, una ciudad incluyente, pero lo más importante, una ciudad sostenible.

Dentro de los grandes retos de la ciudad que no podemos eludir está la salud; no podemos permitir un sistema excluyente. Es momento de establecer un modelo para todos, un modelo que cubra a cada uno de los tunjanos, un modelo realmente preventivo que garantice la atención primaria y cubra las necesidades de los ciudadanos. Nos hemos dado cuenta de que podemos sacar adelante lo que nos proponemos, por ejemplo, el Nuevo Hospital Local, que desde ya es una referencia de capacidad administrativa y de ejecución de propósitos de los tunjanos. Redefinirnos y repensarnos en estos momentos de emergencia nos da la capacidad de creer más que nunca en nuestra gente y en nuestra ciudad.

El equipo de trabajo de *La Capital Que Nos Une* está listo para trabajar por toda la comunidad. Este Plan de Desarrollo es ambicioso, es una apuesta histórica para la transformación de Tunja, pero necesitamos de ustedes, tunjanos, necesitamos de su apoyo, porque nuestra ciudad se lo merece y porque ustedes también se lo merecen.

¡Hoy como alcalde, los quiero invitar a unirnos por nuestra gente, los invito a unirnos por este sueño de transformación, desarrollo, inclusión, crecimiento y por este sueño llamado Tunja, *La Capital Que Nos Une*!

Hoy Tunja nos necesita a todos.



LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZÁLEZ

Alcalde de Tunja

INTRODUCCIÓN

Tunja se proyecta como una ciudad en permanente crecimiento y cuya transformación en distintos órdenes le ha permitido el sobresalir a nivel nacional e internacional. El reconocimiento en lo educativo y su ubicación geográfica favorece la apuesta realizada por este gobierno para implementar un ecosistema fundamentado en el fortalecimiento del sistema de salud, la generación empleo y la planificación estratégica del sistema de movilidad, que permita la reactivación económica de la ciudad y aproveche la riqueza natural, social, histórica y cultural al servicio del bienestar de su población.

Es fundamental, por parte de este Gobierno Municipal, desarrollar el presente proyecto, bajo el principio de transparencia que implica la existencia de reglas claras y conocidas para el ejercicio de la Función Pública (planeación, decisión, ejecución y evaluación de programas y planes), contando en todo momento, con la vigilancia por parte de los entes de control a nivel nacional: lo anterior con el fin de permitir la materialización de los fines señalados en el artículo 2 de la Constitución Nacional y en aras de garantizar, para los ciudadanos, una administración funcional, pronta y sin barreras de acceso. Además, se relacionan los demás principios orientadores que permitirán a esta Administración gobernar con el corazón como se hizo en campaña; al igual, que la misión que se tiene para el cuatrienio y la visión que ubica en el 2030 a la ciudad como una capital con reactivación económica, habitabilidad, empleabilidad y condiciones sociales y de salud, que garantizan el bienestar y la calidad de vida de sus ciudadanos.

El Plan de Desarrollo expone en el aparte de *“Desarrollo metodológico y participativo”* la hoja de ruta de la propuesta que garantizara el cumplimiento del mandato de los ciudadanos en el territorio, identificando los componentes políticos, participativos y prospectivos del proyecto y señalando las disposiciones que se tendrán con relación al gasto público- social en procura del cumplimiento de los objetivos de cada sectorial en los años de gobierno. El Plan fue concertado de manera mancomunada entre gobierno y población, bajo una metodología de investigación denominada “Acción participativa – IAP”, con el fin de estimular la practica transformadora y el cambio social en la ciudad, a partir del equilibrio entre las cuatro dimensiones del BIT PASE. En total se clasificó la ciudad en 12 zonas, agrupadas por barrios con características y connotaciones similares. Posteriormente, se elaboró el cronograma de actividades en el cual, se definieron 16 talleres participativos y se ubicaron 16 buzones dirigidos a la población estudiantil de las diferentes instituciones educativas, tanto públicas como privadas, de la zona urbana y rural de la ciudad de Tunja. El desarrollo de dichas actividades mencionadas dio como resultado la integración de más de 1.900 personas, y 5.000 estudiantes respectivamente, quienes se pronunciaron y expresaron su deseo de tener una Tunja **Unida**.

Del trabajo de participación con la comunidad, la reunión con gremios, líderes comunales y rurales, instituciones educativas, comerciales, los consejos consultivos y demás

agrupaciones sociales que manifestaron no solo las problemáticas de la ciudad sino posibles soluciones, se consolidaron los grandes retos que tiene nuestra ciudad y a los que debemos hacer frente como Administración, sirviendo con responsabilidad por la gente y para la gente. Por ello, para lograr ese modelo sostenible de ciudad, planteamos a continuación, las distintas realidades y a su vez, como el Plan de Desarrollo “Tunja la Capital que nos Une” pretende asumirlas y responder a ellas, a través de cuatro pilares estratégicos y tres pilares transversales que responden a las dimensiones del desarrollo:

Inicialmente, presentamos el pilar estratégico *“Nos **Une** el Ambiente natural y construido”* el cual reconoce la importancia de la preservación y protección del medio ambiente sin dejar de lado la relevancia del crecimiento y desarrollo económico de la ciudad, a partir de la incorporación de acciones encaminadas a la conservación y el tratamiento de los recursos naturales, el fortalecimiento de la cultura de planificación y gestión integral del territorio, que permita una organización acorde a las características y necesidades de la ciudad, y promuevan el mejoramiento de manera integral de los espacios públicos y el equipamiento municipal y mobiliario urbano de la ciudad, así como la construcción de ambientes sostenibles y vivienda, que garanticen una vida digna a sus ocupantes. Este pilar consta de las siguientes líneas temáticas: a.) Ambiente construido y ordenamiento territorial; b.) Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático.

A continuación, se presenta el pilar estratégico *“Nos **Une** la Movilidad”*, que tiene como gran apuesta el ofrecer a Tunja la oportunidad histórica de dar inicio a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público, a partir del diseño del Plan Maestro de Movilidad, el cual integre mecanismos y medios para unificar la información de cómo se desplazan los ciudadanos de la capital y así planificar soluciones integrales y estructurales de movilidad sostenible, que mejoren las condiciones de habitabilidad de la ciudad. Este pilar tiene una única línea temática que es: a.) Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente.

El tercer pilar es estratégico y se denomina *“Nos **Une** el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico”*, el cual pretende generar alternativas de productividad especialmente en el sector rural, la planificación turística y estrategias de expansión laboral, que a partir de procesos de investigación e innovación puedan crear valor agregado que permita la reactivación económica de la ciudad, en concordancia con acciones de sostenibilidad y sustentabilidad del territorio. Este pilar se compone de tres líneas temáticas: a.) Desarrollo rural, emprendimiento y comercio; b.) Tunja, territorio de innovación y c.) Ciudad Bicentenaria turística.

El siguiente pilar es transversal y se denomina *“Nos **Une** el empleo”* el cual busca integrar el planeamiento urbano-regional, identificando espacios geográficos que permitan el crecimiento empresarial, la creación de más y distintos puestos de trabajo, y la formulación de incentivos tributarios que promuevan nuevas economías y dinamización del empleo en

la ciudad, así como, incrementen la productividad y a su vez la competitividad, orientando esfuerzos en gestión para la consecución de más y mejores oportunidades laborales para los habitantes de la ciudad. Este pilar tiene una línea temática: a.) Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno.

El quinto pilar estratégico es *“Nos Une una sociedad justa, incluyente y educada”*, el cual contiene las estrategias para fortalecer el desarrollo social y hacer frente a condiciones de pobreza y pobreza extrema de la ciudad, como aspecto fundamental para garantizar equidad, seguridad, justicia, inclusión, y en general, los derechos humanos, civiles y sociales de la población, que permitan traducir el progreso económico en bienestar y oportunidades para todos los Tunjanos, promoviendo la cultura y convivencia ciudadana. Este pilar contempla las siguientes líneas temáticas: a.) Tunja, ciudad del conocimiento; b) Tunja incluyente, diversa y cultural; c) Seguridad y convivencia ciudadana; d.) Cierre de brechas de pobreza.

A su vez, se presenta el pilar transversal *“Nos Une la salud y la vitalidad”*, el cual apunta a la construcción, fortalecimiento y consolidación de escenarios, estrategias y programas que permitan ofrecer un servicio de salud eficiente y eficaz, considerando enfoques diferenciales y derechos fundamentales, que en articulación con el Plan Territorial de Salud, den cuenta de acciones para garantizar “el disfrute del más alto nivel posible de salud que le permitan a sus ciudadanos vivir dignamente”, y con ello el desarrollo humano en la ciudad. Este pilar se basa en la siguiente línea temática: Salud, vitalidad y calidad de vida.

El séptimo pilar es transversal y es *“Gobernanza territorial”*, el cual plantea que, a través de la interacción asertiva entre gobierno y sociedad, se genere una sinergia beneficiosa para la capital de los boyacenses. Se complementará la infraestructura, el capital humano institucional y los servicios operativos de la Administración municipal. A su vez, se fortalecerá la participación ciudadana en la toma de decisiones para garantizar una intervención eficaz de las problemáticas evidenciadas a través de presupuestos participativos con grupos de interés, organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas. De igual manera, con el fin de garantizar el seguimiento a las acciones planteadas, se fortalecerán los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas, en búsqueda de otorgar a la comunidad el conocimiento de las acciones y decisiones tomadas. Este pilar se fundamenta en la línea temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad.

Cada uno de estos pilares contiene líneas temáticas anteriormente relacionadas, y dentro de ellas se incorporó una parte diagnóstica que expone la caracterización del estado de cada uno de ellos, la estructura propositiva, además de las diferentes estrategias que en conjunto exponen las metas que se propone el Plan de Desarrollo “Tunja la Capital que nos Une” 2020 – 2023, y en ellas, los objetivos y descripciones de la meta.

Seguidamente, el componente fiscal y financiero del plan de desarrollo se basan en el marco fiscal de mediano plazo, con sus respectivas fuentes, cuyo fin es la armonización con los planes de gasto público para todo el cuatrienio. Se describen los diferentes rubros y se presenta la revisión de los indicadores de ley que garantizan sostenibilidad y solvencia en el manejo financiero de la entidad.

También en esta parte, acorde con las metas programadas para los proyectos de inversión y según la proyección de los costos de éstos, se prevé el Plan Plurianual de Inversiones Públicas. Adicionalmente se explican las fuentes financieras alternativas de la inversión, aclarando que estos recursos se gestionarán durante el cuatrienio, procurando impactos mayores en los proyectos del Plan de Desarrollo Municipal.

“Tunja la Capital que nos **UNE**”; se convierte entonces, en una herramienta de planificación participativa para la gestión de la ciudad, que aprovechara el inmenso potencial de los Tunjanos; la riqueza natural, cultural y arquitectónica, y una administración municipal comprometida con la gestión transparente y efectiva que lleve a un proceso de transformación integral, articulado y sostenible de la ciudad, con un gobierno coherente con las dinámicas sociales reales, necesidades y potencial de cada barrio, así como de cada una de las personas que allí habitan.

Reconoceremos el trabajo realizado hasta hoy por antiguos gobiernos, y daremos continuidad a las estrategias que han servido para el crecimiento de la ciudad, aprovecharemos el conocimiento, los recursos invertidos y el equipamiento existente, orientando estratégicamente el presupuesto a problemas apremiantes de nuestra ciudad, de forma estructural.

Para todo lo anterior, invitamos a cada habitante de la ciudad a **UNIRSE** confiada y propositivamente a este propósito por lograr que Tunja sea más dinámica empresarialmente y proporcione bienestar para todos. **Hoy ¡Tunja nos une!**

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

El Plan de Desarrollo “LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020-2023” está proyectado en toda su estructura como un elemento de gestión pública que, desde lo local, se enmarca en una normativa vigente. De este modo, se considera oportuno recordar algunos principios constitucionales y normativos que hacen parte de este plan de desarrollo:

Constitución política de Colombia

El artículo 340 constitucional, quien constituye el sistema nacional de planeación y con él los Consejos de planeación como instancia de carácter consultivo. En lo referente al principio de publicidad, el artículo 209 define que la administración está obligada a poner en conocimiento de sus destinatarios los actos administrativos para que estos se enteren de su contenido.

Complementariamente el artículo 270 responsabiliza a la ley de organizar formas y sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública.

Ley 152 de 1994

La cual establece los procedimientos para elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar los planes de desarrollo conforme a las prioridades que los grupos sociales que conforman la entidad territorial y el programa de gobierno.

Ley 136 de 1994

En las actividades de rendición de cuentas relativas al plan de desarrollo administrativo, en su artículo 91, literal e, establece que el alcalde debe informar sobre el desarrollo de su gestión a la ciudadanía.

Ley 111 de 1996

En los términos de la ejecución, el estatuto orgánico de presupuesto debió ser adoptado en las entidades territoriales en sus estatutos presupuestales, en los términos definidos en los artículos 8 y 49.

Ley 388 de 1997

Referida en la formulación y aprobación del plan de ordenamiento territorial, en su artículo 6 establece la condición complementaria de la planificación económica y social con la planificación física, para orientar el desarrollo del territorio, racionalizar las intervenciones sobre este y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible.

Ley 489 de 1998

En el mismo sentido que el punto anterior, regula el sistema de desarrollo administrativo, al impulsar la rendición de cuentas a través de la promoción de estrategias orientadas a fortalecer los sistemas de información de la gestión pública.

Ley 715 de 2001

Estipula que las secretarías de planeación Departamental o la entidad que haga sus veces, debe elaborar un informe semestral de evaluación de la gestión y la eficacia con indicadores de resultado y de impacto de la actividad local y además informar a la comunidad a través de medios de comunicación masiva.

Ley 1098 de 2006

Con relación al proceso de formulación y aprobación del plan de desarrollo , en su artículo 204 establece que el gobernador y el alcalde , dentro de los primeros cuatro (4) meses de su mandato, deben elaborar un diagnóstico sobre los temas de infancia, niñez, y adolescencia teniendo en cuenta el ciclo de vida, el enfoque de garantía y restablecimiento de derechos, con el fin de establecer problemas prioritarios y las estrategias a corto mediano , y largo plazo que se implementaran en el plan de desarrollo para tenderlas

PRINCIPIOS DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO

Misión

Confiamos en las ventajas comparativas de nuestra ciudad y el potencial de sus habitantes, donde pese a los grandes retos que existen en la actualidad, espera convertirse en un referente de crecimiento y desarrollo territorial a partir de nuevas oportunidades generadas en distintos ámbitos para la ciudad y sus habitantes.

Visión

Para el año 2030, Tunja se convertirá en una ciudad con mayor empleabilidad y habitabilidad, que genere valor agregado y nuevo conocimiento en sus procesos, bienes y servicios, por medio de la reactivación productiva, el desarrollo rural y el fortalecimiento de condiciones sociales, económicas y de salud en armonía con el medio ambiente, que garanticen oportunidades de bienestar y calidad de vida para todos sus habitantes.

Principios

Nuestros principios son el fundamento para ejercer de manera adecuada la administración pública de Tunja convencidos de gobernar con el corazón como se hizo en campaña:

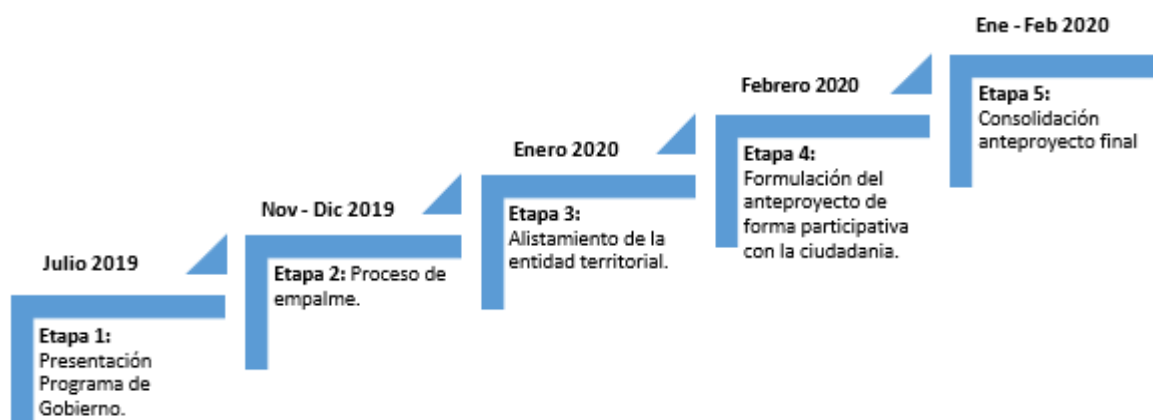
1. Este gobierno se compromete al respeto por los recursos públicos, la eficiencia y la transparencia en las acciones a realizar, en un marco de legalidad y coherencia con las necesidades de los ciudadanos.
2. Tunja es capital diversa e incluyente, y su gobierno será cercano a la gente.
3. La seguridad es un derecho y, por ende, se generarán medidas para dar garantía de su cumplimiento.
4. Con identidad cultural los habitantes de Tunja serán dueños y responsables de las acciones que se emprendan por articular cada actividad a los focos de desarrollo de la ciudad como oportunidad para proporcionar bienestar y calidad de vida.
5. La salud, la educación, el deporte y la cultura como motor generador de transformación social.
6. Crecimiento sostenible en un marco de nuevas oportunidades de empleo, apoyo a la empresa local, mejores condiciones laborales y desarrollo del territorio para fortalecer sectores estratégicos de la ciudad.
7. Tunja será una ciudad adecuadamente planeada, comprometida con la gestión responsable de los recursos, el entorno y amigable con sus habitantes.

DESARROLLO METODOLÓGICO Y PARTICIPATIVO

El Plan de Desarrollo se convierte en la herramienta estratégica de planeación local señalada en la actualización realizada a nuestra constitución política en el año 1991 y regulada con la Ley 152 de 1994, que dispone los procedimientos y mecanismos para su elaboración y control. Este permite exponer de manera técnica la propuesta que garantizará el cumplimiento del mandato de los ciudadanos de un territorio al ver materializado su voto, y tendrá como características el reconocer el enfoque político, participativo y prospectivo con el que se presentara la hoja de ruta que orientara la gestión pública en los años de gobierno, señalando las disposiciones que se tendrán en relación al gasto público – social en procura de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio y garantizar el bienestar social de los mismos.

Bajo estas disposiciones constitucionales, en el periodo 2020-2023, bajo el liderazgo del alcalde Luis Alejandro Fúneme González, se proyecta un Plan de Desarrollo coherente con la realidad que afronta Tunja, y que tiene como principal objetivo recuperar la confianza de la ciudadanía, a partir de un dialogo cercano con los distintos grupos poblacionales que intervienen en la dinámica de nuestra ciudad, seguido de un proceso de compromiso por la participación de los habitantes que permita su ejecución y seguimiento oportuno para verificar su cumplimiento. Este documento presenta la metodología y proceso de construcción que se planteó la actual administración para formular el Plan de Desarrollo Municipal, en cumplimiento de la normativa jurídica colombiana vigente, y con la intención de vincular el mayor número de grupos sociales que representen a la ciudadanía, de manera que sea un Plan participativo y equitativo. De esta manera y en respuesta a lo dispuesto por la Ley 152 de 1994, y a lo señalado por el Departamento Nacional de Planeación, presentamos las fases que dan lugar al plan de desarrollo de nuestra ciudad:

Figura 1: Etapas para la Formulación del Plan de Desarrollo 2020 - 2023





Fuente: Ley 152 de 1994 y guía para la elaboración de Planes de Desarrollo – DNP

Tunja nos une, reconoce la importancia que el entorno ambiental en la comprensión de integralidad de los seres humanos, mirando la ciudad desde múltiples y variadas perspectivas, pero como una unidad que consume productos, materias primas, recursos naturales, entre otros; y a su vez genera productos y subproductos, desechos, residuos de todo tipo; y en el tratamiento que da a estos últimos se encuentra la clave de la sostenibilidad como ciudad.

De ahí el reto de procurar un equilibrio entre las necesidades que tenemos como seres humanos (infinitas por lo cierto) y el medio, que por el contrario es finito, se acaba y de hecho estamos agotando con sus recursos. Es impórtate entonces encontrar cada vez más y mejores maneras de aprovechar y relacionarnos con nuestro medio ambiente, las cuales deben ser más eficientes en pro de mantener lo estético y lo práctico, sin perder de vista nunca el objetivo y el propósito de sostenibilidad.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO

El alcalde de la ciudad Luis Alejandro Fúneme González con la iniciativa de concientizar sobre la importancia de promover la participación ciudadana y generar a través de esta la pertenencia y mejora de su territorio, concertó en desarrollar la estrategia de participación ciudadana “Tunja la Capital que nos Une 2020-2023,” trabajando de forma conjunta Alcaldía y la población, con la metodología Investigación – Acción Participativa - IAP, fomentando la participación ciudadana en el proceso de formulación del plan, con el fin de estimular la practica transformadora y el cambio social en la ciudad.

Con esta iniciativa de apoyo y en aras de generar un equilibrio entre las cuatro dimensiones del BIT PASE, se buscó comprender mejor la realidad de la población (sus problemas, necesidades, capacidades y recursos) y de esta manera, mejorar la calidad de vida de cada uno de los habitantes de la capital del departamento de Boyacá.

Con este proceso de comunicación y de participación, se visibilizó la importancia que tiene la comunidad y de la aplicación de las diferentes formas como puede “participar”, con esto, dar “voz” a la población en general. Se quiso que sus voces fueran escuchadas y que con ellas se fomentaran ideas relevantes para el plan de desarrollo, el cual marca la gran pauta para trabajar unidos los cuatro años en el marco de la transparencia y la perspectiva integral de desarrollo.

Objetivos de la Metodología

- Fomentar la participación de la población como insumo necesario para los procesos de formulación y evaluación del plan de desarrollo.
- Trabajar conjuntamente en el análisis de los problemas, necesidades, capacidades y recursos con el fin de llegar a un desarrollo integral de la población.
- Desarrollar lineamientos que articulen los pilares transversales y estratégicos y de esta manera asegurar simultáneamente el bienestar de la población, la sostenibilidad ambiental y la dinamización social y económica, es decir, obtener como resultado la sostenibilidad de la sociedad y su territorio.

Este plan proporciona la estrategia para desarrollar a Tunja como un todo, de manera que la población y todos los sectores tengan iguales oportunidades y las mejores condiciones para alcanzar el progreso de la ciudad. Por ende, esta es una apuesta de futuro, la cual debe ser construida colectivamente con la participación de todos los actores del municipio.

Desarrollo metodológico

Se dio inicio al proceso de construcción participativa con el diseño del mapa de la ciudad de Tunja, convirtiéndose este, en el instrumento principal para la formulación del documento de Plan de Desarrollo. Resultado del ejercicio y con el propósito de desarrollar una mejor articulación entre la administración y la población, se clasificó la ciudad en 12 zonas, agrupadas por barrios con connotaciones y características en común.

Figura 2: Métricas y zonas para realización de talleres



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Posterior a esta primera instancia, se elaboró el cronograma de actividades en el cual se definieron 16 talleres participativos que tendrían lugar entre el martes 4 al viernes 14 de febrero de 2020, en diversos escenarios como coliseos, salones de juntas de acción comunal y demás espacios pensados para tal fin, cumpliendo con la función de dinamizar las actividades propuestas.

Figura 3: Cronograma Talleres Participativos

Id.	Nombre de tarea	Comienzo	feb. 2020													
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
1	Zona 1 – Polideportivo el Libertador	4/02/2020	■													
2	Zona 2 – Salón social el Paraíso	4/02/2020	■													
3	Zona 3- Aula Máxima Ins Educativa Gonzalo Suárez Rendón	5/02/2020		■												
4	Zona 4- Casa de Fundador	6/02/2020			■											
5	Zona 4- Auditorio CREM Alcaldía Tunja	6/02/2020			■											
6	Zona 5 – Salón comunal el Dorado	7/02/2020				■										
7	Zona 6- Escuela Rural del sur	8/02/2020					■									
8	Zona 6- Polideportivo Santa Inés	8/02/2020					■									
9	Zona 7 – Coliseo San Antonio	9/02/2020						■								
10	Zona 8- Salón comunal San Francisco	10/02/2020							■							
11	Zona 9- Salón comunal Gaitan	11/02/2020								■						
12	Zona 10 – Salón comunal La Estancia de Roble	12/02/2020									■					
13	Zona 11 – IRDET Polideportivo	12/02/2020										■				
14	Zona 12- Casa del fundador	13/02/2020											■			
15	Zona 12- Colegio Antonio Jose Sandoval -Muisca	13/02/2020												■		
16	Auditorio CREM Alcaldía Tunja	14/02/2020													■	
17	Auditorio CREM Alcaldía Tunja	14/02/2020														■

Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

La finalidad de este proceso de socialización fue reunir a toda la sociedad en general. Se exploró en diversas bases de datos, para obtener información de contacto en pro a hacerlos partícipes en la construcción colectiva del plan a cada uno de los grupos académicos, institucionales, empresariales, defensores de animales, grupos étnicos, minorías residentes en el territorio, líderes sociales, deportistas, infancia, adolescencia y juventudes, mujeres y comunidad de la zona urbana y rural de la ciudad. Esta extensiva invitación se llevó a cabo por correo electrónico y medio físico.

Como se mencionó inicialmente, se trabajó basados en la metodología IAP, la cual se fundamenta en generar un conocimiento liberador a partir de la propia percepción popular; por tanto, se clasificó el campo de cada taller participativo en 11 mesas temáticas, las cuales integraban sectores específicos de acuerdo con las secretarías que conforman la estructura actual de la Alcaldía Municipal, como se puede observar en la siguiente ilustración.

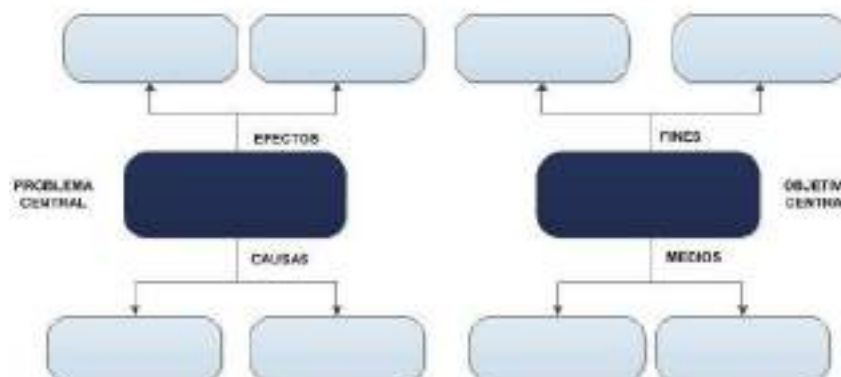
Figura 4: Métricas Mesas Temáticas designadas para el desarrollo de los talleres participativos
"Tunja la capital que nos Une 2020-2023"



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo "Tunja la capital que nos Une 2020-2023"

La creación de mesas hace un mayor énfasis en los lazos de confianza que han de crearse entre la administración y los habitantes de la ciudad; por consiguiente en consenso con el equipo del plan de desarrollo "Tunja La Capital que nos une 2020 -2023", se definió el árbol de problemas y soluciones, como la herramienta que fue implementada por los enlaces en cada una de las mesas temáticas para identificar situaciones negativas (problema central), la cual busca solucionar la problemática analizando relaciones de tipo causa-efecto. Por último, se contempló un espacio para la batería de soluciones, siendo esta la recopilación de pasos para el desarrollo de cada una de las iniciativas asociadas a las problemáticas presentadas.

Figura 5: Estructura Implementada Árbol Problemas y Soluciones



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo "Tunja la capital que nos Une 2020-2023"

Los talleres participativos tienen un valor significativo y por ello se consideraron dos mecanismos de participación como fueron los 16 talleres en 12 zonas dirigidos a toda la población y 16 buzones dirigidos a la población estudiantil de las diferentes instituciones educativas, tanto públicas como privadas, de la zona urbana y rural de la ciudad de Tunja. Algunos de los colegios que participaron fueron el Colegio Nuestra Señora del Rosario, Gimnasio Agustiniiano, Colegio de Boyacá - sección Integrada, Institución Educativa San Jerónimo Emiliani, entre otros.

Estos buzones se distribuyeron con la finalidad de conocer por medio de dibujos los problemas, necesidades, capacidades y recursos que dan a conocer los niños y niñas de la sección primaria, y los jóvenes y adolescentes de educación media y técnica, siendo participes a través de cartas. El resultado del ejercicio integró a más de 5.000 mil niños quienes se pronunciaron y expresaron su deseo de tener una Tunja unida.

Ilustración 1 Entrega de buzones Colegio Gonzalo Suárez Rendón- Sección Primaria



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Para la administración municipal, estos mecanismos permiten conocer las expectativas y aspiraciones ciudadanas de cara al Plan de Desarrollo, trabajando unidos por una Tunja mejor. Por tanto, buscando articular todas las secretarías, dependencias y sectoriales se solicitó a cada una de ellas delegar diferentes enlaces que lideraran junto al equipo de plan de desarrollo cada una de las mesas temáticas.

Con miras a garantizar a los enlaces herramientas que diera curso positivo a cada uno de los talleres, se procedió a la realización de dos capacitaciones: la primera se hizo de manera general el viernes 31 de enero, participando todos los enlaces de las secretarías y la segunda el 3 de febrero, quienes participaron en las mesas temáticas a fines a su dependencia.

Ilustración 2 Capacitación enlaces, 31 de enero 2020 Auditorio CREM – Alcaldía de Tunja



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Construyendo unidos el Plan de Desarrollo, del problema a la solución

El primer ejercicio de participación ciudadana integró personas de todas las edades, géneros y grupos sociales en escenarios urbanos como rurales, los cuales fueron pensados estratégicamente para llevar a cabo el desarrollo de los talleres. El ejercicio estuvo influenciado por diversas estrategias de comunicación con la que se dio a conocer a la ciudadanía la ubicación de los encuentros para ser partícipes de las diferentes actividades, las cuales se habían planeado cuidadosamente con anterioridad en conjunto con Jail Alexander Corredor Valderrama, presidente de las juntas de acción comunal de la ciudad.

Ilustración 3 Salón Comunal Estancia del Roble, Desarrollo de Taller Participativo, 12 de febrero 2020



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Más de 1900 personas de todas las edades, géneros y grupos sociales participaron activamente en el desarrollo de los talleres para la construcción del Plan de Desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Como se puede observar en la tabla número 1, uno de los talleres que más tuvo participación se llevó a cabo en la vereda Runta Abajo y conto con un aforo de 279 personas. Así mismo, el taller que se realizó en el salón comunal del Barrio la Estancia del Roble contó con una asistencia de 128 personas aproximadamente. Esta reunión estuvo acompañada por el Ingeniero Elmer Román Díaz Ruíz, Gerente de ECOVIVIENDA, quien escuchó atentamente las problemáticas e inquietudes de la comunidad asistente.

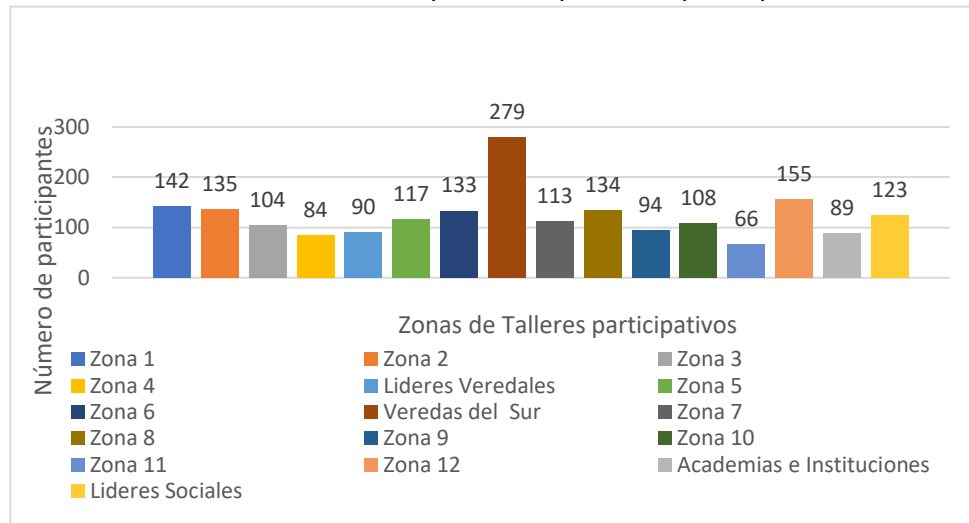
Tabla 1 Número de personas por taller participativo

TALLERES PARTICIPATIVOS	# ASISTENTES
Zona 1	142
Zona 2	135
Zona 3	104
Zona 4	84
Líderes Veredales	90
Zona 5	117
Zona 6	133
Veredas del Sur	279
Zona 7	113
Zona 8	134
Zona 9	94
Zona 10	108
Zona 11	66
Zona 12	155
Academias e Instituciones	89
Lideres Sociales	123
Total Número Personas	1966

Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

Así mismo, como se puede observar en la gráfica número 1, el taller que dio apertura al ciclo de participación ciudadana tuvo lugar el día 4 de febrero en la cancha del libertador y reunió barrios como: Altos del Triunfo, Bolívar, Triunfo, Villa María, Trinidad, Balcón de la Villa, Libertador, Siberia, Surinama, Obrero y Andes conto con una afluencia de 142 personas aproximadamente.

Gráfica 1 Número de personas por taller participativo

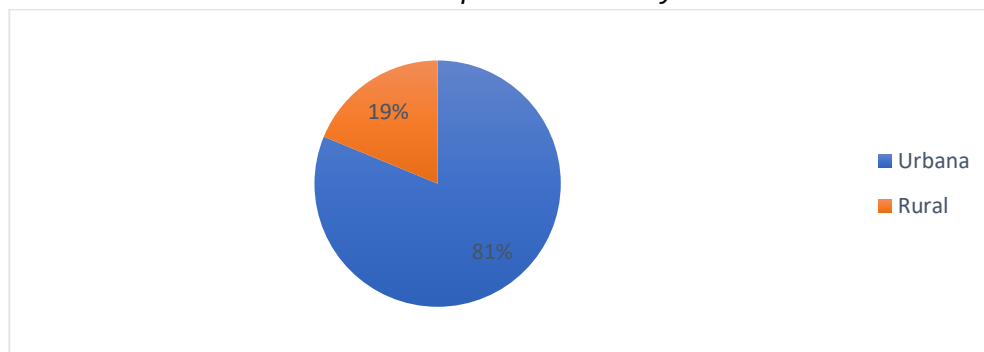


Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Con la participación de la ciudadanía en todo el territorio se culminó la jornada participativa que sirvió como insumo para la construcción de plan de desarrollo para el próximo cuatrienio. Según proyecciones del DANE, para el año 2020, Tunja cuenta con 206.827 habitantes, de los cuales cerca de 1% corresponde a la población total que se vinculó al desarrollo del primer mecanismo de participación ciudadana como lo fueron los 16 talleres que se llevaron a cabo en todo el territorio tunjano.

Así mismo, se puede observar en la gráfica número 1 que la participación fue significativamente importante en la zona rural con 369 habitantes y para el caso de la zona urbana 1597.

Gráfica 2 Participación Urbana y Rural



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

El componente territorial permite la participación directa de la población en general, por ende, los talleres participativos fueron indispensables en la construcción de este documento. En un primer escenario, el proceso comenzó cuando los habitantes dieron a

conocer su problemática o necesidad a un líder de plan de desarrollo, y seguido a ello, fueron sugeridas las posibles mesas temáticas afines a su inquietud.

Luego de pasar a las diferentes mesas, por medio del diligenciamiento de su problemática o necesidad en fichas de papel, se entrega al líder de la mesa en que participa para su posterior lectura y socialización con los demás asistentes de la mesa, siendo seleccionada democráticamente la problemática en común; y así dándose de forma conjunta la actividad lúdica de elaboración del árbol de problemas y soluciones.

En la realización de estas mesas para la construcción del plan de desarrollo se contó con la participación del alcalde Luis Alejandro Fúneme González, quien realizaba una introducción y dialogaba sobre planteamientos recolectados en las mesas de trabajo. A su vez, estuvieron presentes los secretarios de despacho que hacían las veces de articuladores en compañía de los delegados anteriormente mencionados.

Ilustración 4 Taller participativo Academias- instituciones Auditorio CREM Alcaldía de Tunja .



Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

Además de esta metodología desarrollada en cada una de las mesas, el día 14 de febrero en el Auditorio El Crem de la Alcaldía Mayor de Tunja se presentó el penúltimo taller con una dinámica diferente. Contó con la presencia de academias, instituciones, agremiaciones y Cámara de Comercio; en una metodología de mesas cruzadas, en la que se dan recomendaciones prácticas para facilitar la comunicación, principalmente escrita, entre el estado y su principal interlocutor, el ciudadano.

Para concluir la jornada de talleres participativos con la ciudadanía, se convocó líderes sociales y líderes en tema de discapacidad y con el ánimo de cumplir con los propósitos que tiene el gobierno para el próximo cuatrienio, en cabeza del Señor Alcalde Luis Alejandro

Fúneme González. El abordaje de esta temática inclusiva se dio a través de intérpretes de señas que garantizaran la óptima comunicación de los asistentes que lo requerían.

Ilustración 5 Taller participativo Líderes sociales- discapacidad



Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

La participación de los ciudadanos en la construcción del desarrollo de la región debe unir diferentes sectores sociales, para que mancomunadamente se conozca, analice y se busquen las soluciones de tal manera que se pueda disminuir la fragmentación social, económica y política; lo cual dará un norte sobre lo que la ciudadanía espera y quiere para la ciudad en los próximos cuatro años. Se pudo concluir que el desarrollo de talleres participativos con la comunidad fue una experiencia exitosa, la cual estuvo basada en el intercambio de ideas y la escucha activa. Como resultado de la dinámica participativa y haciendo el análisis por mesa temática se obtuvo lo siguiente:

1. Economía y empleo

Entre las problemáticas más recurrentes referidas por los tunjanos se destacaron las siguientes:

Tabla 2 Consolidado general, mesa 1 - Economía y empleo

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Emprendimiento • Fortalecimiento empresarial • Ambiente empresarial y atracción de la inversión • Desarrollo empresarial	• Ausencia de empleo • Falta de acompañamiento empresarial • No hay empresas en Tunja • No hay empleo para jóvenes • Exclusión laboral por falta de experiencia

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	• Falta de incentivos a empresas • Alto número de población extranjera que desplaza la mano de obra • Exceso de trámites para creación de empresa • Falta de capacitación para el emprendimiento • Falta de financiación

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las principales solicitudes que expresó la comunidad en los talleres participativos, se verán contempladas en el apoyo profesional para emprender y gestión del conocimiento, la construcción de la zona franca para el desarrollo económico, gestión del fondo de emprendimiento, nos une la competitividad, la productividad, la innovación, las TIC, la calidad y la comercialización, alianzas estratégicas para emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión; las cuales son estrategias que se encuentran definidas en el PDM.

2. Salud y bienestar

En la segunda mesa participativa se evidenció que la percepción de problemáticas se concentra en las siguientes temáticas:

Tabla 3 Consolidado general, mesa 2 - Salud y bienestar

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud	• Deficiencias en la prestación del servicio de salud a la población con discapacidad • Consumo y expedido de sustancias alucinógenas • Mal manejo ambiental • Falta de convivencia social y articulación sectorial • Falta de acompañamiento a la salud mental • Falta de acceso y atención en salud de la población • Déficit en la oferta institucional de programas sociales orientadas a la población vulnerable

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	Programas de atención dirigidos a cuidadores para población con discapacidad.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Son incluidas como estrategias del PDM la implementación de la política pública de salud mental, programa RBC¹ implementado, modelo de atención integral territorial en salud implementado, proyecto integral de ESE municipal como hospital de mediana complejidad en el municipio, atención integral del adulto mayor, IRCA², acciones de IVC³ para el monitoreo y control de factores de riesgo ambiental, estrategia integral de salud pública para prevención y mitigación de enfermedad emergente COVID 19 y enfermedades transmisibles prevalentes, oportunidad en el tiempo de la atención pre hospitalaria en caso de urgencias, y en emergencias y desastres, atendiendo así a las principales solicitudes de la comunidad.

3. Medio ambiente y servicios públicos.

A través de la interacción con la comunidad y de la dinámica participativa los tunjanos identificaron que las principales problemáticas en esta mesa fueron:

Tabla 4 Consolidado general, mesa 3 - Medio ambiente y servicios públicos

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Medio ambiente Responsabilidad ambiental Servicios públicos para todos Protección y bienestar animal	- Presencia de perros callejeros y excretas en las calles - Falta de protección de fuentes hídricas - Falta de alumbrado público - Altos costos de servicios públicos - Zonas verdes sin mantenimiento - Falta de reforestación - Contaminación por basuras - Inadecuado manejo de residuos sólidos - Falta de conocimiento de separación en la fuente - Ausencia de servicios públicos en zonas rurales

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

¹ Rehabilitación basada en comunidad

² Índice de riesgo para la calidad de agua potable.

³ Inspección, vigilancia y control

Así mismo se contempla la adecuación de espacios públicos para la ciudadanía, alumbrado público y energía eléctrica, protección de recursos ambientales, reforestación urbana y rural, esterilización, vacunación y cuidado animal, las cuales hacen parte del conjunto de estrategias que contempla el PDM para el próximo cuatrienio.

4. Mujer, género, inclusión y mujer rural

A través de las reuniones la comunidad se hizo escuchar frente a las diferentes problemáticas que se enfrenta la mujer tunjana. De esta manera se pudo concluir que la percepción de las principales dificultades se enfoca en:

Tabla 5 Consolidado general, mesa 4 - Mujer, género, inclusión y mujer rural

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Productividad rural • Fomento agropecuario • Garantía de derechos • Implementación y crecimiento Social	• Generación de violencia intrafamiliar por parte de padres y cuidadores a niños y niñas. • Trabajo infantil • Pobreza extrema • Falta de oportunidades para la mujer • Falta de apoyo a los cuidadores de NNA (niños, niñas y adolescentes) con discapacidad • Violencia de género • Falta de empoderamiento dirigido a las mujeres cabeza de familia • Falta de colegio y jardín para atender a la población con NEE • Falta de ingresos económicos para madre cuidadoras • Falta de programas y oportunidades para el desarrollo social con equidad de género • Falta de espacios para actividades que promuevan la integración del adulto mayor • Desempleo • Abuso sexual • Falta de programas de capacitación a mujeres y adulto mayor que promueva el empoderamiento y el liderazgo.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las inquietudes y solicitudes de la población son tenidas en cuenta a través de las siguientes estrategias: atención integral al adulto mayor, familia y crianza con amor, unidas

somos más, sabiduría con amor, equidad de género, familias en acción, y el diseño universal con enfoque diferencial, las cuales están contempladas en el PDM.

5. Seguridad y convivencia ciudadana

Entre las principales problemáticas percibidas por los tunjanos en temas de seguridad se concluyó que estas son las más relevantes para la ciudadanía:

Tabla 6 Consolidado general, mesa 5- Seguridad y convivencia ciudadana

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Construcción de paz y convivencia ciudadana • Justicia y seguridad	• Desconocimiento de la norma • Delincuencia • Deserción escolar • Consumo de sustancias SPA en espacios públicos • Migración de población extranjera a nuestra ciudad • Indiferencia social • Falta de cultura ciudadana • Inseguridad • Invasión del espacio publico • Falta de cámaras • Falta de presencia de autoridades en horas de la noche • Violencia intrafamiliar • Desconocimiento del código de policía

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Atendiendo a lo manifestado por los tunjanos en los talleres participativos, desde la administración se han formulado las siguientes estrategias definidas en el PDM así: Tunja con legalidad, justicia efectiva, uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana, espacios seguros estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas, cátedras de paz.

6. Educación – Ctel

En temas de educación cabe resaltar que la comunidad reconoce que las principales dificultades más comunes son:

Tabla 7 Consolidado general, mesa 6- Educación - Ctel

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Nos une la educación	- Infraestructura educativa inadecuada - Inseguridad en los colegios - Falta de subsidios para acceder a estudios superiores - Falta de una cultura inclusiva en los ámbitos educativos, sociales y productivos - Informalidad de colegios privados - Debilidad en el modelo educativo para asegurar condiciones necesarias para la educación inclusiva. - Falta de educación para el uso adecuado de la tecnología - No se considera la vocación agrícola en lo educativo que permita aprovechar la población rural para generar empleo en líneas agroindustriales - Deserción escolar - Falta de capacitación docente y de docentes de apoyo - Actualización de diagnóstico infantil que requiere atención - Falta de aulas especializadas en atención inclusiva - Plan de estudios no va acorde a las necesidades individuales - Falta de orientación integral para desarrollar un proyecto de vida que considere las TICs, la cultura y el arte

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las principales solicitudes que manifestó la comunidad a través del ejercicio participativo están contempladas dentro de las siguientes estrategias: infraestructura educativa, educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, familia unidas por la educación, disminución de brechas de acceso y permanencia, nos une la educación superior - generación E, diseño universal con enfoque diferencial, las anteriores estrategias hacen parte del alcance de objetivos que pretende alcanzar esta administración para el próximo cuatrienio.

7. Cultura y turismo

En el tema de turismo la ciudadanía manifiesta preocupación dado que es recurrente que se presenten las siguientes dificultades:

Tabla 8 Consolidado general, mesa 7 - Cultura y turismo

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
En Tunja el turismo nos une	- Falta de programas culturales y conformación de grupos en el sector - No hay continuidad de programas y capacitación de la población de guías turísticos - Falta de aprovechamiento de espacios comunales y encuentros en todas las áreas - Falta de divulgación de programas y convocatorias - Falta de sentido de pertenencia - No hay articulación entre instituciones y comunidad para generar procesos y apropiación del sector cultural y turismo - Descuido de atractivos turísticos - Falta de cultura ciudadana - Falta de actividades turísticas y culturales en zonas rurales - Falta de vinculación a niños en programas culturales - Falta de recursos económicos que promuevan el turismo en la ciudad

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Así mismo y como estrategias que permitan dar solución a las solicitudes hechas por los tunjanos se contempla la protección y salvaguardia del patrimonio cultural, la gestión de escenarios culturales, la dinamización y fomento a la cultura y la creatividad, el fortalecimiento del sistema municipal de cultura y la promoción de procesos de formación artísticos y culturales, la planificación turística.

8. Recreación y deporte

En la mesa 8 la población tunjana reconoce la falta de gestión en temas como:

Tabla 9 Consolidado general, mesa 8- Recreación y deporte

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
El deporte nos une Espacios públicos amables	- Falta promover festivales deportivos para población con discapacidad - Falta de escenarios deportivos en diferentes zonas de la ciudad - No hay cobertura deportiva en el sector rural

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	• No hay mantenimiento ni adecuación de escenarios deportivos • Descentralización de los programas • Falta de conocimiento de los diferentes programas deportivos • Falta de hábitos y estilos de vida saludables • Falta de bio parques

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Como respuesta a las problemáticas percibidas por la comunidad a través de los talleres participativos se han diseñado las siguientes estrategias: Optimización de la infraestructura deportiva y nos une la transformación social a través del deporte.

9. Infraestructura, espacio público y vivienda

A lo largo de los talleres participativos la comunidad refirió que la ciudad presenta varias problemáticas en temas de espacio público destinados para goce y disfrute de la comunidad, entre las cuales son más repetitivas las siguientes:

Tabla 10 Consolidado general, mesa 9 - Infraestructura, espacio público y vivienda

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Espacios públicos amables • Vivienda y hábitat • Ordenamiento territorial integral	• Falta de control urbano • Falta de construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías, andenes y puentes peatonales • Falta de subsidios de vivienda • Falta de construcción de un centro integral para la atención a la población con discapacidad • Falta de puentes peatonales • Falta de salones comunales • Falta de mantenimiento a escenarios deportivos • Falta de mantenimiento para mejoramiento de vías • Conflicto con los usos de suelo del sector rural • Falta de legalización de predios de uso publico • Uso indebido del espacio publico

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	- Falta de infraestructuras continuas de ciclo vía - Mala calidad en las obras - Falta de construcción de escenarios deportivos

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Atendiendo a las solicitudes hechas por la comunidad se plantearon las siguientes estrategias: construcción y mejoramiento de la red vial capital, intercomunicación rural-urbana, optimización de la infraestructura deportiva y nos une la transformación social a través del deporte, adecuación de espacios públicos para la ciudadanía, equipamiento municipal y mobiliario urbano, vivienda nueva, mejoramiento de vivienda urbana y rural, revisión, ajuste y adopción del POT.

10. Movilidad y transito

Entre las problemáticas más recurrentes detectadas por los tunjanos en temas de movilidad de tránsito se destacaron:

Tabla 11 Consolidado general, mesa 10- Movilidad y transito

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Modernización de la red vial Plan Maestro de Movilidad Plan Maestro de Seguridad Vial	- Falta parque automotor y espacios públicos con adaptaciones para personas con movilidad reducida - Baja cobertura de rutas a los barrios más lejanos - Falta de presencia de la autoridad de transito - Falta de cultura ciudadana - Baja regulación de parqueaderos - Falta señalización vertical y horizontal - No hay sistema de paraderos estipulados - Bajo efecto positivo de la medida de pico y placa en la ciudad - Malla vial deteriorada - Baja señalización en zonas escolares - Invasión vehicular en el espacio peatonal - Andenes pequeños, interrumpidos y dañados - La ciclo vía no es continua.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Así mismo, como respuesta a las inquietudes manifestadas por la ciudadanía esta administración desarrolló las siguientes estrategias: implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, para la capital, Movilidad alternativa y sostenible - movilidad activa, sensibilización de actores viales, las cuales pretenden dar respuesta a las necesidades de la comunidad tunjana.

11. Juventudes

Los jóvenes también tuvieron el espacio para hacernos saber sus inquietudes y nos dejaron conocer las principales problemáticas a las que se enfrentan los jóvenes en la ciudad.

Tabla 12 Consolidado general, mesa 11 - Juventudes

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Bienestar y Desarrollo • Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud • Construcción de paz y convivencia ciudadana • Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural • Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity	• Inseguridad juvenil • Alto consumo de sustancias psicoactivas • Falta de capacitación en salud sexual • Dificil acceso a la educación superior • Bajas oportunidades laborales • Falta de espacios culturales • Deserción escolar • No hay orientación vocacional desde las aulas • Desconocimiento de las actividades propuestas desde el municipio para el aprovechamiento del tiempo libre.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Con la intención de atender las solicitudes de los jóvenes se plantearon las siguientes estrategias contenidas en el PDM: Generación de capacidades, educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, disminución de brechas de acceso y permanencia, nos une la educación superior - generación E, familia y crianza con amor.

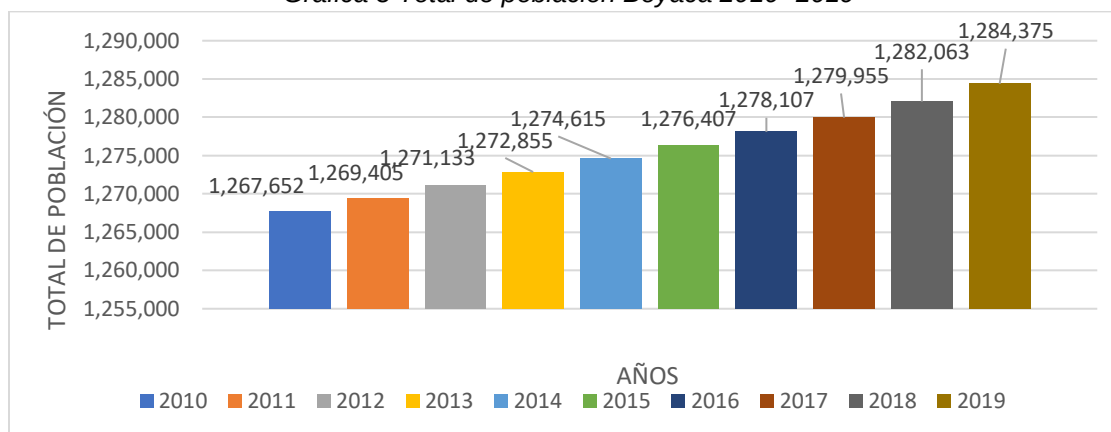
En el desarrollo estratégico del plan se evidencia la inclusión de estos programas, asociando el objetivo general de cada programa y sus indicadores y metas asociadas de acuerdo con las demandas de la ciudadanía en diferentes aspectos sociales, económicos y culturales para la ciudad de Tunja.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DEL PLAN

Contexto del departamento

Según el DANE, Boyacá desde el año 2010 a 2019 ha tenido un movimiento significativo en el número de su población. Para el año 2019 el total de la población en el departamento fue de 1.284.375 personas, distribuidas en 629.344 hombres y 655.031 mujeres.

Gráfica 3 Total de población Boyacá 2010 -2019



Fuente: Elaboración propia a partir de proyecciones DANE, 2019

Así mismo, como se puede observar en la gráfica, el crecimiento poblacional durante los últimos 10 años ha ido en aumento. Para el año 2010 el departamento contaba con 1.267.652 de personas, seguido del año 2016 con 1.278.107 y para el 2019 con 1.284.375. Para este caso, según la actualización del DANE en Proyecciones de Población 2018-2023 en información general de las 1.284.375 personas para el 2019, Tunja la capital del departamento, tenía 176.347 personas.

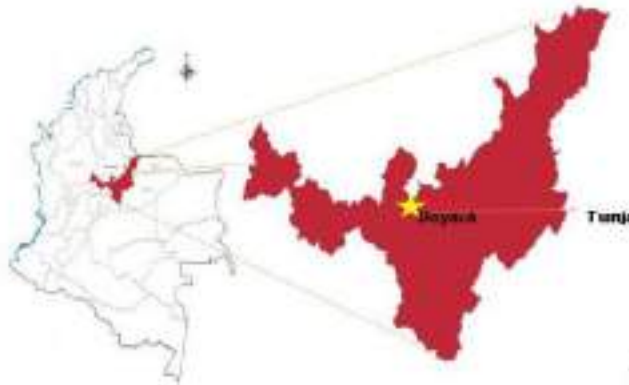
Contexto histórico

La ciudad de Tunja se encuentra ubicada en la provincia Centro del Departamento de Boyacá a una altitud de 2.782 metros sobre el nivel del mar, sobre la cordillera oriental de los andes a 130 km al noreste de la capital colombiana Bogotá, con una temperatura promedio de 13° centígrados. Tunja se encuentra dividida en 200 desarrollos urbanísticos en la zona urbana y 10 veredas en el área rural (Pirgua, Runta, Chorroblanco, Tras del Alto, La Esperanza, Porvenir, Barón Germania, Barón Gallero, La Lajita, La Hoya). Los ríos: Jordán, que atraviesa a la ciudad de sur a norte, y la Vega, que va de occidente a oriente, son sus principales fuentes hídricas superficiales.

En los últimos años el desarrollo de Tunja se ha dinamizado, posiblemente gracias al auge de la matrícula universitaria, el mejoramiento significativo en el abastecimiento de agua

potable y las obras viales que la aproximaron con la capital Bogotá. El proceso de expansión incluye la urbanización hacia municipios cercanos como Soracá, Motavita, Cómbita y Oicatá.

Figura 6: Localización Tunja - Boyacá, Colombia

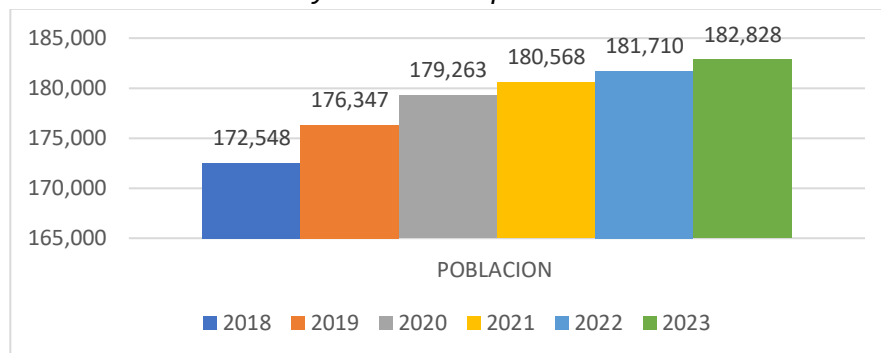


Fuente: Elaboración propia a partir del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018.

Dinámica demográfica

De acuerdo con los datos presentados por el DANE, Tunja ha obtenido un crecimiento constante en su población. En la siguiente gráfica se muestra como ha sido su crecimiento en los últimos años. Se observa que del año 2018 al año 2023 se tiene proyectado un aumento poblacional promedio de 2.056 personas. Para 2018 Tunja contó con 172.548 habitantes, así mismo en proyecciones para el año 2021 se tiene un estimado de 180.568 y finalmente para el año 2023 se proyecta una población de 182.828 habitantes, por lo cual es pertinente que la dimensión poblacional tome importancia en las decisiones de crecimiento y desarrollo para la ciudad de Tunja.

Gráfica 2: Proyecciones de población 2018-2023.



Fuente: *Elaboración propia a partir de datos DANE – Proyecciones de población 2018-2023*

En cuanto a la extensión territorial, de acuerdo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC 2017, y a la población total respecto al DANE se puede analizar la proporción de la población urbana y rural en la siguiente tabla.

Tabla 13 Distribución por extensión territorial - Tunja 2019

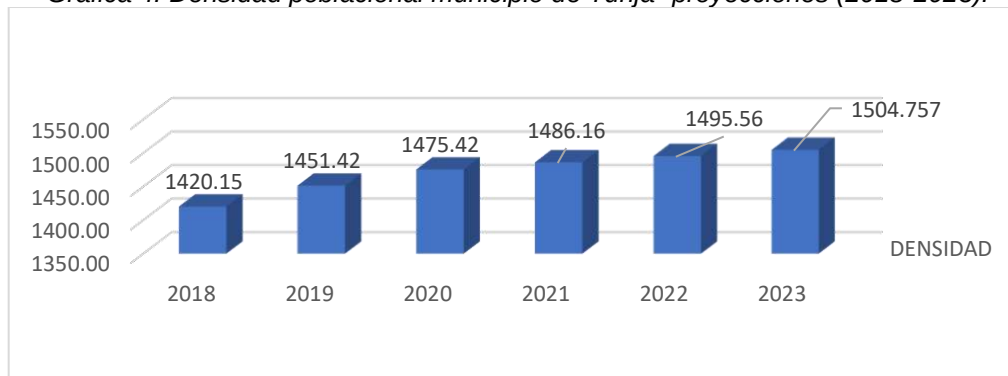
Descripción	2018	%	2019	%	2020	%
Población urbana	163.894	94,98%	167.883	95,2%	171.196	95,5 %
Población rural	8.654	5,0%	8.464	4,8%	8.067	4,5%
Total	172.548		176.347		179.263	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos Cartografía Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC

En el año 2018, para el municipio de Tunja la población urbana fue de 163.894 y la población rural fue de 8.654 personas. Así mismo, para el año 2020, se espera una proyección en el área urbana con 171.196, lo que corresponde al 95% y la población rural fue 8.067 equivalente al 4,5%. Por lo anterior se infiere que, aunque la mayor parte del área del municipio de Tunja corresponde al área rural mayor parte de la población se encuentra ocupando el área urbana. Esto debido a la actividad y características económicas que presenta el municipio al ser la capital del departamento.

Teniendo en cuenta lo anterior, la *población* se compone de todos los organismos de una especie en particular que viven en un área determinada, por tanto, esta se moviliza y a su vez tiene una distribución característica de un territorio; en este sentido se habla de distribución, haciendo precisión inicial desde la densidad poblacional que para el caso de la ciudad de Tunja es 1.475,41 habitantes sobre km² con reportes del año 2020, siendo así la octava ciudad capital con mayor densidad poblacional, ocupando el puesto 21 en tamaño de población. Esto significaría, entre otras conclusiones, que la ciudad debe pensar su crecimiento y desarrollo urbano con las condiciones necesarias de bienes y servicios de equipamiento para densificar las unidades comerciales y habitacionales.

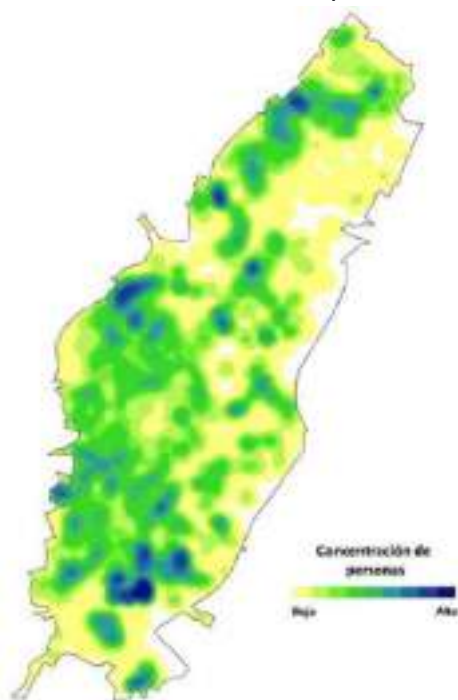
Gráfica 4: Densidad poblacional municipio de Tunja- proyecciones (2018-2023).



Fuente: DANE- Proyecciones de Población 2018-2023

Según los datos del censo del departamento administrativo nacional de estadística (DANE) en las proyecciones de población municipal por área para el año 2018 el municipio conto con 172.548 personas, que comparada con las cifras proyectadas para el año 2020 tuvo incremento de 2.916 habitantes. Se espera que para el año 2021 aumente en 1.305 habitantes, ya que este comportamiento se puede asociar dado a que la ciudad de Tunja es la capital del departamento, por lo cual se produce una migración de habitantes hacia este municipio en busca de oportunidades laborales y educativas.

Ilustración 6 Concentración de la población en Tunja

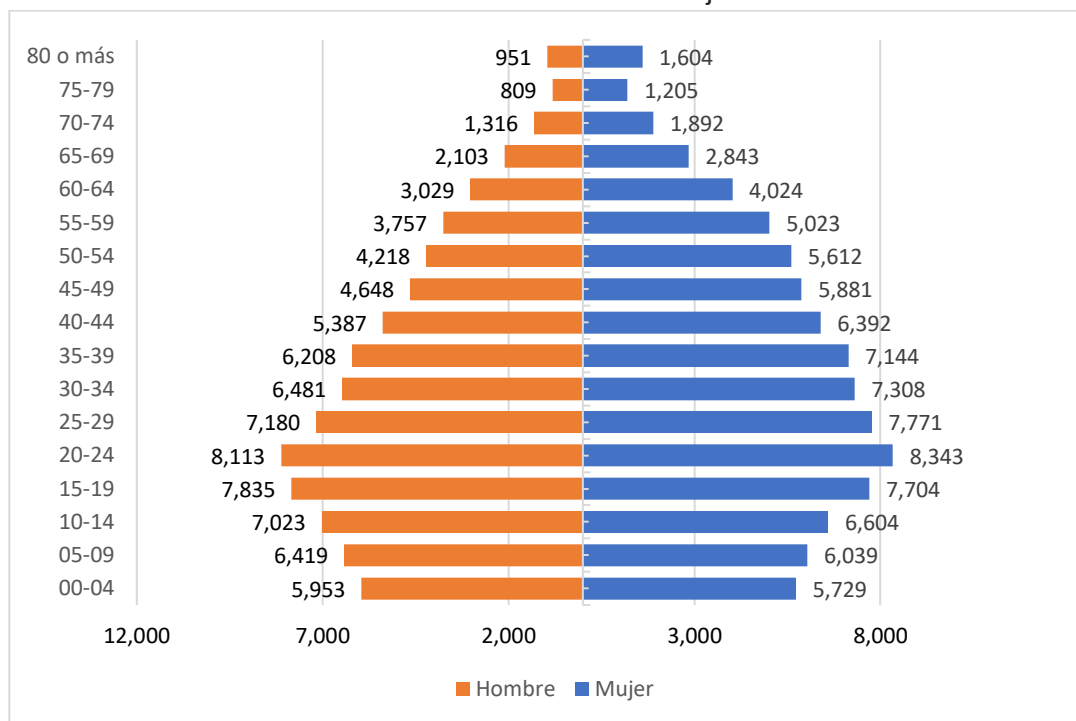


Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 - DANE

Una pirámide de población muestra gráficamente la composición de una población según la edad y el sexo, es lo que se denomina estructura poblacional. Las barras horizontales representan los números o las proporciones de hombres a mujeres para cada grupo. Evidenciando la composición de la población por medio de los elementos, características o atributos que permiten cualificar una población.

En la siguiente gráfica se observa la pirámide poblacional del Municipio de Tunja, representando datos básicos de una población, tales como sexo y edad y permite identificar fenómenos demográficos como son el envejecimiento poblacional, la existencia o no de equilibrio entre los géneros y los efectos de acontecimientos catastróficos que puede sufrir la población.

Gráfica 5 Distribución etaria en Tunja año 2018

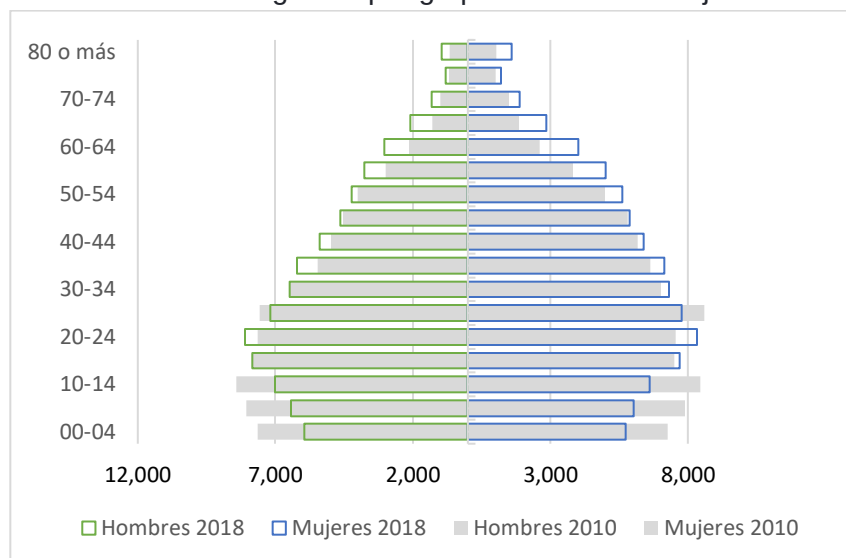


Fuente: Encuesta 2018 - DANE

En esta figura se observa que la distribución etaria de Tunja es progresiva, presenta una base ancha y una cúspide angosta. Así mismo, se puede señalar que el número de mujeres es ligeramente superior al de hombres, donde el primero entre los rangos de edad de 20 a 24 años es de 8.113 hombres respecto a las mujeres con 8.343 en el mismo rango de edad. En la cúspide en el rango de 70 a 74 años se ve una participación de 1.205 hombres y 809 mujeres.

Así mismo, el crecimiento poblacional por grupos etarios en la última década permite identificar una disminución significativa en las edades comprendidas entre los 35 y 75 años. A su vez, el crecimiento poblacional entre los 5 a 19 años, así como los 25 a 34 años ha crecido en menor medida. En la siguiente grafica se detalla el crecimiento poblacional por grupos etarios entre los años 2010 y 2018.

Gráfica 6 Crecimiento demográfico por grupos etarios en Tunja años 2010 y 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta 2018 - DANE

Una disminución en la parte superior de la pirámide poblacional sugiere que las políticas públicas que se desarrollen en Tunja para el corto, mediano y largo plazo requieren una atención especial en los grupos etarios desde los 35 años hasta la tercera edad.

La población con mayor expectativa de vida está entre las edades de 20 a 24 años. Así mismo, en Tunja la población de jóvenes tiene un número significativo, pues la cúspide es relativamente estrecha. Igualmente, el grupo poblacional menor tiene un mayor índice de masculinidad, pero que, respecto a la población adulta, tiene una mayor proporción de mujeres que de hombres.

Con relación a los grupos étnicos poblacionales, según TerriData, para el año 2005 la población indígena fue de 276, población negra, mulata o afrocolombiana 281, población raizal 17, población ROM 1 y población palenquera 2 personas, para un total de población étnica de 577 personas.

Tabla 14 Población por pertenencia étnica- Tunja 2019

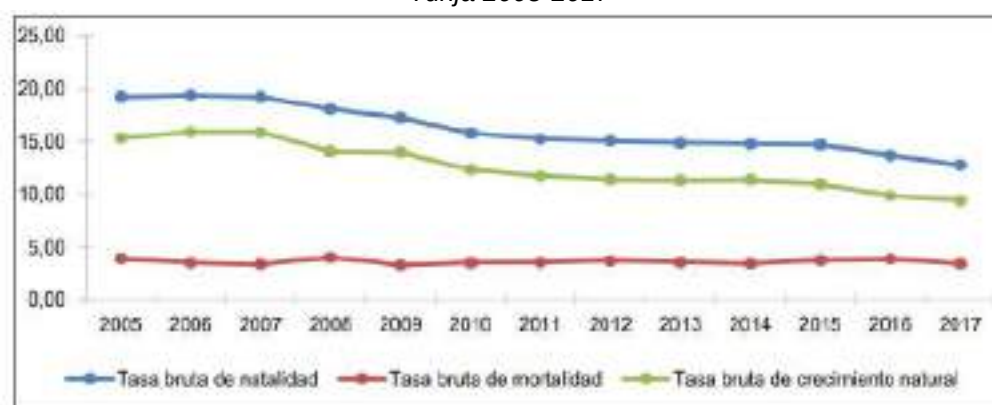
Pertenencia étnica	Total	Porcentaje
Indígena	276	0,1
ROM (gitana)	1	0
Palenqueros	2	0
Raizal	17	0
Negro, mulato, afrocolombiano o afrodescendiente	281	0,1
Total	577	0,2

Fuente: Censo DANE 2005- ASIS Tunja 2019

Dinámica de crecimiento vegetativo

El crecimiento vegetativo o natural es la diferencia entre los nacimientos y las defunciones de una determinada población. Para el caso de Tunja en la siguiente gráfica se analiza que la tasa bruta de natalidad se encuentra por encima de la tasa bruta de mortalidad y de crecimiento natural; indicando este último la diferencia entre los nacimientos y las defunciones. Por lo anterior, la ciudad presentó un crecimiento natural con tendencia a la disminución, es decir, que en mayor proporción se presentaron más nacimientos que muertes.

Gráfica 7 Comparativo entre tasa bruta de natalidad mortalidad y crecimiento natural, Tunja 2005-2017



Fuente: Censo DANE 2005- ASIS Tunja 2019

La tasa de natalidad para la ciudad de Tunja presento un movimiento en la curva notándose que la tasa más alta fue en el 2006 con un 19,41% y la tasa más baja en el año 2017 con un 14%. Mientras que la tasa de mortalidad tiene un comportamiento diferente, pues para el año 2008 el porcentaje de muertes fue de 4% y para el 2017 del 3,4%.

Dinámica migratoria

Tunja como capital del departamento de Boyacá y con la importancia que esto implica, presenta un número de inmigrantes que comparado con los demás municipios del departamento es significativo. Para ciudades principales como Sogamoso y Duitama la cifra está entre los 1500 y los 2500 inmigrantes venezolanos, y ciudades como Chiquinquirá y Cubará reportan un ingreso promedio de 500 venezolanos.

Tabla 15 Inmigrantes venezolanos por ciudad

Ciudad	# inmigrantes venezolanos
Tunja	4.447
Sogamoso	2.539

Ciudad	# inmigrantes venezolanos
Duitama	1.415
Villa de Leyva	1.049
Chiquinquirá	532
Cubará	505
Total	10.487

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

La migración en Tunja respecto al departamento para el año 2018 muestra que la ciudad es el centro de afluencia como punto de destino. En la ciudad de Tunja hay un censo total de 4.447 ciudadanos venezolanos de los cuales 1.992 tiene Permiso Especial de Permanencia activo, 2.394 ilegales, 47 lo tienen vencido, a 11 se les ha cancelado y otros 3 lo tienen inactivo.

Tabla 16 Número de inmigrantes venezolanos en Tunja 2019

Estado de permiso	# inmigrantes venezolanos
Permiso especial de permanencia activo	1992
Ilegales	2394
Permiso vencido	47
Permiso cancelado	11
Permiso inactivo	3
Total	4447

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

Respecto a las emigraciones de venezolanos de la ciudad de Tunja obedecen a varias razones. 532 venezolanos salieron voluntariamente de la ciudad, mientras que 117 fueron expulsados. Además, entre deportaciones y multas el Centro Facilitador de Servicios Migratorios reportó 75 inmigrantes venezolanos.

Tabla 17 Principales motivos de emigraciones venezolanas- Tunja 2019

Motivos de salidas	# inmigrantes venezolanos
Expulsiones	117
Deportaciones	16
Multas	59
Multas a empleadores	42
Salidas voluntarias	532
Total	766

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

Como conclusión y según los datos presentados se puede afirmar que Tunja ha experimentado en los últimos años un incremento constante de su población, donde este comportamiento puede estar asociado a que la ciudad es la capital del departamento y su migración de habitantes hacia este municipio es por oportunidades laborales y educativas.

POLÍTICAS PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE TUNJA

Las demandas sociales de la población requieren de objetivos y acciones concretas que permitan fortalecer la democracia y mejorar las condiciones de gobernabilidad de cada ente territorial, por esta razón, uno de los instrumentos para incorporar no solo los intereses del Estado sino de la sociedad en general son las políticas públicas. Por lo anterior, la actual Administración Municipal dando seguimiento a las mismas, identifico la necesidad de revisar, actualizar o generar las políticas públicas municipales, de manera que en el cuatrienio puedan generar un verdadero impacto sobre las necesidades de la población que habita la ciudad. Estas políticas públicas son:

Política Pública de Primera Infancia del Municipio de Tunja - Acuerdo 003 del 21 de enero de 2014

Esta política se insertó y articulo con la Estrategia Nacional de Atención Integral a la Primera Infancia de 0 a Siempre, bajo el marco de la Ley 1098 de 2006, Código de la infancia y la Adolescencia, el CONPES 109 de 207 Política pública Nacional de Primera Infancia y la Ley 1295 de 2009 que reglamentaba la atención integral de los niños y las niñas de la primera infancia de los sectores clasificados como 1, 2 y 3 del SISBEN, las dos últimas fueron derogadas actualmente por la Ley 1804 de 2016 que se establece la política de estado para el Desarrollo Integral de la primera infancia de Cero a Siempre, la cual incorpora nuevas disposiciones, estrategias y acciones a tener en cuenta para cumplir el propósito del desarrollo integral de esta población. En consecuencia, es necesario que la política municipal vigente sea actualizada y armonizada con los nuevos lineamientos de orden nacional establecidos. Teniendo en cuenta lo dispuesto desde su artículo 1°, fortalecer el marco institucional para el reconocimiento, la protección y la garantía de los derechos de las mujeres gestantes y de los niños, niñas de cero a seis años, así como la materialización del estado de derecho. Hasta aspectos fijados en el artículo 22 que da cuenta de la implementación territorial y el artículo 25 sobre la financiación de esta.

Si bien se menciona que la actualización de la política municipal obedece en gran medida a su armonización con la actual política nacional ley 1804, esta actualización representa una oportunidad para tener en cuenta otros marcos indispensables para la garantía de derechos de la primera infancia; uno de ellos es la articulación con las metas y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, ley 1955 de 2019, así como los “10 asuntos impostergables para la niñez” compilados por Niñez Ya y reconocidos también en el PND.

Teniendo en cuenta lo anterior y los resultados del informe de garantía de derechos de infancia, adolescencia y juventud solicitado por la procuraduría el año anterior, se reconoce también que la política actual tiene componentes de fondo que deben tenerse en cuenta dada su representatividad en el desarrollo integral de la primera infancia como sus principios de: equidad e inclusión social; corresponsabilidad; focalización; interés superior de los niños y las niñas; prevalencia de los derechos; la responsabilidad parental, y sus tres áreas estratégicas 1. Garantizar una nutrición adecuada; 2. Prevenir el maltrato infantil; 3. Promover la educación, estas áreas, dado que aun representan puntos álgidos y representativos para el cumplimiento de derechos de la primera infancia, deben ser revisadas y analizadas en cuanto a sus estrategias de implementación, y en general para toda la política es indispensable generar un plan de acción claro en el que quede incluido el proceso de seguimiento y evaluación.

Política Pública de Infancia y Adolescencia del Municipio de Tunja - Acuerdo 0008 de 2015

Esta política se inspiró y articulo con la Convención Internacional de Derechos de los niños, adoptada por las Naciones Unidas en el año 1989, el Código de Infancia y Adolescencia en la Ley 1098 de 2006, el CONPES social 3629 de 2009 que establece la Responsabilidad Pública de responsabilidad penal para adolescentes y el CONPES 147 de 2012, que establece los lineamientos de embarazo en adolescentes y la promoción de proyectos de vida en los niños, niñas y adolescentes entre los 6 a 19 años.

Actualmente, la política requiere de la implementación y seguimiento del plan de acción que permita cumplir el propósito de la misma, que es el promover entornos incluyentes y protectores que potencien el desarrollo integral de la infancia y adolescencia, con un enfoque de derechos, teniendo en cuenta lo dispuesto desde su artículo 1°, adopción, concepto, ámbito de aplicación y enfoque de la política pública, hasta aspectos fijados en el artículo 23 que responsabiliza a todas las Secretaria de la Administración Pública con competencias sobre los temas tratados, asegurar la sostenibilidad de la misma, el artículo 24 sobre la financiación de la misma, y los articulo 25 y 26 que exponen el control y seguimiento que se hará por parte del Honorable Concejo mediante informes presentados y la armonización que tendrán con el Plan de Desarrollo Territorial de cada cuatrienio.

Los principios y objetivos que orientan las acciones de la Política Pública son desarrollo humano, inclusión, inmediatez, integralidad, justicia social y corresponsabilidad, y se estructura en cinco ejes estratégicos definidos así: Familias afectivas y unidas; manejo adecuado del tiempo libre; derechos sexuales y reproductivos, y sexualidad responsable; promoción del buen trato y prevención de violencias, prevención del consumo de sustancias psicoactivas y alcohol.

Política Pública de Juventud de Tunja 2019 -2030 - Acuerdo 0030 de 2019

Esta política se inspiró y reglamentó de acuerdo con las disposiciones de Ley 1622 de 2013, por medio de la cual se establece el marco constitucional para garantizar a todas y todos los jóvenes el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil en los ámbitos civil, personal, social y público, el goce efectivo de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno y lo ratificado en tratados internacionales, y la adopción de las políticas públicas necesarias para su realización, protección y sostenibilidad, garantizando condiciones de igualdad de acceso, participación e incidencia en la vida social, democrática, económica y cultural del país; modificada por la Ley 1885 de 2018 que expide el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, reglamentado lo concerniente al Sistema Nacional de Juventudes. Así mismo, adopta disposiciones de la Ley 1098 de 2006, el Código de infancia y adolescencia.

Esta política requiere actualmente, la elaboración del Plan de acción que exponga las actividades, indicadores y metas para dar cumplimiento a la misma en concordancia con los principios establecidos de inclusión, participación, corresponsabilidad, integridad, proyección, territorialidad, complementariedad, descentralización, evaluación y difusión. Esta política presenta desde su artículo primero las disposiciones generales de adopción, conceptos básicos, componente técnico, campo de aplicación, sujetos de la política pública de la juventud, enfoques, hasta los objetivos, principios, misión, visión y estructura programática, ejes estratégicos, líneas de acción y acciones estratégicas, expuestas en el título IV, a partir del artículo décimo primero. En el artículo décimo octavo, del título V, los responsables de la implementación los instrumentos para su implementación, y en el título VI los recursos, seguimiento y evaluación. Dentro de la parte estratégica se presentan 6 ejes fundamentales: participación e incidencia en la vida pública; acceso a la salud, la recreación y el deporte como derechos fundamentales para el desarrollo integral de los jóvenes; garantías de calidad y permanencia en el sector educativo; ampliación de oportunidades laborales y económicas; ampliación de oportunidades sociales, culturales, ambientales y de perspectiva de equidad; protección, fortalecimiento familiar, fortalecimiento institucional.

Política Pública para las familias del Municipio de Tunja - Acuerdo 014 de 2017

La política pública se incorporó y articuló con la Declaración Universal de Derechos Humanos; en su artículo 25 relacionado con el derecho que tiene toda persona a que se le asegure salud, bienestar y particularmente alimentación para sí y su familia. Así mismo, con el Pacto de los Derechos Civiles y Políticos, de la Ley 74 de 1968, artículo 23, el cual establece que la familia es el elemento natural y fundamental de la sociedad y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado; el Pacto de los Derechos Económicos, Sociales y culturales, ley 74 de 1968, artículo 10, el cual garantiza que el estado preste la más amplia y asistencia posible a la familia; ley 575 de 2000 la cual establece normas para prevenir, remediar y sancionar la violencia intrafamiliar; Ley 1361 de 2009, la cual determina

la protección integral a la familia y elaboración de política pública de apoyo y fortalecimiento a la familia; entre otros artículos de normatividad referente a atención integral y apoyo a familias. Quedando articulado en su Título I, el objeto, definición, ámbito de aplicación, enfoques de política y tiempo de ejecución; en su título II, los principios y objetivos de la política pública para las familias del municipio de Tunja; en su título III los ejes estratégicos y componentes de la política pública para las familias del municipio de Tunja; en su título IV los aspectos de implementación y el título V, la evaluación, monitoreo y seguimiento, para finalmente en el título VI, artículo 25, la financiación de la misma.

La política actualmente requiere de la implementación del Plan de acción que da cumplimiento a la misma y promueve los principios de: enfoque de derechos, equidad, solidaridad, descentralización. La conforman 4 ejes estratégicos que están actualmente en ejecución mediante los planes de acción. Los ejes son: Sana convivencia, el buen trato y la adecuada resolución de conflictos en las familia y parejas; la relación de factores Socioeconómicos en la estabilidad laboral de las familias; la protección y seguridad de la familia; la cohesión familiar como factor formador y socializador.

Política Pública de envejecimiento y vejez para el Municipio de Tunja, 2019 - 2030 - Acuerdo 032 de 2019

La política pública se incorporó y articuló con la Ley 29 de 1975, la cual hace referencia a la protección de la ancianidad más pobre y vulnerable, así como, ley 1276 de 2009, modificatoria de la ley 687 de 2001, la cual establece nuevos criterios de atención integral de las personas adultas mayores de los niveles I y II del SISBEN a través de los centros día o centro vida, gestionados por las administraciones municipales en apoyo de las gobernaciones departamentales. La ley 1850 de 2017, que establece medidas de protección al adulto mayor en Colombia, y modifica las Leyes 1251 de 2008, 1315 de 2009, 599 de 2000 y 1276 de 2009, se penaliza el maltrato intrafamiliar por abandono. La Ley 1955 de 2019, que en su artículo 217 creó la estampilla para el bienestar del adulto mayor, ordenando el artículo primero de la Ley 687 de 2001.

La política pública actual requiere de la formulación e implementación del Plan de Acción que dé cuenta de los cuatro ejes establecidos, que son: Promoción y garantía de los Derechos Humanos de las personas mayores; protección social integral; envejecimiento activo, satisfactorio y saludable; formación del talento humano e investigación. Así como las líneas de acción y proyectos con personas mayores de 60 años.

Política Pública para la igualdad de oportunidades y equidad de género en el Municipio de Tunja: Sí Mujeres - Acuerdo 0017 de 2014

La política se fundamenta en lo establecido en los artículos 2, 5,13, 40 y 43 de la Constitución Política de Colombia; Artículo 9 de la ley 1257 de 2008, el cual fue

reglamentado por el Decreto Nacional 4463 del 2011, frente a las normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres; ley 51 de 1981 mediante la cual se aprueba la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW); la resolución 1325 del Consejo de seguridad de la ONU; convenio 100 de 1953 de la OIT que refiere la igualdad de remuneración entre mano de obra masculina y femenina. Así como también resalta en el plexo normativo nacional las leyes: 51 de 1981, 82 de 1993, 248 de 1993, ley 731 de 2012, 1542 de 2012 entre otras. En su estructuración el título I, presenta las acciones para su adopción, concepto, ámbito de aplicación y enfoque de la política, y en su título II y III el desarrollo de los ejes estratégicos, finalmente en el IV las disposiciones finales que son las instancias responsables de su cumplimiento, las consultivas y veedoras desde la ciudadanía, y en el artículo 32, la financiación de esta.

La actual política pública requiere un plan de acción actualizado, estructurado y que coherente con las acciones expuestas en la política pública, de manera que responda a los principios definidos en ella, de: dignidad humana, justicia social, solidaridad, autonomía y equidad. Igualmente, que exponga indicadores y metas alcanzables para este cuatrienio en el desarrollo y cumplimiento de los 5 ejes estratégicos definidos: derecho a la incidencia política y la interlocución activa; derecho a una educación no sexista y capacitación para el trabajo; derecho a la autonomía económica y al trabajo infantil; derecho a la salud integral; derecho a una vida libre de violencias.

Política Pública de diversidad sexual y personas LGTBI (Lesbianas, gais, bisexuales, trans e intersexuales) de la ciudad de Tunja - Acuerdo 0026 de 2015

La política pública de diversidad sexual se incorpora y articula con los artículos 1, 2, 5, 13, 16, 70, 93 y 94 de la Constitución política de Colombia. Adicional, tiene un soporte jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia para la garantía y realización de derechos de personas LGTBI, donde se resaltan las sentencias relacionadas en salud como: sentencia T-692 de 1999, SU-337 de 1999, T-1025 de 2002, T-1021 de 2003, C-811 de 2007; en adopción sentencias como: sentencia C-802 de 2009, T-276 de 2012, C-683 de 2015, C-071 de 2015; en educación sentencias: T-585 de 2013, T-804 de 2014, T-141 de 2015, T-478 de 2015, y derechos trans sentencias como: T 918 de 2012, sentencia 977 de 2012, entre otros.

La actual política pública de diversidad sexual requiere la elaboración e implementación del Plan de Acción que dé cuenta de los principios constitucionales y principios de: Universalidad, dignidad humana, participación, equidad, integridad e interdependencia. Esta política está estructurada de acuerdo con cinco ejes estratégicos: Ejercicio pleno de derechos en la ciudad; reconocimiento de la diversidad sexual en la ciudad; gestión interinstitucional; promoción de entornos incluyentes y protectores; fortalecimiento de la organización social. En el título IV, de las disposiciones finales, describe a los actores

responsables de la planeación, operatividad y evaluación de esta, las instancias consultivas y veedoras y en el artículo 20, las condiciones para su financiación.

Política Pública de inclusión social para personas con discapacidad de la ciudad de Tunja, para el periodo de 2011 - 2024

La presente política pública se incorporó y articula con la Ley 1145 de 2007, la cual creo el Sistema Nacional de Discapacidad y la ley 1346 de 2009, que ratifica la Convención Internacional de los Derechos de las personas con Discapacidad, establecida por la Organización de las Naciones Unidas. La Constitución política en sus artículos 13, 47, 54 y 68 que mencionan la obligación del Estado de propender por el bienestar social de las personas con discapacidad y la ordenanza 005 de 2011, que ordena adoptar la Política Pública de Inclusión para personas con discapacidad en el Departamento de Boyacá.

Esta política pública se encuentra con plan de acción en ejecución que responde a las líneas de acción establecidas en el artículo 7 de la misma, las cuales se relacionan con salud y desarrollo comunitario, accesibilidad al medio físico, transporte público y comunicaciones, línea de educación inclusiva (educación básica y media), deporte, recreación, actividad física y aprovechamiento del tiempo libre, línea de cultura y la línea de inclusión laboral, asegurando la asignación de recursos para estos fines.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Partiendo del principio de articulación de las políticas y planes de importancia estratégica, así como de relevancia nacional y territorial, la estructura propuesta para el Plan de Desarrollo Municipal se articulan sus 7 pilares y 13 líneas temáticas con 15 de 16 Objetivos de Desarrollo Sostenible, esto teniendo en cuenta que la geografía tunjana no cuenta con costas, mar, o cuerpos de agua costeros. En la siguiente tabla se relacionan los ODS aplicables a cada una de las líneas temáticas:

Tabla 18 Objetivos de Desarrollo Sostenibles asociados al Plan de Desarrollo

Pilar	Líneas Temáticas	Programas incluidos	ODS asociados
Nos une el ambiente natural y construido	Ambiente construido y ordenamiento territorial	• Espacios públicos amables • Vivienda y hábitat • Ordenamiento territorial integral • Servicios públicos para todos	  
	Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	• Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental • Gestión del riesgo de desastres	  

Pilar	Líneas Temáticas	Programas incluidos	ODS asociados
Nos une la movilidad	Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	- Modernización de la red vial - Plan Maestro de Movilidad (2020 - 2040) - Seguridad Vial	 
Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	Desarrollo rural, emprendimiento y comercio	Fomento agropecuario	  
	Tunja, territorio de innovación	Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity	 
	Ciudad bicentenaria turística	En Tunja el turismo nos une	
Nos une el empleo	Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno	- Emprendimiento y fortalecimiento empresarial - Ambiente empresarial y atracción de la inversión - Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana	 
Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	Tunja, ciudad del conocimiento	Nos une la educación	
	Tunja incluyente, diversa y cultural	- Garantía de derechos - Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural	  
	Seguridad y convivencia ciudadana	- Construcción de paz y convivencia ciudadana - Justicia y seguridad - Protección y bienestar animal	
	Cierre de brechas de pobreza	Implementación y crecimiento social	
Nos une la salud y vitalidad	Salud, vitalidad y calidad de vida	- Tunja nos une por la salud pública - Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud - El deporte nos une	
Gobernanza territorial	Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad	- Alcaldía y comunidad unida - Administración municipal efectiva - Seguimiento y evaluación	 

Fuente: Equipo Coordinador Plan de Desarrollo

BIT PASE

PROBLEMAS	CAUSA
1. Altes en las zonas para los servicios públicos	1. Construcción de postes de las líneas (esto fig)
2. Contaminación por aguas residuales y...	2. Falta de canalización
3. ...	2.1. Almacenamiento de basura
4. ...	2.2. Falta de cultura ambiental
5. ...	3. Falta de cultura ciudadana
6. ...	4. Falta de mantenimiento "parquear"

Modelo BIT-PASE

BIT-PASE- Balance de las Interacciones Territoriales, entre la población, el ambiente, la sociedad y la economía es el producto del proyecto de incorporación de la dinámica demográfica en los procesos de planeación del territorio como planes de desarrollo, planes de ordenamiento, políticas derivadas y planes territoriales de salud; entre otros.

Según la guía metodológica desarrollada por Cordepaz, la Universidad Externado de Colombia y el Fondo de Población de las Naciones Unidas, todas las sociedades humanas tienen una idea de progreso y bienestar a la cual aspiran. Es una característica de la condición humana construir el presente, evaluar el pasado y prever el futuro. En todas las decisiones de política esta idea de desarrollo está presente, aunque en muchas ocasiones no se la explicita claramente.

Cuando el Estado y la sociedad orientan este proceso hacia determinados objetivos, con el fin de avanzar hacia una visión de sociedad compartida como la deseable, estamos frente a procesos de planeación para el desarrollo.

Si bien, no existe un consenso acerca de lo que se entiende por “desarrollo”, y cada sociedad adopta una versión o un paradigma particular, sí es necesario reconocer que la discusión internacional en torno a este tema ha ido confluyendo en torno a una comprensión del desarrollo como un proceso integral y sustentable, de cambio y transformación de una sociedad, de la base ambiental que la soporta y de su organización económica y social. Cuando decimos integral y sustentable nos referimos a que este proceso de cambio incluye de manera simultánea y en estricta interdependencia todos los elementos que conforman el sistema hombre-naturaleza, los que se agrupan en cuatro dimensiones: la Poblacional, la ambiental, la económica y la social.

La metodología propuesta se deriva de la aplicación del modelo BIT PASE, modelo empleado para la comprensión integral de la dinámica poblacional y sus interacciones con otras dimensiones del desarrollo, cuando en un mismo territorio confluyen múltiples tensiones y actores, y cuando los problemas a resolver se entrelazan unos con otros generando retos de alta complejidad para las administraciones locales.

Estas cuatro dimensiones del desarrollo forman un todo indisoluble, como los elementos de una molécula, de cuya interacción permanente resulta la sostenibilidad de la sociedad y su territorio. La figura del prisma de cuatro puntas ilustra esta integralidad.

Cada una de las esferas representa una de las dimensiones, las que están ligadas entre sí por estrechas relaciones de interdependencia (las líneas que unen los vértices) de las que depende el equilibrio del sistema global. Ninguna de las dimensiones es más o menos importante que las otras y se requieren mutuamente para mantener el equilibrio. Cuando

una de ellas se fragiliza la estructura pierde el equilibrio y puede colapsar. La población depende de la base ambiental, pues de ella obtiene los elementos necesarios para su mantenimiento y reproducción, al tiempo que la transforma. La organización económica utiliza los recursos ambientales convirtiéndolos en bienes para el consumo de la sociedad, transformando simultáneamente la base ambiental y la población.

Por su parte la organización social y política define cómo, cuándo y con qué propósitos se realiza la producción económica, quiénes pueden acceder a ella y en qué condiciones. Pero al mismo tiempo los requerimientos de la economía y del ambiente obligan a modificar los patrones de regulación y control, las creencias y los valores acerca de la sociedad y del mundo. Las reglas y normas establecidas por la cultura y las instituciones regulan las relaciones de poder y autoridad entre los distintos grupos sociales y ponen límites al uso del ambiente y la producción económica. Este juego de relaciones define finalmente qué poblaciones perdurarán en el tiempo y con qué características.

Avanzar en la planeación del desarrollo de manera integral implica reconocer la dinámica de cambio y transformación propia de cada una de sus dimensiones, e identificar los grandes nudos que, en un momento particular jalonan (articulan) con mayor o menor fuerza la historia del territorio y definen sus características particulares, o lo que más adelante vamos a desarrollar como las configuraciones de la entidad territorial. La realización de un diagnóstico integral del territorio permite identificar el comportamiento de cada una de las dimensiones y el tipo de configuración propia de la entidad territorial, para definir, a partir de allí, una visión y un marco estratégico para su desarrollo.

Adoptar una perspectiva de desarrollo integral implica regular adecuadamente la actividad humana en el territorio, de suerte que se establezcan relaciones armónicas entre la población su organización social y económica y su base ambiental, para que la entidad territorial resulte sostenible en el tiempo. Cuando, además, se respetan los ciclos de los ecosistemas, garantizando su reproducción en el largo plazo y con ello la permanencia de la población y del planeta en su totalidad, estamos hablando de desarrollo humano integral sustentable.

Si, por el contrario, se privilegia una dimensión del desarrollo en detrimento de las demás, se generan desequilibrios irreversibles, crisis ambientales, poblacionales, o rupturas sociales y económicas difíciles de superar y el sistema se torna insostenible. De allí la responsabilidad que debe enfrentar la alcaldía municipal como entidad territorial en la sustentabilidad total de los procesos ecológicos de los que depende la vida.

La gestión del desarrollo integral se basa en el reconocimiento y comprensión de las estrechas e indisolubles relaciones que ligan a los seres humanos unos con otros, con su base ambiental y con su organización social y económica, de manera que las decisiones

de política pública resulten también integradas y acordes con las necesidades de la población y el territorio.

Por otra parte, hoy los acuerdos internacionales reconocen el desarrollo como un derecho humano inalienable, que busca la completa realización del ser humano y de los pueblos, e instan a los gobiernos a atender con la misma urgencia la promoción y protección de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales. La Conferencia de Población y desarrollo de El Cairo en 1994 enfatizó además en la necesidad de reconocer e incorporar en los procesos de planeación las interacciones entre la población y los aspectos económicos, sociales y ambientales del desarrollo, propuesta que fue ratificada recientemente en la conferencia regional de población y desarrollo en el denominado Consenso de Montevideo que Colombia ha ratificado.

Cuando se tiene un número importante de tensiones, es necesario establecer el tipo de conexiones que las ligan unas a otras, a fin de reducir la complejidad del sistema e identificar los ejes articuladores de la configuración territorial. Para ello el modelo BIT PASE propone la construcción de configuraciones. Conceptualmente una configuración es una organización particular de los elementos que conforman un todo, en la que cada elemento queda definido por el tipo de relaciones que guarda con los demás elementos y el lugar que ocupa en esa estructura.

Físicamente una configuración es una representación gráfica o textual de las interacciones que ligan unos hechos con otros en un territorio particular. Ofrece una comprensión del conjunto de interacciones y tensiones dominantes, organizándolas en una estructura lógica que facilita su interpretación, en la medida en que establece una conexión de sentido entre ellas, relacionándolas temporal y espacialmente. Ofrece así una visión sintética e integral de la realidad y su cambio en el tiempo.

Una configuración se construye a partir de un marco general de interpretación que da sentido a los acontecimientos y eventos a medida que se suceden. Incluye un juicio ordenador sobre lo que debería ser, lo que es deseable o indeseable, lo necesario y lo pertinente. Una configuración hace comprensibles aquellos elementos que de manera aislada parecen incomprensibles o fruto simplemente del azar.

Por ser la configuración una construcción social compartida, requiere de una reflexión colectiva acerca de los ejes que articulan entre sí a las distintas tensiones, discusión en la que el saber local y la memoria colectiva son determinantes. Es una construcción social compartida, en la medida en que la voz de los diferentes actores del territorio queda allí plasmada. La configuración es una representación gráfica que cobra sentido histórico, toda vez que no existen dos configuraciones iguales y cada una actúa como la huella con la que identifica al territorio.

Una configuración permite identificar las oportunidades del territorio y de los grupos poblacionales a los que se dirige la política, así como los grandes retos a los que ésta debe responder. La superación de los desequilibrios identificados y el aprovechamiento de las ventajas del territorio y su población, dependerán de la claridad que se obtenga sobre los ejes articuladores de la dinámica local.

La configuración actual da paso al ejercicio de prospectiva en el que se definirá la configuración esperada y la visión de desarrollo que orientará el marco estratégico del Plan de Desarrollo. La secuencia lógica del modelo comprende tres momentos: Identificar, comprender y responder. De los dos primeros se obtiene el diagnóstico integral y del último la formulación del plan estratégico.

En el anexo 6 se detalla la construcción metodológica y los pasos que permitieron la conceptualización del modelo BIT PASE. al igual de la explicación del uso de las guías, aplicativos en Excel y ejercicios preliminares del equipo técnico que facilitaron su aplicación y obtención de resultados.

Participación comunitaria: La población en los procesos de planeación del desarrollo integral.

Todo proceso de gestión integral del desarrollo tiene como origen y resultado a alguna población humana. Todos de alguna manera, pretenden mejorar las condiciones de vida de esa población, superar algunas carencias o vulnerabilidades o abrir las oportunidades para el bienestar. Algunas políticas tienen como objetivo a toda la población de un territorio y otras se focalizan en grupos específicos de pobladores. Sin embargo, a la hora de evaluar el impacto de esas políticas en la transformación de los problemas que aquejan a unos y otros, los resultados suelen ser magros o inexistentes. La pregunta entonces es ¿Cómo incorporar la población de manera adecuada en los procesos de planeación y en la construcción de procesos de gestión del desarrollo integral de manera que se asegure la suficiente sinergia para las acciones de los diferentes sectores de la administración y confluyan armónicamente al logro de una visión compartida de desarrollo?

La dificultad para responder a esta pregunta surge del hecho de que la población humana adquiere múltiples expresiones: por una parte, se le reconoce como el conjunto de individuos que demandan determinados bienes y servicios del Estado; por otra, como conjunto de individuos portadores de ciertos derechos cuya garantía corresponde al Estado. Pero la población también es aquel colectivo que tiene una dinámica de crecimiento y reproducción propia y que interactúa con el territorio transformándolo según su interés y necesidad. Así la población tiene una doble condición: al mismo tiempo que es el sujeto que recibe los beneficios del desarrollo, también es el actor principal en la construcción de su propio desarrollo.

Por ello, cuando hablamos de desarrollo humano, entendemos que aquello que se desarrolla es la población. Esta desarrolla su capacidad para crear y recrear de manera intencionada los Territorios que habita, dada la necesidad que tiene de producir sus propios medios de subsistencia. Desarrolla su capacidad para crear una organización social con la cual regular la actividad humana, dado que solo puede crecer y reproducirse en sociedad. Desarrolla su capacidad para crear una organización económica con la cual regula la apropiación, producción, distribución, consumo y control de los bienes materiales y no materiales, dado que tiene que producirlos. Las poblaciones humanas quedan entendidas entonces como “Un conjunto orgánico de sujetos que interactúan entre sí y con el ambiente para su producción y reproducción biológica y social, y al hacerlo transforman el territorio al tiempo que este las transforma, por lo que se convierten en Sujeto y Objeto de sus propios procesos de desarrollo”.

Estas características de lo humano no se adquieren y no pueden perderse porque son parte constitutiva de nuestra especie. Por ello, el desarrollo humano integral va más allá de la adquisición de competencias o habilidades, más allá del crecimiento económico y material. Cuando se habla del desarrollo de la población humana, se entiende que aquello que se desarrolla es justamente su condición humana, es decir aquello que nos constituye como seres humanos. En consecuencia, las dimensiones del desarrollo surgen de la misma forma como están constituídos los seres humanos, y por ello la planeación del desarrollo debe incorporarlas de manera integral.



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
la Capital
de la Sierra

El Medio Ambiente nos **UNE**

I. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO

Introducción

Las ciudades generan y concentran buena parte de los problemas ambientales, circunstancia que permite adoptarlas, de manera introductoria, como ejemplo para la reflexión sobre el tema. Las ciudades en buena medida son producto de dos características muy particulares del comportamiento de la población durante el siglo XX su acelerado crecimiento y su excesiva concentración. El municipio de Tunja no es ajeno a esta dinámica de crecimiento y concentración, lo cual determina la importancia de plantear acciones encaminadas a la conservación y recuperación de los recursos naturales sin dejar a un lado las estrategias que promuevan el crecimiento poblacional y económico que demandan sus habitantes y que por ende requiere la ciudad. Dentro del plan de desarrollo Tunja **NOS UNE** se propone la generación e implementación de estrategias las cuales puedan mitigar el impacto generado por las actividades generadas por los habitantes del municipio y del entorno y de esta manera poder construir espacios y ambientes sostenibles propicios para el hábitat y la convivencia de todos los Tunjanos.

Plan de Ordenamiento Territorial

El proceso de ordenamiento territorial que se viene realizando en el país a partir de la expedición de la Ley 388 de 1997, es quizás una de las transformaciones más substanciales que ha sufrido el ejercicio de la planificación de los municipios en Colombia. Sin embargo, aún existe un gran camino por recorrer hacia la implementación de una verdadera cultura de planificación y de gestión integral del territorio. En este contexto, el actual periodo el gobierno municipal debe incluir dentro del plan de desarrollo **la revisión ajuste y revisión del Plan de Ordenamiento territorial POT**, con el fin de actualizar la organización del municipio entorno al crecimiento y desarrollo, y así de esta manera contar con un instrumento que permita realizar un proceso de planificación acorde a las características que presentan los usos de suelo y de esta manera corresponder a un manejo responsable de los recursos físicos y ambientales con los cuales cuenta el municipio.

Vivienda y Hábitat

Una de las principales necesidades que presenta el municipio es el déficit de las unidades habitacionales, ya que algunos habitantes viven en condiciones precarias debido a que sus viviendas se encuentran construidas sobre terrenos inestables que no son aptos para el desarrollo de estas. Por lo anterior es importante poder garantizar un hábitat adecuado para sus habitantes, es por esto que para poder satisfacer las necesidades de vivienda y generar una solución habitacional que se oriente en implementar programas como la creación de un plan de contingencia de vivienda para la reubicación de familias, avanzar en la oferta de acceso y adecuación a vivienda rural y el desarrollo de viviendas de interés social bajo la

estandarización de ciudad sostenible de la integralidad de los procesos de construcción urbana como una herramienta de bienestar y para la calidad de vida.

Proyectos incluirán la construcción de **vivienda de calidad**, no solo como vivienda construidas para población vulnerable cuya prioridad es la mera funcionalidad y el cumplimiento del rigor técnico, sino que además sin dejar de lado el carácter humano de la vivienda. La vivienda con calidad debe ser aquella que combina los elementos de ingeniería con arquitectura para brindar una vivienda que garantice una vida digna para sus ocupantes. Además, el entorno relacionado a la vivienda también debe contar con proyectos de desarrollo urbano relacionados a los ámbitos de movilidad, transporte público, convivencia, demanda de bienes y servicios, comercio, cultura, recreación y deporte **mejoramiento integral de espacios públicos** ya que no solo se trata de construir vivienda, sino que aunado a esto se garantice **el acceso y la prestación de servicios públicos** tales como acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, así como el acceso a internet, el saneamiento básico con la implementación y cumplimiento al **plan de integral de residuos sólidos** de estos componentes indispensables para el desarrollo urbanístico de la ciudad y acogiéndose a las necesidades básicas de sus habitantes.

Espacios Públicos Amables

Uno de los principales para garantizar un ambiente sostenible en las ciudades son la construcción de infraestructuras que permitan dar cumplimiento al crecimiento y desarrollo de la ciudad, no solamente se trata de brindar soluciones habitacionales sino también con la construcción de **espacios públicos y el equipamiento municipal y mobiliario urbano amigables** fomente la interacción de los habitantes en actividades de recreación y deporte. Aunado a la recuperación del patrimonio histórico de la ciudad con la intervención del centro histórico con la fase II del plan bicentenario con la cual se espera que la ciudad de Tunja recupere la identidad cultural que siempre la ha caracterizado.

Además propiciar espacios para la implementación de infraestructuras que impulsen el desarrollo económico y tecnológico que favorezcan la construcción de zonas francas y parques tecnológicos que promueva a la generación de conocimiento, ciencia e investigación, así como la articulación con los centros de conocimiento C.U y la mecanización con los centros tecnológicos y de esta manera fortalezcan el componente de la ciudad del conocimiento necesarios en la conjunción de Ciudades Inteligentes e innovación inclusiva como estrategias de gestión urbana que permita la inclusión social desde el uso y apropiación de las TIC así como el desarrollo económico, social y ambiental para mejorar la calidad de vida e igualdad de los ciudadanos.

Aunado a la construcción e implementación de obras que además de funcionalidad se buscare que se puedan generar construcciones que además contribuyan con un aporte en la restauración y conservación de los recursos naturales municipio obras como la

intervención de la avenida del río que además de la contribución estructural se puedan mejorar las condiciones ambientales entorno de esta así como, la construcción de parques y/o zonas sostenibles en donde se incluyan alternativas de energías o con la reforestación y mantenimiento de las zonas verdes aledañas a la ronda del río, donde la intervención no solo sea una construcción basada en cemento y hierro sino que se incluya un componente de verde construcción paisajística con la cual se pueda garantizar un mejor entorno para todos los tunjanos.

Ambiente natural

Uno de los principales retos de las ciudades en el mundo, requiere la construcción de ciudades sostenibles, esto a partir de la implementación de estrategias que permitan minimizar los impactos ocasionados producto de las actividades económicas y que generan los seres humanos resultado de las actividades cotidianas.

Es por esto que el medio ambiente a tomado un protagonismo en los últimos años, ya que como lo ha manifestado la ONU enmarcado en la agenda para el desarrollo sostenible 2030 si no se generan acciones encaminadas a la recuperación y preservación del medio ambiente no quedara más de una década para que se agoten la mayoría de los recursos naturales que se encuentran en el planeta. Por lo anterior es importante que las ciudades tomen acciones responsables para la mitigación de los impactos ambientales y posibles problemáticas que puedan afectar el planeta.

El municipio de Tunja esta comprometido con el **medio ambiente** y el desarrollo sostenible, donde se impulsarán estrategias encaminadas a protección y preservación de los recursos naturales que permitan generar obras de mitigación de posibles amenazas ocasionadas por acciones del entorno natural y se encuentren enmarcadas dentro de la **gestión del riesgo** y de esta forma brindar espacios más saludables y seguros con el fin de garantizar ambientes más armónicos para sus habitantes. Se desarrollarán acciones de **responsabilidad ambiental** en donde se promoverá la reforestación urbana y la preservación, recuperación y mantenimiento de espacios y zonas verdes, así como en la implementación de proyectos del aprovechamiento de residuos con estrategias de economía circular que permitirán brindar a los ciudadanos en conjunto con entidades del sector privado tomar conciencia ambiental y hacerlos partícipes en la construcción de un mejor entorno natural para todo el municipio.

Un Ambiente del conocimiento

Tunja ciudad del conocimiento enfocara sus esfuerzos en la construcción, valoración ambiental del territorio, con el fin de recuperar la importancia ambiental del territorio y de esta manera se impulse la recuperación de espacios verdes para nuestros ciudadanos y la valoración y manejo de los recursos naturales con los que cuenta nuestro municipio. De

esta manera se plantea generar la colaboración, participación y acompañamiento de las instituciones educativas de la ciudad, dado que Tunja a nivel nacional es reconocido por su desempeño y calidad académica, es relevante aprovechar las capacidades y potencialidades de dichas instituciones y es por eso que junto con sus facultades y departamentos se establezcan convenios para la generación de proyectos que permitan promover la **investigación** en la ciudad a partir de la contribución de estudios y diseños que permitan realizar una **valoración y restauración de los recursos físicos y naturales** del municipio y con esto proponer soluciones ambientales ante una problemática que cada vez se hace más común debido a las actividades ocasionadas por la expansión y crecimiento de la población y de esta manera propiciar la construcción de un entorno urbano-rural más sostenible y amable con sus habitantes.

Caracterización

Ambiente construido

Tunja es una ciudad que acorde con su topografía, disposición espacial y distribución geográfica ha tenido una tendencia de crecimiento en torno al denominado centro histórico, por consiguiente, los servicios y el comercio se han desarrollado a lo largo de los corredores viales avenida Oriental y carrera 11 hasta la salida de la ciudad al sur, y hacia el norte por la misma avenida Oriental, la avenida Maldonado, y la avenida Norte hasta la calle 51. No obstante, en los últimos años la ciudad ha visto la necesidad de expansión hacia el sector nororiental donde también dadas a sus características fisiográficas se presenta como la alternativa de crecimiento de la ciudad.

De acuerdo con las obras de construcción que presenta la ciudad y debido a su necesidad de crecimiento, en el municipio se han presentado obras que de acuerdo con el desarrollo de la ciudad y las necesidades que presenta su población, la construcción de obras de infraestructura que garanticen la calidad de los habitantes de la ciudad.

Red Vial

En la actualidad la ciudad de Tunja presenta una división de 10 sectores, para lo cual se realizó una georreferenciación de cada una de las vías que componen cada sector. (vías en urbanizaciones y demás). En la siguiente tabla se observa la longitud total de las carreteras encontradas.

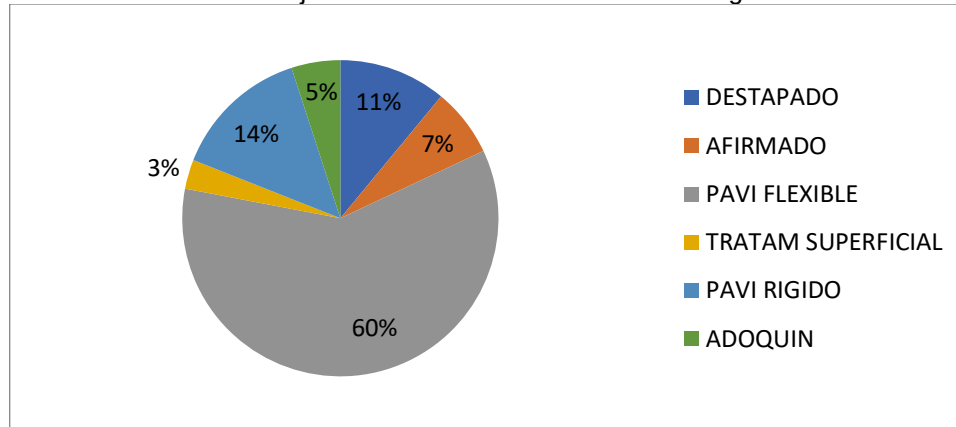
Tabla 19. Tipos de superficie en las vías urbanas

SECTOR	DESTAPADO (km)	AFIRMADO (km)	PAVIMENTO FLEXIBLE (km)	TRATAMIENTO SUPERFICIAL (km)	PAVIMENTO RÍGIDO (km)	ADOQUÍN (km)	TOTAL (km)
Sector 1	2,4	3,3	11,00	0,1	4,2	1,4	22,4
Sector 2	7,2	3,8	19,5	1,6	11,0	0,4	43,4
Sector 3	2,0	3,7	26,2	0,0	4,0	0,8	36,8
Sector 4	4,7	6,5	18,2	0,1	0,9	1,8	32,1
Sector 5	0,3	0,1	29,4	3,7	1,8	0,6	35,9
Sector 6	8,0	1,5	23,1	1,5	16,3	0,0	50,3
Sector 7	4,7	0,3	18,2	0,1	3,3	0,4	27,9
Sector 8	1,3	0,6	23,2	0,3	0,5	9,1	34,9
Sector 9	1,4	2,5	19,8	0,9	5,4	3,1	33,1
Sector 10	7,2	2,8	13,7	0,7	2,3	0,4	27,12
TOTAL	39,2	25,0	216,0	9,1	49,6	18,0	356,9

Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

En la siguiente grafica se observa la distribución total de las vías según el tipo de material que se encuentran en la ciudad. De un total de 357 kilómetros de vías urbanas con las que cuenta el municipio, 216 kilómetros están constituidos por pavimento flexible, lo que corresponde al 60% de la malla vial de la ciudad. Seguido por el 14% de vías en pavimento rígido (49,1 kilómetros), un 11% de vías en tierra o destapado (39,2 kilómetros), un 7% en afirmado (25 kilómetros), un 5% en pavimento articulado o “adoquín” (18 kilómetros) y finalmente, el 3% de las vías en la ciudad de Tunja se encuentran constituidas por material de tipo superficial (9,1 kilómetros).

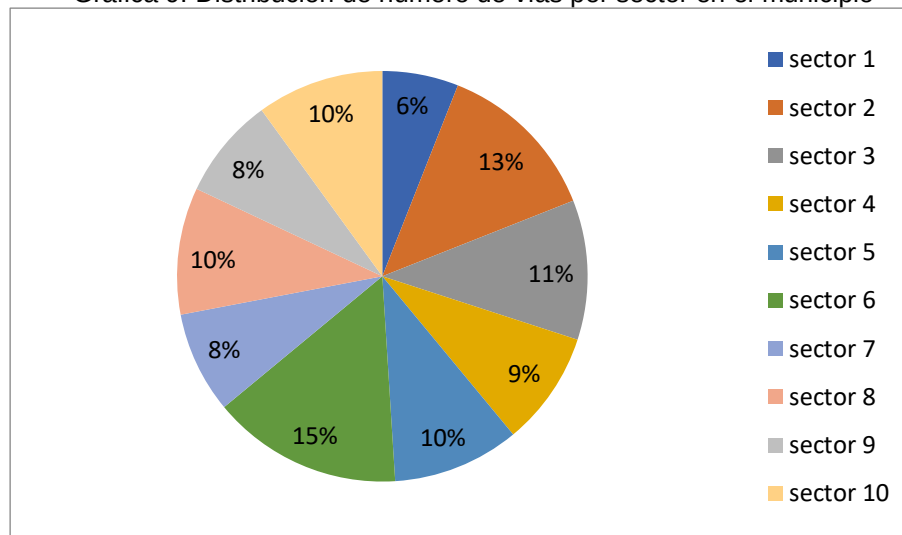
Gráfica 8. Porcentaje de distribución total de las vías según su material



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja (2019).

En esta gráfica se puede observar que la mayor parte del material que constituye la red vial del municipio corresponde pavimento flexible lo que se atribuye al diseño de las vías de la ciudad. Sin embargo, esta materia comparada con el pavimento rígido es menos resistente, lo que ocasiona que este deteriore más rápido y tenga una menor duración, cual hace que se tenga que realizar mantenimiento de la malla vial de la ciudad más seguido.

Gráfica 9. Distribución de numero de vías por sector en el municipio



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja,(2019).

Acorde con la gráfica anterior los sectores con mayor área de vías son el 6 y 2 con un 15% y 12% respectivamente de la totalidad de la red vial del municipio, seguido por el sector 8 y 5 con 11%, le sigue el 4 con 10%, y los sectores con menor área son el 1 y 10 los cuales tienen un 6 % y 7% del área total de Tunja.

Estado actual de la red vial de la ciudad de Tunja

Actualmente la red vial de la ciudad presenta la siguiente distribución:

Gráfica 10. Estado actual de la red vial de la ciudad de Tunja



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja,(2019).

En cuanto a las vías del sector rural estas presentan una situación más deplorable que las del sector urbano ya que tan solo el 2% corresponde a pavimento flexible y el 59 % a pavimento asfáltico el cual se encuentra en mal estado. De 7 de 10 veredas en su mayoría deteriorado con diferentes daños, lo cual dificulta el acceso de los habitantes a las veredas y por ende que estos puedan desplazarse a otros sectores.

Equipamiento físico

Actualmente en la ciudad se han implementado proyectos de infraestructura con el fin de mejorar las condiciones de vida de los Tunjanos, mostrándose obras de impacto que benefician a propios y visitantes.

Plan Bicentenario

Una de las obras que mayor impacto se generó en la ciudad correspondió al Plan Bicentenario en la fase I, en la cual se realizó la intervención del centro histórico en lo que corresponde a la plaza Bolívar, atrio de la catedral, Pila del Mono y Plazoleta de San Ignacio, con el fin de mejorar los espacios y el entorno del centro histórico acorde a una ciudad característica por su patrimonio y riqueza tanto arquitectónica como cultural.

Tabla 20. intervención obra plan bicentenario

Plan Bicentenario Fase I	Área Intervenida (m2)
Plaza de Bolívar	6382
Plazoleta San Ignacio	850
Adecuación pila de mono	480
Adecuación atrio de la catedral	1330

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019).

Sin embargo, dado al impacto que genere esta obra y el interés por la conservación del mejoramiento arquitectónico y patrimonial de la ciudad se contempla la intervención de la fase II del plan bicentenario lo que contempla:

-la intervención de la plazoleta San Francisco con un área de 2,698 m2.

- Carrera 10 entre Calles 13 a 18 y 21 a 25, en una extensión de 0.95 km.
- Calle 19 entre Carreras 8 a 9 y 11 a 13, en una extensión de 0.35 km.
- Calle 15 entre Carreras 10 a 11, con una extensión de 0.097 km.

De esta manera asegurar de manera conjunta el mejoramiento del entorno estructural del centro histórico como patrimonio cultural y arquitectónico del municipio.

Espacios compartidos

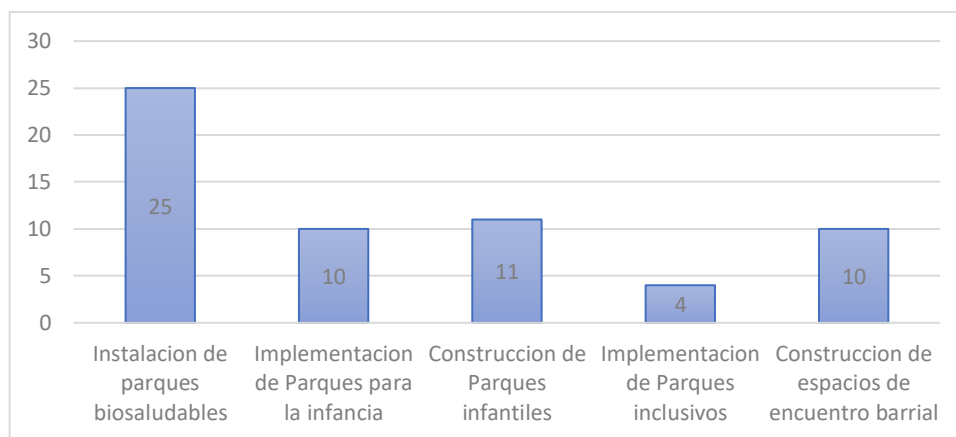
La Administración Municipal avanzó en el mejoramiento y/o construcción de espacios para el mejoramiento social, cultural y deportivo de la población tunjana así:

Tabla 21. Intervención obra plan bicentenario

Instalación de Parques biosaludables	Implementación de Parques para la Primera infancia	Construcción de Parques infantiles	Implementación de Parques inclusivos	Construcción Espacios de encuentro barrial
25	10	11	4	10

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Gráfica 11. Parque y espacios públicos construidos en el municipio



Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Como lo indica la gráfica anterior, uno de los principales aportes de infraestructura de Tunja corresponde a la construcción e implementación de parques para la ciudad con lo cual se quiere garantizar el acceso a la recreación y deporte mediante la instalación y mejoramiento de estas estructuras en la ciudad.

Además de la implementación de nuevos espacios públicos también se evidencian el mejoramiento y mantenimiento de los cerramientos de los polideportivos del barrio Libertador, Parque Recreacional y barrio La Calleja y la adecuación, mantenimiento y recuperación de parques y zonas verdes de los barrios, Lidueña, El Carmen, Coeducadores, Bello Horizonte, Dorado, Los Andes y Urazandy entre otros y así de esta manera.

Actualmente se evidencia la intervención en alrededor de 32.136 m² de espacio público en busca de proporcionar una mayor y mejor área de espacios compartidos en barrios y veredas del municipio con fines de garantizar a la población espacios comunales deportivos y recreativos para el esparcimiento.

No obstante, aunque se evidencia una notoria intervención de los espacios públicos en cuanto a implementación y adecuación acorde a la prospección de crecimiento de la ciudad se hace necesario la implementación de más obras en la ciudad de tal manera que garanticen una mejor calidad de vida a los habitantes y visitantes de la ciudad y las cuales generen condiciones de dignas a los Tunjanos.

Espacios públicos

Recuperación de parques y áreas de encuentro

La ciudad de Tunja cuenta con 256,601 m² de espacios públicos que están a disposición de los Tunjanos y visitantes; así como los del barrios Libertador, Parque Recreacional y barrio La Calleja. En administraciones pasadas se han desarrollado acciones para la recuperación de parques y zonas verdes de los barrios, Lidueña, El Carmen, Coeducadores, Bello Horizonte, Dorado, Los Andes y Urazandy entre otros, de esta manera se obtienen lugares óptimos con fines recreativos y ofrecer a su vez un cuidado continuo

de estos espacios, así como el aumento en las áreas verdes de la ciudad para el aprovechamiento y disfrute de los mismas.

Una de las mayores necesidades entorno al desarrollo social del municipio corresponde a los construcción e intervención de espacios compartidos los cuales corresponden a salones sociales, parques, escenarios deportivos entre otros lo cual implica no solo la construcción de nuevos espacios, sino que, además de la intervención y adecuación de los espacios que ya se encuentran provistos.

El área verde de la ciudad representa 933.000 m² dispuestos en los parques de 124 barrios y espacios públicos, de esta manera es indispensable el cuidado de estos mediante jornadas de reforestación, instalación de recipientes para los residuos y jornadas de educación ambiental, así como la ampliación de estas áreas con el fin de garantizar excelentes espacios de recreación a lo largo de toda la ciudad.

Los parques y áreas de encuentro constituyen una parte importante del territorio municipal puesto que son lugares deportivos, de esparcimiento y de recreación para los habitantes de la ciudad, por lo tanto, se cuenta con diferentes tipos de parques en distintos sectores de la ciudad lo cuales brindan espacios de esparcimientos a los tunjanos, sin embargo, es importante realizar una continua supervisión de estos con el fin de preservarlos en buen estado.

Vivienda y hábitat

El municipio presenta un total de 31.014 viviendas y 32.212 hogares, donde por área de distribución el sector urbano cuenta con 29.769 hogares por vivienda y el área rural con 2.443 hogares por vivienda, las cuales presentan acceso a servicios públicos y condiciones físicas óptimas, según el análisis de la situación de salud elaborado por la secretaria de protección social del municipio 2018.

- Se registra que el 58,3% de las viviendas del municipio son casas, el 30,4% apartamentos 11,2% restante representan un cuarto u otros lugares.
- Entre otros datos relevantes para el municipio se encuentra, que el área por construir creció 25,2%, al pasar de 253.302 m² en 2014 a 317.112 m² en 2015.
- Se aprobaron 528 licencias para el año 2017, lo que significó 5,4% más que el año anterior.

Del área total le correspondió 81,4% a vivienda con 40.923 m² más que el año anterior; es decir, aumentó en 18,9%, según el informe de coyuntura económica regional (ICER) 2015

Servicios públicos urbanos

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) actualmente el municipio de Tunja cuenta con el 98,8% de las viviendas con acceso a energía eléctrica, el 54,5% a gas natural, el 97,6% a acueducto y el 97,7% a alcantarillado, Además, según el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la penetración a banda ancha presenta un 19,5%, cifra superior a la departamental (8,7%) para el año 2018.

Los servicios públicos urbanos en la ciudad de Tunja tienen una buena cobertura como se muestra a continuación, no obstante, al realizar un seguimiento continuo garantizara una mejor calidad en la prestación de los servicios

Tabla 22. Intervención obra plan bicentenario

Servicio
23,83 horas promedio diarias de suministro de agua potable.
50.87% De remoción de carga contaminante al Río Chicamocha
32.6% Del Centro Histórico con redes de alumbrado público subterráneas.

Fuente elaboración propia basado en Municipio de Tunja (2019)

Cobertura del servicio de electricidad.

Cobertura en Energía Eléctrica, ICEE, es del 98.8% para el área urbana y rural, se concluye que el número total de suscriptores del servicio de energía en el área urbana se ha acrecentado en el periodo de tiempo comprendido entre 2012 y 2017, lo cual ha aumentado la cobertura a su máxima expresión beneficiando a la población en general en este ámbito.

Cobertura de acueducto

La empresa encargada de prestar el servicio de acueducto a la ciudad de Tunja en la parte urbana como rural es “PROACTIVA VEOLIA Aguas de Tunja”, según registros para el año 2017 la ciudad presentaba una cobertura de suscriptores del 80,66%, sin embargo, aunque la cifra anterior es buena para un municipio como Tunja, es necesario incrementar la cobertura en la prestación de este servicio.

Saneamiento de vertimientos a los ríos Jordán y la vega

Con el fin de realizar un adecuado saneamiento a los vertimientos descargados en la cuenca alta del Río Chicamocha, se tiene dispuesto el interceptor San Carlos y el Colector Lanceros al sur de la ciudad con una longitud de 539.3 metros así mismo el Colector San Carlos ubicado en el costado Sur del barrio que lleva su mismo nombre con una longitud de 564.3 metros

De igual manera, la ciudad cuenta con 36 metros lineales de tuberías correspondiente al empalme de la línea de colectores en la zona de Colector Lanceros hacia la red interceptor que va a la PTAR; así mismo, están funcionamiento de los módulos 2 y 3 de la planta de tratamiento de aguas residuales PTAR manejado por VEOLIA S.A. E.S.P.

Alcantarillado pluvial

La ciudad de Tunja cuenta con 5,297 metros de alcantarillado pluvial a lo largo del territorio municipal, no obstante, se debe ampliar este alcantarillado con el fin de realizar un buen manejo, control y conducción de la escorrentía de las aguas de lluvia.

Gestión eficiente del servicio público de acueducto y alcantarillado

La gestión eficiente de los servicios públicos se encamina a prestar un servicio de calidad, así como asegurar y mantener la disponibilidad de la prestación del servicio, teniendo lo siguiente:

El municipio de Tunja cuenta con una extensión total de acueducto correspondiente a 430.7km y 10.4km de acueducto renovado, de igual forma una extensión total de la red de alcantarillado de 354.02km y 1.95km red de alcantarillado renovada, sin embargo, esta gestión debe ampliar el servicio de acueducto y alcantarillado con el fin de ofrecer el servicio a la totalidad de los habitantes tunjanos.

Mejoramiento en la cobertura y calidad de la prestación de servicios públicos

El índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano IRCA indica la calidad del agua para el consumo humano; según el Sistema de Información para la Vigilancia de la Calidad de Agua para Consumo humano (SIVICAP), para el mes de diciembre de 2019 la ciudad de Tunja conto con un índice de 0.0 refiriendo no tener riesgo para el consumo.

Por otra parte, se cuenta con siete acueductos rurales en las veredas Chorro Blanco Alto - sector La Piñuela, Runta Arriba -sector Aguadita-, Tras del Alto Aposentos, Porvenir, Tras del Alto Florencia, Tras del Alto sector el Manzano y La Esperanza asegurando a los habitantes del sector rural el suministro de este servicio, no obstante, se debe medir continuamente el IRCA con el fin de asegurar un servicio de calidad en todos los sectores de la ciudad.

Sector rural

La cobertura en la prestación de servicios públicos es total en algunos sectores rurales del municipio, sin embargo, algunas veredas todavía son carentes del acceso a este tipo de servicios. A continuación, se describe de manera general.

Tabla 23. Porcentaje de prestación de servicios públicos en el área rural

VEREDA	SERVICIO PUBLICO	PORCENTAJE (%) DE COBERTURA
PIRGUA	acueducto	70
	energía	90
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	100
LA LAJITA	energía	100
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	100
BARÓN GALLERO	energía	82
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	82

VEREDA	SERVICIO PUBLICO	PORCENTAJE (%) DE COBERTURA
EL PORVENIR	energía	100
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	0
TRAS DEL ALTO	energía	70
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	0

Municipio de Tunja (2019)

Prestadores del servicio de acueducto

Se consolidaron un total de 18 prestadores de acueductos rurales registrados en la Cámara de Comercio a manera de organización autorizada, clase privada y en tipo de sociedad como asociación de usuarios y uno como junta de acción comunal en la vereda del Porvenir.

Calidad de aire

El monitoreo y control de la contaminación atmosférica es de gran importancia, puesto que permite conocer la calidad del aire de un territorio, teniendo en cuenta una estrecha relación con las emisiones contaminantes de las fuentes fijas y móviles. Motivados por estos aspectos, el gobierno nacional emite la resolución 2254 de 2017 que establece los niveles máximos permisibles de contaminantes criterio (Material particulado PM10 y PM-2.5, Dióxido de azufre SO2, Dióxido de nitrógeno NO2, Ozono O3 y Monóxido de carbono CO).

Dado lo anterior, la ciudad de Tunja cuenta con la estación móvil de Monitoreo de Calidad de Aire ubicada en la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC), la cual monitorea el material particulado PM10 y PM-2.5, SO2 Y O3, reportando en el mes de marzo de 2020 que las concentraciones no superan el nivel máximo para un tiempo de 24 horas como se observa a continuación:

Tabla 24 Contaminantes monitoreados en la ciudad

Promedio mensual de los contaminantes criterio		
Contaminante criterio	Concentración permisible en 24h (ug/m ³)	Concentración Estación UPTC (ug/m ³)
PM-10	75	35
PM-2.5	37	23
SO2	100	8.5
O3	100	68

Fuente: Elaboración propia basado en el Reporte de calidad del aire CORPOBOYACÁ 2020

Ordenamiento Territorial

El área del municipio de Tunja se encuentra ubicada cartográficamente dentro de cuatro planchas a escala 1:25.000 del IGAC 191ic, 191id, 191iia y 191iib. En las cuales Tunja limita con los municipios de Ventaquemada, Samacá, Cucaita, Sora, Motavita, Combita, Oicatá, Chivatá, Soracá y Boyacá.

Los límites oficiales se establecieron mediante la ordenanza 041 del 14 de diciembre de 1978, *“por la cual se ratifican y establecen los límites de Tunja, Cucaita, Chivatá, Motavita, Oicatá, Sora, Soracá y los corregimientos de Chiquiza y San pedro de Iguaque (del municipio de Tunja)”*.

Figura 7: Límites del municipio de Tunja



Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

La división político-administrativa urbana tiene sus primeros antecedentes con la existencia y creación de barrios, lo cual se soporta en acuerdos municipales que datan de 1930. Los registros de su conformación reposan en los acuerdos municipales que se relacionan a continuación:

Tabla 25. Oficialización de los barrios de Tunja

AÑO	ACUERDO MUNICIPAL	BARRIO
1930	Acuerdo 032 del 1 de diciembre	Diez y Siete de Diciembre
1955	Acuerdo 15 del 7 de noviembre	Obrero
1969	Acuerdo 11 del 30 de enero	Barrio al norte
1972	Acuerdo 006 del 10 de diciembre	El Triunfo
1973	Acuerdo 05 del 29 de enero	La Trinidad
1973	Acuerdo 30 del 1 de octubre	20 de Julio
1978	Acuerdo 08 del 01 de septiembre	Pozo de Donato
1982	Acuerdo 069 del 11 de febrero	Nazaret
1982	Acuerdo 072 del 11 de febrero	Los Mártires

AÑO	ACUERDO MUNICIPAL	BARRIO
1983	Acuerdo 28 del 6 de diciembre	San Carlos
1984	Acuerdo 18 del 29 de noviembre	Santiago de Tunja
1985	Acuerdo 10 del 9 de mayo	Santa Bárbara
1985	Acuerdo 17 del 02 de diciembre	José Antonio Galán
1989	Acuerdo 30 del 28 de noviembre	Tunjuelito
1990	Acuerdo 007 del 7 de junio	Lanceros
1996	Acuerdo 50 del 04 de diciembre	La Concepción
1999	Acuerdo 011 del 26 de mayo	La Frontera
1999	Acuerdo 015 del 12 de julio	Portal del Curubal
2000	Acuerdo 004 del 21 de marzo	Villa del Norte

Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

Sin embargo, actualmente en la ciudad de Tunja se encuentran establecidos más de 246 barrios y la suma sigue en aumento debido a la expansión urbana que presenta la ciudad, lo que a su vez se puede llegar a presentar un conflicto debido a la falta de oficialización de los barrios que aún no se encuentran legalizados como con los que se están creando. De lo anterior se hace necesario la implementación de control urbano con el fin de generar una mejor organización de la ciudad.

No obstante, hasta el año 1989 que se retoma la división del territorio con fines administrativos, lo cual se oficializa por medio del Acuerdo Municipal 06 del 30 de mayo de 1989 *“Por el cual se crean comunas y corregimientos en la ciudad de Tunja. Se reglamentan las Juntas Administradoras Locales y se dictan otras disposiciones”*. Con el citado acuerdo se constituyó la división del territorio en ocho (8) comunas:

Tabla 26. Comunas de la ciudad de Tunja

COMUNA	SECTOR
Comuna 1	Norte
Comuna 2	Noroccidental
Comuna 3	Nororiental
Comuna 4	Occidental
Comuna 5	Centro Histórico
Comuna 6	Suroccidental
Comuna 7	Oriental
Comuna 8	Suroriental

Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

En el municipio también la distribución por las denominaciones de las subzonas, en donde estas tenían una concepción centrada acorde a sus tipologías urbanísticas de forma homogénea, lo cual denota, una delimitación de área a partir de características físicas para intervenir el territorio.

Tabla 27. Zonificación por actividad económica en la ciudad de Tunja.

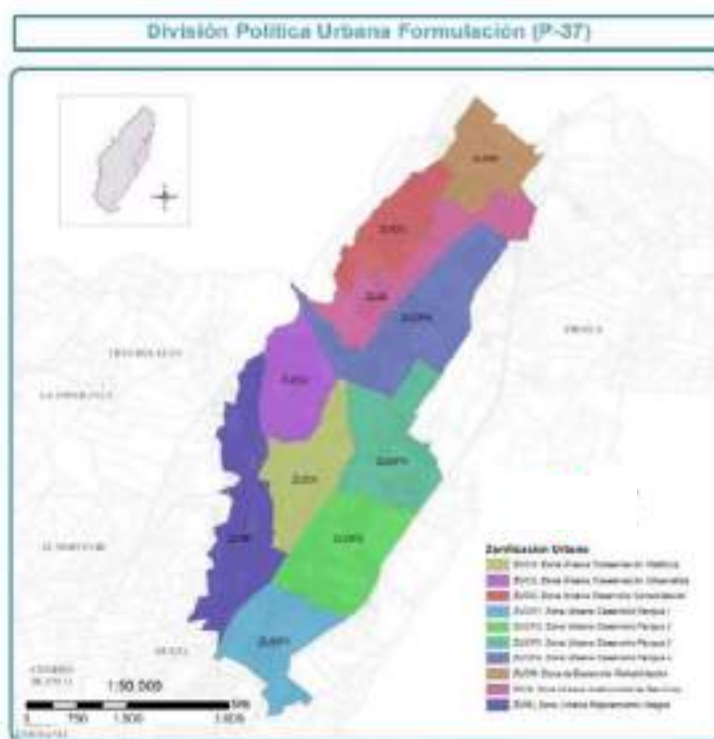
NOMBRE	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
Sub zona 1	ZUP1	Zona urbana desarrollo parque 1
Sub zona 2	ZUMI	Zona urbana mejoramiento integral
Sub zona 3	ZUDP2	Zona urbana desarrollo parque 2
Sub zona 4	ZUCH	Zona urbana conservación histórica

NOMBRE	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
Sub zona 5	AUDP3	Zona urbana desarrollo parque 3
Sub zona 6	ZUDP4	Zona urbana conservación urbanística
Sub zona 7	ZUIS	Zona urbana desarrollo parque 4
Sub zona 9	ZUDC	Zona urbana desarrollo consolidación
Sub zona 10	ZUDR	Zona urbana desarrollo rehabilitación

Fuente: Alcaldía de Tunja (2019).

En la tabla anterior se puede observar la división económica del municipio permite realizar una caracterización fisiográfica y social del territorial a partir de la división por la dinámica de sus actividades, generando de esta manera una organización de la ciudad.

Figura 8: División político-urbana



Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

El municipio desde la vigencia del POT, en el año 2001 para el sector rural se tienen establecidas 10 veredas: Barón Gallero, Barón Germania, Chorro Blanco, La Hoya, Tras del Alto, La Lajita, Pírgua, Runta, La Esperanza y El Porvenir. El área del sector rural del municipio corresponde a 9.657 hectáreas.

Distribución de predios

En los relacionado con la distribución de los predios del municipio se encuentra como se puede observar en la tabla 8 la mayor parte de los predios se encuentra destinada para uso habitacional con alrededor de 51.227 de predios lo que corresponde a un 76,30 % del total

de predios de la ciudad de lo cual se infiere que la principal vocación de suelos en la ciudad Tunja corresponde al establecimiento de unidades habitacionales.

Tabla 28. Distribución de predios en la ciudad, por destino económico establecido.

DESTINO ECONÓMICO	CANTIDADES DE PREDIOS	PORCENTAJE
Habitacional	51,227	60,30
Lote urbanizado no construido o edificado	9,761	14,45
Comercial	4,108	6,12
Lote urbanización no urbanizado	1,001	1,49
Uso publico	396	0,59
Recreacional	147	0,22
Educativo	136	0,20
Industriales	121	0,18
Salubridad	45	0,07
A agropecuario	42	0,06
Religioso	38	0,06
Servicios especiales	28	0,04
industrial	23	0,03
cultural	20	0,03
pecuario	13	0,02
minero	7	0,01
agropecuario	1	0,00
Forestal	1	0,00

Fuente: Elaboración propia basado en IGAC 2015.

En cuanto al sector con mayor número de predios para actividades de tipo económico es el centro histórico de la ciudad el cual cuenta con una connotación especial y es llamado Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, PEMP, Resolución 428 de 2012 Ministerio de Cultura, el cual se creó con el fin de garantizar fragmentación del espacio público o micro planeación con micro zonas de bajo uso público, modernizará el desarrollo en zonas rurales determinando centros poblados. Con respecto al zona sur, se observa la presencia de los predios de destino habitacional (81,2%), seguido de los predios urbanizados no construidos con una participación del 11,6%, seguido de los predios destinados a comercio (4,18%) y los predios urbanizables que alcanzan una proporción del 1,44%. Los predios destinados a uso público, recreacional, institucional y educativo representan el 1,19% del total del sector.

En el sector norte, se destacan los predios de destino habitacional con 75,47%, seguido de predios urbanizados no construidos (18,69%), los predios destinados al comercio con 2,69% y los predios urbanizables no urbanizados que tienen una participación del 1,68%. Los predios destinados a uso público, recreacional, institucional, educativo y de salubridad, representan el 1,15% del total. La ciudad cuenta con una oferta importante de predios aptos para el desarrollo de nuevos proyectos. En la actualidad existen 10.762 lotes, lo cual corresponde al 16,03% del total de predios catastrales existentes, de los cuales 1.001 son urbanizables, pero aún no han sido urbanizados y 9.761 son predios que ya están urbanizados, los cuales aún no se han construido.

Se observa, que la mayor oferta de predios aptos para desarrollar nuevos proyectos constructivos se encuentra en el sector norte de la ciudad, en donde existen 6.054 predios

urbanizables no construidos, que pueden ser aprovechados principalmente en la construcción de complejos habitacionales de interés prioritario y en el ámbito comercial, no obstante, es necesario replantear la forma de como se está organizando el municipio. De acuerdo con la situación anteriormente mencionada y dado que en la actualidad el POT se encuentra vencido se adoptó que mediante el acuerdo 14 del 31 de mayo de 2001 el cual tiene revisión general y expediente municipal.

Ambiente natural

Hoy se hace necesario plantear el reconocimiento a la importancia de la planeación y la gestión orientada a la conservación y preservación del medio ambiente, así como del manejo responsable de los recursos naturales además de la implementación de la gestión del riesgo entendido como un fenómeno natural relevante presente en el territorio.

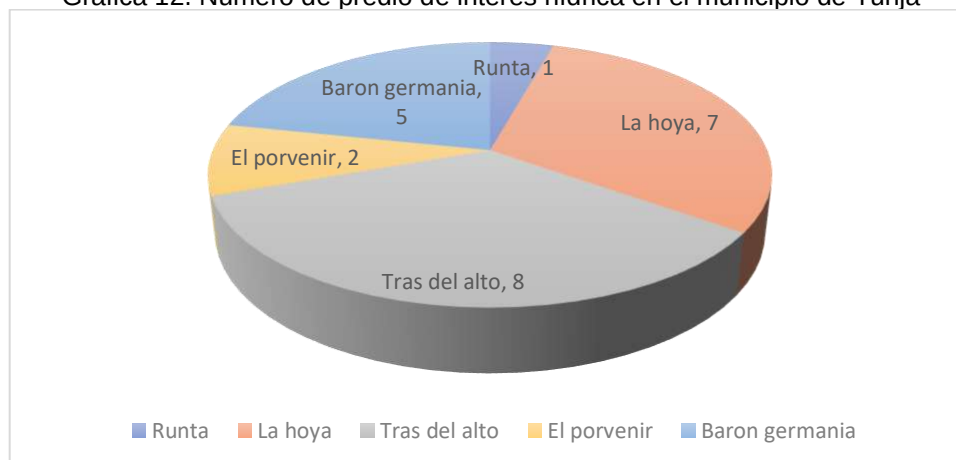
Tunja debe procurar por la sostenibilidad de su territorio, de esta manera lo que implica el pertinente manejo de los ecosistemas estratégicos, la gestión adecuada y del recurso hídrico, la generación de una cultura ambiental en su población y del uso responsable de los servicios públicos el cual se debe garantizar como un recurso racional y asequible y de esta manera que responda por el mejoramiento de la calidad de vida de todos sus habitantes.

El municipio de Tunja cuenta con una extensión aproximada de 121 ha de las cuales el 87% hacen parte de la zona rural, donde en algunos sectores cuentan en su mayoría con áreas de protección y conservación, siendo estos considerados como ecosistemas estratégicos importantes para la conservación y preservación de los recursos naturales del municipio.

Ecosistemas estratégicos

La ciudad de Tunja dispone de más del 1% de los recursos de cada administración con el fin de garantizar y conservar los recursos naturales, así como preservar el recurso hídrico de la ciudad. Por lo anterior, la ciudad cuenta con 23 predios de recarga hídrica dentro distribuidos en 5 veredas como se puede observar a continuación.

Gráfica 12. Numero de predio de interés hídrica en el municipio de Tunja



Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Aunado en lo anterior, como se puede observar en la gráfica anterior, de los 8 predios ubicados en la vereda tras del alto 7 predios de recarga hídrica han sido adquiridos en los últimos 4 años, así como se puede observar a continuación:

Tabla 29. Distribución de predios en la ciudad, por destino económico establecido.

VEREDA	LOTE
Tras del Alto	Yerbabuena
Tras del Alto	La Planada
Tras del Alto	Lote 1
Tras del Alto	San Antonio
Tras del Alto	San Luis
Tras del Alto	Altamira
Tras del Alto	La Esperanza

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Adicionalmente, el municipio tiene 3 convenios marco para la intervención de predios de interés ambiental de la siguiente manera:

- Corpochivor tiene permiso para la siembra de especies nativas en 10 Ha en el sector del Embalse de Teatinos.
- ECOPETROL tiene permiso en 8 Ha en el sector del embalse de Teatinos para realizar restauración ecológica.
- CORPOBOYACÁ realiza jornadas de reforestación y educación ambiental en 4.5Ha de predios rurales pertenecientes al programa de cercas vivas.

El municipio de Tunja debido a ubicación geográfica y formación fisiográfica presenta diferentes áreas las cuales representan diferentes tipos de características y por ende diferentes tipos de usos y manejo, así como se muestra a continuación:

Tabla 30. Distribución de zonas por áreas interés en el municipio

COBERTURA	ÁREA (Ha.)	%
Área municipio	11.972,30	100,0%
Área titulada	1.714,34	14,3%
Área solicitada	3.812,87	31,8%
Área de exclusión (art. 34) - zona de páramo - altiplano cundiboyacense	836,24	7,0%
Área de exclusión (art. 34) - reserva forestal protectora nacional - el Malmo	48,10	0,4%
Área de restricción (art. 35) - centros poblados	2.151,79	18,0%
Reserva natural de la sociedad civil - la cabaña	68,21	0,6%
Área de reserva especial declarada y solicitada - Tunja	399,02	3,3%
Área susceptible	11.123,64	92,9%

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

De acuerdo con lo anterior, el municipio cuenta con zonas denominadas como ecosistemas estratégicos los cuales son denominadas áreas protegidas, las cuales son zonas muy importantes por la generación de los recursos naturales. Además de las intervenciones y manejos especiales que se han dado a estas áreas como reforestaciones entre otras, es importante intensificar estas actividades, ya que no solo de estas depende la conservación de los recursos naturales.

Gestión del riesgo

En materia de gestión del riesgo, el municipio presenta un avance en alrededor del según Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastre a continuación se muestra la situación actual del riesgo en el municipio.

Tabla 31. Consolidación y priorización de estado de riesgo en el municipio.

CONSOLIDACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE ESCENARIOS DE RIESGO	
Escenario de riesgo por movimientos en masa	
1	Generalmente la ocurrencia de fenómeno de remoción en masa está asociado a los factores geológicos del municipio, aunque la activación de estos en el municipio de Tunja, en su mayoría se presentan por lluvias en las laderas occidentales y orientales; al igual que por la intervención antrópica de las condiciones naturales del terreno. Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, oficina asesora de planeación,
Escenario de riesgo por Inundaciones	
2	El escenario de inundaciones que se presenta en el municipio en la mayoría de los casos presentados se debe a las falencias que se presentan en los sistemas de drenaje, los cuales debido en algunos casos a la antigüedad de las estructuras, al mal uso dado y a la sobre carga, colapsan. En cuanto a las inundaciones por los cuerpos de agua presentes en el municipio, la mayoría se presentan sobre la cuenca del río La Vega, principalmente en su desembocadura en el área urbana (zonas doña Limbania – Las Quintas) Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, oficina asesora de planeación, Corpoboyacá, Bomberos
Escenario de riesgo en establecimientos educativos	
3	La infraestructura educativa del municipio fue construida hace más de 30 o inclusive 50 años (sedes San Antonio, Normal superior Santiago de Tunja), estos factores son determinantes en cuanto a las falencias de diseños sismo resistentes, geotécnicos o hidráulicos que configuran escenarios de riesgo por deterioro de estas. Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de educación.
Escenario de riesgo por Aglomeraciones masivas	
4	El municipio de Tunja, principalmente el área urbana ha experimentado un crecimiento cultural, religioso y artístico que ha ocasionado una mayor demanda de eventos de afluencia masiva; sin embargo, no ha sido creciente en manera paralela los proveedores capacitados en áreas de logística, salud, seguridad que permitan el desarrollo del 100% de eventos seguros.

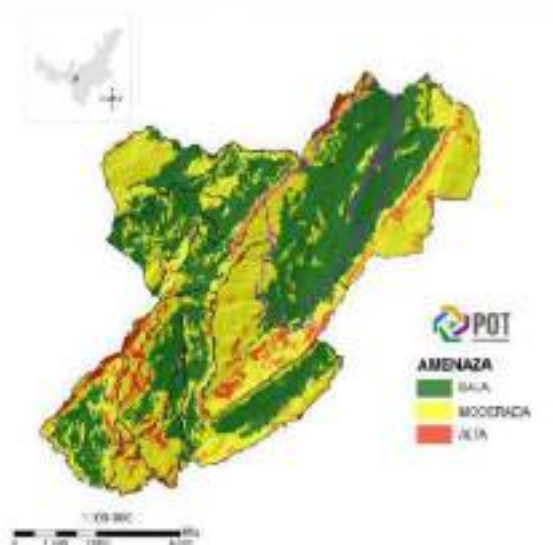
CONSOLIDACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE ESCENARIOS DE RIESGO	
Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de gobierno, Policía Metropolitana, Bomberos.	
Escenario de riesgo por Incendios forestales	
5	Las zonas de las laderas de la zona urbana y en la zona rural del municipio, en épocas de temporadas secas experimentan una mayor susceptibilidad en la cobertura vegetal; este factor es detonante ante actividades antrópicas como quemas para preparación de suelos, pirómanos, entre otros
Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de desarrollo, Policía Metropolitana, Bomberos.	

Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

De las amenazas con más riesgo de ocurrencia que presenta la ciudad es el fenómeno por remoción en masa el cual está asociado a los factores geológicos del municipio, aunque la activación de estos en el municipio de Tunja, en su mayoría se presentan por lluvias en las laderas occidentales y orientales; al igual que por la intervención antrópica de las condiciones naturales del terreno.

Además, también se resalta el riesgo por inundación que se presenta en algunas zonas de la ciudad, no obstante, las mayores amenazas que presenta Tunja en cuanto a gestión del riesgo se dan principalmente por remoción en masa ocasionada

Figura 9: Mapa zonificación de amenazas por remoción en masa.



Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

La remoción en masa se presenta por fenómenos relacionados a erosión superficial (arrastre de sedimentos) y subsuperficial por hundimientos de suelos y en cárcavas, los cuales se presentan en el sector occidental de la ciudad además de las inundaciones entre otros, siendo los principales factores que ocasionan problemáticas de amenazas por riesgos. Además del fenómeno de aguas torrenciales que se originan por anegamiento de aguas en la ladera alta, fenómeno que se presenta principalmente en el sector centro occidental (San lázaro, Altamira) de la ciudad de Tunja, esto ocasionado por la localización fisiográfica que presenta este sector.

Tabla 32. Distribución de zonas por áreas interés en el municipio

Tipo de amenaza	Sector	Categorización de la amenaza
Inundación	9,8,7	alta
	1, 2,3,4, 5, 7, 8,9	Media
Movimiento en masa	10, 7, 9,4,5,6,3,1	alta
	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10	media

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Teniendo en cuenta lo anterior es necesario incrementar esfuerzos con el fin de poder determinar no solamente las amenazas como ya se tiene establecido, sino que además es necesario la identificación de los riesgos con el fin de poder tener un estimado de los posibles peligros que puede presentar por en el municipio y poder minimizar el riesgo por ocasión de un desastre, lo cual es necesario en avanzar en tareas como la generación de sistema de gestión de riesgos de Tunja y así de esta poder prever y estar preparados ante cualquier eventualidad que se pueda presentar por eventos naturales o inducidos.

Estructura propositiva

1. Línea Temática: Ambiente construido y ordenamiento territorial

1.1. Programa: Espacios públicos amables

Las zonas verdes, espacios de uso público, plazas y el mobiliario urbano tienen un papel protagónico para la felicidad, tranquilidad y satisfacción de los tunjanos. Para ello, se invertirá en estos bienes y servicios con el fin de mejorar la imagen de nuestra ciudad, una ciudad amable para todos sus habitantes, reduciendo las vicisitudes que deben vivir cientos de ciudadanos, especialmente el adulto mayor, los niños y las personas con discapacidad. En este programa se desarrollan dos estrategias para este propósito: equipamiento municipal y mobiliario urbano, y adecuación de espacios públicos para la ciudadanía.

Programa:	Espacios públicos amables			
Objetivo:	Intervenir los espacios públicos de goce efectivo para la comunidad, a través de la rehabilitación, construcción y mantenimiento del equipamiento municipal			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Espacio público efectivo por habitante	m2	4,7	5,2

1.1.1 Estrategia: Equipamiento municipal y mobiliario urbano

Objetivo:	Ofrecer espacios adecuados que propicien la actividad física, practica recreativa y deportiva.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Parques construidos	número	10	8
2	Parques mantenidos	número	60	40

1.1.2 Estrategia: Adecuación de espacios públicos para la ciudadanía

Objetivo:	Realizar actividades de mantenimiento a los escenarios públicos que propendan a la integración y el disfrute de la ciudadanía.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Salones comunales construidos	número	0	7
2	Salones comunales mantenidos	número	4	7
3	Espacio publico construido	Metros cuadrados	0	500
4	Espacio publico adecuado	Metros cuadrados	12302	1200
5	Zonas verdes mantenidas	número	120	150

1.2. Programa: Vivienda y hábitat

Los espacios dignos para la habitabilidad es el objetivo principal de este programa, donde se brindará el acceso a la vivienda nueva para las familias que no cuentan con un espacio propio para su goce efectivo, y a su vez, que no cuenten con los recursos requeridos para acceder a una propiedad. Así mismo, se busca mejorar las condiciones de habitabilidad, especialmente en el área rural, para la población que cuenta con espacios propios, pero que no cumplen con los componentes medidos en el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Para ello se buscará los recursos necesarios para la construcción de baterías sanitarias, cocinas eficientes, albercas y espacios de habitabilidad.

Programa:		Vivienda y hábitat		
Objetivo:		Reducir el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda a través del mejoramiento y construcción de viviendas urbanas y rurales		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	déficit de vivienda cualitativo	Porcentaje	12,49	11,92
2	déficit de vivienda cuantitativo	Porcentaje	1,46	0,1

1.2.1 Estrategia: ECOVIVIENDA

Objetivo:		Garantizar la operatividad y funcionamiento de la Empresa Constructora de Vivienda de Tunja - ECOVIVIENDA		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Operativización de ECOVIVIENDA	Porcentaje	100	100

1.2.2 Estrategia: Vivienda nueva

Objetivo:		Construir las viviendas de interés prioritario y social para la reducción del déficit cuantitativo de vivienda de Tunja		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viviendas de Interés Social urbanas construidas	Número	0	200
2	Viviendas de Interés Prioritario urbanas construidas	Número	0	570
3	Hogares beneficiados con construcción de vivienda en sitio propio	Número	0	12

1.2.3 Estrategia: Mejoramiento de vivienda urbana y rural

Objetivo:		Realizar los mejoramientos de viviendas urbanas y rurales en la ciudad de Tunja, con el fin de reducir el déficit cualitativo de vivienda		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viviendas de Interés Social urbanas mejoradas	Número	18	247
2	Viviendas rurales mejoradas	Número	0	70
3	Proyectos apoyados financieramente en Mejoramiento Integral de Barrios	Número	0	4

1.3. Programa: ordenamiento territorial integral

Una Tunja moderna, ordenada y próspera requiere de una actualización catastral, un Plan de Ordenamiento actualizado, usos, cobros e impuestos justos para la ciudadanía. Para ello, este programa busca revisar, ajustar y adoptar el nuevo POT con una visión de largo plazo, que normalice y regule los usos, áreas protegidas, áreas de riesgo y zonas de expansión que tenga una armonía entre el ambiente natural y el ambiente construido, que sea amable con los municipios vecinos y que dinamice la economía y la inversión a nivel local y regional. Estas acciones se garantizarán a través de la consolidación de gestores urbanos que verifiquen las acciones y usos contenidos en los nuevos instrumentos de planeación y gestión territorial.

Así mismo, se generarán esfuerzos para integrar todas las vocaciones de los municipios colindantes y que tengan una relación funcional con la capital, ya sea económica, ambiental, laboral y de servicios, con el fin de posicionar a Tunja como eje de progreso y desarrollo.

Programa:		Ordenamiento territorial integral		
Objetivo:		Desarrollar los instrumentos y estrategias de ordenamiento y planeación territorial que permitan el crecimiento y consolidación de la ciudad de Tunja		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistema de Seguimiento y monitoreo a la implementación del Plan de Ordenamiento Territorial	Porcentaje	ND	100
2	Proyectos de corto plazo del Plan de Ordenamiento Territorial implementados	Porcentaje	ND	10

1.3.1 Estrategia: Revisión, ajuste y adopción del POT

Objetivo:		Realizar el proceso de consolidación del POT y la implementación de programas que permitan propiciar la utilización adecuada, racional y equilibrada del territorio.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Etapas de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial surtidas (6)	Porcentaje	16	100
2	Programa catastro multipropósito - gestor catastral implementado	Número	0	1

1.3.2 Estrategia: Consolidación regional

Objetivo:		Gestionar alianzas estratégicas que permitan fortalecer la dinámica regional.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Alianzas para la consolidación regional implementadas	Número	0	3

1.4. Programa: Servicios públicos para todos

Los servicios públicos, tanto en cobertura como en calidad, son esenciales para la vida y dignidad humana. Para ello, se deben adelantar acciones de ampliación de las redes de acueducto y alcantarillado, saneamiento y buen manejo de residuos sólidos, así como la entrega de energía eléctrica urbana y rural, que preste un servicio seguro y constante para los tunjanos.

A su vez, se verificarán los cobros a los servicios que se están prestando, se verificarán las condiciones legales y operativas acerca de la calidad de prestación de dichos servicios públicos, y a su vez, se hará la vigilancia necesaria para que estos esfuerzos perduren en el corto, mediano y largo plazo.

Programa:		Servicios públicos para todos		
Objetivo:		Garantizar la calidad de prestación de servicios públicos, así como la ampliación de cobertura de estos en el área urbana y rural		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Residuos sólidos municipales aprovechados	Toneladas	1465,46	1524,08
2	Aguas residuales urbanas tratadas	Litros / seg	92,5	360

3	Cobertura acueducto urbano	Porcentaje	100	100
4	Índice de Riesgo de Calidad del Agua - rural	Índice	15,03	10
5	Cobertura alcantarillado urbano	Porcentaje	95	99

1.4.1 Estrategia: Saneamiento básico urbano y rural

Objetivo:		Implementar planes y obras que permitan mejorar el acceso al saneamiento básico y a los servicios públicos domiciliarios a los habitantes del municipio		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Plan de gestión integral de residuos sólidos, PGIRS implementadas	Porcentaje	31	66
2	Nuevos módulos de la planta de tratamiento de aguas residuales en funcionamiento	número	2	2
3	Plan de Acción o de gestión de alcantarillado pluvial implementado	número	0	1
4	Redes de acueducto y alcantarillado urbano ampliadas y renovadas	Kilómetros	0	15
5	Inversión en obras conexas realizadas de acueducto y alcantarillado urbano	Porcentaje	0	80
6	Colector rural instalado	número	0	1
7	Unidades sanitarias con saneamiento básico construidas para vivienda Rural	número	2000	20
8	Plantas de tratamiento de agua potable optimizadas	número	0	10
9	Acueductos con red de distribución optimizadas	número	0	8
10	Transferencia de recursos de subsidios para acueducto y alcantarillado urbano y rural realizada	Porcentaje	78	80

1.4.2 Estrategia: Alumbrado publico y energía eléctrica

Objetivo:		Ampliar la red y modernizar la tecnología del alumbrado público en el municipio, incentivando el uso de energías alternativas renovables.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Luminarias LED instaladas o modernizadas	número	870	1285
2	Luminarias de sodio nuevas o reubicadas	número	0	500
3	Transferencia de recursos AOM alumbrado público	Porcentaje	100	100

2. Línea Temática: Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático

2.1. Programa: Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental

La integración y buen uso de las áreas y recursos ambientales con el ambiente construido, es de vital importancia para el desarrollo sostenible de la ciudad de Tunja. Con la actualización del POT, se verificarán las zonas de reserva ambiental y se dará un adecuado manejo, cumpliendo con la normatividad vigente. A su vez, se velará por la protección de recursos ambientales y a su vez, Tunja será una ciudad que fomente el crecimiento y desarrollo económico de manera sostenible.

A su vez, las deficiencias en la implementación normativa vigente a nivel local, ha generado vacíos legales y deficiencias que no permiten la compensación ambiental, ni el usufructo por la preservación del medio ambiente. Este programa también incluye las acciones la reforestación del área urbana para el reverdecimiento de la ciudad, así como la reforestación en predios de interés ambiental, como la reserva natural del Malmo. De igual manera, la compensación ambiental para las personas naturales y jurídicas que hacen uso de bienes naturales no renovables en el territorio tunjano.

Programa:		Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental		
Objetivo:		Garantizar un desarrollo sostenible que permita la preservación de los recursos naturales y control de los diferentes entes productores de contaminación.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Áreas en proceso de restauración a través de la política pública ambiental implementada	Hectáreas	ND	70

2.1.1 Estrategia: Desarrollo de estrategias ecoeficientes

Objetivo:		Desarrollar estrategias que permitan un uso y manejo eficiente del los recursos naturales		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Plan de acción o de gestión de recursos naturales implementado	número	0	1

2.1.2 Estrategia: Protección de recursos ambientales

Objetivo:		Implementar acciones que propendan a la protección y conservación del medio ambiente		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Predios de interés hídrico adquiridos	Hectáreas	1198	50
2	Transferencia CORPOBOYACÁ (Sobretasa Ambiental)	número	4	4

2.1.3 Estrategia: Reforestación urbana y rural

Objetivo:		Desarrollar acciones que conlleven preservación y recuperación de zonas ambientalmente estratégicas, priorizando el uso de flora nativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Preservación de zonas forestales estratégicas	Hectáreas	540	50
2	Árboles en la zona urbana sembrados	número	9000	6000

2.1.4 Estrategia: Compensación ambiental

Objetivo:		Establecer mecanismos como medida compensatoria por el uso de los servicios ambientales		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Esquemas de Pago por Servicio ambientales implementados	Hectáreas	1	1

2.2. Programa: Gestión del riesgo de desastres

La gestión del riesgo en el territorio tunjano es prioridad para reducir los eventos adversos que puedan afectar a la comunidad. En este plan de desarrollo el conocimiento y reducción del riesgo, así como el manejo de desastres, será un programa fundamental para garantizar a la comunidad una atención inmediata ante cualquier adversidad.

Para ello, se generarán esfuerzos para identificar y conocer el riesgo, con el fin de atenderlo previo a que suceda, y a su vez, en riesgos que no puedan ser previstos, se garantizará la inversión necesaria para ser atendidos, siempre teniendo como objetivo la preservación de la vida.

Programa:		Gestión del riesgo de desastres		
Objetivo:		Implementar un plan integral de gestión del riesgo de desastres en el cual incluya la participación comunitaria y la creación de un sistema alertas tempranas que contribuyan a la reducción de un posible riesgo a partir del establecimiento de un protocolo de manejo ante eventualidades y desastres en el municipio.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Índice de capacidades para la gestión del riesgo	Índice	40,8	55

2.2.1 Estrategia: Conocimiento del riesgo

Objetivo:		Identificar las amenazas y vulnerabilidad mediante el análisis y la evaluación de los escenarios de riesgo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Actividades de socialización del riesgo en las comunidades rurales y urbanas realizadas	número	ND	16
2	Estudio de zonificación sísmica elaborado	número	0	1
3	Prevención y atención - programas de actividad bomberil	Porcentaje	100	100
4	Obras de mitigación construidas y/o mantenidas	número	2	4
5	Sistema de Alerta Temprana implementado	número	0	1

2.2.2 Estrategia: Reducción del riesgo

Objetivo:		Formular acciones que permitan disminuir la vulnerabilidad a los riesgos por medio de medidas de prevención y mitigación.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategia municipal de respuesta de emergencias elaborada	número	0	1
2	Comunidades afectadas por riesgos naturales o antrópicos no intencionales con atención integral	Porcentaje	100	100



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
se Capitaliza
que sea U.N.E.

La Movilidad nos **UNE**

II. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA MOVILIDAD

Introducción

En los últimos 15 años, Tunja ha venido presentando grandes cambios, algunos de ellos son el crecimiento físico y poblacional, el aumento de los espacios públicos, el incremento comercial y de estructuras urbanas; dichos cambios se ven reflejados en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos impactando también la diversificación y desarrollo económico de la capital.

Sin embargo y pese a que Tunja es la principal ciudad receptora de población del departamento y a los avances que se han tenido, hay aspectos que no han mostrado dicha mejora, como el sistema de transporte y la movilidad sostenible de la ciudad; el cual determina claramente el funcionamiento y estructura básica urbana, y que, a su vez, tiene la capacidad de propender por el desarrollo y por la mejora de las condiciones de vida de los tunjanos; por otro lado, tiene que ver directamente con la oportunidad de propiciar espacios para que sean aprovechados de manera individual o con su círculo social, en donde prime la igualdad de oportunidades. De esta forma, se busca incentivar e inculcar una cultura ciudadana que permita los buenos hábitos para propios y visitantes.

Actualmente la ciudad no cuenta con un sistema unificado de transporte, sumado a lo anterior, la planeación en torno a una mejora del sistema de transporte afecta el adecuado uso de los paraderos y genera problemáticas entre los diferentes actores viales y de movilidad urbana, acrecentado por la baja tolerancia, el detrimento de la cultura vial y de movilidad.

Es por esto que Tunja tiene la oportunidad histórica de generar las bases necesarias para implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público, como eje estructurante de los subsistemas de movilidad de la ciudad, en donde se generen las sinergias necesarias entre el nivel nacional y la ciudad de Tunja para adelantar las acciones administrativas y de gestión, y así dar soluciones integrales y de fondo a la movilidad sostenible.

Propender por una movilidad sostenible es una de las claves para conseguir una mejor calidad de vida en nuestra ciudad, así pues, los múltiples beneficios están contemplados en la parte medioambiental haciendo uso de tecnologías y fuentes de energías limpias que fomenten la mejora de la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica, la disminución de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, creando un entorno urbano más saludable para todos los tunjanos.

El Plan de Desarrollo de Tunja La Capital que nos Une, tiene como objetivo fundamental la sostenibilidad para la ciudad misma y para todos sus habitantes, incentivando el uso del transporte público y el aprovechamiento de modos alternativos de movilidad, además de

otras soluciones que brinden facilidades a propios y visitantes para movilizarse de manera eficiente y segura dentro de la jurisdicción de Tunja, para tal fin, se construirá el Plan Maestro de Movilidad para Tunja 2020-2040, y en el marco del mismo, se elaborarán los estudios de Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP para Tunja, gestionando paralelamente los recursos del orden Nacional que permitan lograr la implementación integral del Sistema en el corto-mediano plazo, y la modernización misma del servicio que requiere Tunja y sus habitantes en términos de movilidad, en aras de satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte público en términos de seguridad, comodidad, economía, y óptimos niveles de servicio en la prestación.

En este sentido, a través de la formulación de un Plan Maestro de Movilidad para la ciudad se busca articular un conjunto de actuaciones técnicas y financieramente viables, encaminadas a mejorar la calidad de los servicios de movilidad de la ciudad y establecer normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente y coordinada robusteciendo y articulando (i) la gestión de la movilidad (ii) el desarrollo de una oferta sostenible de los servicios de movilidad y (iii) motivando participación de los usuarios y el cambio hacia un uso racionalizado de sus opciones de movilización. Es aquí donde aparece el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), el cual buscará fortalecer y renovar el servicio tradicional de transporte público colectivo en la ciudad, permitiendo, entre otros, contar con una oferta de servicios más eficiente, disminuir los tiempos promedio de traslados, contar con un sistema de recaudo moderno y centralizado, , generando mejores capacidades en la planeación, gestión y control del servicio, y, de esta manera, mejorar la calidad del servicio de transporte con que hoy cuenta la ciudad de Tunja.

Así mismo, es necesario prestar atención a la necesidad de garantizar la infraestructura necesaria para el peatón y la participación de la bicicleta a través de la generación de ecosistemas de ciclo-rutas, haciendo que los tunjanos se sientan cómodos y seguros al trasladarse por su ciudad, disfrutar del centro histórico y vivir en una ciudad amable y accesible. Para ello, se intervendrán andenes, se verificará la prioridad de usos de transporte en intersecciones complejas con el fin de evitar la siniestralidad vial, guardando a los usuarios más vulnerables, favoreciendo el crecimiento y desarrollo urbano sostenible de la ciudad.

Caracterización

Teniendo en cuenta los estudios para la formulación de los planes de Movilidad de Tunja y Zipaquirá (2009), la estructura vial de Tunja se ha consolidado en un sentido longitudinal de crecimiento, siguiendo la dirección sur-norte. La expansión urbana se ha orientado a partir del centro histórico, hacia el norte, siguiendo la red de conexión hacia la región próxima del eje Paipa – Sogamoso - Duitama y hacia el sur, el eje vial que la comunica con Cundinamarca y Bogotá.

La ciudad de Tunja, capital del departamento de Boyacá, en los últimos años ha venido presentando avances significativos entorno a la movilidad, pero, aun así, hay anomalías que dificultan la interacción de los diferentes actores viales con el entorno, lo cual, no permite satisfacer las necesidades de demanda de la población para movilizarse, acceder, comunicarse, trasladar, distribuir y establecer relaciones de una manera eficiente.

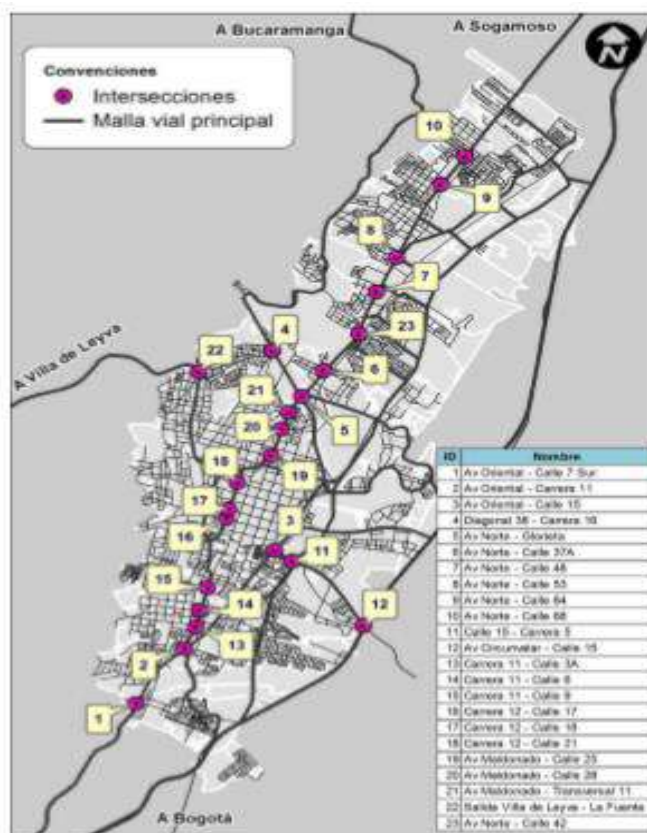
La señalización, vista como comunicación vial

Se contemplan cinco elementos de tránsito que son: usuarios donde se incluyen peatones y conductores, vehículos, infraestructura vial, sistema de regulación y control y entorno o ambiente. La importancia del sistema de regulación y control radica en que incide directamente en el comportamiento del usuario en el sistema. Por ejemplo, la tendencia se presenta cuando no se hace un control o regulación del sistema los usuarios tienden a desobedecer las normas de comportamiento en el tráfico. Lo anterior implica la necesidad de dar las señales correctas a los usuarios para buscar un cambio comportamental a nivel general. Por ende, se analizan los dos tipos de señalización que se contemplan en la ciudad:

La señalización vertical son estructuras instaladas en la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir, reglamentar e informar. Según el plan municipal de seguridad vial 2016 -2021, la ciudad de Tunja no cuenta con un inventario de señalización, el cual permita identificar las señales para mantenimiento, reemplazo, retiro o instalación; por tanto, es complejo definir el estado real de este tipo de señales lo cual da lugar a que sea contemplado como una estrategia a desarrollar por esta administración.

La señalización horizontal tiene en cuenta la aplicación de marcas viales en las vías de circulación o adyacentes a ellas, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos; la ciudad presenta falencias, pues según la caracterización de movilidad 2012, una parte de la red vial se encuentra deteriorada y es apenas visible este tipo de señalización.

Ilustración 7 Intersecciones Inspeccionadas



Fuente: Plan de movilidad y seguridad vial 2016-2021

Tunja cuenta con 35 intersecciones viales o semáforos, las cuales son operadas actualmente por la empresa de Alumbrado Público, y controlados con dispositivos predeterminados o de tiempo fijo, a su vez estos siguen un plan de fases que puede cambiar en función de la hora del día para tratar de adaptar la operación de la intersección a la demanda de tráfico.

Clasificación de las vías

En el Acuerdo 0016 de 2014, mediante el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Tunja (Acuerdo 0014 de 2001), en los Artículos 37, 38, 39 y 40 se plantea la división del sistema en cuatro mallas viales las cuales dan respuesta a las escalas propuestas en el modelo de ordenamiento territorial. Las cuatro mallas viales definidas son:

- **Malla vial regional:** incluye las carreteras nacionales o regionales, las carreteras intermunicipales de tránsito reducido o complementario y los caminos vecinales o veredales del municipio.

- **Malla vial urbana:** incluye las principales vías de la ciudad, las antiguas carreteras, las avenidas y las vías de conexión urbana, conectando los diversos sectores de la ciudad y la malla vial regional.
- **Malla vial local:** incluye las calles de acceso y circulación de escala local con las cuales se generan los trazados urbanos de toda la ciudad. Se conectan, de manera directa, a las mallas viales regionales y arteriales. En este conjunto complementario de elementos viales se encuentran algunos corredores de doble calzada que funcionan en la escala local.
- **Red de movilidad no motorizada:** corresponde a las alamedas y ciclo rutas de la ciudad.

De acuerdo con el contexto normativo local, el artículo 38 del acuerdo municipal No 0016 de 2014 donde se contempla la “Malla Vial Arterial Urbana” incluye las principales vías de la ciudad, las antiguas carreteras, las avenidas y las vías de conexión urbana, conectando los diversos sectores de la ciudad con la malla vial regional. Por consiguiente, la ciudad de Tunja cuenta con dos corredores centrales y uno complementario:

- **El Corredor Longitudinal Sur-Norte:** Conformado por las Avenidas Sur, Oriental y Norte, que da continuidad urbana a la Ruta Nacional 55.
- **El Corredor Transversal Este-Oeste:** Conformado por la Avenida Paseo de la Gobernación, la Calle 32 y la Diagonal 38 que une las carreteras Toca-Tunja y Tunja-Moniquirá, dando continuidad urbana a la Ruta Nacional 62.
- **Corredor complementario:** Ingreso a Tunja – Transversal 15 – Calle 22 – Avenida Colón – Avenida Maldonado – Glorieta Norte. Que permite conectar a Tunja con Villa de Leyva.

Además, existe la red de corredores principales que permiten el libre tránsito de los vehículos con el fin de garantizar que se satisfagan las necesidades de movilización de residentes y visitantes en el perímetro urbano de la ciudad de Tunja:

- **Corredor Longitudinal 1 (Norte-Sur):** Ingreso a Tunja – Avenida Norte – Glorieta Norte.
- **Corredor Longitudinal 2 (Sur-Norte):** Ingreso a Tunja – Avenida Sur – Avenida Oriental – Glorieta Norte.
- **Corredor Transversal 1 (Oriente-Occidente):** Ingreso a Tunja – Avenida Paseo de la Gobernación – Glorieta Casa del Gobernador – Calle 32 – Glorieta Norte.
- **Corredor Transversal 2 (Occidente-Oriente):** Ingreso a Tunja – Vía Moniquirá - Tunja – Diagonal 38 – Glorieta Norte.

Es importante señalar que actualmente la ciudad de Tunja no cuenta con un inventario de vías, que permita conocer cuál es el número, el estado, la relevancia, la clasificación; y por

otro lado se hace necesario contar con un histórico de las diferentes intervenciones que se han realizado en las vías de la ciudad.

Transporte público en Tunja

El transporte público cobra cada vez más importancia en la sociedad dado que permite la circulación de personas y propicia una integración social que favorece el desarrollo. Para el caso de Tunja la prestación de este servicio se encuentra enmarcado en tres (3) modalidades principalmente de competencia municipal y en tres (3) modalidades de competencia nacional así:

Modalidades de competencia municipal (Alcaldía Mayor de Tunja):

- ✓ Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.
- ✓ Servicio Público de Transporte Colectivo Municipal de Pasajeros.
- ✓ Servicio Público de Transporte Mixto Municipal

Modalidades de competencia nacional (Ministerio de Transporte):

- ✓ Servicio Público de Transporte Especial con vehículos destinados al Transporte Escolar.
- ✓ Servicio Público de Transporte de Carga en sus especialidades de Carga Pesada (de paso por la ciudad), Carga a Granel (volquetas), Carga Empacada (camiones), Paquetero y Encomiendas.
- ✓ Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera conocido comúnmente como servicio intermunicipal, el cual tiene como lugar de operación la ciudad de Tunja en sus rutas autorizadas en origen y destino, y utiliza la infraestructura de transporte de la ciudad con un gran número de rutas autorizadas con origen y destino a otras ciudades, pero con tránsito por nuestra ciudad.

Respecto al tema de transporte público cabe resaltar que en Tunja el número de vehículos asciende a 957, los cuales están vinculados en las siguientes empresas:

- Autoboy S.A.
- Compañía de Transportes Hunza Ltda.
- Cooperativa de Transportadores Colonial Ltda. - COOTRANSCOL
- Transportes “Los Muisca” S.A

Actualmente esta flota de transporte no cuenta con patios asignados para el parqueo de los vehículos, además, no cuenta con el sistema de pago con tarjeta, y se presenta una desarticulación de la operación debido a la falta de un sistema estratégico de transporte.

Sumado a lo anterior, la baja cultura ciudadana en temas de uso de los paraderos destinados para recoger o dejar pasajeros, genera dificultades en la movilidad, especialmente en tramos viales estratégicos del centro histórico de la ciudad. La siguiente tabla muestra la cantidad de buses o microbuses de cada una de las empresas.

Tabla 33 Parque automotor de transporte público colectivo, por empresa y tipo de vehículo

Empresas	Busetas	Microbuses	Total	%
Autoboy	1	114	115	22,46
Hunza	13	38	51	9,96
Cootranscol	27	121	148	28,91
Los Muiscas	68	130	198	38,67
Total	109	403	512	100

Fuente: información tomada del Plan de movilidad y seguridad vial 2016-2021.

Mi Ruta

Con relación a movilidad y el sistema de ruta en la ciudad, según los decretos municipales No. 0259 de julio 22 de 2015 y el decreto 0291 de agosto 20 de 2015, la operación está a cargo de la unión temporal denominada Mi Ruta, la cual se encarga de brindar la cobertura de transporte público a los habitantes, a través de 21 rutas y 6 ramales de ruta los cuales se pueden observar a continuación:

Tabla 34 Rutas – ciudad de Tunja

No.	Código	Código/ Sentido	Nombre
1	A1X	A1X	Arboleda – Av. Norte – Xativilla
		X1A	Xativilla – Av. Norte – Arboleda
2	A2F	A2F	Arboleda – Viaducto – San Francisco (Pinos de Oriente – San Francisco – Viaducto – Arboleda)
		F2A	San Francisco – Viaducto – Arboleda (Arboleda – Viaducto – San Francisco – Pinos de Oriente).
3	A3V	A3V	Arboleda – Santa Inés – Escandinavo
		V3A	Escandinavo – Santa Inés – Arboleda
		A3V-1	Arboleda – Santa Inés – Escandinavo Ramal Portal de Canapro
		V3A-1	Escandinavo – Santa Inés – Arboleda – Ramal Portal de Canapro
4	A4F	A4F-1	Arboleda – Uniboyacá – San Francisco – Ramal Florida
		F4A-1	San Francisco – Uniboyacá – Arboleda – Ramal Florida
		A4F-2	Arboleda – Uniboyacá – San Francisco – Ramal Pinos de Oriente (Arboleda – Muiscas – San Francisco – Ramal Pinos de Oriente)

No.	Código	Código/ Sentido	Nombre
		F4A-2	San Francisco – Uniboyacá – Arboleda – Ramal Pinos de Oriente (Ramal Pinos de Oriente – San Francisco – Muiscas – Arboleda)
5	A4T	A4T	Arboleda – Uniboyacá – Triunfo (Arboleda – Muiscas – Retén Sur)
		T4A	Triunfo – Uniboyacá – Arboleda (Retén Sur – Muiscas – Arboleda)
6	E1R	E1R	Estancia del Roble – Av. Norte – Retén Sur
		R1E	Retén Sur – Av. Norte – Estancia del Roble (Retén Sur – Vía Moniquirá – Estancia del Roble)
7	E5J	E5J	Estancia del Roble – Vía Moniquirá – Juan de Castellanos (Estancia del Roble – Vía Moniquirá – Juan de Castellanos – Florida)
		J5E	Juan de Castellanos – Vía Moniquirá – Estancia del Roble (Florida – Juan de Castellanos – Av. Norte – Estancia del Roble)
8	LK	LKL	La Fuente – Camol – Circular (Cooservicios – La Fuente – Circular)
		LK	La Fuente – Camol (La Fuente – Runta)
		KL	Camol – La Fuente (Runta – La Fuente)
		LK-1	La Fuente – Camol – Ramal Florencia (La Fuente – Runta – Ramal Florencia)
		KL-1	Camol – La Fuente – Ramal Florencia (Runta – La Fuente – Ramal Florencia)
9	M1L	M1L	Muiscas – Av. Norte – La Fuente (Arboleda – Av. Norte – La Fuente)
		L1M	La Fuente – Av. Norte – Muiscas (La Fuente – Av. Norte – Arboleda)
10	M1T	M1T	Muiscas – Av. Norte – Triunfo (Muiscas – Av. Norte – Triunfo – Retén Sur)
		T1M	Triunfo – Av. Norte – Muiscas (Runta – Triunfo – Av. Norte – Muiscas)
11	M2C	M2C	Muiscas – Viaducto – Cooservicios (Muiscas – Viaducto – Cooservicios – Santa Marta)
		C2M	Cooservicios – Viaducto – Muiscas (Santa Marta – Cooservicios – Viaducto – Muiscas)
12	M4R	M4R	Muiscas – Uniboyacá – Retén Sur (Muiscas – Uniboyacá – Retén Sur – Runta)
		R4M	Retén Sur – Uniboyacá – Muiscas (Runta – Retén Sur – Av. Norte – Muiscas)

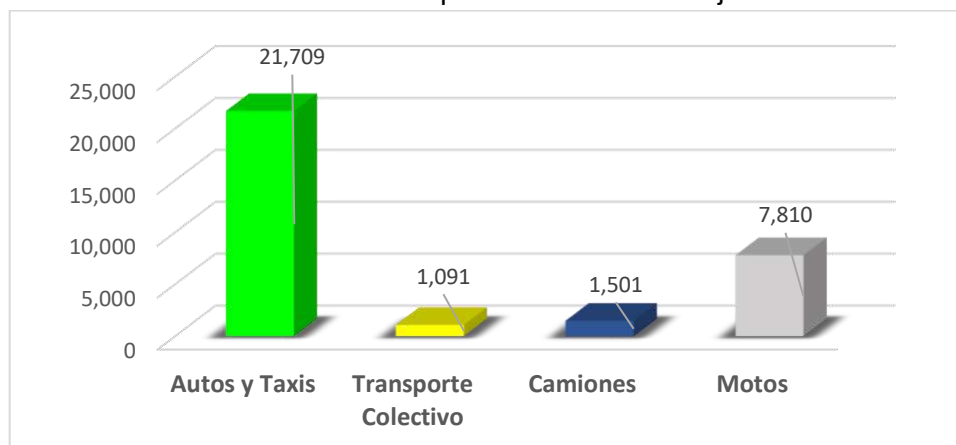
Fuente: Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, 2016 **¡Error! Vínculo no válido.**

Parque automotor de transporte público

Los fenómenos de expansión urbana generan de manera automática un incremento del parque vehicular, situación que hace necesario la puesta en marcha de estrategias que dinamicen la movilidad de manera que se garantice acceso y transporte a los habitantes del municipio en armonía con el medio ambiente.

Según la caracterización de movilidad 2012 y apoyada por reportes del RUNT para el mismo año, Tunja tenía un total de 32.111 vehículos en circulación, de los cuales 21.709 corresponden a autos y taxis, 1.091 a transporte colectivo, camiones 1.501 y 7.810 motos. La distribución del parque automotor del municipio se presenta de la siguiente manera:

Gráfica 13 Parque automotor de Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de información tomada del documento Caracterización de la Movilidad- 2012

Los autos y motocicletas de uso personal representan más del 80% de los vehículos de la ciudad. Así mismo, hay en Tunja 126 autos y 45 motocicletas por cada 1.000 habitantes. El parque de vehículos de transporte colectivo representa el 3% del parque automotor e incluye a los del TPCU (transporte público colectivo urbano), escolares y vehículos del servicio especial.

Oferta de taxi en Tunja

Con base en el plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte 2016, de un total de 1.108 vehículos registrados, el 95% se encuentra vinculado las empresas Cootax Ltda. y Taxi Ya, mientras que el 5% restante corresponde a personas naturales habilitadas, tal como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 35 Vehículos registrados en Tunja.

Marca	Cootax	Taxi ya	Persona natural	Total
Hyundai	213	157	16	386
Chevrolet	173	116	18	307
Renault	76	59	9	144
Kia	57	96	2	155

Marca	Cootax	Taxi ya	Persona natural	Total
Daewoo	49	14	9	72
Otros	29	11	4	44
Total	597	453	58	1.108

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento Normativo en Transporte, 2016

Tunja y la Movilidad sostenible

De acuerdo con las nuevas costumbres de movilidad sostenible se hace necesario incentivar el uso de la bicicleta y medios alternativos que generen condiciones favorables para los peatones y para el medio ambiente.

Bicicleta modo alternativo de transporte

Dentro de los modos de transporte alternativos utilizados por los tunjanos para movilizarse, está la bicicleta la cual representa el 1% del total de los viajes de la ciudad y su incentivo como medio de transporte para promover un ambiente más limpio, mejores condiciones de salud y establecer una movilidad sostenible.

Tabla 36 Modo de transporte usado

Modo de transporte usado	# de viajes	%
A pie	154.948	42,5
TPCU	122.981	33,7
Particular	43.841	12
Taxi	13.607	3,7
Taxi compartido	1.472	0,4
Motocicleta	10.569	2,9
Vehículo escolar	9.544	2,6
Bicicleta	3.713	1,1
Otro	3.987	1,1
Total	364.662	100

Fuente: Tomado de Caracterización de Movilidad 2012, a partir de encuesta domiciliaria de la ciudad de Tunja - 2012.

Por otro lado, sobresale el uso de transporte público colectivo urbano con 122.981 viajes representado en un 33,7%. Otra cifra importante de analizar es el uso de la bicicleta debido a su bajo uso con una participación del 1% lo que corresponde a 3713 viajes realizados en

este medio de transporte alternativo. Producto de factores como la baja infraestructura de ciclo vía, la inseguridad entre otras.

En la ciudad, según investigación intitulada “Determinación de la percepción del sistema de bicicletas públicas en la ciudad de Tunja” de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia 2018, la infraestructura dispuesta para el sistema de bicicletas cuenta con tres estaciones ubicadas en los Hongos, Centenario y Centro, proporcionando un total de 53 bicicletas para el aprovechamiento de los usuarios del sistema.

El peatón: el eslabón más frágil de la movilidad

Todos los seres humanos se encuentran en condición de peatón en cualquier momento. Caminar es un modo de transporte básico y habitual en todas las sociedades del mundo. De hecho, así se inician y terminan todos los desplazamientos. Algunos de estos recorridos se realizan únicamente de esta forma, independientemente de si es un trayecto corto o por el contrario largo, tampoco sin importar la necesidad o motivo que lleve a este tipo de desplazamiento.

Está probado que el caminar es beneficioso para la salud y el medio ambiente, ya que al realizar una mayor actividad física se disminuye el padecimiento de enfermedades cardiovasculares o relacionadas con la obesidad. Por consiguiente, algunos países, ciudades y/o municipios a través de políticas han tratado de incentivar este tipo de traslados. Infortunadamente, en algunas situaciones, el incremento del número de peatones, así como el aumento de la circulación de vehículos y su frecuente uso, conlleva un mayor riesgo de colisiones y traumatismos a causa de accidentes de la circulación.

Con el aumento del uso y circulación de vehículos motorizados se tiende a descuidar las necesidades de los peatones al diseñar las vías públicas y planificar la ordenación territorial, las personas que se desplazan a pie corren cada vez más riesgos de sufrir percances a causa del tránsito. Por consiguiente, son los peatones los más vulnerables en temas de accidentalidad ya que no tienen ninguna protección corporal, el daño o lesión siempre será para el cuerpo del peatón, es por esto que el sistema de transporte debe moldearse de tal manera que garantice condiciones adecuadas de seguridad, movilidad y accesibilidad a todos los ciudadanos, por tanto, es apropiado abordar la interacción del peatón en la movilidad.

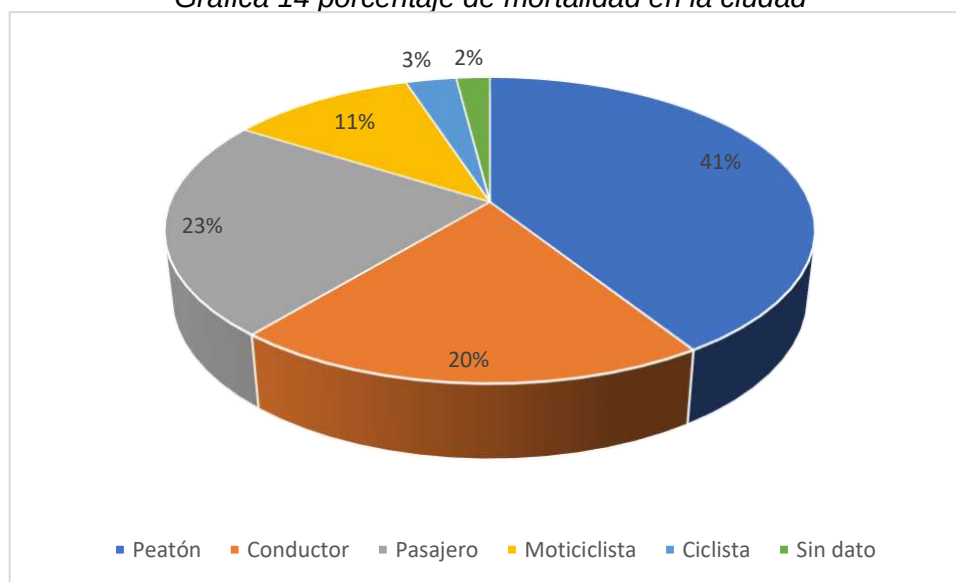
Según el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial con el decreto 798 del 5 de marzo de 2010 artículo 8, especifica que la dimensión mínima de la franja de circulación peatonal debe ser de 1,20 metros; hasta el momento la ciudad no cuenta con las dimensiones tanto en la franja de circulación peatonal, como de amoblamiento requeridas.

Así, la ciudad debe concentrar sus esfuerzos en materia de seguridad vial en las zonas de alta concentración de flujos peatonales, por ejemplo, cerca de instituciones educativas, así como en lograr la integración entre el sistema de movilidad peatonal con los demás sistemas de transporte urbano, con énfasis en los usuarios con restricciones de movilidad, ya sea por discapacidad, adultos mayores, niño y demás población de la ciudad.

Así, el peatón como uno de los actores viales, es uno de los más afectados a causa de las acciones que se tienen en torno a la movilidad actual. Sumado a factores como la deficiente iluminación nocturna, la baja cultura vial y ciudadana de otros actores. Los más afectados son los niños y adultos mayores, por lo cual hace que se incremente notablemente la accidentalidad en la ciudad.

Lo anterior ligado a la irregularidad de formas y materiales de los andenes especialmente en el centro histórico. Así, en la siguiente gráfica se muestra el porcentaje de la mortalidad en los peatones, el cual tiene una mayor participación.

Gráfica 14 porcentaje de mortalidad en la ciudad



Fuente: Caracterización de movilidad 2012

El peatón tiene una participación del 41%, seguidos de los pasajeros del transporte público y en tercer lugar se encuentra afectado el conductor con un 23%. Cosa contraria, para el caso del ciclista que tiene una participación de mortalidad en condición de víctima en la ciudad con un 3%. Así, la ciudad debe concentrar sus esfuerzos en materia de seguridad vial en las zonas de alta concentración de flujos peatonales.

Accidentalidad vial: Un problema de todos

Según el Observatorio de Seguridad Vial en la ciudad de Tunja para el año 2019 las cifras de personas lesionadas fueron:

Tabla 37 Número de fallecidos según usuario de la vía Tunja 2019

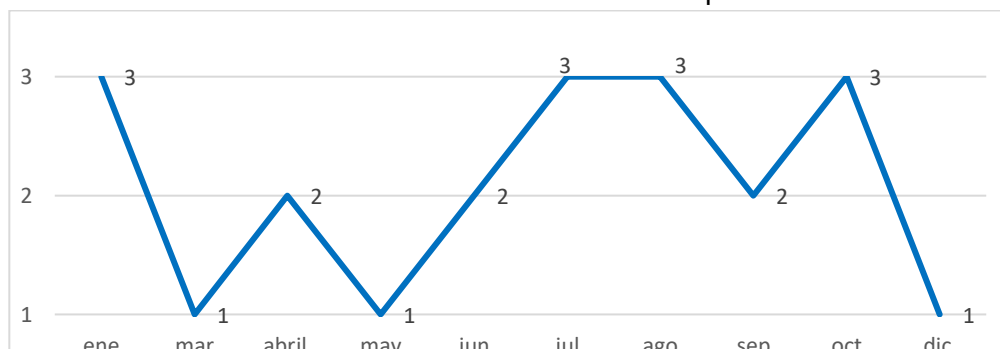
Tipo de usuario de la vía	Año 2019	%
Usuario de vehículo	65	32,5
Usuario de moto	63	31,5
Peatón	53	26,5
Usuario de bicicleta	19	9,5
total	200	100

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial en la ciudad de Tunja-2019

Se puede evidenciar que el usuario que más tiende a lesionarse en un siniestro vial es el usuario de vehículo con 65 personas para el último año, y el usuario de moto con 63 personas al año. Sin embargo, cabe resaltar que el peatón es altamente vulnerado dado que en este reporte se registran 53 personas lesionadas.

Respecto a las víctimas fallecidas en accidentes de tránsito, para la ciudad de Tunja la cifra fue de 21 personas, entre las cuales los más afectados fueron el peatón con 7 y el usuario de moto con 6 personas fallecidas. Así mismo, en lo que respecta al usuario de vehículo se reportaron 5 personas fallecidas y 3 usuarios de bicicleta, lo que permite concluir que el peatón es el actor más vulnerable en términos de accidentalidad.

Gráfica 15 Ocurrencia de accidentes por mes



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial-2019

Según el Plan Municipal de Seguridad Vial 2016-2021, la Administración Municipal ha suscrito dos convenios interadministrativos con la UPTC (010 de 2012 y 052 de 2013), donde se han realizado análisis de la accidentalidad vial en el municipio. Se concluye que, a cifras de 2010, en Tunja la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico era de 12,9

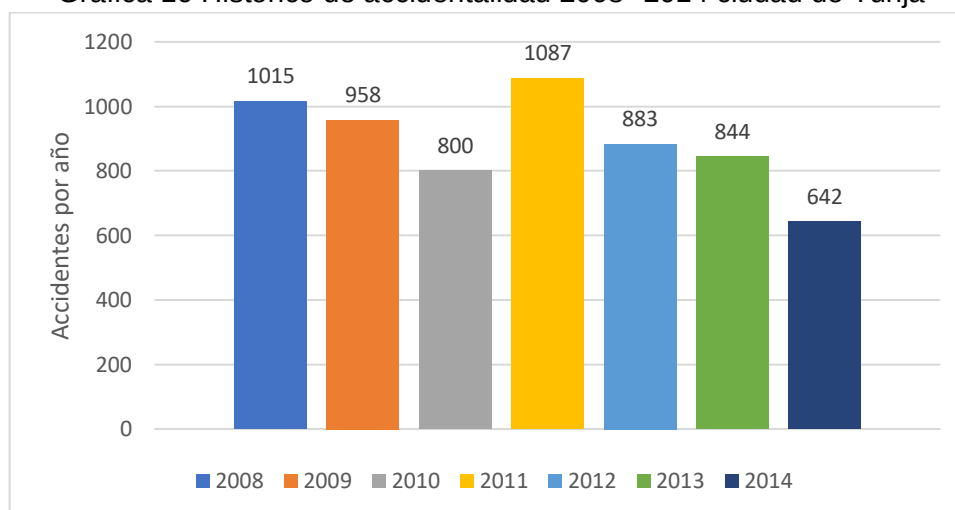
personas por cada 100.000 habitantes (superior al promedio nacional de 10,4) y la tasa de morbilidad es de 106 personas por cada 100.000 habitantes (inferior al promedio nacional de 157).

En el marco del convenio interadministrativo 010 de 2012 se identificaron los puntos de mayor accidentalidad en el municipio, de acuerdo con los registros de siniestros entre 2004 y 2012. En términos de mortalidad, el corredor más crítico fue la Avenida Oriental, en particular a la altura del Terminal de Transporte, el barrio Maldonado y el sitio popularmente conocido como Los Hongos.

La Avenida Norte, que es una continuidad de la Avenida Oriental, también registró altos índices de mortalidad, principalmente en los sectores de “la glorieta”, “Olímpica” y el barrio Los Muiscas. Ambos corredores están caracterizados por la presencia de flujos locales e interurbanos, que transitan a altas velocidades a pesar de la alta presencia de peatones. Otros lugares con altas tasas de morbilidad son: “El retén sur”, las intersecciones de “Alborautos” y “La Sexta”, la entrada a la UPTC y el acceso a los barrios Santa Inés y Santa Rita.

La distribución de los modos de transporte en la ciudad refleja una cultura de movilidad que requiere transformaciones, pues según el plan municipal de seguridad vial 2016 – 2021 en lo que refiere a la evolución de la accidentalidad, entre enero de 2008 y noviembre de 2014 se registraron en total 6.229 accidentes en el Municipio, para un promedio anual de 890 accidentes.

Gráfica 16 Histórico de accidentalidad 2008 -2014 ciudad de Tunja



Fuente: plan municipal de seguridad vial 2016 – 2021

Además, de acuerdo con el reporte de la Secretaria de Tránsito y Movilidad, del periodo de gobierno 2016 -2019, específicamente evaluándose la totalidad de incidentes donde se

encuentran involucradas, víctimas fatales y heridos entre los periodos 2017 y 2018 se ha presentado una reducción de 6.2% pasando de 710 a 666 accidentes, lo cual permite determinar que se ha venido presentado un decrecimiento de la tendencia.

Dado a la fisiografía que presta la ciudad y el contexto de los pocos y carentes espacios públicos que presenta la ciudad se hace necesario fomentarla promoción de un Espacio Público eficiente, seguro y que favorezca la accesibilidad y el disfrute de los ciudadanos; en dicho marco, se prioriza el uso urbano de bicicleta en viajes de corta distancia. En Tunja, se tiene dispuesto el servicio gratuito de préstamo de 53 bicicletas y un corredor exclusivo de 1,8 km, el cual permite con una inscripción e identificación en el sistema, acceder al préstamo de una bicicleta en una estación preestablecida ubicada en el perímetro urbano de la ciudad y regresarla a la misma u otra estación, dentro del horario dispuesto que va desde las 7:00am hasta 7:00pm.

Estructura propositiva

3. Línea Temática: Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente

3.1. Programa: Modernización de la red vial

La red vial tunjana, tanto urbana como urbana-rural, requiere de una intervención integral y a corto plazo, evitando sobre costos en mejoramientos que no resuelven la problemática de fondo. El programa de modernización vial busca la construcción de nuevos tramos viales como la Avenida del Río, así como el mejoramiento de las vías existentes teniendo en cuenta las diferentes normas y manuales técnicos vigentes. Para ello se crean dos estrategias en este programa, denominados: Construcción y mejoramiento de la red vial capital e Intercomunicación rural-urbana, buscando solucionar la problemática de movilidad y transitabilidad definida en el componente de caracterización. Las obras y equipamientos que realice la administración municipal contarán con los requerimientos establecidos en la Norma Técnica Colombiana – NTC, la cual establece en sus anexos técnicos, el diseño universal e inclusivo.

Programa:	Modernización de la red vial			
Objetivo:	Mejorar la movilidad y transitabilidad vial a través de la construcción y mejoramiento integral de la malla vial urbana, así como de la intercomunicación rural-urbana			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en movilidad activa (pie y bicicleta)	Porcentaje	43,5	48,5

3.1.1 Estrategia: Construcción y mejoramiento de la red vial capital

Objetivo:	Realizar obras de construcción, mejoramiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial que favorezcan el desarrollo económico de la ciudad.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Vía urbana construida en pavimento	Kilómetros	6,04	5
2	Vía urbana pavimentada	Kilómetros	201	37
3	Andén construido	Kilómetros	4,17	6
4	Andenes rehabilitados	Kilómetros	1,87	1
5	Puentes peatonales rehabilitados	número	7	7
6	Sendero peatonal construido	Kilómetros	5	1
7	Sendero peatonal con mantenimiento	Kilómetros	0	1,3
8	Ciclo infraestructura urbana construida	Kilómetros	1,8	7

3.1.2 Estrategia: Intercomunicación rural-urbana

Objetivo:		Desarrollar actividades de mejoramiento en la malla vial permitiendo así la interacción entre la zona rural y las ciudades.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Vía terciaria mejorada	Kilómetros	110,6	60
2	Mantenimiento red terciaria placa huella u otro material de acabado	Kilómetros	1,07	1,5
3	Vía terciaria construida	Kilómetros	1,07	1,5

3.2. Programa: Plan Maestro de Movilidad

El Plan Maestro de Movilidad es la herramienta insigne de planeación y articulación que el municipio de Tunja requiere para responder a las dificultades de conectividad y accesibilidad que se presentaron en el capítulo de Caracterización.

De esta manera, la formulación, adopción e implementación de un plan maestro de movilidad permitirá al municipio de Tunja establecer una visión de transformación y renovación sostenible de sus patrones de movilización y crecimiento urbano. De este modo busca articular todos los subsistemas de movilidad en la ciudad, priorizando aquellos más sostenibles y eficientes (transporte público colectivo, transporte no motorizado) y desincentivando o racionalizando el uso de aquellos que no lo son (uso irracional del vehículo particular). A partir de esta visión se establece la Hoja de Ruta, que a través de acciones (planes, programas y proyectos) en el corto, mediano y largo plazo, se podrá generar una movilidad más amable y racional en la ciudad (tanto a nivel urbano como suburbano y rural). El Plan Maestro de Movilidad, en este sentido prioriza de manera eficiente el uso de los recursos que se dispongan e identifiquen para invertir en el sector de movilidad, evitando el despilfarro o una relación costo beneficio baja de las intervenciones públicas. Lo anterior se logra, ya que el Plan Maestro de Movilidad prioriza, bajo criterios técnicos (buscando el mayor beneficio e impacto), las acciones que adelantará el municipio de Tunja en un horizonte de largo Plazo. El Plan Maestro de Movilidad, es un instrumento que debe ser adoptado por un municipio de las características de Tunja, según lo dispuesto por la Ley 1083 de 2006, presentándose como la herramienta de instrumentalización de la planeación del ordenamiento del territorio.

Adicionalmente, el Plan Maestro de Movilidad, da el marco para la formulación del Sistema Estratégico de Transporte Público, como eje estructurante de la movilidad de la ciudad, generando un escenario de integración con todos los subsistemas de movilidad y espacio público, favoreciendo condiciones de mayor beneficio y más alto impacto en la puesta en marcha y operación del nuevo sistema de servicio público colectivo. Es por esto que el

gobierno nacional ha considerado la necesidad de contar con un plan de movilidad al momento de participar en proyectos de transporte público para las ciudades del país⁴.

Programa:		Plan Maestro de Movilidad		
Objetivo:		Concretar las estrategias y proyectos que permitan a Tunja, alcanzar una movilidad ordenada, articulada, segura y sostenible, que beneficie a todos los ciudadanos que requieren desplazamiento dentro de la capital.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en Transporte Público Colectivo	Porcentaje	33,7	40

3.2.1 Estrategia: Implementación del SETP para la capital

El servicio público de transporte, al no contar con un sistema planeado de prestación del servicio en horas valle y pico, así como la falta de infraestructura necesaria para el uso seguro, cómodo y eficiente por parte de los usuarios, ha generado inconformidades en la comunidad tunjana. Se adelantará la gestión ante el Gobierno Nacional para tramitar los recursos que permitan incluir a Tunja en la Política nacional de Transporte Urbano, para el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público. Esto permitirá, entre otros, mejorar la malla vial de la ciudad, generar espacios públicos de calidad para el acceso al transporte público, contar con tecnología para mejorar la gestión y control del servicio y la información al usuario, robustecimiento institucional, y de esta manera, ofrecer un servicio de calidad a los ciudadanos que motivará el uso del transporte público, como primera apuesta de sostenibilidad en la movilidad de la ciudad

Para lograr este gran objetivo, se requiere la generación de los estudios y diseños necesarios para su desarrollo, que permita contar con insumos técnicos robustos, tanto en los componentes operacionales, tecnológicos, de infraestructura, así como en el andamiaje financiero que busque la sostenibilidad del proyecto, y los soportes legales y jurídicos suficientes para blindar la puesta en marcha y operación del proyecto. Así mismo, los estudios técnicos permitirán aterrizar la proyección de recursos necesarios para su implementación y puesta en marcha de esta importante apuesta de ciudad.

Objetivo:		Desarrollar la formulación de los diferentes estudios que garanticen una movilidad sostenible y eficiente para la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudio Plan Maestro de Movilidad - PMM y Espacio Público 2020 - 2040	número	0	1

⁴ Artículo 100, Ley 1955 de 2019

2	Estructuración Técnico, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP para Tunja	número	0	1

3.3. Programa: Seguridad vial

La cultura ciudadana en Tunja se ha perdido con el paso de los años, en las calles se observa la baja tolerancia, el irrespeto al espacio público y al peatón, así como el uso inadecuado de aceras y calles que afectan la movilidad en la ciudad. Pensar en una Tunja moderna y culta, requiere de programas de cultura ciudadana, cultura de movilidad, y generación de conciencia para promover la tolerancia y respeto en el espacio que usamos todos. A su vez, se generará la infraestructura de movilidad múltiple para todos los usuarios.

Programa:		Seguridad vial		
Objetivo:		Establecer acciones y mecanismos que garanticen el buen funcionamiento de la circulación del tránsito y promuevan la buena conducta de los actores viales en una vía pública considerando su responsabilidad en el desplazamiento terrestre.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en movilidad activa (pie y bicicleta)	Porcentaje	43,5	48,5
2	Mortalidad en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes	Tasa	0,21	0,13

3.3.1 Estrategia: Movilidad alternativa y sostenible – movilidad activa

Objetivo:		Crear e implementar estrategias que promuevan oportunidades de uso de medios de transporte alternativos y sostenibles, por medio del sistema "BICIUNE"		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias de promoción de movilidad activa diseñadas e implementadas - Sistema "BICIUNE"	Número	0	4

3.3.2 Estrategia: Sensibilización de actores viales

Objetivo:		Garantizar acciones que permitan la apropiación de la cultura vial a través de la sensibilización de los diferentes actores viales de la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Campañas de seguridad vial para los diferentes actores de tránsito diseñadas e implementadas	número	0	6

	(promoción y prevención) / Racionalización del uso del transporte particular			
2	Actualización y mejoramiento de la oferta de dispositivos de prevención, control y regulación del tráfico, señalización, priorización y semaforización de la infraestructura para la Movilidad - Diseño e Implementación	número	0	10
3	Actualización del Plan Local de Seguridad Vial	número	0	1
4	Entidades educativas municipales asistidas técnicamente en la construcción e implementación de los Planes de Movilidad Escolar (PME)	número	0	12

3.3.3 Estrategia: Control eficaz del tránsito y transporte de la ciudad

Objetivo:		Realizar el giro oportuno para el funcionamiento y operación del Instituto de Tránsito y Transporte, con el fin de garantizar el control eficaz del tránsito, transporte y tasas de mortalidad y accidentalidad vial de la ciudad		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Funcionamiento y operación del Instituto de Tránsito y Transporte de Tunja	Porcentaje	100	100

El Desarrollo nos **UNE**

III. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL EMPRENDIMIENTO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO

Introducción

El espíritu emprendedor se fundamenta en alcanzar el progreso, el éxito y el constante crecimiento y desarrollo económico de un determinado territorio, a partir de aspectos como la innovación, la creatividad, el conocimiento, entre otros. Por ende, este pilar estratégico de manera general está orientado al fortalecimiento de capacidades y desarrollo humano de los habitantes de la ciudad de Tunja.

Desarrollo humano que involucra la necesidad de nuevas alternativas de productividad especialmente en el sector rural, estrategias de expansión laboral, aumento de nuevas tecnologías, interconexiones, mejora en las comunicaciones y creación de valor, con el fin de tener una capital departamental más competitiva y empoderada de sus características y ubicación geográfica.

Desde el modelo de ciudad que se proyecta para Tunja, este pilar se sostiene en tres líneas estratégicas que conllevan a la idea prioritaria de trabajar conjuntamente por la salud, empleo y movilidad de una manera estratégica con los demás pilares del plan de desarrollo “Tunja la capital que nos une 2020- 2023”.

Así, en una primera parte, la administración se ocupará del desarrollo rural, el emprendimiento y el comercio, con la creación de estrategias que permitan la concordancia entre sostenibilidad y sustentabilidad del territorio; por ello, la creación de medidas integrales que propiciaran una mejor agroindustria, contribuyendo así, a la eliminación de brechas que han ido surgiendo en los últimos años entre el entorno urbano y rural.

Tunja es una ciudad compuesta mayoritariamente por microempresas, donde algunas de ellas hacen que se presente altas tasas de mortalidad empresarial. En este ámbito del emprendimiento y del comercio se ejecutarán enfoques determinantes, como, por ejemplo, la gestión de la ventanilla única empresarial, para facilitar trámites y para suprimir barreras de entrada en el mercado; pero adicional a ello, se crearán alianzas que desarrollen programas dirigidos a la sostenibilidad en el territorio, el reforzamiento del comercio y el emprendimiento, logrando así, un desarrollo empresarial.

En una segunda parte, Tunja como territorio de innovación, se establece para llegar a tener una ciudad inteligente, donde el aumento en el uso de nuevas tecnologías, la mejora en las comunicaciones y la gestión del parque y centro tecnológico lideren un mejor desarrollo de

vida para todos sus habitantes. Desde la UMCITI⁵ se efectuarán iniciativas que propicien una infraestructura moderna para las instituciones educativas y se trabajará arduamente en fomentar el conocimiento, conservación, manejo y aprovechamiento sostenible de la biodiversidad en el territorio, a través de actuaciones como la disminución de CO₂ en la ciudad.

Del mismo modo, en la contribución de ciudad del conocimiento, se efectuarán proyectos encaminados a la investigación, fortaleciendo las capacidades investigativas en los estudiantes y profesionales, para que sean aprovechadas como cimiento en estudios y desarrollos de nuevas unidades de negocio, haciendo de la investigación otro estilo de vida.

Este trabajo es entendido como una puesta esencial para que los habitantes de la ciudad de Tunja cuenten con mayores oportunidades, con mejores desarrollos tecnológicos y alcancen altos niveles de calidad de vida.

Análogamente, en una tercera parte, se idealiza a Tunja como “ciudad bicentenaria turística”, en el marco de lograr el reconocimiento a nivel nacional e internacional; teniendo en cuenta que el sector turístico ha experimentado un notable crecimiento, convirtiéndose en una industria de gran peso para la economía y el comercio.

El turismo en la ciudad preservará sus recursos patrimoniales, culturales y naturales con la creación y potencialización del consumo de productos autóctonos, estímulo de empresas turísticas, fomento de prácticas sostenibles en el entorno y demás; lo cual dará como resultado un beneficio armónico e integral para todos los sectores de la economía. Tunja se convertirá en una capital atractiva y sostenible para inversionistas nacionales e internacionales, generando condiciones apropiadas que benefician el desarrollo de nuevos proyectos como conectividad, infraestructura, oferta hotelera, mano de obra calificada, menores trámites en el desarrollo de la inversión, entre otros.

En conclusión, las secretarías relacionadas con el cumplimiento de este pilar asumirán el reto de una ciudad emprendedora e innovadora, por su capacidad de transformarse y reinventarse en los ámbitos sociales, culturales, urbanos y rurales. Una ciudad visionaria al mundo, que va a comprender que a través de la internacionalización se dan mayores oportunidades de cooperación e inversión para el crecimiento económico. La generación, transferencia y uso de conocimientos, la gestión de alianzas público - privadas y el posicionamiento de Tunja como destino turístico de clase mundial, potencializará la vocación de negocios impulsado el desarrollo económico.

⁵ Unidad Administrativa Especial de Ciencia, Tecnología e innovación

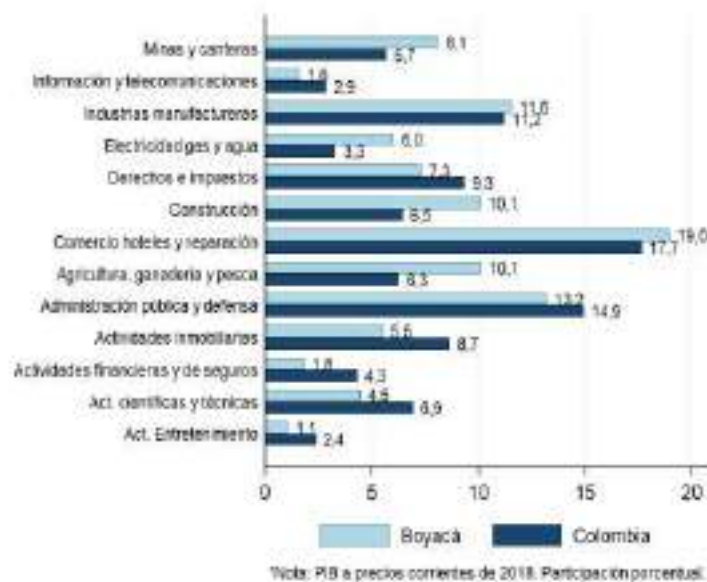
Caracterización

Contexto económico departamental

Boyacá está ubicada en la región andina hacia el centro – oriente del país, compuesta por diversos accidentes geográficos, partes montañosas y planicies. Además, el departamento cuenta con todos los pisos térmicos con temperaturas que van desde los 0°C en la Sierra Nevada de Güicán hasta el Cocuy con 35°C en Puerto Boyacá.

Por tanto, el departamento de Boyacá según su ubicación, clima y entorno natural hace que en él se desarrolle diversas actividades como lo son la agricultura, caza, ganadería, silvicultura y pesca, industria manufacturera, comercio, restaurantes, turismo, establecimientos financieros, actividades inmobiliarias, artesanías, minería especialmente de esmeraldas, explotación de hierro, producción de energía.

Gráfica 17 Composición sectorial del PIB 2018



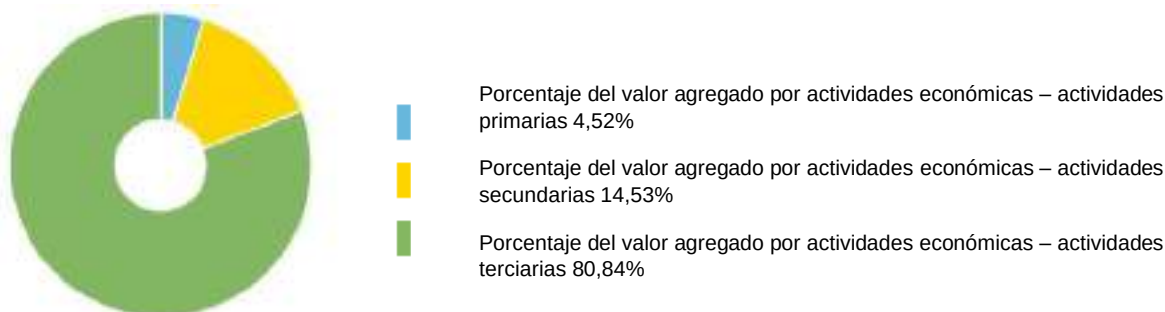
Fuente: Cuentas departamentales DANE, 2019- Perfiles Económicos departamentales Mincomercio

Como se puede observar en la gráfica anterior, sobre la composición sectorial del PIB para el 2018, la actividad económica más representativa fue el comercio, hoteles y reparación con una participación del 19%, frente al mismo sector, que a nivel nacional obtuvo un 17,7% de participación en el mercado. De forma distinta, la actividad de Información y telecomunicaciones obtuvo un 1,6% a nivel departamental frente al nacional, que en el mismo sector obtuvo un 2,9%. A su vez, la actividad de entretenimiento fue la que menos porcentaje aportó con un 1,2% al producto interno.

Contexto económico municipal

Teniendo en cuenta las principales actividades que desarrolla el departamento de Boyacá, en la siguiente gráfica se puede evidenciar las diversas actividades de los tres sectores de la economía y en los cuales participa activamente la ciudad de Tunja.

Gráfica 18 Porcentaje del valor agregado por actividades económicas de Tunja - 2017



Fuente: TerriData - DNP con información del DANE - 2017

Tunja por su ubicación, población y diferentes estrategias que ha implementado, presenta resultados significativos para la economía. Las actividades del sector primario tienen un porcentaje del 4,52 % y para el sector terciario que integra las actividades de servicios, las cuales pueden influir en la prestación de servicios como transporte, sanidad, comercio turismo, entre otros, tiene una participación del 80%; por ende, se puede analizar que el sector terciario tiene relevancia en el desarrollo de la economía de la ciudad.

El sector primario es relativamente menor, en comparación con los demás sectores; este integra actividades productivas como es la obtención de materias primas y actividades como la agricultura, ganadería, minería entre otros. Por tanto, se analiza el desarrollo rural, y a su vez los principales bienes y servicios que se producen en el territorio.

Desarrollo rural, emprendimiento y comercio

La economía rural de la ciudad ha tenido un desarrollo significativo, considerando que Tunja posee más extensión de área rural que urbana. En la siguiente tabla se puede evidenciar el área de las unidades de producción agropecuaria, con la extensión dada en hectáreas por habitantes.

Tabla 36 Área de las Unidades de Producción Agropecuaria - UPA, según extensión (Hectáreas - Ha) en Tunja

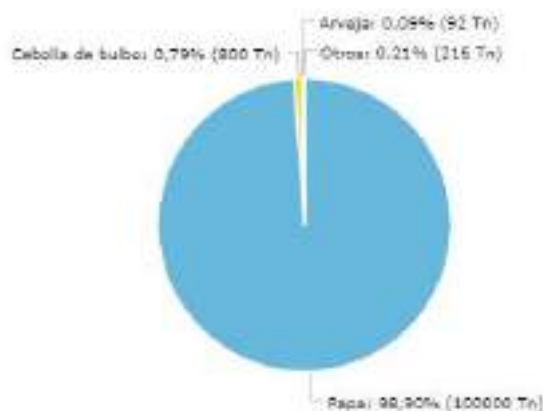
Extensión de las UPA	Municipio	Departamento	País
Extensión de las UPAs entre 0 y 1 Ha	581	71.382	334.615
Extensión de las UPAs entre 1 y 3	918	153.652	950.484

Extensión de las UPA	Municipio	Departamento	País
Extensión de las 3 y 5 UPAs entre 3 y 5	616	110.335	875.323
Extensión de las UPAs entre 5 y 10	1.079	180.184	1.801.716
Extensión de las UPAs entre 10 y 15	639	114.830	1.391.482
Extensión de las UPAs entre 15 y 20 Ha	462	84.980	1.161.200
Extensión de las UPAs entre 20 y 50 Ha	756	262.487	4.217.167
Extensión de las UPAs entre 50 y 100 Ha	381	190.258	4.217.167
Extensión de las UPAs de más de 100 Ha	2.189	1.027.193	93.657.104

Fuente: Censo Nacional Agropecuario, DANE - 2014

Según el Censo Nacional Agropecuario – DANE, la extensión de las Unidades de Producción Agropecuaria UPA tienen una extensión realmente significativa con relación al país, al departamento y al municipio, por ejemplo, para una extensión de UPAs entre 1 y 3 habitantes, la extensión es de 950.484 para el nivel nacional, 153.652 para el departamental y en lo que respecta al nivel municipal la extensión es de 918. Así, en el territorio rural de Tunja son muchas las actividades agrícolas que se desarrollan y que en la actualidad están contribuyendo a la evolución tanto de la ciudad como del departamento. La agricultura, por ejemplo, sobresale con los principales productos que son producidos en el territorio y los cuales son de relevancia dentro y fuera del departamento.

Gráfica 19 Principales cultivos transitorios según producción (Toneladas - Tn) en Tunja



Fuente: Terridata - Evaluación Agropecuaria Municipal, MinAgricultura - 2016

Los productos más relevantes en la ciudad son la cebolla de bulbo, arveja, papa y otros. Identificados estos, como derivados de los cultivos agrícolas que tienen un ciclo vegetativo al año. El producto más cosechado es la papa, con una participación de 98% y el producto con menor porcentaje es la arveja.

Según el Plan Departamental de Extensión Agropecuaria – PDEA del 2019, en el departamento de Boyacá existe nueve (9) cadenas productivas agrícolas: cadena productiva de la papa, cadena productiva del cacao, cadena de hortalizas, cadena productiva de frutales agroindustriales, frutales exóticos, cadena productiva de café, cadena

productiva de caña y panela, cadena productiva de la Quinua y los cereales y cadena productiva del fique. Muchas de ellas son producidas en la ciudad de Tunja, con una significativa área sembrada. En la siguiente tabla se da a conocer algunas de las cadenas agrícolas presentes en la ciudad.

Tabla 37 Cadenas productivas de Tunja - 2019

Cadena Productiva	Principales municipios productores	Área sembrada (ha)	Producción (t)	numero asociaciones
Cadena productiva de la papa	Saboyá, Tunja, Siachoque, Ventaquemada, Arcabuco, Toca, Soracá, Belén	4.9751,45	942.094,37	45
Cadena productiva de hortalizas	Aquitania, Ventaquemada, Toca, Samacá, Siachoque, Tunja, Nobsa, Tibasosa, Duitama	14.908,17	431.696,314	27
Cadena productiva de quinua y cereales	Tunja, Saboya, La Capilla, Covarachía, Samacá, Macanal, Toca, Boavita, Moniquirá, Sutatenza, Moniquirá, Garagoa, Samacá	975,55	924,05	11

Fuente: El Plan Departamental de extensión agropecuaria – PDEA - 2019

Así, la papa ocupa un lugar destacado en el área sembrada y producción, pues para el año 2019, el área sembrada de este tubérculo fue de 4.9751,45 ha y la producción fue aproximadamente de 942.094,37 toneladas.

Tunja, territorio de innovación

El proceso de innovación en los territorios está visto como eje de desarrollo socioeconómico, el cual abarca desde una perspectiva geográfica, proporcionando un papel importante a los actores territoriales, así como a su respuesta actual al proceso de globalización que exigen las dinámicas empresariales. En el caso de Tunja, se ha venido realizando eventos que fomentan y promueven el desarrollo de actividades multicampus, académica, empresarial, social y cultural; y que son el punto de partida del desarrollo a través de la innovación.

Uno de esos eventos fue el “Festival Naranja” liderado por la Unidad Especial de Ciencia Tecnología e Innovación (UMCITI), evento que se realizó en el marco del Congreso Internacional de la Independencia. Evento académico en donde su principal objetivo fue el de brindar herramientas y recomendaciones, tomando como punto de referencia la economía y el entorno general de la ciudad; en el participaron empresarios, docentes y jóvenes para generar oportunidades tecnológicas a través de la economía naranja.

También se resalta el papel que juega la Cámara de Comercio de Tunja y el Observatorio de Mercado del Trabajo (ORMET) – Boyacá. Este último está encaminado a promover la capacidad empresarial y de mercado, otorgando más herramientas a los empresarios de la

región. A su vez, El Centro Regional para la Productividad y la Innovación de Boyacá (CREPIB), cuyo objetivo principal es ser eje articulador impulsando el mejoramiento de la competitividad y productividad a través de la innovación.

En el ámbito de las alianzas, el último clúster conformado fue el “Sumertic” el cual buscó la generación de empleo, la promoción de empresas de base tecnológica de Tunja ante el mundo y el potenciamiento de buenas prácticas empresariales para generar productividad en la región. El Clúster fue integrado por el sector productivo (Colombia más tv, Sistemas Electrónicos de Control, GIO Solutions, SIOT, ZAITA, Activa Multimedia, AAA Asesores, J4 System, y aliados del sector académico como la Universidad Santo Tomás y Sennova y por parte del sector gubernamental la Alcaldía de Tunja y UMCITI.

Ecosistema regional de Emprendimiento

En la siguiente ilustración se da a conocer el ecosistema regional de emprendimiento en Tunja, el cual incluye organizaciones y agremiaciones de naturaleza solidaria. Plataforma regional, instituciones de apoyo académico, instituciones de apoyo financiero y otras organizaciones, las cuales dinamizan el ecosistema de emprendimiento en el municipio, impulsan la creación y consolidación de empresas competitivas articuladas con los sectores estratégicos; y al mismo tiempo, fortalecen los procesos emprendedores-empresariales que contribuyen al desarrollo local y regional (cultura empresarial), a través de mecanismos, herramientas e instrumentos de fomento productivo.

Figura 10: Ecosistema regional del emprendimiento en Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de Ecosistema Regional de Emprendimiento Tunja - 2017

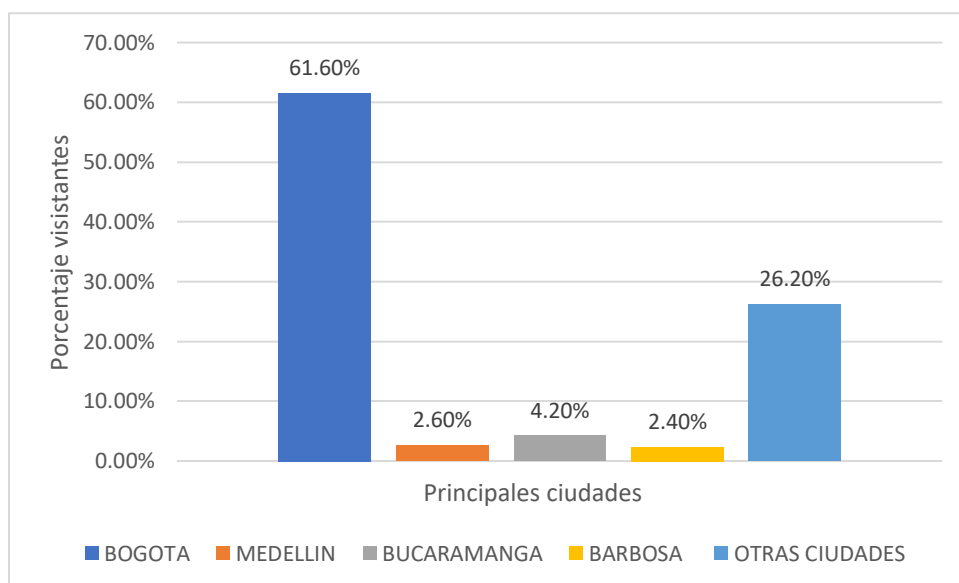
Cabe resaltar, que la administración podría optar por trabajar en pro de la generación de alianzas de carácter asociativo con los integrantes de este ecosistema de emprendimiento, haciendo hincapié en los lineamientos de la política pública para el cooperativismo en planes de desarrollo 2018 – 2022, pues, a través de las cooperativas se democratiza la propiedad, se mejora la economía, se crea trabajo decente y se fortalece el emprendimiento, que es uno de los aspectos más relevantes y con bastantes obstáculos que tiene la población tunjana en la actualidad.

Del mismo modo, se deben realizar acciones que integren componentes multidimensionales del desarrollo (género, juventud, medio ambiente, inclusión, reducción de la desigualdad, financiamientos de emprendimientos, etc.). Estas acciones pueden ser, por ejemplo, la libertad de asociación, acceso a un trabajo digno, estable y adecuadamente remunerado o fortalecimiento de las organizaciones solidarias y estímulo al desarrollo empresarial, entre otras.

Turismo, creación de producto

Siendo el turismo una industria tan importante en la contribución de empleo, ingresos para la ciudad y desarrollo y potencialización de otros sectores, se presenta reportes según el Sistema de Información Turística de Boyacá. Procedentes de Bogotá, Bucaramanga, Medellín y demás ciudades, aseguran un viaje a la capital boyacense.

Gráfica 20 Porcentaje de visitantes nacionales al departamento de Boyacá

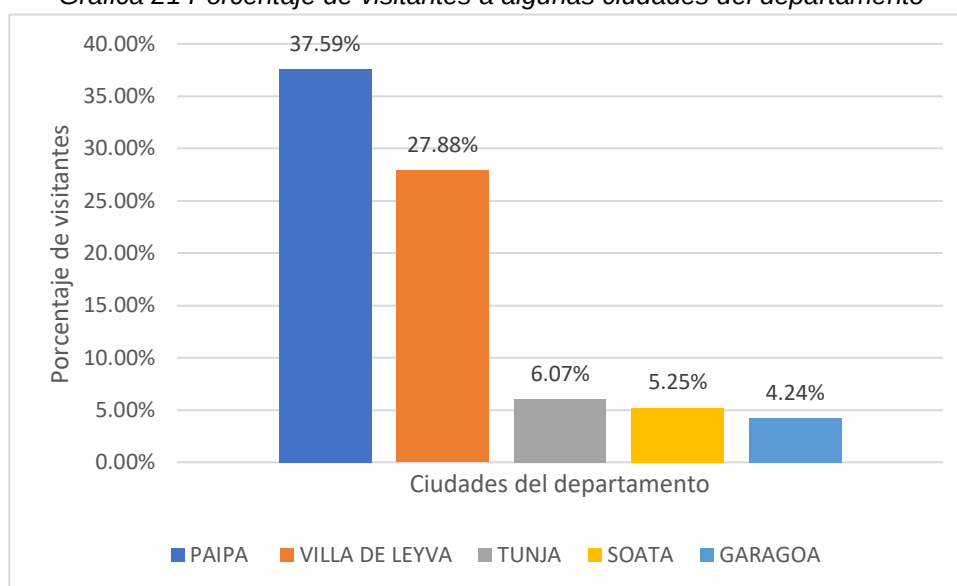


Fuente: Elaboración propia a partir de datos SITUR noviembre 2018

Habitantes de ciudades con connotaciones de tamaño y lugares significativos, eligen a ciudades como Tunja, ya que ven en ella una opción para pasar sus vacaciones. Ciudades como Bogotá, reportó para el año 2018 un 61,60 %, interpretándose este favorable resultado por la cercanía que tiene la ciudad con el departamento, dato contrario, ciudades como Medellín, con un incremento en la distancia con Boyacá, reportó un 2,6%.

Con estos resultados turísticos de Boyacá, se puede observar que ciudades como Paipa, Villa de Leyva, entre otras, se encuentran liderando la actividad en el departamento. Aún así, la ciudad de Tunja no está catalogada como destino turístico a nivel nacional e internacional, por lo contrario, se ha considerado como ciudad de paso frente a destinos más posicionados en el departamento, evidenciando así, una debilidad de planificación turística en la ciudad.

Gráfica 21 Porcentaje de visitantes a algunas ciudades del departamento



Fuente: Elaboración propia a partir de datos SITUR noviembre 2018

Sin embargo, la ciudad de Tunja se encuentra con un 6,07% que es relativamente bajo comparado con ciudades con tamaños menores en área o número de habitantes. Es indispensable adquirir estrategias implementadas por otros territorios como es la creación de producto, para un mayor desarrollo y posicionamiento.

Además, estos resultados pueden ser potencializados mediante la creación de un inventario de sitios turísticos, ya que, para reporte del año 2019, según la secretaria de cultura y turismo de la Alcaldía de Tunja, no se cuenta con un material que ilustre e informe al turista. Por ende, la necesidad de crear un inventario de atractivos turísticos y creación de valor, por ejemplo, de productos, artesanías y demás. Para 2019, se dispuso de la Guía Arcón de Tesoros, donde se encuentra la descripción de diferentes sitios turísticos de la ciudad.

Agencias de viajes

Según SITUR y la Cámara de Comercio de la ciudad de Tunja, en lo que se refiere a número de agencias de viajes en la ciudad, se encuentran específicamente 38, dentro de las cuales se presentan agencias de viajes operadoras, mayoristas y mixtas.

Tabla 38 Agencias de Viajes de Tunja 2020

Agencias de viajes	Número
Operadoras	17
Mayoristas	1
Mixtas	20
Total	38

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020.

Así, en la ciudad hay 17 empresas operadoras, una sola empresa mayorista y en lo que refiere a agencias mixtas hay 20. En total, estos tres tipos de agencias aportan aproximadamente con 90 empleos a la capital del departamento de Boyacá.

Alojamientos

En lo que respecta a alojamientos, la ciudad de Tunja cuenta con una tipología específica, en la que se encuentran:

Tabla 39 Alojamientos en la ciudad de Tunja 2020

Tipo de alojamiento	Número	Habitaciones	Camas	Empleos
Hoteles	62	1058	1641	210
Hostales	11	93	148	15
Aparte hoteles	6	63	100	16
Total	79	1214	1889	241

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020.

Como se puede observar en la tabla anterior, la ciudad de Tunja en la actualidad tiene alojamientos por tipología. Tiene 62 hoteles, 11 hostales y 6 aparte hoteles; los cuales aportan aproximadamente con 241 empleos directos a la ciudad.

Finalmente, en la caracterización de guías turísticos, la ciudad de Tunja solamente cuenta con un guía certificado en segunda lengua, y a su vez cuenta con un total de 24 guías para dar a conocer los sitios más relevantes de la ciudad. De acuerdo con bases de datos de la secretaria de cultura y turismo, un guía turístico debe contar con tarjeta de acreditación de guía y estar activo en el registro nacional de turismo a través de la Cámara de Comercio.

En la actualidad, la ciudad de Tunja cuenta con los siguientes reportes de número de guías turísticos.

Tabla 40 Número de guías turísticos en Tunja

Estado en términos de RNT	Número de Guías
Activo	16
Cancelado voluntariamente	4
Cancelado por renovar o distinta razón	4
Total	24

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020

Estructura propositiva

4. Línea Temática: Desarrollo rural, emprendimiento y comercio

4.1. Programa: Fomento agropecuario

En los últimos años se ha evidenciado la necesidad inminente de pasar de una economía rural de venta de commodities al fomento de encadenamientos agroindustriales, teniendo en cuenta el aumento de los índices de desempleo, así como de la ocupación informal y ocasional. Sin embargo, es necesario generar las condiciones necesarias para que se pueda generar esta reconversión productiva. Para ello, se dará el apoyo necesario para el fomento y el desarrollo de encadenamientos productivos, aumento de la productividad rural, así como el acceso y propiedad de la tierra para la formalización y bancarización de la actividad económica

Programa:		Fomento agropecuario		
Objetivo:		Desarrollar alternativas que permitan mejorar la productividad rural a partir de un mejor acceso a la generación de valor agregado, además de la inclusión en procesos que conlleven a la participación en los mercados y permitan potencializar las oportunidades relacionadas con la agroindustria y encadenamientos productivos.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Productores con acuerdos comerciales suscritos - agricultura por contrato	Número	0	20

4.1.1 Estrategia: Agroindustria y encadenamientos productivos

Objetivo:		Construcción e Implementación de infraestructura, para la transformación comercialización y distribución de productos agropecuarios		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Parque agroalimentario Fase 1 - en operación	número	0	1
2	Parque agroalimentario Fase 2 gestionado	número	0	1
3	Centros logísticos agropecuarios adecuados- Plazas de Mercado	número	2	2

4.1.2 Estrategia: Productividad rural

Objetivo:		Desarrollar acciones que permitan el fortalecimiento de la productividad rural a partir de asesoramiento y acompañamiento en la implementación de proyectos y asistencia técnica en el municipio		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Pequeños productores rurales asistidos técnicamente	número	0	300
2	Desarrollo de proyectos productivos agropecuarios (bovinos / caprinos) asesorados, Proyectos territoriales estructurados para mujer y joven rural	número	0	5
3	Asociaciones de mujeres fortalecidas	número	0	4
4	Productores apoyados para la participación en mercados campesinos	número	0	120

5. Línea Temática: Tunja, territorio de innovación

5.1. Programa: Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity

Los procesos investigativos en Tunja han servido para diagnosticar, entender diferentes situaciones y fenómenos, y generar conocimiento en general a la sociedad. Sin embargo, no se han generado encadenamientos constantes entre el sector público y privado. Para ello, se apoyará la investigación aplicada para el mejoramiento de la productividad del tejido empresarial tunjano.

A su vez, se desarrollará la estrategia de formación del alto nivel, con el fin de aplicar en el territorio los conocimientos de maestría y doctorado para solucionar las problemáticas multidimensionales de la capital.

Programa:	Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity			
Objetivo:	Aumentar el uso nuevas tecnologías, que permitan convertir a Tunja en una ciudad eficiente, donde la inversión social, el capital humano, las comunicaciones, la investigación y la infraestructura aporten al pensamiento crítico, y con él, a la generación de nuevos modelos aspiracionales de vida.			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos desarrollados por grupos de investigación e implementados en el municipio con el apoyo de la UMCITI	número	ND	4
2	Empresas con alto componente de innovación (Índice global de innovación)	número	ND	12
3	Personas vinculadas actividades de CTel	número	479	540

5.1.1 Estrategia: Consolidación de una institucionalidad habilitante para la Ciencia Tecnología e Innovación (CTI)

Objetivo:		Fomentar las actividades de ciencia, tecnología e innovación, por medio de la gestión de convenios para la cooperación nacional e internacional y la mejora de la infraestructura tecnológica en las instituciones educativas.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Convenios Cooperación, Nacional e Internacional	número	1	4
2	Política Publica de Ciencia Tecnología e Innovación CTel implementada	número	0	1
3	Docentes beneficiados CTel	número	0	400
4	Reconocimientos a Tunja como Ciudad del Aprendizaje	número	0	1
5	Instituciones educativas asistidas técnicamente en innovación educativa	número	0	12
6	IEO con conectividad y/o equipos tecnológicos.	número	12	12

5.1.2 Estrategia: Investigación con calidad e impacto

Objetivo:		Fortalecer la investigación y el pensamiento crítico, por medio de la óptima infraestructura y apoyo financiero, contribuyendo así al fomento de la innovación y de nuevos conocimientos		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos Investigación Básica y Aplicada y apoyo Grupos Investigación	número	ND	4
2	Apoyos a alta formación profesional (doctorados-maestrías o especialización médica)	número	0	15
3	Infraestructura CTel para la Zona de Acceso Ciudadano ZAC	número	19	50
4	Apoyos a Centros de Investigación e Innovación	número	0	1

5.1.3 Estrategia: Desarrollo tecnológico e innovación para el crecimiento empresarial

Objetivo:		Fomentar el desarrollo tecnológico y la innovación, a través de la gestión de convenios nacionales e internacionales para el crecimiento empresarial y la generación de empleo en la ciudad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudios realizados-Vigilancia Tecnología y Prospectiva -Estado del arte	número	0	1
2	Convenios Nacionales e Internacionales para programas de generación de empleo de base tecnológica	número	ND	2

3	Apoyo a Empresas con sistemas de innovación	número	ND	4
4	Apoyo a Prototipos desarrollados	número	ND	4
5	Joint ventures, apoyo y generación de Spin Off, Start-Ups y empresas base tecnológica	número	ND	1
6	Centros y parques para el desarrollo tecnológico y la innovación gestionados y apoyados	número	0	1

5.1.4 Estrategia: Generación de una cultura que valora y gestiona el conocimiento y la innovación

Objetivo:		Desarrollar competencias investigativas, mediante escenarios de ciencia, tecnología e innovación que permitan el fomento a la vocación científica.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Semilleros o Clubes de ciencia creados	número	ND	12
2	Instituciones educativas que participan en programas que fomentan la cultura de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación fortalecidas	número	ND	12
3	Centros de Ciencia Apoyados	número	0	1

5.1.5 Estrategia: Espacios y personal idóneo que favorezca la ciencia la tecnología y la innovación en Tunja

Objetivo:		Contar con espacios adecuados y capital humano competente, para el fortalecimiento de la ciencia, tecnología e innovación.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Funcionamiento de la UMCITI para el fortalecimiento de la Ciencia, Tecnología e innovación en la ciudad	Porcentaje	0	100

6. Línea Temática: Ciudad bicentenaria turística

6.1. Programa: En Tunja el turismo nos une

Las estrategias previas para la promoción turística de la ciudad han tenido inconvenientes en la implementación y desarrollo, es necesario fortalecer las estrategias de posicionamiento. Es por eso que en este programa se busca la consolidación de la oferta y diseños de productos turísticos para la capital, así como el fomento de la promoción turística a través de programas y eventos turísticos y culturales.

Programa:	En Tunja el turismo nos une

Objetivo:		Asegurar la planificación, atención y promoción de la actividad turística en Tunja, a partir de la preservación óptima y racional de los recursos patrimoniales, culturales y naturales, que incentiven el desarrollo turístico de la ciudad.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Articulación del sistema de gobernanza local con los actores del turismo	Porcentaje	0	30

6.1.1 Estrategia: Planificación turística

Objetivo:		Posicionar a Tunja como destino turístico incluyente y sostenible, a través de la creación y mejoramiento de la oferta turística.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Redes Temáticas de Turismo apoyadas	número	0	1
2	Productos turísticos diseñados	número	ND	2
3	Documentos de planeación elaborados	número	0	2
4	Proyectos de Señalización turística implementados	número	0	1

6.1.2 Estrategia: Desarrollo de la oferta turística y fortalecimiento empresarial

Objetivo:		Generar reconocimiento de la importancia de la actividad turística para el desarrollo local, fomentando la participación conjunta del sector público-privado con la finalidad de aumentar la competitividad de los sectores productivos.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos asistidos para el fortalecimiento de cadenas productivas	número	0	4
2	Sendero turístico intervenido	número	0	2

6.1.3 Estrategia: Promoción de la oferta turística

Objetivo:		Promover la participación ciudadana en las actividades turísticas y culturales, que permitan el crecimiento social y las nuevas valoraciones culturales.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas atendidas en el Punto de Atención Turística	número	10000	11300
2	Eventos de promoción realizados	número	3	10



El Empleo nos UNE

IV. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE EL EMPLEO

Introducción

El crecimiento de la Economía con la búsqueda en la integralidad de la misma pensando en que a su vez, sea generada y potencializada a través del conocimiento en el entendido que para poder llevar a cabo un crecimiento en cuestiones de productividad y competitividad con más y mejores indicadores, se debe comprender el crecimiento como parte de un eje de desarrollo transversal en donde confluyen como aportantes, la Gestión y planeamiento territorial exigiendo aumentar la funcionalidad de las ciudades como nodos del sistema económico enfrentando la superación de la pobreza y el desempleo sobre la base de la Inclusión e integración de todos sus sectores, teniendo especial énfasis en los más desfavorecidos y menos articulados o incipientes,

Así mismo, se busca mejorar las condiciones para organización del territorio, desempleo, ocupación, tributación, inequidad y pobreza actuales en la ciudad, mediante la creación de valor, la reestructuración de lineamientos y políticas, la potencialización y obtención de los recursos que recauda la alcaldía que sumado a la gestión de recursos a nivel nacional e internacional se hará mas eficiente la orientación de la inversión a generar el mayor impacto socio económico aprovechando las potencialidades, ventajas comparativas y competitivas como ciudad capital, buscando la mejora continua de sus condiciones de productividad y su entorno de negocios, en la cual se asegure en primer término la creación de nuevas empresas a través de eficaces políticas tributarias y con apoyo institucional, también, obteniendo una mayor atracción de la inversión, una mayor participación en el fortalecimiento empresarial local y emprendimiento con base en innovación así como en la creación de zonas francas, parques tecnológicos y políticas que estimulen el crecimiento de los sectores que potencialicen y ubiquen la ciudad como una ciudad basada en el conocimiento orientando así nuestro aparato productivo a productos y servicios que requieren alto valor agregado e innovación y por supuesto del conocimiento, enfocándonos en el aprovechamiento del talento humano que se forma en la ciudad de Tunja y genera conocimiento, que son pilares hoy tanto de la ciudad como de la región, sin perder de vista siempre el respeto por la multiplicidad cultural, medio ambiente y la inclusión social.

La visión de Nuestro plan de desarrollo hablando desde lo económico exige integrar el planeamiento Urbano – Regional, Integrando espacios geográficos de diferente magnitud pensando en el crecimiento de acuerdo con sus diferentes características de ocupación y relación que permitan enlazar lo municipal y regional con lo nacional y lo global, que se transfiere a la creación de nuevas economías que aportaran a la generación de empleo y creación de más y distintos puestos de trabajo, aumentando la productividad y a su vez la competitividad tendientes a realizar grandes esfuerzos en gestión para su consecución hasta la búsqueda en la simplificación de trámites para la creación de empresas a través de la consolidación de la Ventanilla única empresarial.

Desde la dirección de Empleo se podrán analizar de manera transversal todos los indicadores en la ciudad para volver a Tunja altamente atractiva para las empresas que a su vez generaran y dotaran a la ciudad de más y nuevos puestos de trabajo en condiciones favorables, dignas y decentes.

Para mejorar el ambiente de emprendimiento se fortalecerá el ecosistema institucional y la articulación de trabajo coordinado para optimizar la oferta disponible de orden regional y nacional al emprendedor, igualmente se optimizará la metodología y el proceso de emprendimiento con base en innovación.

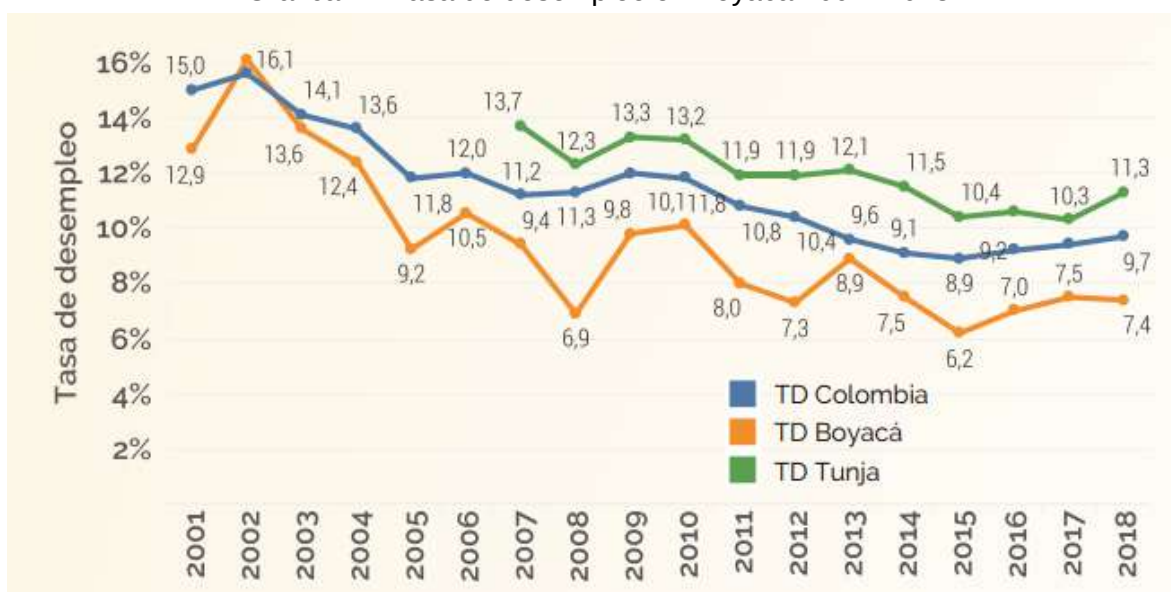
Para las empresas ya constituidas en la ciudad de Tunja se implementará una estrategia de fortalecimiento empresarial con el fin de generar sinergia en innovación, calidad, productividad y competitividad, el trabajo en red, clústeres, abordando la integralidad en las áreas de la empresa y el rol dentro de una cadena productiva de valor agregado que permita el crecimiento empresarial, la modernización tecnológica, la generación de empleo, oportunidades de exportación.

Se contribuirá al posicionamiento de la ciudad como ciudad para el turismo y para la inversión, aprovechando y estimulando las ventajas comparativas de la ciudad de Tunja, se fomentará la atracción de la inversión a empresas de orden nacional e internacional con el fin de promover y facilitar su asentamiento en la ciudad aprovechando el capital humano disponible, generando empleo e inversión.

Caracterización

El desarrollo de un determinado territorio es influenciado por resultados que emita el mercado laboral; por ello, en la actualidad los gobiernos implementan una serie de estrategias en pro de la generación de empleo, cumpliendo con la finalidad de mejorar el nivel de vida de la población en general. Según proyecciones del DANE, Boyacá cuenta con una población aproximada de 1.284.375 personas, lo que representa el 2,6% del total de la población nacional, cifra que permite analizar el empleo en el departamento.

Gráfica 22 Tasa de desempleo en Boyacá 2001 -2018



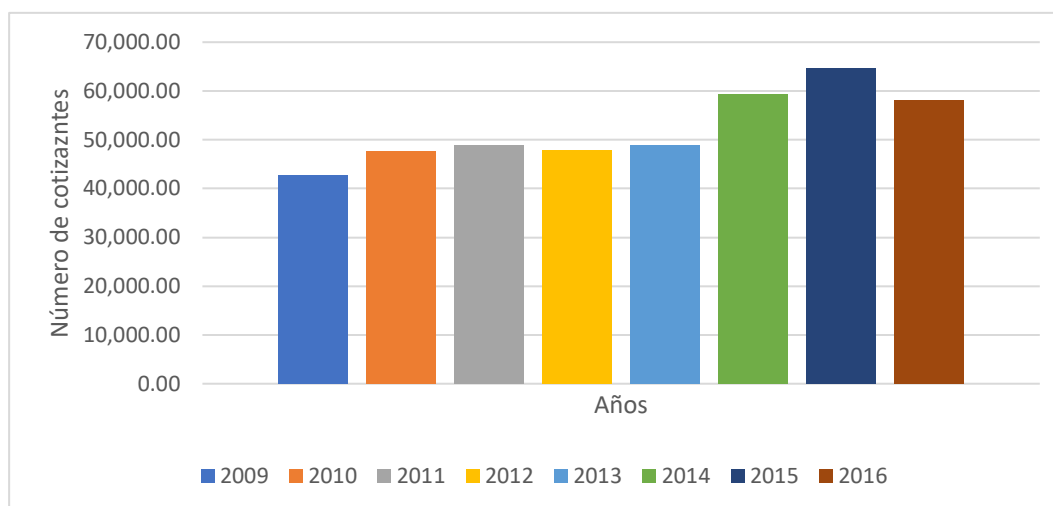
Fuente: ORMET Boyacá, FILCO (2019)

La tasa de desempleo a nivel departamental desde el año 2001 se ha ubicado por debajo de la tasa de nivel nacional y se ha mantenido hasta la actualidad, pero para el caso de Tunja, esta se ha ubicado por encima del país y del departamento. Además, como se puede observar, Boyacá redujo significativamente 0,1% del año 2017 al 2018. Por tal razón se analiza en mercado laboral de la ciudad de Tunja.

El empleo formal en Tunja

El empleo formal, identificado por la formalización mediante celebración de contrato, ajustado este a los diferentes requerimientos del Código Sustantivo del Trabajo, y amparado constitucionalmente, se analiza para el caso de Tunja los trabajadores que cotizan al sistema de seguridad social (con promedio mensual) entre los años 2009 a 2016.

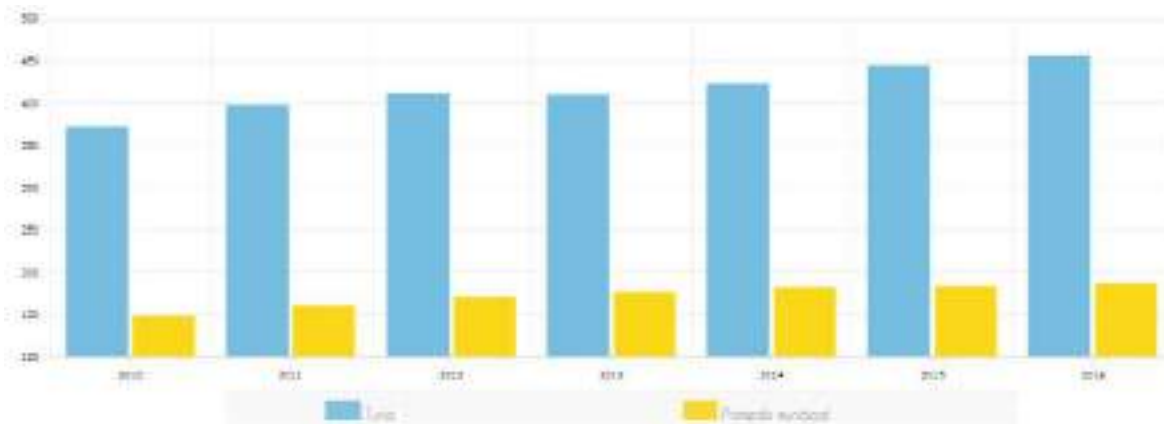
Gráfica 23 Trabajadores cotizantes al sistema de seguridad social (promedio mensual)



Fuente: Tomada de Terridata - FILCO- Ministerio del Trabajo - 2009-2016

Para el año 2009 el número de cotizantes al sistema de seguridad social fue de 42.807 así como para el año 2012 tuvo un aumento de la curva en 47.832 y finalmente, para el año 2016 fue 58.128 personas. Se observa que el trabajo formal en la ciudad aumenta, pero no de manera rápida año tras año y con algunas excepciones vuelve y descende como es el caso del año 2016, pues para el año 2015 fue de 64.696. Por tanto, se hace necesario analizar el número de empresas generadoras de empleo formal por cada 10.000 habitantes así:

Gráfica 24 Número de empresas generadoras de empleo formal en Tunja



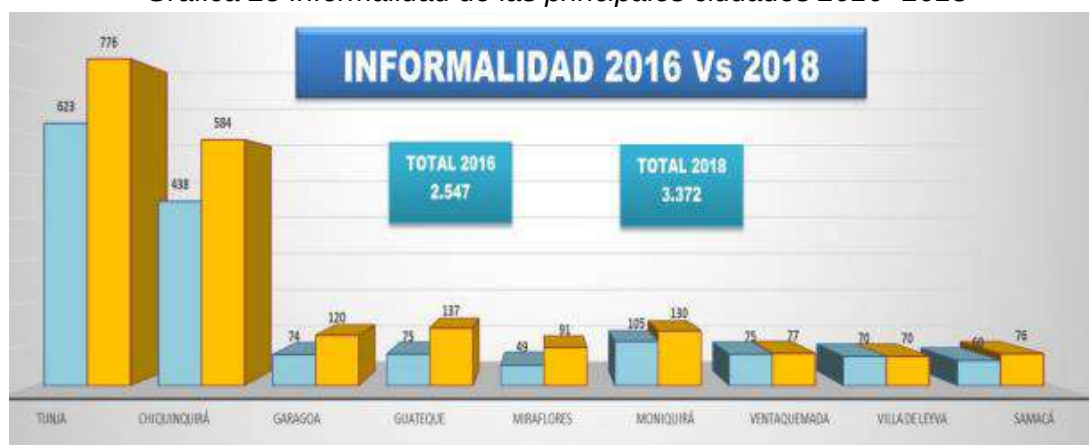
Fuente: Tomado de Terridata - DNP a partir de FILCO - Ministerio del Trabajo - 2010-2016

Para los años 2010 a 2014, el número de empresas generadoras de empleo formal a nivel nacional se ha elevado, pues como se evidencia hay un aumento con el pasar el tiempo. Por cada 10.000 habitantes en el año 2010 estuvieron 148 empresas y para el año 2016,

187 a nivel nacional. Para el caso de la Tunja, en el año 2010 el número de empresas que generaron empleo formal fue de 372 y para el año 2016 fue de 457.

Aun así, el comparativo de años para Tunja, no evidencia a grandes rasgos un aumento significativo en el número de empresas generadoras de empleo formal, lo que puede generar que un gran número de la población este ejecutando actividades en el ámbito de la informalidad. Según el estudio económico de la Cámara de Comercio del 2018, los niveles de informalidad están cada vez más latentes en el departamento de Boyacá y a su vez en la mayoría de los municipios.

Gráfica 25 Informalidad de las principales ciudades 2016 -2018



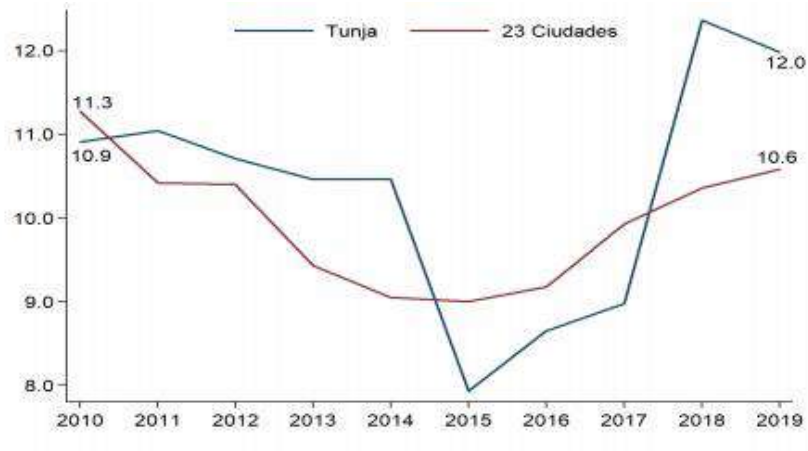
Fuente: Cámara de Comercio de Tunja Censo empresarial 2018

En Tunja la informalidad va en aumento, entre los años 2016 y 2018, se presentó un incremento de más de 100 establecimientos de comercio, tornándose esta situación desleal para lo formalidad en la ciudad, ya que por ejemplo, se afecta la capacidad de crecimiento de las empresas formales, los cuales ofrecen un mejor empleo.

La capital del departamento, en el año 2016 reportó 623 nuevos establecimientos de comercio informales y que comparado con el año 2018 fue de 776, generándose una variación de 19,7%; mientras que municipios con connotaciones diferentes como tamaño o número de personas, disminuyen su porcentaje de informalidad, como es Villa de Leyva que mantuvo 70 establecimientos de comercio informales.

Así como se presentan reportes de empleo formal e informal en la ciudad, es necesario hacer un análisis de las personas que no tienen un trabajo y que para el caso de Tunja ha sido de relevancia significativa. El desempleo de la ciudad en comparación con el territorio nacional presentó durante el trimestre móvil septiembre – noviembre, la tasa de desempleo en inmersión con 23 ciudades y áreas metropolitanas así:

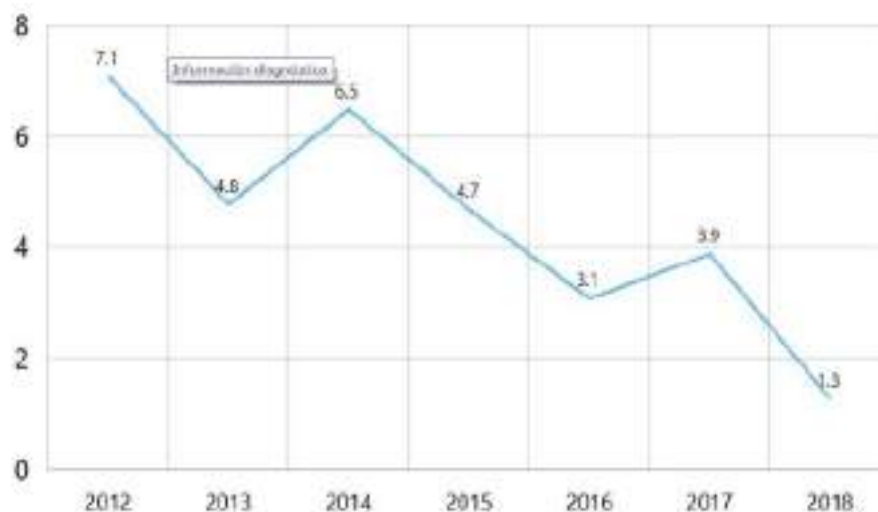
Gráfica 26 Comportamiento de la tasa de desempleo Trimestre Móvil (Sep - Nov)



Fuente: Gran encuesta Integrada de Hogares – DANE, 2019.

La última gran encuesta integrada de hogares reporta a la ciudad de Tunja que comparada con ciudades como Cali, Medellín, Cartagena, Santa Martha, Cúcuta, Bucaramanga, Popayán, Bogotá entre otras, tuvo una tasa de desempleo aproximadamente del 11,3% para el año 2010, una variabilidad para el año 2015 de un 8% y posterior a este, en el año 2019, la tasa de desempleo que se reporto fue de 12%. La ciudad presenta el índice de desempleo por encima del nivel nacional, lo cual necesita de un mayor énfasis de atención por parte de la administración. Adicional al entorno de empleo en la ciudad, hay otros índices y tasas que vale la pena tratar y analizar con fin de prestar énfasis para lograr una mejora en la población y el territorio de la ciudad. Uno de esos índices es el trabajo infantil, que según el ministerio del trabajo para los periodos de entre el 2012 y 2008, ha tenido decrecimiento en el país.

Gráfica 27 Porcentaje de trabajo infantil en Tunja

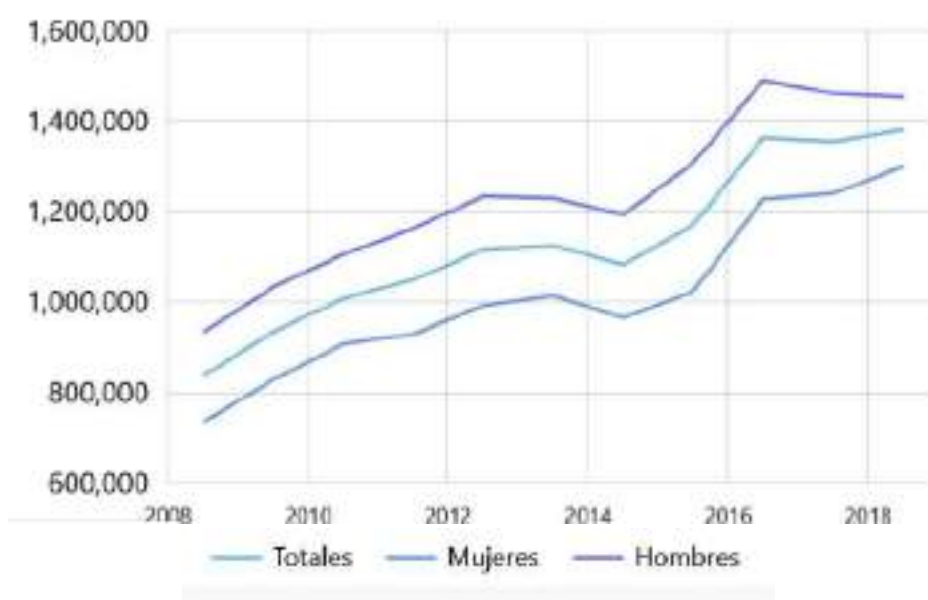


Fuente: FILCO ministerio de trabajo 2012 -2018

Como se puede evidenciar en la gráfica anterior, el porcentaje de trabajo infantil en la ciudad a través de los años se ha manifestado en un decrecimiento significativo, por ejemplo, en el año 2012 el trabajo infantil tuvo un porcentaje de 7.1 %, seguido de el decremento más bajo en la curva para el año 2016, con un 3.1%. El trabajo infantil en la ciudad para el año 2018, muestra su resultado más bajo, reportando un 1.3%.

Finalmente, para generar un reporte entre el empleo y la relación económica, se hace un énfasis en los ingresos laborales promedio de los ocupados con rangos de salario que abarcan desde los 600.000 hasta los 1.600.000 de pesos colombianos.

Gráfica 28 Ingresos laborales promedio de los ocupados

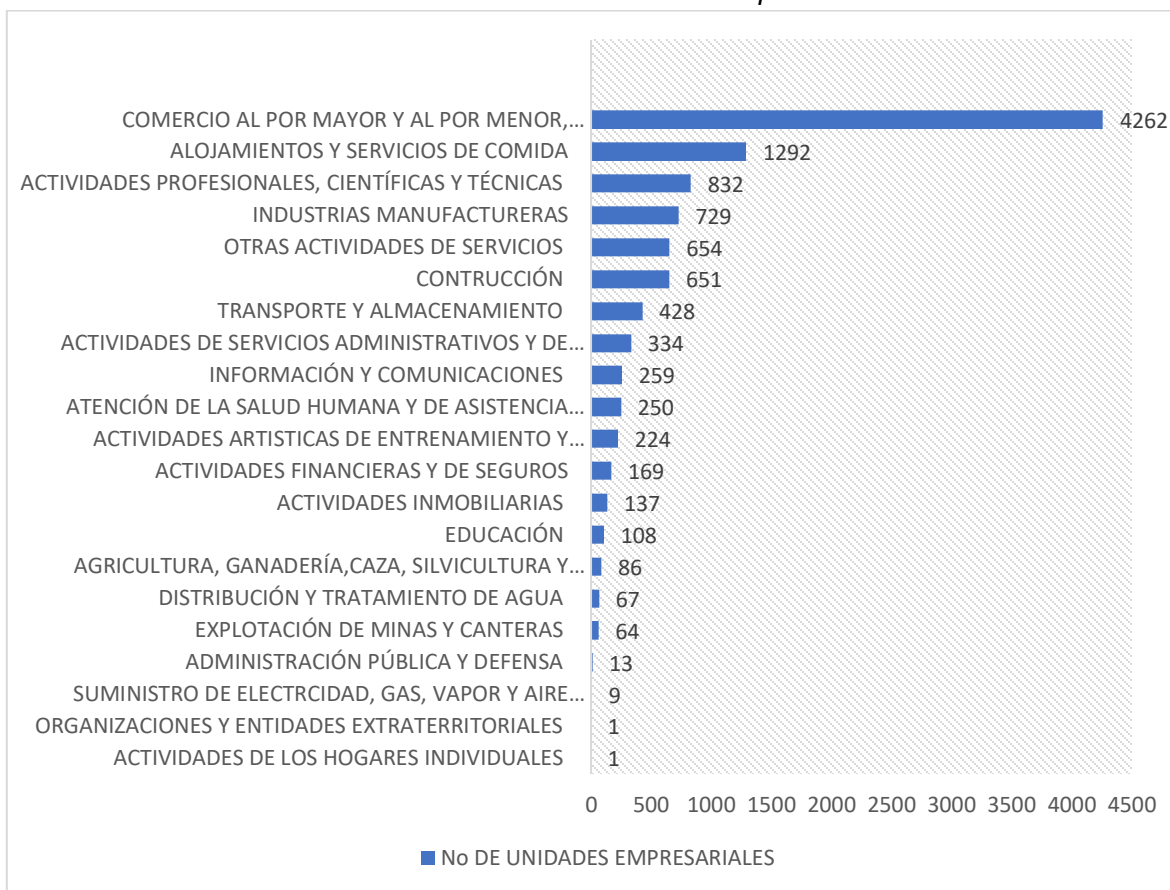


Fuente: FILCO- Ministerio del trabajo 2008 – 2012

Durante los años 2008 a 2018, los ingresos laborales en promedio han tenido un incremento constante, en el año 2008 las mujeres tuvieron ingresos de 800.000 mil pesos y los hombres cerca de un 1.000.000 de pesos. Para el 2018, el incremento en los ingresos tanto para hombres como para mujeres ascendió a 1.400.000 pesos en la ciudad de Tunja.

Estos resultados están relacionados con la presencia de industria y desarrollo de actividades, en las cuales está inmersa la ciudad; por tanto, en la búsqueda de visualizar un acercamiento al tejido empresarial de Tunja, se dan a conocer las diferentes dinámicas de los sectores productivos que dinamizan la economía:

Gráfica 29 Análisis de Unidades Empresariales

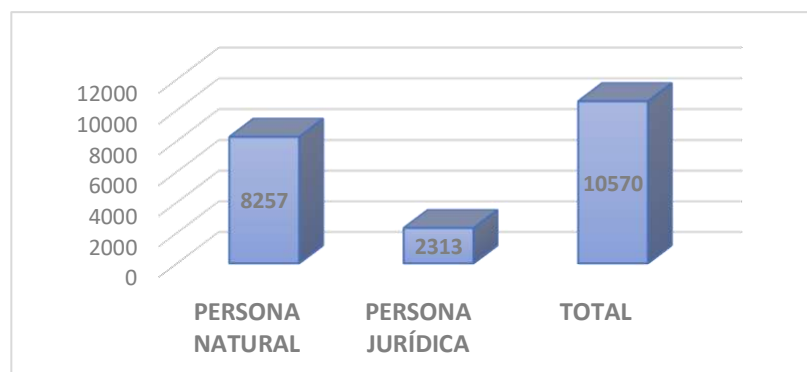


Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario Departamento de Planeación y Estudios Económicos

Según el informe de la Cámara de Comercio de Tunja, el sector económico con mayor participación fue el comercio al por mayor y al por menor con 4.262 unidades empresariales creadas para 2019, seguido de alojamientos y servicios de comida que reporto 1.292 empresas, actividades profesionales científicas y técnicas con 832 unidades, mientras que organizaciones y entidades extraterritoriales junto con actividades de los hogares individuales se formalizo con una unidad por actividad.

Adicional a esto, la dinámica empresarial por tipo de organización para el año 2019 en la ciudad fue de 8257 empresas creadas, correspondientes a personas naturales lo que equivale a un 78% y 2313 que corresponde a persona jurídica equivalente a un 22%

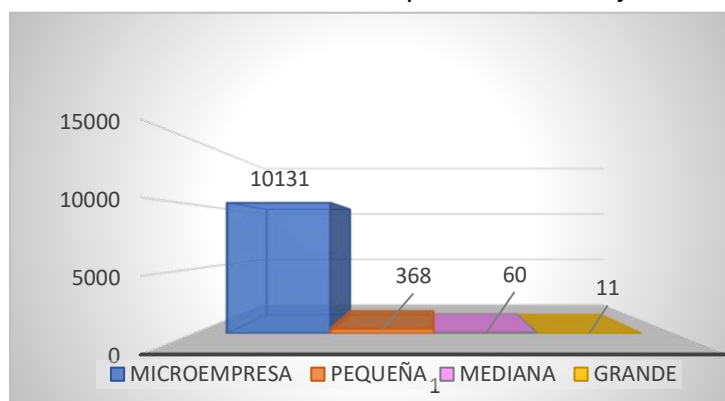
Gráfica 30 Análisis Tipo de Organización



Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario- Base de datos 2019

Tunja en lo que refiere al tamaño empresarial para el 2019, contó con un alto porcentaje de microempresas. 10.131 unidades empresariales, las cuales representan el 95,8% del total de empresas registradas; seguido de la pequeña empresa con 368 unidades, 60 unidades empresariales dirigidas a la mediana empresa de la ciudad y culminando con 11 unidades empresariales de connotación grande.

Gráfica 31 Tamaño empresarial de Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario- Base de datos 2019

Además de las unidades empresariales, los tipos de organizaciones y el tamaño empresarial de Tunja, cabe resaltar el frigorífico para la ciudad. Este proyecto está siendo realizado por inversionistas privados, quienes adquirieron predios en un área de 14 hectáreas y estiman la inversión en 60 mil millones de pesos. Han avanzado en licencias ambientales, concesión de aguas y diseños. Por acciones populares no se ha avanzado en construcción. La Administración Municipal debe estar vigilante y prestar acompañamiento para garantizar este importante servicio.

Centro de empleo y emprendimiento en la ciudad

En Tunja, según información de la Cámara de Comercio de Tunja, la composición empresarial de la ciudad está dada en un 98% microempresas, (menos de 10 trabajadores) y el 2% restante en pequeñas empresas (entre 11 y 50 trabajadores), medianas empresas (entre 51 y 200 trabajadores) y grandes empresas (más de 201 trabajadores); por ende, es necesario abordar un diagnóstico del centro de empleo y emprendimiento de la ciudad.

La población de Tunja cuenta desde el año 2014 con el centro de empleo y emprendimiento Activa -t, dependencia de la secretaria de desarrollo; el cual trabaja por la intermediación laboral con entidades públicas y aliadas, cuyo propósito es generar empleo en la ciudad. Además, este centro apalanca ideas de negocios nacientes, en evolución o que ya están establecidas; un claro ejemplo de ello es el proyecto realizado en el año 2019, que mediante convocatoria de inscritos en Activa-t y en cumplimiento de una serie de requisitos, se hizo entrega de incentivos y capital semilla, propendiendo por el emprendimiento y por el bienestar social y productivo de los habitantes del municipio.

Según el centro de empleo y emprendimiento Activa -t a la fecha se han verificado 260 emprendimientos de 450, los cuales están clasificados en cuatro estados: insipiente, medio, avanzado y alto.

Ante ello, se ha trabajado en la gestión de alianzas para promover los emprendimientos y unidades de negocio de la población de la ciudad de Tunja, por tanto, según fuentes de financiación de orden regional, nacional e internacional, a la fecha se resaltan algunas fuentes de financiación bajo la modalidad de crédito y otras de recursos no reembolsables.

Tabla 41 programas de desarrollo económico por fuente de financiación

FUENTE DE FINANCIACIÓN	PROGRAMA O LÍNEA DE APOYO
FINAGRO	ICR, LEC, FAG
GOBERNACIÓN DE BOYACÁ	BOYACÁ NOS ALIMENTA, BOYACÁ TERRITORIO DE SABORES, ARTESANÍAS DE BOYACÁ.
SENA	FONDO EMPRENDER, FONDO EMPRENDER MUJERES, EMPRENDE RURAL, CURSOS DE FORMACIÓN, SENNOVA.
COLOMBIA PRODUCTIVA MINCIT	FÁBRICAS DE PRODUCTIVIDAD, OPERACIÓN DE PLANES DE NEGOCIOS DE SECTORES ESTRATÉGICOS.
PROCOLOMBIA	FÁBRICAS DE EXPORTACIÓN.
INNpulsa COLOMBIA	LÍNEAS DE MENTALIDAD Y CULTURA, DESARROLLO EMPRESARIAL, C EMPRENDE.
UAEOS	APOYO A ORGANIZACIONES SOLIDARIAS POBLACIÓN VULNERABLE
BANCOLDEX	LÍNEAS DE REDESCUENTO
FUENTES MULTILATERALES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL	BID CEPAL FAO ONU – MUJERES

FUENTE DE FINANCIACIÓN	PROGRAMA O LÍNEA DE APOYO
AYUDA OFICIAL AL DESARROLLO AOD	ONUDI ALEMANIA COREA DEL SUR
COOPERACIÓN INTERNACIONAL TÉCNICA DESCENTRALIZADA	Fondo Regional de Tecnología Agropecuaria (FONTAGRO). Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). Organización de Estados Americanos (OEA). Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Agence Luxembourgeoise pour la Cooperation Au Developpement (LUXDEV). Australian Agency for International Development (AUSAID). Austrian Development Agency (ADEC). Belgian Development Cooperation – (BTC). Canadian International Development Agency (CIDA). Agronomique pour le Développement (CIRAD). Cooperación Italiana al Desarrollo Deutsche Gesellschaft Für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Japan International Cooperation Agency (JICA). Israel's Agency for International Development Cooperation (MASHAV). Israel's Agency for International Development Cooperation Center for International Agricultural Development Cooperation - CINADCO (MASHAV). The International Poverty Reduction Centre in China (IPRCC). The China International Center for Economic and Technical Exchanges

Fuente: Equipo Coordinador PDM 2020

Cabe resaltar que existen otras fuentes de financiación a las cuales se puede aspirar bajo distintos tipos de proponentes, aquellas fuentes pueden ser por ejemplo alcaldía, gremios, ESAL, entre otros.

Una de las anteriores alianzas es con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), donde a 2019 se han adelantado 10 cursos para la formación de la población tunjana. Aproximadamente, 300 personas han tomado los cursos como opción para la complementación de sus perfiles. Así, los cursos que se han dispuesto en alianza con activa-t son:

- Operario en agujas.
- Implementación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
- Emprendedor en accesorios de fibras propias de la región
- Desarrollo de empaque para productos artesanales.
- Curso de alturas por primera vez y reentrenamiento.

- Emprendedor en producción de plantas medicinales, aromáticas y condimentarías.
- Patronaje de ropa deportiva.
- Confecciones de sudadera.
- Patchwork aplicado a la lencería.
- Agricultura orgánica.

Del mismo modo, en reporte de gestión de la Alcaldía de Tunja 2019 y Activa -t, mediante el proceso de acompañamiento o puesta en marcha del plan de negocio, se logró al finalizar el año el posicionamiento y fortalecimiento de 38 empresas con alto potencial de crecimiento. Adicional a ello, se generaron entre el 2016 y 2019, 280 empleos por impulso y fortalecimiento empresariales, a través de plan de negocio y acompañamiento a las unidades productivas. Finalmente, en materia de eventos, el centro de empleo y emprendimiento realizó 33 eventos para las empresas de sectores como comercio, servicios, agropecuario, agroindustria, entre otros.

Estructura propositiva

7. Línea Temática: Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno

7.1. Programa: emprendimiento y fortalecimiento empresarial

Uno de los grandes problemas en Tunja en materia económica es el aumento de los empleados informales y la baja empleabilidad de profesionales recién egresados. Desde la Alcaldía se instrumentalizará la política de primer empleo, así como el desarrollo de acciones y gestiones para el emprendimiento y fortalecimiento empresarial.

Por ultimo, se generará el replanteamiento de las acciones y el alcance del programa activa-T para prestar un mejor servicio en las bolsas de empleo presentes en la ciudad.

Programa:	Emprendimiento y fortalecimiento empresarial			
Objetivo:	Fortalecer las políticas del emprendimiento empresarial desde la formalización en condiciones que conlleven a una mejor calidad de vida, así como el fomento de la empleabilidad y formalidad para el crecimiento económico tunjano			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Empleos nuevos generados	Numero	0	4.000

7.1.1 Estrategia: Apoyo profesional para emprender y gestión del conocimiento

Objetivo:	Proporcionar el apoyo a emprendedores y/o empresas tanto urbanas como rurales, para la consolidación del sector empresarial en Tunja			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Empresas en etapa temprana beneficiadas con programas de fortalecimiento para su consolidación (urbanas y rurales)	número	0	350
2	Empresas con acceso a créditos	número	0	200

7.1.2 Estrategia: Generación de capacidades

Objetivo:	Desarrollar estrategias de formación para el emprendimiento y la formalización, con el fin de proporcionar capacidades para su desarrollo.

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas capacitadas incluido emprendimiento juvenil e inclusión, ahorro y protección al adulto mayor, población rural y no cotizante	número	0	300
2	Personas formalizadas	número	0	1000

7.1.3 Estrategia: Nos une la competitividad, la productividad, la innovación, las TIC, la calidad y la comercialización

Objetivo:	Fortalecer el sector empresarial, por medio de estrategias fundamentadas en las TIC, logrando así, el incremento de la competitividad y la productividad.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Unidades productivas beneficiadas en la implementación de estrategias para incrementar su productividad (incluido inclusión laboral)	Número	0	245

7.2. Programa: Ambiente empresarial y atracción de la inversión

La reactivación económica en Tunja debe verse incentivada por la consolidación de un ambiente empresarial atractivo para apalancar inversiones y capitales nacionales e internacionales. Es necesario aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de la ciudad, como lo son la seguridad, la presencia de diversas universidades en el territorio, así como su cercanía con la ciudad de Bogotá. Con el fin de generar un adecuado ambiente empresarial, se incentivará la consolidación de la zona franca, la asociatividad laboral para el adecuado encadenamiento de la oferta técnica, tecnológica y universitaria con las empresas presentes en la región.

Programa:	Ambiente empresarial y atracción de la inversión			
Objetivo:	Integrar desde el ambiente empresarial la sinergia conjunta de varios sectores empresariales de las zonas francas, en asociatividad laboral con alianzas público – privadas en el Municipio de Tunja			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Trámites para creación de empresa	Número	17	10
2	Inversionistas atraídos	Número	0	12

7.2.1 Estrategia: marketing territorial Tunja

Objetivo:		Desarrollar acciones fundamentadas en marketing territorial para la consolidación de la inversión privada.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias territoriales para favorecer la inversión privada	número	0	20
2	Campañas realizadas y eventos desarrollados	número	1	3

7.2.2 Estrategia: alianzas estratégicas para emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión

Objetivo:		Crear alianzas estratégicas para apoyar el emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Alianzas estratégicas generadas	número	0	15

7.3. Programa: Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana

La ciudad de Tunja, al contar con una población que se encuentra en la informalidad laboral, busca mediante este programa la formalización de la cotización flexible en pensión, de tal forma que estas personas sean incluidas en esta estrategia para asegurar un ingreso cuando lleguen a la tercera edad.

Programa:		Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana		
Objetivo:		Involucrar a la población que se encuentra en la informalidad laboral en el programa de ahorro voluntario para garantizar un futuro ingreso.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Adultos mayores con posibilidad de pensión	Número	ND	250

7.3.1 Estrategia: Protección al adulto mayor

Objetivo:		Crear acciones estratégicas para promover la importancia del ahorro del adulto mayor.		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementar las estrategias de ahorro y protección al adulto mayor	Porcentaje	0	70

7.3.2 Estrategia: Ahorro voluntario - no cotizante

Objetivo:		Construir e implementar estrategias para promover la importancia del ahorro de la población no cotizante.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementar las estrategias de ahorro y protección al no cotizante	Porcentaje	0	50



Alcaldía Mayor
de Tunja



La Equidad nos **UNE**

V. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA

Introducción

El pilar estratégico: *“Nos Une una sociedad justa, incluyente y educada”* del Plan de Desarrollo *“Tunja la capital que nos Une”*, 2020 – 2023, tiene como objetivo principal fortalecer el desarrollo social como aspecto fundamental para garantizar condiciones de equidad, que permitan traducir el progreso económico de la ciudad en bienestar y oportunidades para todos los Tunjanos.

En ese sentido, hablar de una sociedad **justa** implica que se actúa conforme a la verdad y se reconoce el papel que tiene cada ciudadano en el proceso constructivo de paz, el cual es un derecho, y a su vez, un deber, pues exige dar a cada uno lo que corresponde, respetando la libertad de expresión de cada individuo y rechazando todas las actuaciones que generen escenarios de violencia contra el otro. **Incluyente**, es decir que se garantiza la participación plena y efectiva en la sociedad de cualquier persona, en igualdad de condiciones que las demás. Y **educada**, en la cual se responde a unos estándares de calidad académica, que son coherentes con las necesidades del territorio y la oferta laboral, donde se respeta la diversidad cultural y se promueve la investigación e innovación como motor de desarrollo y emprendimiento.

El pilar inicia con la línea temática *“Tunja ciudad del Conocimiento”*, si se parte de la premisa que *“la sociedad de la información o del conocimiento es sencillamente, una ciudad más y mejor educada”* se debe garantizar el derecho a la educación inicial, preescolar, básica y media de todos los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos, a través de la implementación de diferentes acciones en calidad, cobertura, permanencia y gestión territorial, así como del mejoramiento de las competencias y el bienestar de los estudiantes, docentes, directivos docentes y administrativos que permitan construir una sociedad en paz con equidad e igualdad de oportunidades.

Dado lo anterior, dentro de esta temática se involucran estrategias como ; el mejoramiento de la infraestructura educativa ,la educación inicial en el marco de una atención integral, la educación con calidad ,familias unidas por la educación estrategia que hace coparticipe a las familias en la educación integral de los estudiantes ,la disminución de las brechas de acceso y permanencia, el fomento para el acceso a la educación superior o terciaria a través de alianzas con Universidades o vinculación a programas del Gobierno Nacional lo que conlleva a la prestación de un servicio educativo oportuno y efectivo.

A continuación, la línea temática *“Tunja incluyente, diversa y cultural”* presenta varias apuestas importantes que impactan de manera transversal a toda la población del municipio, dentro de las cuales, inicialmente se propone, fortalecer el papel de las familias como garantes de los derechos fundamentales de protección, afecto y desarrollo de los

niños, adolescentes y jóvenes, a partir de la crianza con amor; y expandir las oportunidades de estos últimos, para la inclusión laboral, el emprendimiento y la formalidad, a través de formación técnica, tecnológica y profesional de calidad, así como la orientación para aprovechar sus capacidades y habilidades, en la obtención de estímulos locales e internacionales, que garanticen permanencia en el sistema educativo o financiación de nuevas industrias. Así mismo, se presentan estrategias para que el adulto mayor de Tunja viva en condiciones dignas, con acceso a los servicios de atención integral y se garantice su cuidado y bienestar.

En conexión con esas estrategias pensadas para pasar de la vulnerabilidad y la pobreza a la oportunidad y el crecimiento, aparece la necesidad de desarrollar líneas estratégicas en este Plan, que permitan garantizar la equidad dentro del hogar, donde las mujeres puedan entrar a la fuerza laboral y acceder en igualdad de condiciones a recursos y cargos de poder en el sector productivo, público y social de la ciudad, pues está comprobado que una mayor participación femenina en la economía, favorece indicadores sociales y de desarrollo. De la misma manera, la equidad de oportunidades e inclusión productiva debe superar barreras de acceso a servicios sociales y de salud esenciales para la población, independientemente de su origen étnico, preferencia sexual, condición física, psicológica o social, género y edad, es decir, sin ningún tipo de discriminación, por ello este ejercicio efectivo de derechos colectivos e individuales demanda acciones diferenciadas de parte de la Administración Municipal, que permiten avanzar en la inclusión cultural, social y económica de manera sustentable.

Una de las estrategias que se destaca es la de Diseño Universal con enfoque diferencial, en donde se propone garantizar los derechos de la población con discapacidad, siendo uno de ellos el derecho a la educación inclusiva, oportuna, pertinente y de calidad, que atienda las particularidades de las personas con discapacidad y capacidades o talentos excepcionales, de forma que se promueva su desarrollo, aprendizaje y participación, todo esto enmarcado en el Decreto 1421 de 2017 el cual marca un camino de transformación en el sistema educativo ya que los estudiantes con discapacidad tienen las mismas garantías de educación que el resto de los estudiantes.

Además de lo anterior, se destaca la Ley 1618 de 2013 y el CONPES 166 de 2013, en donde se propician condiciones de adecuación y mejora en la calidad de la oferta educativa, social, tecnológica y productiva de la ciudad, así como el compromiso de divulgar los incentivos que existen a nivel nacional en materia tributaria y de contratación pública, para promover la vinculación laboral, no solo en el sector público sino privado, de las personas con discapacidad. De igual manera, gestionar la articulación de diferentes entidades del Estado y sus sistemas, organizaciones de carácter público y la sociedad civil para impulsar el emprendimiento de las personas con discapacidad, sus familias, personas cuidadoras, a través de la puesta en marcha de programas de asistencia técnica, asesoría y búsqueda de recursos técnicos y financieros.

Lo anterior, a partir del fortalecimiento de nuevos sectores que han sido considerados estratégicos a nivel nacional e internacional, como es el caso del sector cultural, dentro del cual se proponen estrategias orientadas a generar condiciones para la creación, la circulación y el acceso a la cultura, contribuyendo a la formación de personas críticas que reconozcan la diversidad cultural, así como se mejore la infraestructura y el desarrollo de las habilidades para la gestión y acceso a incentivos y estímulos dispuestos para favorecer procesos creativos, fortalecer la función social de la cultura, generar nuevos empleos y valor agregado en las industrias, incrementar la competitividad, atraer inversión extranjera y proteger el patrimonio cultural del Municipio.

A continuación, se presenta la línea temática “*Seguridad y convivencia ciudadana*” la cual presenta las estrategias previstas para privilegiar el acceso a la justicia y garantizar la seguridad de todos los ciudadanos, orientadas principalmente a la reconstrucción del tejido social, el impulso al uso de los métodos de resolución de conflictos, implementación de programas orientados a mejorar la convivencia y fortalecer el dialogo sobre las conflictividades sociales en el territorio y planes para la actuación articulada de operadores y administradores de la justicia.

De igual manera, fortalecer el sistema de prevención y superación de la violencia infantil y vulneración de derechos a la primera infancia, realizando una asistencia y acompañamiento efectivo a la comunidad de manera articulada con instituciones del estado encargadas de la protección de derechos civiles, además, la puesta en marcha de estrategias que generen espacios seguros que eviten el consumo de sustancias psicoactivas en los jóvenes, el desarrollo de cátedras cívicas y de paz, y el uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana. Así mismo, se propone poner en marcha proyectos que permitan mayor inclusión de la población que se ha visto afectada por la violencia y programas de prevención, protección y no repetición para víctimas del conflicto armado.

Finalmente, esta línea considera dos estrategias para la protección y bienestar de animales domésticos, a partir de programas que promueven la tenencia responsable, la esterilización, vacunación y cuidado animal, que prevengan el abandono y maltrato, y fortalezcan canales de asistencia integral, sumándose al propósito de erradicar la violencia de la ciudad, a partir de fortalecer una cultura ciudadana que respeta los animales, el ecosistema y los recursos naturales. Lo anterior, de la mano de las políticas de derechos humanos y las inclusivas, en estrecha coordinación con las políticas de seguridad de lucha contra las drogas ilícitas que promuevan una cultura de legalidad, y el respeto y la defensa de la vida de cada ciudadano, así como la protección de la integridad de líderes políticos, sociales y periodistas que orienten su trabajo a la búsqueda de justicia y equidad. Por último, se presenta la línea temática “*Cerrando brechas de pobreza*”, donde se expone la articulación del Plan de desarrollo “*Tunja la Capital que nos Une*” con tres programas de orden Nacional que permiten el crecimiento social, bienestar y desarrollo de la población beneficiada en el municipio, como lo son Jóvenes Acción, Colombia Mayor y Más Familias en Acción.

Caracterización

Estado actual de la educación

La Educación de calidad es un derecho que tienen todos los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos sin distinción de condición social, económica, geográfica o étnica, que permite incidir en la disminución de la pobreza. Para Tunja, es además uno de los sectores estratégicos para el desarrollo sostenible del territorio, gracias a su reconocimiento a nivel nacional por aportar indicadores de excelencia, calidad y cobertura educativa.

En relación con los niveles de preescolar, básica, media y educación para adultos, la entidad territorial certificada cuenta con 14 instituciones educativas oficiales (2 de régimen especial, Colegio de Boyacá y el Colegio Nuestra Señora de Fátima) y 43 sedes de las cuales 35 se ubican en el área urbana y 8 en la zona rural. En el caso de los establecimientos educativos no oficiales, el municipio tiene 113 registrados, de los cuales 21 ofrecen hasta el nivel de media, 5 ofrecen hasta básica secundaria, 50 ofrecen los niveles de preescolar y básica primaria, 37 ofrecen únicamente el nivel preescolar, y 10 ofrecen educación para adultos. (Secretaría de Educación de Tunja, 2019)

Para el año 2019, el municipio contaba con un total de 481 aulas habilitadas en las instituciones educativas oficiales y 19.636 estudiantes matriculados, los cuales están distribuidos de la siguiente forma:

Tabla 42: Matricula oficial y número de aulas de las instituciones educativas oficiales de Tunja

Institución Educativa	Matriculados 2019	Número de Aulas	Observaciones
Escuela Normal Superior Leonor Álvarez Pinzón	2.364	67	2 sedes, la sede principal en la cual se adelanta ampliación y la otra es sede adjunta.
Escuela Normal Superior Santiago de Tunja	3.479	49	3 sedes, la principal en proceso de construcción, y 2 sedes del municipio legalizadas.
I.E. Gimnasio Gran Colombiano	963	22	1 sede propiedad del Municipio.
I.E. Gustavo Rojas Pinilla	1.100	39	6 sedes propiedad del Municipio legalizadas.
I.E. Silvino Rodríguez	2.674	87	6 sedes, 4 propiedad del Municipio legalizadas y 2 en trámite de legalización.
I.E. Libertador Simón Bolívar	1.277	33	5 sedes, 1 propiedad del municipio legalizada, 3 en trámite de legalización y 1 propiedad de Amigoniano.
I.E. Antonio José Sandoval Gómez	1.044	18	2 sedes, la principal con cesión gratuita Ministerio de Vivienda y la sede La Colorada en trámite de propiedad.
I.E. Julius Sieber	648	15	1 sede propiedad del Municipio.

Institución Educativa	Matriculados 2019	Número de Aulas	Observaciones
I.E Rural del Sur	947	39	7 sedes, 6 propiedad del Municipio legalizadas y 1 compartida con CDI.
I.E. San Jerónimo Emiliani	1.485	3*	3 sedes, 1 propiedad del municipio legalizada y 2 propiedad de los Padres Somascos.
I.E. Media diversificada Carlos Arturo Torres INEM	2.131	60	4 sedes, 3 propiedad del municipio legalizadas y 1 en trámite de legalización.
I.E. Técnico Gonzalo Suarez Rendón	1.524	49	3 sedes propiedad del municipio legalizadas.
Total General	19.636	481	

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2020)

La mayoría de las instituciones educativas públicas del municipio, poseen problemas en **infraestructura escolar**, limitando aún más la transferencia de conocimiento, este fenómeno se ha dado en buena parte, a la poca inversión que se ha realizado en la ampliación, mejoramiento y construcción de aulas por esto es necesario realizar el mejoramiento de las sedes existentes y la construcción de nuevas sedes que permitan garantizar la seguridad de los estudiantes, el proceso educativo, las actividades recreativas y el acceso a estudiantes con discapacidad

La educación inicial, aporta al desarrollo integral de niños y niñas, a partir del fortalecimiento de las habilidades para la vida y las capacidades para la resolución de conflictos y mayor disposición al aprendizaje. Al mismo tiempo, una educación inicial de calidad aumenta posteriormente la cobertura y la permanencia de los niños y niñas en el sistema educativo y las probabilidades de mejores resultados a largo plazo en las pruebas de calidad educativa.

En cuanto a la cobertura se cuenta con 12 Instituciones Educativas oficiales las cuales ofrecen únicamente el grado Transición y 2 Instituciones Educativas con régimen especial las cuales ofrecen servicio educativo a niños y niñas de 4 y 5 años, una, y la otra solo a niños de 5 años. En el sector no oficial se cuenta con 110 Instituciones que ofrecen servicio a niños y niñas de 3 a 5 años. Por otra parte, se han identificado 36 salas maternas las cuales no tienen licencia de funcionamiento en espera de que se expida la reglamentación desde el Nivel Nacional.

El número de niños y niñas de 0-5 atendidos del ICBF en las modalidades institucionales (CDI y HI) del Municipio de Tunja a corte 30 de septiembre de 2019 es de 2.443 beneficiarios. Mientras que, de acuerdo con planeación del Ministerio de Educación Nacional, la matrícula de niños y niñas de 3 a 5 años, según oferta oficial y privada, es cobertura bruta 2.659 y cobertura neta 1.994 a cohorte abril-mayo de 2019.

* Aulas reportadas en la sede propiedad del Municipio.

Se evidencia que durante la vigencia del cuatrienio 2016-2019 se diseñaron dos planes de formación y cualificación de acuerdo con las necesidades manifestadas por las docentes y en cumplimiento de la Guía N° 19 de los Referentes técnicos de Educación inicial-Orientaciones para la cualificación de talento humano vinculado a la atención integral de Primera Infancia.

Tabla 43: Agentes educativos formados y cualificados en educación inicial y atención integral en las instituciones educativas de Tunja

	Instituciones educativas Oficiales		Instituciones educativas privadas y salas maternas	
Año	N° Capacitaciones en educación inicial y atención integral	N° de agentes educativos formados y cualificados	N° Capacitaciones en educación inicial y atención integral	N° de agentes educativos formados y cualificados
2016	2	93	2	73
2017	3	125	17	459
2018	6	191	9	398
2019	4	234	6	558

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En lo que respecta a la transición armónica de los niños y niñas en el entorno educativo, 1.123 niños(as) transitaron de la oferta de ICBF, y se les realizó la respectiva asignación del cupo para el año 2020. En cuanto al sistema de seguimiento niño a niño se encuentra una base con 1635 niños y niñas que cuentan con edad para transitar desde ICBF al sistema educativo oficial.

A partir del año 2017 en el marco de las acciones establecidas en la mesa Municipal de tránsito armónico se desarrollaron diferentes procesos de apropiación a la guía todos listos, beneficiando a 18 unidades de servicio de educación inicial - EAS distribuidas así: 5 Centros de desarrollo infantil, 7 hogares infantiles y 6 hogares comunitarios.

Para incentivar el potencial de desarrollo integral de la primera infancia la educación inicial debe ser universal, gratuita y de calidad por lo tanto se verificará que se brinde la gratuidad y que la educación que brinden las instituciones sea de calidad para lo cual se brindaran capacitaciones a los diferentes agentes educativos y docentes que se encargan de la educación inicial.

Se debe garantizar que todos los niños, niñas y jóvenes reciban una **educación de calidad**, por consiguiente, la formación impartida debe asociarse a la pertinencia de los programas educativos con respecto a las necesidades de los estudiantes, al entorno social y económico en el cual ellos viven y a los valores de la sociedad y la familia frente a la educación.

Para lograr la calidad es necesario garantizar elementos y herramientas que faciliten el trabajo de los docentes y el proceso de aprendizaje en los estudiantes, Por ello, la posibilidad de contar con aulas especializadas, laboratorios, salas de informática, bibliotecas y materiales para áreas deportivas, culturales y lúdicas es fundamental. Dentro de la dotación y mobiliario dispuesto para las instituciones educativas a 2019, se tenía la siguiente distribución:

Tabla 44: Dotación y mobiliario espacios académicos instituciones educativas oficiales de Tunja

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	AULA PREESCOLAR	AULA PRIMARIA	AULA SECUNDARIA	LABORATORIO CIENCIAS / INTEGRADO	AULA DE BILINGÜISMO	AULA TIM	BIBLIOTECA
I.E. RURAL DEL SUR	3	12	3	2	-	-	1
I.E. SILVINO RODRÍGUEZ	-	5	-	1	1	-	3
I.E. LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR	-	3	8	1	1	-	2
I.E. CARLOS ARTURO TORRES	-	5	8	-	1	-	2
I.E. GRAN COLOMBIANO	2	10	12	2	-	1	1
I.E. GONZALO SUAREZ RENDÓN	-	1	8	1	-	1	2
I.E. GUSTAVO ROJAS PINILLA	-	4	5	-	-	1	2
ESCUELA NORMAL LEONOR ÁLVAREZ PINZÓN	2	-	16	1	-	-	2
ESCUELA NORMAL SUPERIOR SANTIAGO DE TUNJA	4	10	12	2	-	-	2
JULIUS SIEBER	2	9	3	-	-	1	1
I.E. ANTONIO JOSÉ SANDOVAL	-	-	2	-	1	-	1
TOTAL	13	59	77	10	4	4	19

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2019)

Las instituciones educativas que tienen aulas preescolares tienen por cada aula: 12 juegos de puesto de trabajo preescolar (1 mesa, 3 sillas, 2 dos mesas auxiliares, 1 mesa docente, 1 juego tándem de tres canecas, 1 tablero para marcador borrable y 1 mueble de almacenamiento. En el caso de las aulas de primaria y secundaria, están compuestas por 40 juegos de puesto de trabajo (1 silla, 1 mesa docente, 1 silla docente, 1 juego tándem de tres canecas, 1 tablero para marcador borrable, 1 mueble de almacenamiento). Con relación a los laboratorios de ciencias e integrados (física y química) están dispuestos para 40 usuarios, que están compuestos cada uno por 10 mesones de laboratorio, 40 butacas para laboratorio, 3 estantes de depósito, 3 muebles móviles para laboratorio, 1 tándem de canecas, 2 muebles de almacenamiento laboratorio, 1 tablero para marcador borrable.

En el caso de las aulas se tienen 4 aulas de tecnología, innovación y multimedia - TIM que están compuestas por 7 mesas modulares para 3 alumnos, 40 sillas giratorias monoconcha, 7 mesas modulares con multitoma retráctil para 3 alumnos, 1 tándem de 3 canecas, 1 tablero para marcador borrable, 2 tableros móviles, 8 muebles de contenidos, 2 muebles de almacenamiento; se tiene 4 aulas de bilingüismo que están compuestas por 6 estantes de bilingüismo, 1 revistero, 2 tableros móviles, 1 mueble de almacenamiento bilingüismo, 1

tándem de canecas, 24 sillas giratorias monoconcha con niveladores, 8 mesas modulares, 3 biombos divisorios, 1 tablero marcador borrable, 2 mesas de trabajo bilingüismo, 8 sillas interlocutoras y 2 sofás de 3 puestos, 1 tablero móvil.

Se cuenta con 11 aulas deportivas en 11 de las instituciones educativas oficiales, de preescolar y básica primaria compuestas por 85 kits de implementos deportivos, cada kit se compone de: 2 balones de baloncesto, 2 balones de fútbol de salón, 2 balones de voleibol, 1 balón de fútbol, 5 aros planos, 5 aros redondos, 7 sogas, 5 conos, 5 platillos, 6 pelotas de letras y 3 colchonetas, que tienen por propósito promover hábitos saludables en los estudiantes y mejorar las condiciones de la labor docente. (Secretaría de Educación, 2019)

Finalmente, en cuanto a mobiliario académico las instituciones tienen 19 bibliotecas en las distintas sedes que tienen una capacidad para 40 usuarios con una disposición de 10 estantes por cada una, 8 mesas rectangulares, 4 cubículos dobles, 1 sofá de 3 puestos, 32 sillas interlocutoras, 8 sillas giratorias monoconchas, 2 revisteros, 5 butacas auxiliares, 1 mueble móvil de recolección de libros, 1 tablero móvil y 1 mueble de almacenamiento. Adicionalmente, el inventario en equipos tecnológico de las instituciones educativas es el siguiente:

Tabla 45: Inventario de equipos tecnológico por Institución Educativa

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	COMPUTADORES DE ESCRITORIO	PORTÁTILES (USO EDUCATIVO)	TABLETAS ASIGNADAS / INSTITUCIONES
GUSTAVO ROJAS PINILLA	47	153	332
RURAL DEL SUR	30	118	304
GONZALO SUAREZ RENDÓN	-	159	339
GIMNASIO GRAN COLOMBIANO	55	30	345
INEM CARLOS ARTURO TORRES	-	94	247
LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR	24	123	415
JULIUS SIEBER	-	0	0
SILVINO RODRÍGUEZ	-	120	370
ESCUELA NORMAL SUPERIOR LEONOR ÁLVAREZ PINZÓN	-	66	540
ANTONIO JOSÉ SANDOVAL	-	80	385
ESCUELA NORMAL SUPERIOR SANTIAGO DE TUNJA	75	124	760
TOTAL	231	1067	4037

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2019)

En la construcción de una ciudad que ofrezca herramientas de calidad a sus estudiantes, se debe hacer seguimiento especialmente a las salas de informática, para establecer el estado de los equipos de cómputo asignados, el estado de la infraestructura tecnológica y de esta manera, poder atender de la mejor forma las necesidades de los estudiantes de cada una de las Instituciones Educativas.

Los docentes son considerados un factor determinante para la calidad de la educación, por ello deben ser seleccionados y nombrados en propiedad. También se destaca de los docentes su formación y su proceso de actualización en el trabajo para mejorar el desarrollo

de sus prácticas educativas en la institución, de acuerdo con las necesidades de los estudiantes y las áreas del conocimiento en las cuales cumple su función educativa. De acuerdo con el número de estudiantes por niveles educativos y por áreas rural o urbana se debe contar con docentes formados y trabajando en sus respectivas áreas.

Tabla 46: Docentes por área y nivel educativo 2016 - 2019

Área Educativa	2016	2017	2018	2019
Preescolar	57	52	53	55
Primaria	226	302	293	299
Ciencias Naturales y Educación Ambiental	37	33	36	38
Ciencias Sociales	87	54	55	56
Educación Artística - Artes plásticas	18	21	20	20
Educación Artística - Música	3	2	3	4
Educación Artística - Danzas	1	0	0	0
Educación Física, Recreación y Deporte	35	27	26	27
Educación, Ética y en Valores	5	5	7	7
Educación Religiosa	13	15	15	15
Humanidades y Lengua Castellana	84	64	65	63
Idioma Extranjero Francés	2	0	0	0
Idioma Extranjero Inglés	53	48	50	50
Matemáticas	64	65	67	69
Tecnología e Informática	15	21	22	23
Ciencias Naturales Química	32	23	19	19
Ciencias Naturales Física	18	12	12	12
Filosofía	9	8	7	8
Áreas de Apoyo Para educación Especial	18	1	0	0
No aplica	100	109	107	118

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

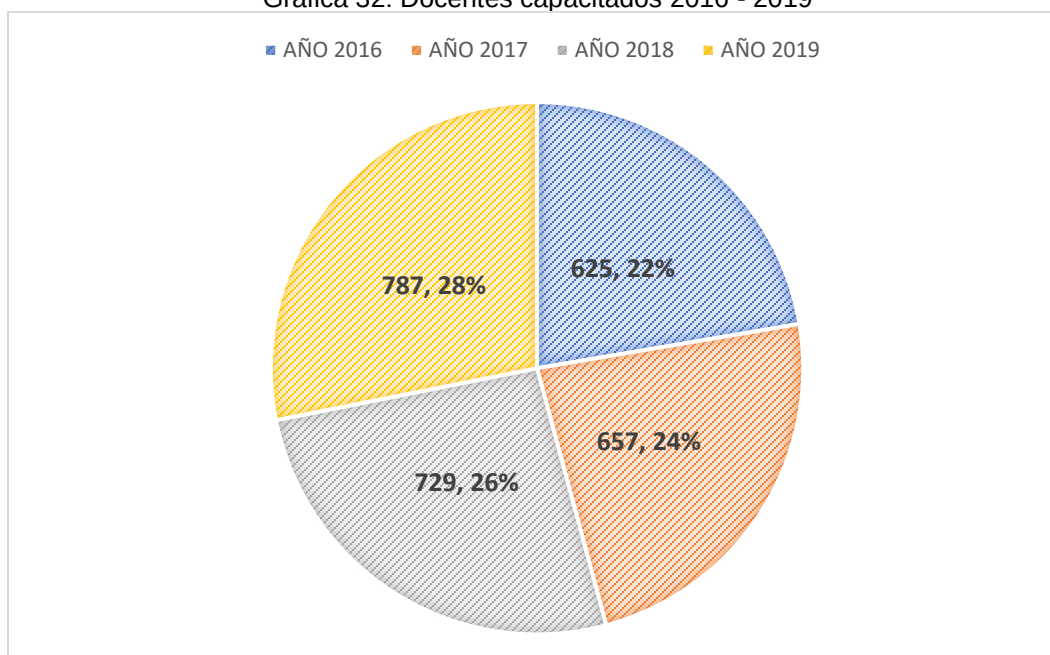
En total a 2019, el sistema educativo oficial del Municipio contaba con 883 docentes, de los cuales 498 hacen parte del estatuto docente 2277 de 1979, y 385 del estatuto docente 1278 de 2002. En relación al personal administrativo se contaba con una planta de cargos de 212 funcionarios, sin embargo, por solicitud del Ministerio de Educación y Hacienda, no se pudieron proveer las renunciaciones de 42 funcionarios de la planta de personal administrativo de las instituciones educativas oficiales, llevándolas a desempeñarse con una asignación de 170 funcionarios solamente, la cual es deficiente si se considera que por ejemplo, tan solo en el caso de servicios generales se cuenta con cerca de 60 personas vinculadas, pero más de 40 de ellas presentan afecciones de salud que no les permiten prestar el servicio de aseo en condiciones eficientes. (Secretaria de Educación de Tunja, 2019)

Además, el indicador de alumnos por docente en el aula de clase dispuesto por el Ministerio de Educación Nacional considera una relación de 35 alumnos por docente para básica primaria y 40 alumnos para básica secundaria. Lo que fue ampliamente cuestionado tanto

por padres de familia como el personal de planta docente, en los talleres de participación ciudadana en la mesa de Educación, donde argumentaron que el manejo de grupos tan numerosos no permite el acompañamiento y seguimiento adecuado para cada alumno en su proceso de aprendizaje. De ahí la importancia de incorporar estrategias para apoyar la labor docente desde el acompañamiento estudiantil por parte de otros profesionales que realicen seguimiento integral al proceso de aprendizaje.

Los docentes y directivos docentes son los principales agentes de cambio y liderazgo en el logro de una mejor calidad educativa. Por lo tanto, resulta prioritario reconocerlos como tal y promoverlos en su desarrollo personal y profesional, propiciando su bienestar y fortaleciendo sus prácticas pedagógicas y didácticas, a partir de la actualización permanente.

Gráfica 32: Docentes capacitados 2016 - 2019



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En el 2019, se capacitaron 850 docentes de las 12 instituciones educativas oficiales de Tunja y 45 directivos docentes, en articulación con entidades como el Ministerio de Educación Nacional, Instituciones privadas, Universidades, SENA, Banco de la Republica, Corpoboyacá, Violía, ONG Primavera, Club Rotary y Asociación Proyecto “Jesús para los niños” en temáticas como didácticas y escritura, estrategias de lectura y escritura para padres de familia, tecnologías especializadas para estudiantes con discapacidad visual, semilleros de investigación, educación inclusiva, uso de resultados de pruebas saber, mallas curriculares, derechos básicos de aprendizaje, metas SMART, proyectos pedagógicos transversales, competencias ciudadanas y paz, estrategia PíCC-HME plan de integración de componentes curriculares hacia la meta de la excelencia, atención a primera infancia, referentes técnicos de educación inicial, primeros auxilios y salud mental, entre

otras; capacitaciones que deben continuar, actualizando contenidos de las mismas y orientándolos a temas que involucren las competencias en ambientes virtuales, que hoy en día es fundamental para los procesos educativos.

Desde el proceso de calidad educativa, también se realiza evaluación a los resultados de las pruebas saber 3,5,9 y saber 11, lo que le permiten a la Secretaria de Educación Municipal diseñar los planes de mejoramiento necesarios para elevar la calidad en las instituciones educativas oficiales en el municipio. A continuación, se relaciona el comparativo 2015 – 2019 con el desempeño promedio de los estudiantes de Tunja en las pruebas saber 11 por áreas evaluadas de las instituciones educativas oficiales y las instituciones educativas privadas.

Tabla 47: Promedios IE oficiales vs Privadas. $\pm$ Desviación Estándar.

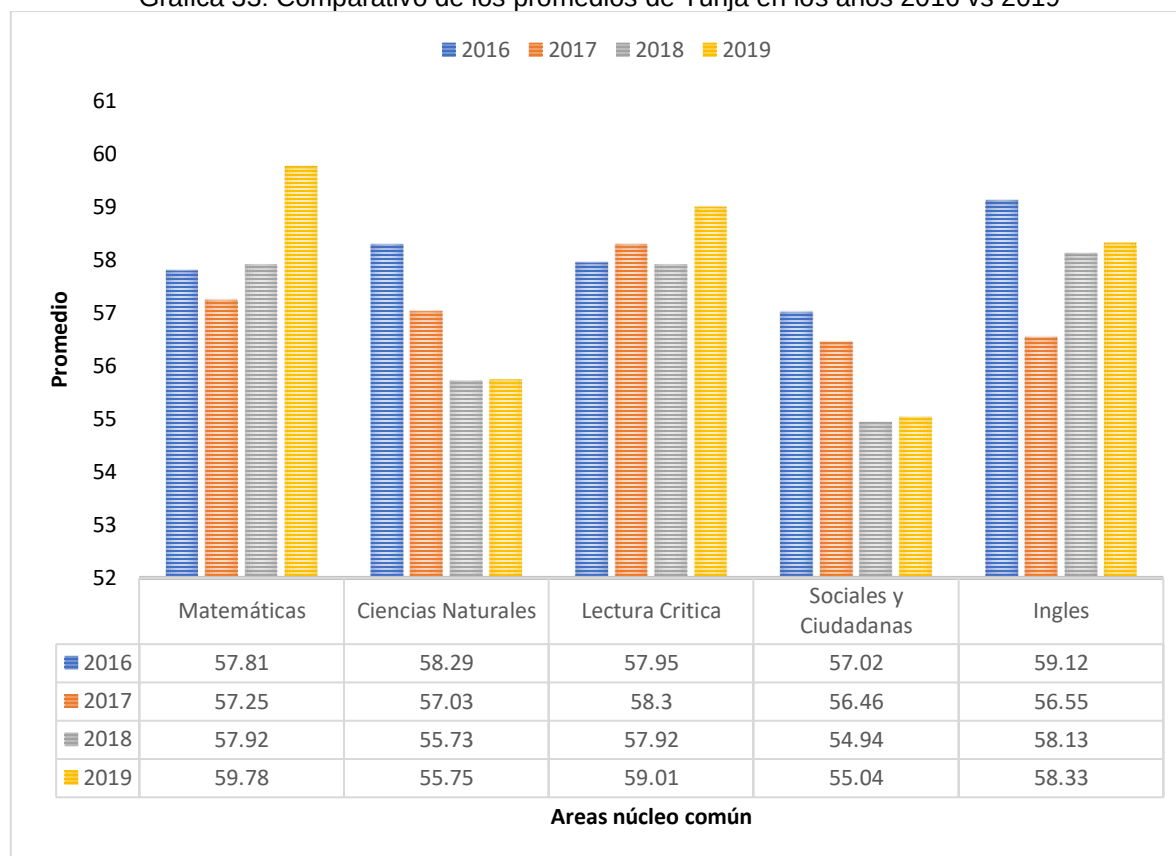
Núcleo común	IE	Promedio 2015	Promedio 2016	Promedio 2017	Promedio 2018	Promedio 2019
Lectura crítica	IE OFICIALES	52.5 $\pm$ 2.79	55.78 $\pm$ 3.33	57.28 $\pm$ 3.24	56.57 $\pm$ 3.54	55.78 $\pm$ 3.30
	IE PRIVADA	57.6 $\pm$ 5.99	59.58 $\pm$ 6.59	59.32 $\pm$ 6.54	59.26 $\pm$ 7.26	62.23 $\pm$ 4.77
Matemáticas	IE OFICIALES	54 $\pm$ 4.09	55.5 $\pm$ 4.41	55.57 $\pm$ 4.55	56.07 $\pm$ 4.58	55.71 $\pm$ 4.53
	IE PRIVADA	62.25 $\pm$ 10.97	59.66 $\pm$ 9.09	58.92 $\pm$ 9.32	58.92 $\pm$ 9.56	63.85 $\pm$ 6.87
Ciencias Naturales	IE OFICIALES	54.07 $\pm$ 3.17	56.64 $\pm$ 3.22	55.64 $\pm$ 3.45	54.28 $\pm$ 4.08	51.50 $\pm$ 3.77
	IE PRIVADA	59.85 $\pm$ 7.37	59.66 $\pm$ 7.08	58.42 $\pm$ 6.92	57.19 $\pm$ 8.44	60.00 $\pm$ 5.54
Sociales y Ciudadanas	IE OFICIALES	53.92 $\pm$ 3.36	54.5 $\pm$ 4.03	54.57 $\pm$ 3.97	53.00 $\pm$ 4.33	50.71 $\pm$ 3.66
	IE PRIVADA	59.75 $\pm$ 6.89	58.91 $\pm$ 8.24	58.35 $\pm$ 7.75	56.88 $\pm$ 8.69	59.38 $\pm$ 6.20
Ingles	IE OFICIALES	51.78 $\pm$ 4.04	55.00 $\pm$ 4.31	53.42 $\pm$ 4.68	55.07 $\pm$ 5.04	53.00 $\pm$ 4.33
	IE PRIVADA	63.95 $\pm$ 10.90	62.04 $\pm$ 10.25	59.67 $\pm$ 10.13	61.19 $\pm$ 10.43	64.66 $\pm$ 7.15

Fuente: Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación - ICFES (2019)

Las IE Oficiales e IE Privadas demuestran un desempeño significativamente positivo para Colombia. Aunque los puntajes obtenidos durante el 2019 han demostrado un detrimento en la calidad educativa que se ha reflejado en los resultados de la prueba saber 11. De acuerdo con los resultados de las pruebas saber 11 de 2016 a 2019 se puede observar que los promedios de las áreas de Matemáticas tienden a aumentar, Ciencias Naturales decrece considerablemente, Sociales y Ciudadanas y ciudadanas decrece de igual modo e inglés disminuyó a 2017 pero ha mejorado con tendencia de mejoría a 2019, considerándose estable. El área de Ciencias Naturales presenta promedios más bajos y se requiere mejorar programas para la enseñanza de las Ciencias Naturales y enfocar los procesos metodológicos de CTS y criterios Saber 11 para el año 2020.

Para el caso de lectura crítica es necesario promover y aumentar horas al plan lector y desarrollar estrategias metodológicas que permitan responder satisfactoriamente a la prueba en los distintos lineamientos que esta evalúa. En el área de Matemáticas, la tendencia disminuye considerablemente en la última prueba y es necesario llevar a cabo una revisión del banco de preguntas para el año 2019 y reflexionar sobre qué fortalezas y debilidades deben trabajarse. En el área de Sociales y Ciudadanas, considera hacer una modificación a los planes curriculares, pedagógicos y metodológicos para mejorar los procesos de calidad de las pruebas saber.

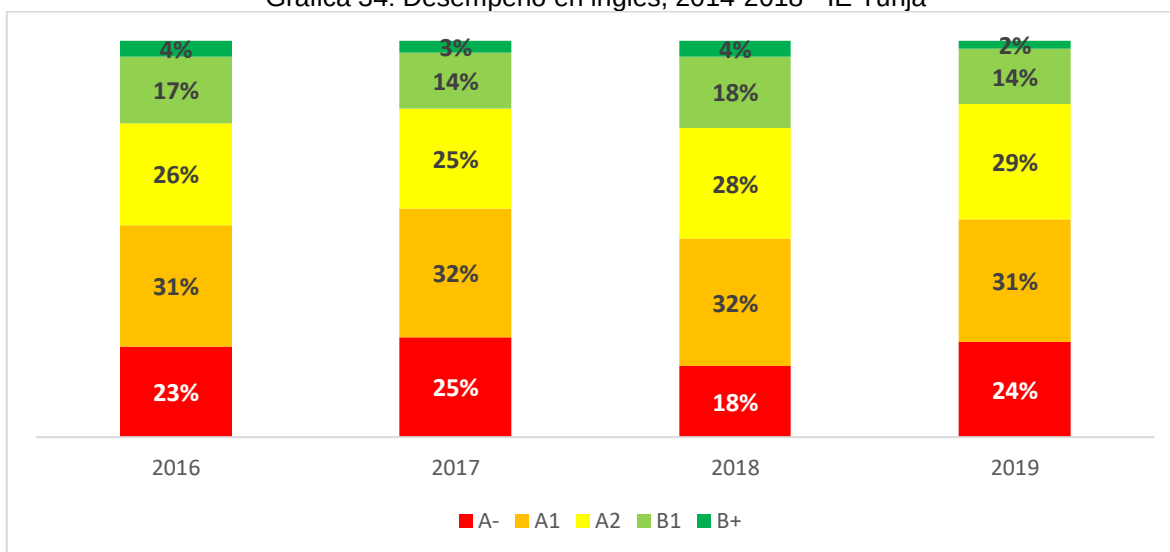
Gráfica 33: Comparativo de los promedios de Tunja en los años 2016 vs 2019



Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2020)

Respecto a la competencia en inglés, las puntuaciones reflejan que aproximadamente el 50% de los estudiantes se ubican en niveles A- y A1 cada año y un porcentaje inferior a 22% alcanzan niveles de desempeño B1 Y B+, en el periodo comprendido entre 2014 – 2018.

Gráfica 34: Desempeño en inglés, 2014-2018 - IE Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Sin embargo, a nivel nacional, nuevamente las instituciones educativas de la ciudad presentan mejores resultados que los del país ubicando mayor proporción de estudiantes en los niveles B1 y B2 que el promedio departamental y nacional.

Tabla 48: Resultados Inglés Saber 11° 2018 - Comparativo nación, departamento, municipio

Nivel	Porcentaje Municipio	Porcentaje Boyacá	Porcentaje Nacional
A-	13%	30%	37%
A1	30%	39%	34%
A2	31%	21%	19%
B1	21%	8%	8%
B+	5%	1%	2%

Fuente: Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación - ICFES (2019)

Lo anterior se convierte en un compromiso por seguir fortaleciendo los resultados de desempeño en formación en segundo idioma (inglés), como competencia de gran relevancia para la inserción laboral y el desarrollo profesional de los estudiantes, sobre todo en las instituciones educativas oficiales donde se identificó que las principales necesidades de formación se relacionan con competencias básicas de aprendizaje y didáctica de la enseñanza de las ingles. Así mismo, reforzar las capacidades de uso de herramientas tecnológicas y la identidad hacia la ciudad en los estudiantes a partir de la formación de sus docentes en competencias para la apropiación de las TIC como herramienta pedagógica en el aula y manejo en el aula de estudiantes con barreras para el aprendizaje.

El panorama de calidad educativa actual, requiere una formación integral para los estudiantes, donde se garantice que tendrán docentes motivados y capacitados para

ejercer su rol en cada aula de clase, aplicando de manera asertiva estrategias de convivencia escolar y desarrollo humano, y se cuente con rutas de atención delimitadas para tratar casos de violencia intrafamiliar, acoso sexual, ideación suicida, consumo de SPA, prevención de embarazo juvenil, ciberbullying, y demás problemáticas que se evidencian en la vida escolar; contando siempre con los núcleos familiares y el apoyo de diferentes profesionales que facilitan el funcionamiento de las zonas de orientación escolar. Además, que la educación no se limite a la enseñanza de las áreas fundamentales del conocimiento, sino que se propenda por una formación de competencias y habilidades acordes a la realidad y vocación del territorio, involucrando procesos investigativos en los docentes para la transferencia de conocimiento y formación humana, e incentivando la generación de semilleros de investigación en cada nivel escolar.

En el caso de los colegios de régimen especial y las instituciones educativas privadas, las matriculas registradas fueron:

Tabla 49: Matriculas instituciones educativas oficiales de régimen especial año 2019

	Matriculados 2019
Colegio de Boyacá	3413
Colegio Nuestra Señora de Fátima	359
Instituciones educativas privadas	11.261
Total Matriculas 2019	15.050

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Para el año 2019, la matrícula en instituciones educativas que ofertan ciclos formativos a los adultos de la ciudad se presentó de la siguiente forma:

Tabla 50: Adultos Matriculados en instituciones educativas en el año 2019

Institución Educativa	Matriculados 2019
Escuela Normal Superior Leonor Álvarez Pinzón	81
I.E. Gimnasio Gran Colombiano	321
I.E. Gustavo Rojas Pinilla	44
I.E. Silvino Rodríguez	235
I.E. Libertador Simón Bolívar	230
I.E. Antonio José Sandoval Gómez	41
I.E. Julius Sieber	52
I.E Rural del Sur	34
I.E. Media diversificada Carlos Arturo Torres INEM	52
I.E. Técnico Gonzalo Suarez Rendón	88
Instituciones educativas no oficiales	905
Total General	2.083

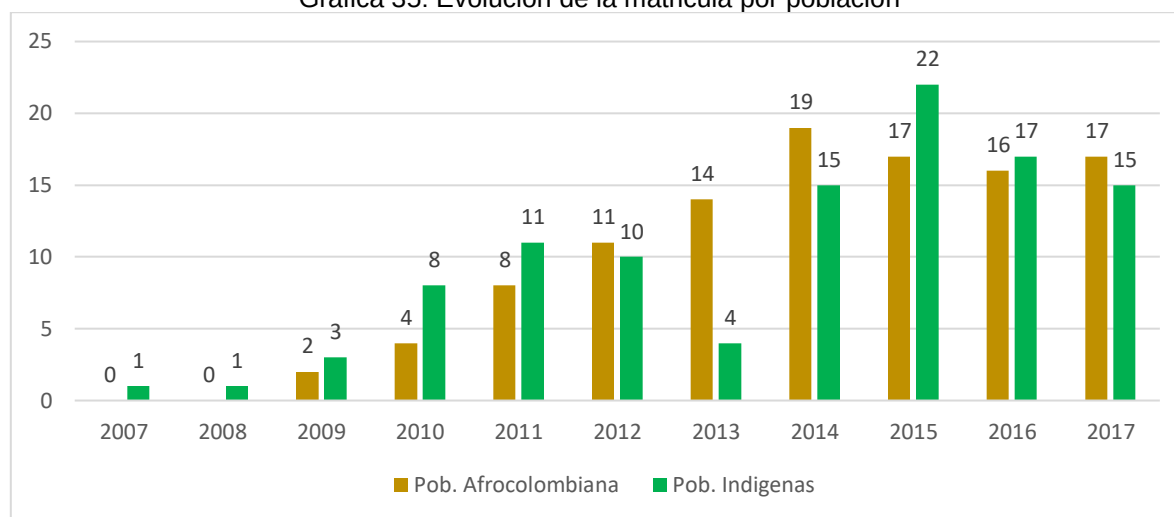
Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Con relación a la educación para adultos (decreto 3011 de 1997 compilado en el decreto 1075 del 2015), en Tunja se tienen 9 establecimientos educativos privados que ofertan el servicio, dentro las cuales están: la Corporación Santo Domingo, el Colegio los Andes,

Uribesco, García Lorca, Colombo Británico, San Mateo (educación flexible), Harbath, Juan de la Salle y el Centro Juvenil Amigoniano.

Con relación a la evolución de la matrícula para población indígena y afrocolombiana en la ciudad, se presentó el siguiente comportamiento:

Gráfica 35: Evolución de la matrícula por población



Fuente: Ministerio de Educación Nacional (2018)

En el año 2019, se registraron en total 36.752 matrículas en las instituciones educativas de la ciudad, en las privadas 12.166 y en las oficiales 24.586, de estas últimas, 12.584 estudiantes son mujeres y 12.002 hombres. De igual manera en la distribución por zona de atención 1.058 son matrículas registradas en el área rural y 23.528 matrículas en el área urbana de la ciudad.

En el marco de la Resolución 7797 de 2015 "por medio de la cual se establece el proceso de gestión de la cobertura educativa en las Entidades Territoriales Certificadas", la Secretaria de Educación de Tunja en el proceso de proyección de cupos oficializó y cerró a 30 de agosto de 2019, una matrícula de 19.895 estudiantes y proyecto para el año 2020, 21.380 cupos, para una disponibilidad de 1485 cupos. Para la secretaría de educación de Tunja el indicador nivel de gestión del proceso de cobertura discriminado en: Oportunidad entrega de productos + Confiabilidad + reporte de matrícula muestra un índice total de 98.68%, que resulta superior al del nivel nacional que se estableció en 92,35%. (Secretaria de Educación, 2019)

A continuación, se presentan los principales indicadores de accesibilidad, que muestran el panorama del sector educación en el municipio de Tunja:

Tabla 51: Indicadores de Accesibilidad

Indicadores de Accesibilidad	AÑOS			
	2015	2016	2017	2018
Cobertura bruta en educación - Total	94,94	95,47	94,69	94,42
Cobertura bruta en educación básica	97,4	98,18	97,36	97,58
Cobertura bruta en educación media	83,48	83,11	82,61	80,23
Cobertura bruta en educación primaria	97,51	99,55	98,55	96,52
Cobertura bruta en educación secundaria	98,7	99,1	98,09	99,89
Cobertura bruta en transición	90,78	86,49	87,59	92,32
Cobertura neta en educación - Total	84,8	84,96	84,48	84,17
Cobertura neta en educación básica	85,35	85,56	86,08	85,86
Cobertura neta en educación media	45,74	46,34	43,89	43,11
Cobertura neta en educación primaria	86,09	88,37	88,32	85,57
Cobertura neta en educación secundaria	72,65	72,84	73,98	74,18
Cobertura neta en transición	66,53	62,76	64,64	67,39
Tasa de deserción oficial	1,21%	1,43%	1,36%	1,76%
Tasa de repitencia del sector oficial en educación básica y media (Desde transición hasta once)	7,43%	6,13%	5,41%	3,63%

Fuente: Sistema de Información TERRIDATA – Departamento Nacional de Planeación (2019)

La tasa de cobertura bruta indica la capacidad que tiene el sistema educativo para atender la demanda social en educación sin importar la edad en un nivel educativo específico. El objetivo de todo sistema educativo es lograr una tasa bruta de matrícula igual al 100%, lo cual indicaría que se tiene la capacidad suficiente para atender a toda su población en edad escolar. Es factible que en el cálculo de este indicador se obtengan resultados de cobertura superiores al 100%, debido a que la demanda social es mayor a la población en edad escolar, y por lo tanto los alumnos ingresan en extra-edad. Por eso, la administración municipal debe realizar un esfuerzo permanente por lograr la cobertura máxima, buscando activamente a los estudiantes, implementando la gratuidad educativa, con la implementación y seguimiento de la información a partir del uso del SIMAT y los hallazgos oportunos de falencias en el sistema educativo con el fin de realizar planes de mejoramiento efectivos.

Por su parte, la cobertura neta mide la proporción de niños en un rango determinado de edad, que están asistiendo al colegio, respecto a la población que en esa edad debería asistir al colegio. En lo que se refiere a cobertura neta, el sistema educativo de Tunja presenta una tendencia general del 84%, lo que indica que los estudiantes atendidos están dentro del rango de edad establecido.

Los anteriores indicadores muestran cifras de mantenimiento en cuanto a cobertura se refiere, y un leve incremento en la tasa de deserción, pese a que el municipio de Tunja se encuentra por debajo del nivel de deserción de la nación (2.58%).

Es obligación del Estado garantizar una educación que se adapte a las necesidades de los estudiantes de acuerdo con las expectativas de las familias para con la educación y los contextos culturales, sociales y económicos en los cuales viven los niños, niñas y jóvenes (pertinencia de la educación). Un propósito central es la búsqueda de motivación y felicidad de los estudiantes en las aulas y en las instituciones escolares para estimular su permanencia en el sistema educativo.

En la población en edad escolar (15 y 16 años) fuera del sistema educativo se analiza que para el año 2018 se tenía una población fuera del sistema de 818 adolescentes en la edad de 15 años, que aumento a 937 para el año 2019; de igual forma se tenían para el año 2018 1.189 adolescentes en la edad de 16 años por fuera del sistema, cifra que disminuyo a 1.163 en el 2019, gracias posiblemente a las estrategias de búsqueda activa de estudiantes y acciones de disminución de la deserción en las Instituciones Educativas oficiales.

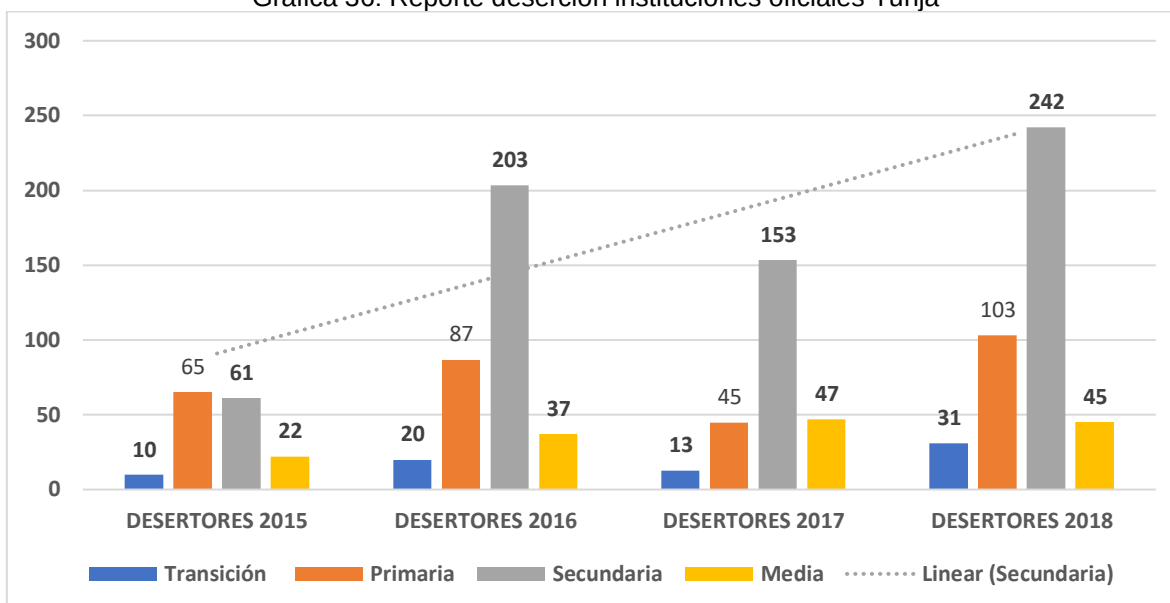
Tabla 52: Población por fuera total

Edad	Población 2018	Matrícula 2018	Población por fuera 2018	Población 2019	Matrícula 2019**	Población por fuera 2019**
15 años	3.648	2.830	818	3.649	2.712	937
16 años	3.691	2.502	1.189	3.686	2.523	1.163
Total	7.339	5.332	2.007	7.335	5.235	2.100

Fuente: (**) 2019 Corte SIMAT Abril_ Mayo OAPF - Subdirección de Acceso MEN

La tasa de deserción intra anual presento un comportamiento estable al disminuir de 1.45% en el año 2016 al 1.36% en el año 2017 y al aumentar a 1.76% en el año 2018. El mayor número de desertores se ubica en la secundaria pasando de 61 estudiantes en el 2015 a 242 estudiantes en el 2018.

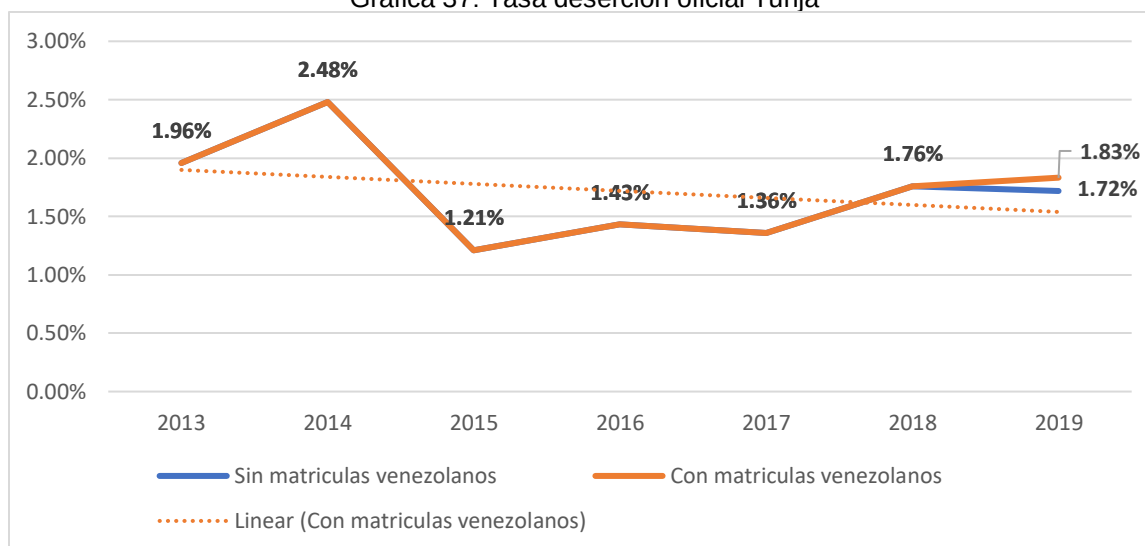
Gráfica 36: Reporte deserción instituciones oficiales Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

Para el año 2019, se presenta un fenómeno importante a resaltar y es que la migración de población venezolana a la ciudad ha generado vinculación transitoria de estudiantes en las instituciones oficiales, lo que representa cambios en el reporte de la tasa de deserción al finalizar los años escolares, pues bien, sin tener en cuenta a esta población la tasa está en un 1,72% y con ellos sube 0,5%, hasta llegar a 1,83%.

Gráfica 37: Tasa deserción oficial Tunja

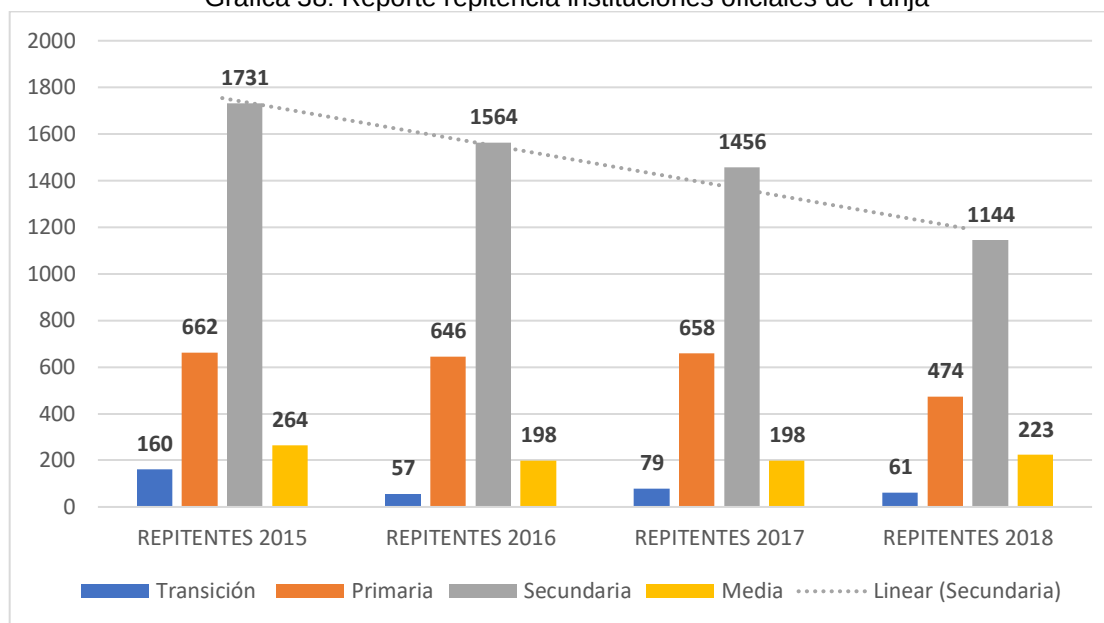


Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En cuanto repitencia se presenta una disminución durante el periodo de 2015 al 2018, pasando de 7,43% a 3,63%. Esta disminución puede atribuirse a las diferentes estrategias

de acceso y permanencia que se establecieron en la administración municipal junto con las Instituciones Educativas oficiales, dando más acompañamiento entre escuela, estudiante y padre de familia, lo que ha mitigado la repitencia y deserción del sector educativo, a las cuales debe dárseles continuidad.

Gráfica 38: Reporte repitencia instituciones oficiales de Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En el año 2019, el mayor número de casos de repitencia se dio en la secundaria, donde cerca del 34% de los estudiantes repitieron el grado sexto, y el 30% séptimo grado, lo cual se relaciona principalmente con factores como la falta de pedagogía y didáctica de los docentes, entornos familiares violentos, bajos recursos económicos y poco apoyo para la aprensión del conocimiento adquirido en aula, el matoneo o bullying, y en algunas instituciones el consumo de sustancias psicoactivas – SPA, situaciones de salud mental asociados a los cambios hormonales y el paso a la adolescencia, irresponsabilidad, desmotivación, dificultades de comportamiento y el mal uso o uso excesivo de aparatos tecnológicos.

Con el propósito contribuir con el acceso y la permanencia escolar de los niños, niñas y jóvenes de instituciones oficiales, se provee un complemento alimentario que de acuerdo con el lineamiento técnico administrativo del Ministerio de Educación Nacional (Resolución 29452 de 2017) indica un suministro de raciones por grupo etario de la siguiente manera: de 4-8 años y 11 meses a 4.688 titulares de derecho, 9-13 años y 11 meses a 7.067 titulares de derecho y 14-17 años y 11 meses a 5.697 titulares de derecho, para un total de 17.452, de los cuales el 88,41% corresponde al sector urbano, y 361 son población víctima de la violencia, se brinda desde el grado de preescolar hasta el grado once en las 12 Instituciones Educativas Oficiales.

Con recursos propios y convenio interadministrativo con la Gobernación de Boyacá, se vincularon 3.867 estudiantes, que representan el 100% de los alumnos matriculados en 9 Instituciones Educativas Oficiales y 22 sedes que se encuentran en jornada única, beneficiados con almuerzo. Situación que en definitiva aporta a la calidad educativa y bienestar de la población beneficiada pues permite que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que no tienen condiciones económicas suficientes puedan acceder a los alimentos y con ello mejorar su desempeño académico y asistencia regular a clase.

Sin embargo, existe una gran incertidumbre en la asignación definitiva de los recursos de cofinanciación por parte de la Nación. A la fecha, faltan recursos para la adquisición de menaje, equipos y utensilios, y algunas adecuaciones como pintura, techo en material no sanitaria, entre otros. Falta presupuesto para el mantenimiento de la infraestructura de los comedores escolares y equipo base que tenga dentro de su estructura un profesional de planta que conozca el programa y tenga continuidad, la asignación del equipo es mínima lo cual no garantiza la supervisión del programa durante todo el calendario académico según los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional.

En el caso de inclusión de población vulnerable, en el año 2019, se registraron 432 estudiantes matriculados que fueron reconocidos como víctimas del conflicto (desplazados – reinsertados) por condiciones como el desplazamiento forzado, la desvinculación de grupos armados o parentesco con desmovilizados.

Tabla 53: Matricula estudiantes Desplazados – Reinsertados.

Estudiantes Víctimas del Conflicto	2018	2019
En Situación de Desplazamiento	378	332
Desvinculados de Grupos Armados	2	8
Hijos de Adultos Desmovilizados	11	33
Víctimas de Minas	8	59
Total Estudiantes Víctimas del Conflicto	399	432

Fuente: Anexo 6ª noviembre 2019 Cobertura educativa – Secretaria de Educación

En la siguiente tabla se puede observar el número de estudiantes con necesidades educativas especiales, NEE, que se matricularon en el periodo comprendido entre 2009 y 2019 a las instituciones oficiales de educación formal, de la cual se puede observar que el caso de deficiencias cognitivas es el tipo de discapacidad con mayor número de casos al presentar 539 en el año 2019, seguido por los trastornos psicosociales con 129 casos. Por esta razón se debe revisar la valoración de deficiencias de la población con necesidades educativas especiales, de manera que no solamente se identifique su condición, sino que se establezcan estrategias pedagógicas apropiadas para que puedan acceder a una educación de calidad.

Dado el propósito de este programa es garantizar el derecho a la educación inclusiva, oportuna, pertinente y de calidad, que atienda las particularidades de las personas con discapacidad y capacidades o talentos excepcionales, de forma que se promueva su desarrollo, aprendizaje y participación.

Sobre los derechos de las personas con discapacidad, con el Decreto 1421 de 2017 se marca un camino de transformación en el sistema educativo bajo el cual, los estudiantes con discapacidad tienen las mismas garantías de educación que el resto de los estudiantes. A partir de las obligaciones establecidas para los entes territoriales definidas por el decreto 1421 de 2017, se identificó la necesidad de realizar el proceso de autoevaluación institucional orientado por la guía 34 del Ministerio de Educación nacional, en donde se priorizo el abordaje de los componentes de gestión pedagógica para desarrollar procesos de formación en D.U.A (Diseño Universal para el aprendizaje), currículo flexible y orientación en el diseño de los PIAR (planes individuales de ajustes razonables) para los estudiantes identificados y caracterizados pedagógica y socialmente, realizando la revisión de documentos institucionales para análisis del PEI con un enfoque inclusivo y generar articulación de los PIAR con el PMI y desde la gestión de comunidad se articuló con redes de apoyo interinstitucional para la atención de los estudiantes con discapacidad.

Tabla 54: Matricula de estudiantes con NEE por tipo de discapacidad

Tipo Discapacidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sordera Profunda *	21	18	17	16	17	14	3	2	0	0	1
Hipoacusia o Baja Audición*	5	5	10	10	13	13	8	7	0	0	0
SV - Baja Visión	86	114	113	98	69	55	53	49	58	12	26
SV – Ceguera*	3	4	5	5	1	1	3	4	1	0	1
Parálisis Cerebral	6	5	8	12	9	10	4	3	0	0	0
Lesión Neuromuscular	3	3	6	10	8	9	5	2	0	0	0
Trastorno del Espectro Autista	0	2	3	13	11	13	20	19	9	37	19
DI - Cognitivo	87	153	196	265	320	311	506	576	532	60	539
Síndrome de Down	121	144	95	212	213	186	157	110	0	76	7
Múltiple	42	24	26	39	45	42	45	65	68	97	75
Otro	0	0	14	54	101	106	131	192	148	105	18
Sordos Usuarios de Lenguas y Señas	0	0	0	0	0	0	15	17	16	125	20
Sordos Usuarios de Castellano Usual	0	0	0	0	0	0	9	8	7	95	20
Sordo ceguera	0	0	0	0	0	0	1	1	1	68	0
Limitación Física (Movilidad)	0	0	0	1	7	7	26	30	13	0	16
Enanismo	0	0	0	0	2	4	4	3	0	0	0
Sistémica	0	0	0	0	0	0	5	5	17	4	71
Psicosocial	0	0	0	0	0	0	26	34	74	11	129

*Decreto 300 de 2009

Tipo Discapacidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voz y Habla	0	0	0	0	0	0	4	6	2	5	13
Total Estudiantes NEE	374	472	493	735	816	771	1.025	1.133	967	834	955

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

Para atender a la población con necesidades educativas especiales – NEE y, la Secretaria de Educación en el año 2019 realizó una inversión de \$572.021.592 pesos, para transporte escolar, logrando, además dar cobertura a la población de la zona rural del municipio, brindando transporte a 1072 estudiantes de las instituciones educativas Gustavo Rojas Pinilla, Rural del Sur, Antonio José Sandoval y Silvino Rodríguez. (Secretaria de Educación de Tunja, 2019)

Otros fenómenos que inquietan en materia educativa están relacionados con la necesidad de la contratación de otros servicios educativos, justificados desde la insuficiencia de aulas especializadas para modalidades en educación media y la carencia de infraestructura física necesaria para prestar servicios de calidad a las 10 instituciones educativas oficiales de carácter técnico que tiene el municipio, las cuales permiten a la población en el rango de edad de 15 – 16 años tener mayores oportunidades para desempeñarse laboralmente y mejorar sus conocimientos. Así como, la importancia de seguir reduciendo la tasa de analfabetismo de la ciudad que hoy se encuentra en el 1,98. Si bien en comparación con el departamento está por debajo, 4,98, sigue siendo un indicador por fortalecer a partir de estrategias de oferta educativa a población joven y adulta de la ciudad. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística , 2019)

En el 2018, se registró una cobertura educativa a población adulta de 2.248 en el programa para jóvenes en extra-edad y adultos. El municipio de Tunja a través de un operador presta el servicio de educación para adultos en las instituciones educativas oficiales, reportando para el 2019 una cobertura 1656 estudiantes.

Dentro del proceso de inspección y vigilancia la Secretaria de Educación Municipal realiza seguimiento al cumplimiento de la normatividad vigente y los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional de cada una de las Instituciones Educativas oficiales y a los establecimientos educativos de carácter privado.

Lo anterior, conecta finalmente la calidad educativa con la gestión universitaria la ciudad, y es que son 11 las instituciones educativas de nivel superior, las que hacen presencia en la capital Boyacense, además de contar con la entidad de formación para el trabajo SENA - Servicio Nacional de Aprendizaje, el cual forma un buen número de estudiantes en programas técnicos, tecnológicos y especializaciones tecnológicas acordes a las necesidades empresariales de la región. Dentro de las Universidades, 3 son instituciones públicas: la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, la Universidad Nacional Abierta y a Distancia y la Escuela Superior de Administración – ESAP. Las 8 instituciones restantes son: Universidad de Boyacá, Universidad Santo Tomás, Fundación Universitaria

Juan de Castellanos, Universidad Antonio Nariño, Universidad Católica de Manizales, Politécnico Gran Colombiano, Fundación Universitaria del área Andina y Corporación Universitaria Remington, todas entidades privadas.

En el mes de junio de 2019 el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior – SNIES reportó las siguientes cifras que corresponden a la matrícula en educación superior de 4 de las instituciones Universitarias nombradas con anterioridad y el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA:

Tabla 55: Matrícula en educación superior por nivel de formación - Tunja

Nivel de Formación	2014	2018
Técnica Profesional	248	1192
Tecnológica	5.086	2.226
Universitaria	25.819	28.097
Especialización Tecnológica	0	66
Especialización Universitaria	2.271	4.621
Maestría	1.140	2.914
Doctorado	99	307
Total	34.663	39.423

Fuente: Ministerio de Educación Nacional (2019)

De acuerdo con lo anterior, podemos afirmar que Tunja es una ciudad con un porcentaje representativo de formación en nivel superior, pues cerca del 20% de la población está cursando un programa técnico o académico profesional en la capital boyacense, lo que ha posibilitado junto con la cobertura de educación básica y media, el visualizar a Tunja como una “ciudad estudiantil”. Sin embargo, esta visión de ciudad, requiere una planeación e inversión en distintos ejes estratégicos que fortalezcan esta cualidad, tales como viviendas diseñadas pensando en los estudiantes, con costos de alquiler que reconozcan el nivel socioeconómico de la población estudiantil que llega a la ciudad; así mismo, el desarrollo de servicios comunales de orden cultural, recreativo, deportivo, social y de movilidad, que facilite la construcción de una verdadera ciudad estudiantil a la par con referentes nacionales e internacionales. Nuestros estudiantes en su mayoría no cuentan con núcleos familiares establecidos en la ciudad, lo que favorece situaciones problema en relación con el bienestar, salud y desarrollo de competencias para la población juvenil radicada en Tunja.

El Instituto Colombiano para la evaluación de la educación (2018) presentó los resultados de las pruebas de estado Saber-Pro donde tuvo en cuenta cuatro instituciones para Tunja, las cuales son Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Fundación Universitaria Juan de Castellanos, Universidad Santo Tomás, Seccional Tunja y Universidad de Boyacá. En los resultados se pudo evidenciar que las áreas del conocimiento con mayor número de futuros egresados estuvieron en Educación, registrando 1.902 estudiantes próximos a recibir su título, seguidos de las ingenierías con 1.682 estudiantes y tercero derecho con 762 estudiantes.

Tabla 56: Número de estudiantes que presentaron pruebas saber pro por áreas del conocimiento

Áreas del Conocimiento	Cantidad de Estudiantes	Promedio Global
ADMINISTRACIÓN Y AFINES	668	143,8
ARQUITECTURA Y URBANISMO	296	144
BELLAS ARTES Y DISEÑO	66	145
CIENCIAS AGROPECUARIAS	208	146
CIENCIAS NATURALES Y EXACTAS	254	165
CIENCIAS SOCIALES	188	135
COMUNICACIÓN, PERIODISMO Y PUBLICIDAD	54	152
CONTADURÍA Y AFINES	390	144,75
DERECHO	762	154,5
ECONOMÍA	140	150
EDUCACIÓN	1902	145,93
ENFERMERÍA	164	148
INGENIERÍA	1682	153,1
MEDICINA	270	169
PSICOLOGÍA	220	154
SALUD	146	146
Total general	7410	149,625

Fuente: Instituto Colombiano para la evaluación de la educación (2018)

Las anteriores cifras permiten ver la tendencia de profesionalización de los estudiantes en el municipio de Tunja, donde es coherente ver el área de Educación iniciando la lista con mayor número de estudiantes ya que el sector educativo no solo de la ciudad sino del departamento es dinámico y representativo a nivel económico y social en los territorios, además de tener dos Normales que forman en sus últimos años, estudiantes con especialización pedagógica.

Sin embargo, pese a tener esta cifra de 7.410 estudiantes que presentan las pruebas y que se puede inferir, están próximos a ejercer, no es la cifra real de profesionales que forma la ciudad si consideramos que son 11 las instituciones que tienen presencia en Tunja. Es fundamental que la administración Municipal inicie un proceso de consolidación de información sobre el perfil profesional de los estudiantes que se forman en la ciudad y esto conozca realmente la capacidad de talento humano que se tiene en cada área del conocimiento, así como se promueva la articulación con las Universidades para orientar esfuerzos para que la formación universitaria responda a la demanda local, nacional e internacional actual, de manera que se pueda hacer frente a problemáticas como el desempleo de la ciudad, la generación de empresa, y la fuga de capital humano especializado. Además, que se reconozcan los incentivos generados a nivel nacional para el apoyo a los estudiantes destacados académicamente para la continuidad de su estudio y vinculación al mercado laboral, a partir del seguimiento a programas como generación E.

Tunja, incluyente, diversa y cultural

Garantía de derechos

De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación en documento del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2017), la incidencia de la pobreza monetaria extrema para el año 2017 en Colombia fue de 7,4%, en Boyacá del 8,6% y en Tunja la capital del departamento de un 3%; porcentaje que compromete a la Administración Municipal a formular estrategias que procuren reducir la pobreza, a partir de acciones enfocadas a expandir el acceso a servicios educativos, de salud, de servicios públicos y vivienda, y consideren la inversión social orientada a la construcción de paz y disminución de brechas para toda la población en el marco de los principios de derechos humanos (universalidad e inalienabilidad, indivisibilidad, interdependencia e interrelación, igualdad y no discriminación, participación e inclusión, responsabilidad e imperio de la ley), considerando a todos los grupos poblacionales y con ellos, sus necesidades particulares y diferencias.

En atención a esto, entre el 2016 y 2019, la Secretaria de la Mujer, Equidad de Género y Desarrollo Social atendió diferentes grupos poblacionales del municipio, con quienes se adelantaron las acciones pertinentes para la protección, restitución y garantía de derechos través de la implementación de las diferentes políticas públicas, así:

Se identificó que 12,771 gestantes, niños y/o niñas menores de 5 años 11 meses fueron atendidos a través de programas sociales, donde se les garantizó acceso a servicios básicos contemplados en la política pública municipal acuerdo 003 de 2014 y la Ley 1804 de 2016, para la atención integral a la primera infancia; focalizando acciones especiales para mejorar los indicadores de nutrición, lactancia materna, seguridad alimentaria y nutricional, prevención del maltrato infantil y el acceso a juego y educación inicial.

En la siguiente tabla, se relaciona el número de casos de desnutrición aguda en menores de cinco años, que se presentaron en el Municipio de Tunja, para el período comprendido entre el año 2016 al 2018.

Tabla 57: Casos de desnutrición aguda en menores de 5 años (2016 -2018)

Año	Género		Zona		Población vulnerable			Total
	Femenino	Masculino	Urbana	Rural	Víctima	Migrante	Discapacidad	
2016	44	55	79	20	0	0	0	99
2017	20	31	38	13	0	1	0	51
2018	28	29	52	5	0	1	0	57

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La presencia de los casos de desnutrición aguda en menores de 5 años notificados al municipio hace necesario que se considere la ruta integral de salud, de forma que se revisen

aspectos de afiliación de los menores al Sistema General de Seguridad Social en Salud y se realice seguimiento a convenios que permiten el apoyo nutricional a gestantes y niños.

En el caso de primera infancia, durante el periodo 2016 y 2019 se atendieron 23,218 niños y niñas, a través de estrategias orientadas por la norma nacional y la Política pública de niños y adolescentes en el municipio de Tunja, dando una línea base sobre la cual trabajar en este cuatrienio para garantizar los derechos de la población infantil, lo cual se realizará vinculando estrategias de orden nacional, didácticas y lúdicas como el juego, que permiten aprovechar los recursos con los que se cuenta en casa para fortalecer la formación de niños y niñas, a partir de la crianza con amor y el rol de la familia, como actor fundamental para el desarrollo y bienestar de esta población.

Así, se promueve el juego como derecho y lenguaje, en el marco de educación y crianza positiva y amorosa que fomenta el desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes. Para lo cual se pretende continuar desarrollo didácticas de juego formativo en familia, especialmente en torno a la celebración del día de la niñez.

Para la prevención, identificación y gestión de riesgo al que se exponen niños, niñas y adolescentes, se deben trazar estrategias orientadas a enfrentar el trabajo infantil, la prevención del embarazo adolescente, y la prevención al consumo de drogas y SPA en los colegios. Sigue requiriéndose rutas de atención eficaces para caracterizar las problemáticas de cada niño, niña o adolescente, así como su núcleo familiar de manera que se pueda implementar un protocolo efectivo para tratar cada situación de manera adecuada.

De igual manera, es fundamental atender los casos de violencia que se presentan en el municipio, pues según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF, el indicador referente a la tasa de violencia contra niños y niñas de 0 a 5 años, paso de 97.37 en el 2015 a 109.56 en el 2018, presentando un incremento de 12.19 puntos en la tasa, correspondiente a 17 casos de violencia registrados en la vigencia 2015 y 19 en la vigencia 2018. Para el municipio de Tunja, se tiene que la tasa de víctimas fatales en accidentes de tránsito reportadas por Medicina Legal para los niños entre 0 y 5 años ha tenido una disminución pasando de 11.46 a 5.77, con la ocurrencia de 2 muertes en el 2015 y 1 en el 2018. (Alcaldía Mayor de Tunja, 2019)

En el caso del indicador de tasa de violencia contra niños, niñas de 6 a 11 años, se puede observar una reducción en la tasa de 24 puntos, que corresponde al paso de 32 casos reportados en el año 2016 a 27 casos en el año 2018. Por el contrario, en los adolescentes se presenta un incremento de la tasa, al pasar de 49 casos en el 2016 a 55 en el 2018. De igual manera, es relevante mencionar que Tunja se encuentra dentro de los municipios a nivel nacional que no registran homicidios de niños, niñas y adolescentes a la fecha.

Tabla 58: Indicadores derecho a la protección integral

Indicador	Niños y niñas de 6 a 11 años			Adolescentes de 12 a 17 años		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Tasa de violencia	163.5	133.51	139.28	227.73	203.46	253.71
Tasa de violencia de pareja cuando la víctima es menor de 18 años	-	-	-	88.3	69.36	27.68
Tasa de muertes por accidentes de tránsito	5.11	0	0	9.29	4.62	4.61
Tasa de exámenes medicolegales por presunto delito sexual	-	-	-	185.9	198.83	290.62

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La tasa de violencia de pareja cuando la víctima está entre los 18 y 28 años se entiende como un delito en el que se genera una agresión de tipo físico, psicológico o sexual hacia una víctima entre los 18 y 28 años, que tiene lugar en el contexto de una relación íntima que se puede considerar violenta. En el caso de Tunja, en el año 2015 la tasa estaba en 544.89 con la ocurrencia de 187 casos y para el 2018 se evidencio un incremento de 39,39 sobre la tasa, pasando a 584,28 que corresponde a 211 casos. Los exámenes médicos legales por presunto delito sexual en población que se ubica en un rango de edad entre los 18 y 28 años, paso de 14 exámenes en el 2015 a 17 exámenes en 2018.

Tabla 59: Indicadores derecho a la protección integral (18 a 28 años)

Indicador	2015	2016	2017	2018
Tasa de violencia de pareja cuando la víctima esta entre los 18 y 28 años.	544.89	578.12	658.32	584.28
Tasa de exámenes medicolegales por presunto delito sexual cuando la víctima esta entre 18 y 28 años.	40.79	23.01	39.56	47.07

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

En el caso de presuntos delitos sexuales cometidos contra adolescentes, se puede observar el incremento de solicitudes de exámenes médicos legales que verifiquen dicha situación, con un incremento en la tasa del 104,72, lo que requiere un trabajo articulado entre la secretaria de protección social, ICBF, comisarías de familia y Policía Nacional, para el reconocimiento de situaciones de riesgo de abuso sexual tanto para adolescentes como para padres de familia, que promuevan la protección integral, buen trato y la crianza positiva.

Igualmente, las tasas de homicidio y suicidio que se presentaron en cada uno de los años relacionados a continuación demuestran el trabajo de acompañamiento que debe realizarse a la población juvenil desde las autoridades involucradas en el bienestar y protección de los

jóvenes, como la Alcaldía las instituciones educativas públicas y privadas, policía nacional y el ICBF con sus programas de protección del hogar. Es relevante mencionar que ante una tasa tan significativa como la registrada en el 2018, de 11,08, se implementaron centros de escucha en 5 sectores del municipio, los cuales contaron con profesionales en psicología y trabajo social que generaron estrategias para proporcionar espacios para los jóvenes y sus sistemas familiares con el fin de recibir atención oportuna en el tratamiento de dilemas cognitivos, emocionales, conductuales y que no tienen la posibilidad de recibir atención oportuna. Estos centros deben lograr mayor fortaleza con esquemas que garanticen el abordar de manera integral este problema.

Tabla 60: Tasa de homicidios, suicidios y accidentes de tránsito (18 a 29 años)

Indicador	2015	2016	2017	2018
Tasa de homicidios (18 – 28 años)	8.74	17.26	11.3	8.31
Tasa de suicidios (18 – 28 años)	5.83	8.63	5.65	11.08
Tasa de accidentes de tránsito en jóvenes (18 a 28 años)	23.31	11.5	11.3	13.85

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

Estas tasas permiten establecer, además, que debe realizarse un trabajo de sensibilización más contundente hacia la población adolescente que reside en la ciudad, donde se les proporcionen herramientas que les permitan identificar la importancia de incorporar medidas de autoprotección y la promoción de la seguridad vial para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Con relación a la población joven de la ciudad, en el periodo 2016 – 2019, se identificaron 18,308 jóvenes de Instituciones Educativas Oficiales y Privadas del municipio con necesidades básicas insatisfechas, a quienes se les ofrecieron programas de formación por ciclos, formación deportiva en deportes extremos, participación en la plataforma juvenil y servicios que favorecen su inclusión social. Sin embargo, el trabajo con esta población debe ir más allá, generando espacios que favorezcan la creatividad y el liderazgo, para ofrecer oportunidades de emprendimiento, participación ciudadana, bienestar social y la construcción de un proyecto de vida. Lo mismo que, se debe prestar atención a tasas como la específica de fecundidad en adolescentes entre 15 y 19 años, que fue para el 2018 de 33,97, indicador que toma el número de partos atendidos en mujeres adolescentes frente a la totalidad de mujeres en este rango de edad, por año. Esta tasa evidencia la necesidad de lograr rutas integrales para dar acompañamiento y seguimiento a las adolescentes y jóvenes de la ciudad, de manera que se ofrezcan herramientas para entender la maternidad de una manera responsable.

En este punto se llega hablar de la familia y su papel en la protección, estabilidad, conformación de valores, motor y freno de acciones diversas de los diferentes grupos poblacionales parcialmente expuestos hasta ahora. La Secretaria de la Mujer reporto a

2019, la formación a 387 familias integradas por madres adolescentes, madres cabeza de familia y familias conformadas por papá y mamá, en su primera gestación, quienes se convirtieron en aliados estratégicos del gobierno municipal para el cuidado y protección de población en primera infancia, siendo promotoras y multiplicadoras de prácticas adecuadas de crianza con otras familias de su comunidad. Sin embargo, es pertinente mencionar que, con relación a ellas, distintas situaciones pueden presentarse y alterar la armonía del hogar, como es el caso de incidencias de violencia intrafamiliar, donde se presenta un abuso de poder por parte de un miembro de la familia sobre otro.

Para el año 2018, la tasa de violencia en el municipio de Tunja fue de 407,1 casos por cada 100.000 habitantes, siendo superior a la reportada por el Departamento de Boyacá de 204,6 por 100.000 habitantes. (Secretaría de protección social de Tunja, 2019)

Tabla 61: Incidencia de casos sospechosos de violencia de género e intrafamiliar en población general a periodo epidemiológico III - Boyacá 2019

SALUD MENTAL Y LESIONES DE CAUSA EXTERNA							
Violencia Física		Violencia Psicológica		Violencia por Privación y Negligencia		Violencia Sexual	
Casos	Tasa	Casos	Tasa	Casos	Tasa	Casos	Tasa
99	48,8%	7	3,4%	2	1%	11	5,4%

Fuente: Alvarado (2019)

Dentro de esta tasa, la violencia física representa el 48,8% de casos reportados, seguido de un 5,4% de casos reportados por violencia sexual y un 3,4% por maltrato psicológico, generalmente ocasionadas por factores como la falta de control de impulsos, la carencia afectiva e incapacidad para resolver problemas de manera adecuada, o el consumo de bebidas alcohólicas o drogas de manera desproporcionada. Este indicador permite entender la relevancia que tiene el diseñar mecanismos para atender de manera integral problemas de salud mental de los habitantes de Tunja, que vayan orientadas a generar un equilibrio entre cada individuo y su entorno sociocultural, garantizando acciones que proporcionen calidad de vida y bienestar emocional, psicológico y social.

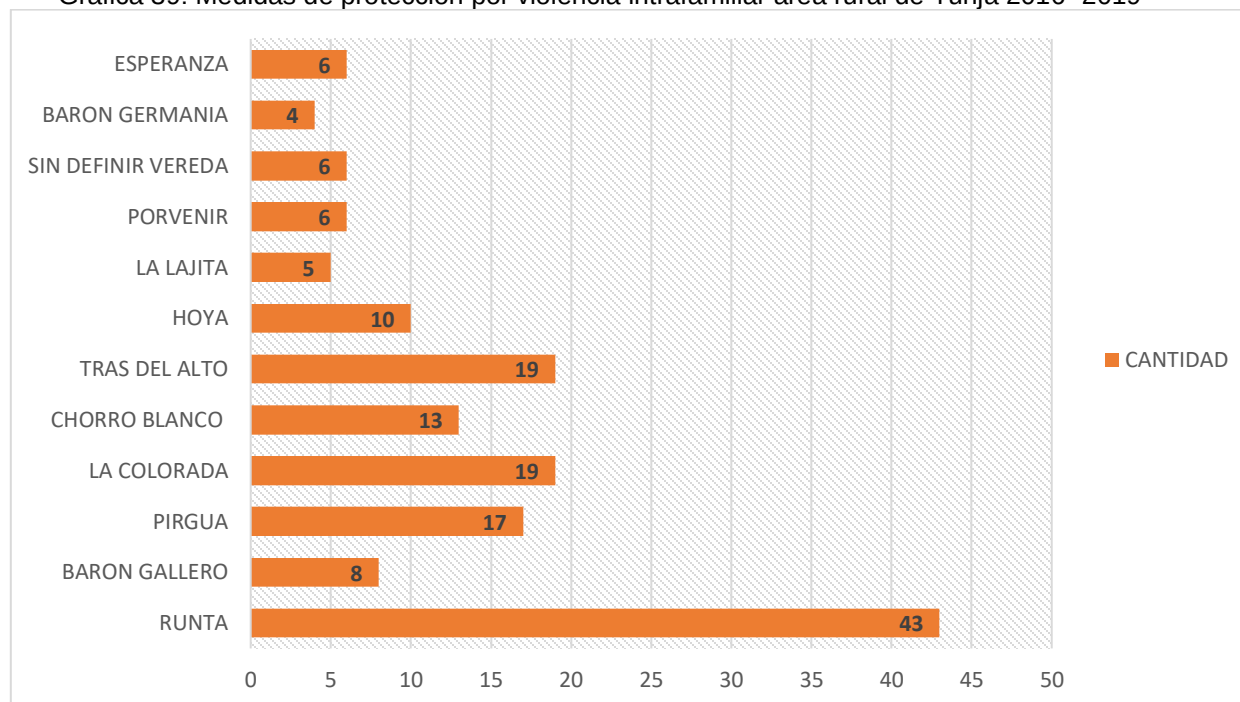
Así mismo, la tasa de incidencia de violencia contra la mujer, que se reportó en el año 2018 fue de 271,1 casos por cada 100.000 mujeres, siendo superior a la reportada por el Departamento de Boyacá de 169,3 por 100.000 mujeres. Según los registros del SISBEN la mujer como jefe de hogar juega un papel relevante en problemáticas transversales con los otros miembros de la familia, y también es más propensa a ser víctima de diferentes tipos de violencia al interior del hogar. En hogares entre los 14 a 17 años, la jefatura del hogar es ejercida por la mujer en un 78%. De los 18 a 28 años el 58% es jefatura femenina y el 42% masculina. Entre los 29 y 39 años, el 55% es jefatura femenina y el 45% masculina. De los 40 a los 59 años, el 53% es ejercida por mujeres y el 47% por hombres. Entre los 60 a 69 años, el 54% es femenina y el 46% masculina, de los 70 a 79, el 55% es femenina y el 45% masculina y los de 80 años y más, el 58% es femenina y el 42% masculina. Como

se aprecia en todos los segmentos, la mujer ejerce la jefatura de los hogares tunjanos, situación por la que es particularmente relevante diseñar estrategias que formen y empoderen a la mujer social y económicamente, así como se fortalezcan los procesos adelantados para la garantía y protección de sus derechos.

En atención a lo anterior la Administración Municipal en el periodo 2016 - 2019 brindó acompañamiento a 5,368 mujeres Tunjanas, a partir de capacitación en temas de emprendimiento, participación ciudadana y rutas de acceso a mecanismos de orientación, protección y cuidado. Con respecto a la Mujer rural se lograron atender en 2019, a cerca de 210 mujeres de las 10 veredas de la ciudad, con talleres y visitas que buscaban lograr su empoderamiento a través del conocimiento de sus derechos y la denuncia oportuna.

Con relación a los casos de violencia intrafamiliar, se registraron 153 casos con medidas de protección; de estos, el 28,12% ocurrieron en la vereda de Runta.

Gráfica 39: Medidas de protección por violencia intrafamiliar área rural de Tunja 2016 -2019



Fuente: Secretaria de la Mujer a partir de datos del Sistema de registro de violencia intrafamiliar - SIREVIF (2020)

Estas cifras se convierten en un nuevo compromiso para fortalecer el sistema de acompañamiento y reporte de situaciones de violencia al interior de los hogares, que ponen en peligro la vida de los integrantes de cada familia en la que se originan situaciones de agresión y maltrato, y que en un 84% corresponden acciones que recaen sobre mujeres, las cuales, de acuerdo con la información reportada por el SIREVIF, en su mayoría están en edades entre los 22 y 38 años.

Con relación a otro grupo poblacional como lo es el adulto mayor, de acuerdo con las proyecciones de población 2018 - 2020, del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2018), en Tunja para el año 2019 la población adulta representaba el 53,11% del total de la población, y el 11,84% correspondía a población mayor de 60 años (Adulto Mayor). Esta cifra permite identificar la necesidad de prestar atención integral al adulto mayor del municipio de Tunja, con el fin de garantizar el derecho a una vejez digna, a una atención integral por parte del estado ante el abandono o imposibilidad familiar y a contar con oportunidades diferenciadas para su recreación, salud y acceso a servicios.

Entre el año 2016 al 2019, se identificaron y atendieron 5,112 adultos mayores a través de las siguientes actividades: Centros día, Hogar geriátrico, comedores nutricionales y subsidios a través del programa Colombia Mayor, igualmente se formuló y adoptó la Política Pública de Envejecimiento y Vejez. Dentro de las actividades principales desarrolladas se destacan las siguientes:

Tabla 62: Informe de Gestión Subprograma Corazón y Ciencia

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Centros vida urbanos y rurales	17 Centros vida en los cuales se impartieron talleres sobre desarrollo humano, violencia intrafamiliar, magia del perdón, buen trato y normatividad. Actividades recreativas, deportivas, físicas y terapéuticas. Proyectos de emprendimiento y productivos. Visitas domiciliarias. Valoraciones de fisioterapia.	1.837
Comedor	Tres comedores ubicados en el barrio en el Centro, Altamira y Ciudad Jardín. Aporte a la parte nutricional a partir de la oferta de desayuno, almuerzo, refrigerio y comida. Proyectos de emprendimiento.	89
Hogar Geriátrico	Servicio de hogar geriátrico permanente, hospedaje, alimentación, kit de aseo, talleres de manejo de motricidad fina y gruesa, ejercicios de memoria y concentración, historias de vida, actividades en articulación con protección social y academias de belleza. Encuentros intergeneracionales y actividades religiosas. Proyectos de seguridad alimentaria: huerta casera.	30
Colombia Mayor	Convenio entre el Consorcio Colombia Mayor y el Municipio de Tunja, para brindar un subsidio económico a los adultos mayores en condición de abandono, que no cuentan con pensión o que viven en pobreza extrema.	1.927

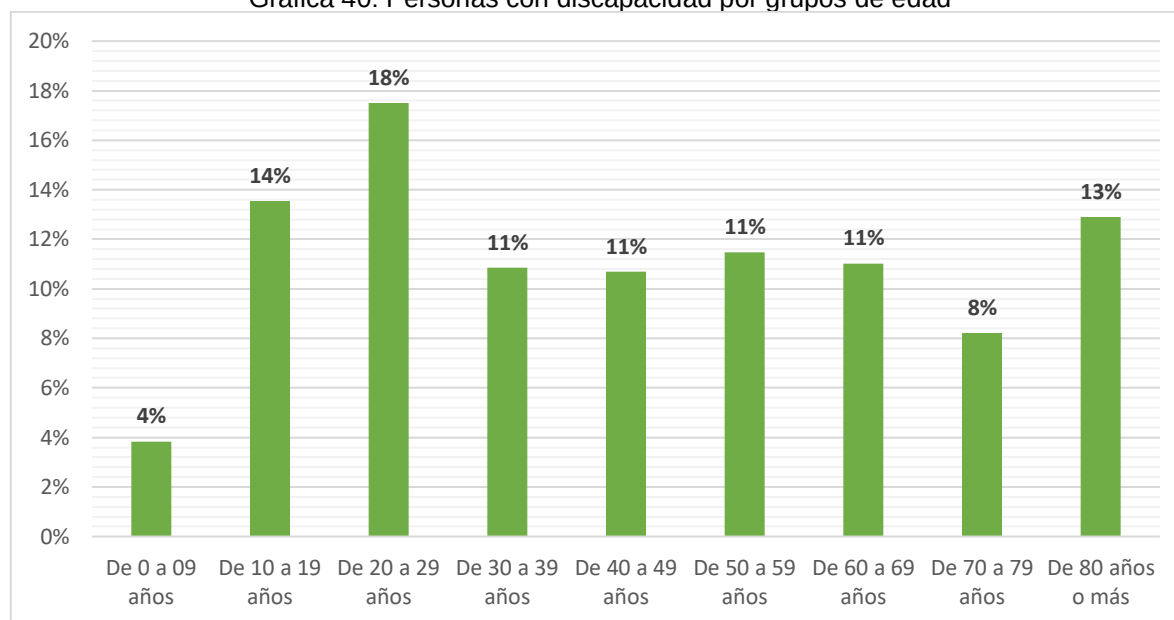
Fuente: Secretaría de la mujer, equidad de género y desarrollo social (2019)

De la anterior información nace un compromiso por seguir acompañando a la población mayor, radicada en la ciudad, prestando atención oportuna a sus necesidades de manera que se establezcan condiciones que garanticen atención medica integral, curativa y preventiva, orientada a proteger su salud; así como la oferta de actividades de recreación y deporte que favorezcan su bienestar físico y emocional.

Inclusión

En el año 2019 en Tunja se identificaron 3.605 personas con discapacidad, de acuerdo con la información suministrada por el cubo SISPRO, de los cuales el 51% son de sexo masculino y el 49% femenino. Dentro de ellos, el 87,8% habitan en la zona urbana, y el 12,12% del área rural, y con relación a su ubicación por grupos de edad, 631 personas se ubican en el grupo de edad entre los 20 y los 29 años, representando el 18% de la población con discapacidad del Municipio.

Gráfica 40: Personas con discapacidad por grupos de edad

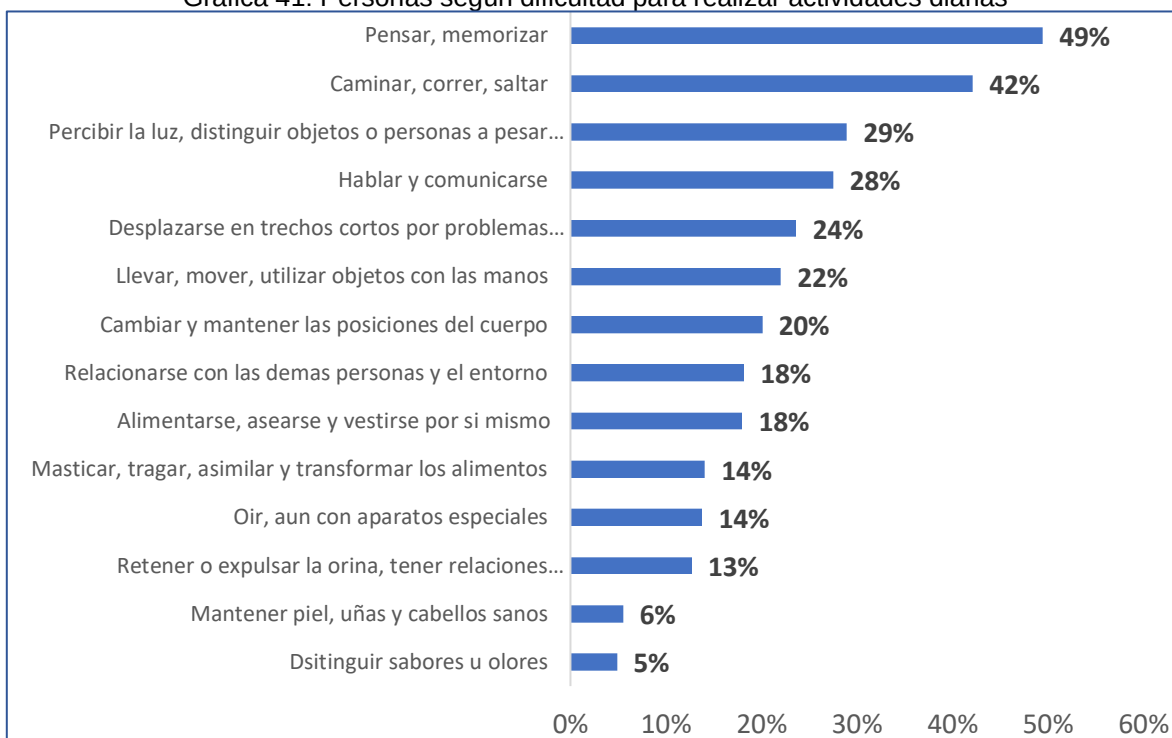


Fuente: Cubo SISPRO (2019)

De la población con discapacidad identificada, el 63,8% refirieron no pertenecer a un grupo étnico, el 35,1% pertenecer a otra etnia, 0,6% no definido, el 0,28% afrocolombianos, 0,14% indígenas, q persona ROM, 1 raizal del archipiélago de San Andrés y 1 palanquero.

Las personas con discapacidad pueden reportar una o más actividades diarias que se ven afectadas por su discapacidad. Así, 1784 (49%) de las personas en el registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad - RLCPD Tunja, refirió tener dificultad para pensar, memorizar. A continuación, 1520 (42%) de las personas refirió tener dificultades caminar, correr, saltar.

Gráfica 41: Personas según dificultad para realizar actividades diarias



Fuente: Cubo SISPRO (2019)

El 17% de personas manifestó que el origen de su discapacidad es una enfermedad general, el 11% una alteración genética, el 10% a accidentes y el 6% a complicaciones en el parto. De las 48 personas que manifestaron que el origen de su discapacidad se debió a dificultades en la prestación de servicios de salud, el 47% lo atribuye a deficiencias en la calidad de atención.

La alteración que más presentan las personas con discapacidad – PcD, está dada por afecciones del sistema nervioso (38%) seguida del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas (26%) y los ojos (26%). Del total de PcD 1091 (30%) necesitan de ayudas técnicas y 1330 37% requieren medicamentos.

Tabla 63: Alteraciones y categorías de la discapacidad

ALTERACIONES QUE MÁS LE AFECTA			CATEGORÍA DE LA DISCAPACIDAD		
No reportado.	7	0%	Piel, uñas y cabello / Sensorial gusto-olfato-tacto.	6	0,2%
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto y gusto).	11	0%	Enanismo / Voz y habla	32	0,9%
La piel.	21	1%	No se la sabe nombrar.	27	07%
El sistema general y reproductivo.	46	1%	Sistémica.	178	4,9%

ALTERACIONES QUE MÁS LE AFECTA			CATEGORÍA DE LA DISCAPACIDAD		
La digestión, el metabolismo, las hormonas.	128	4%	Sensorial Auditiva.	190	5,3%
La voz y el habla.	150	4%	Sensorial Visual.	215	6%
El sistema cardio-respiratorio y las defensas.	216	6%	Mental Psicosocial	251	7%
Los oídos.	221	6%	Múltiple	466	12,9%
Los ojos	489	14%	Mental cognitiva	606	16,8%
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas.	955	26%	Movilidad.	618	17,1%
El sistema nervioso.	1.361	38%	No reportado.	1016	28,2%
Total General	3.605	100%	Total General	3.605	100%

Fuente: Cubo SISPRO (2019)

La alteración permanente que más presentan las PcD está dada por afecciones del sistema nervioso (57%) seguida del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas (46%). Una persona puede presentar una o más alteraciones permanentes.

El 67% de las personas registradas habita en vivienda tipo casa (2042), el 16% en apartamento (573) y el 10% en un cuarto (312). En condición de habitante de calle se reportan 4 personas. Con relación a condición de la vivienda, el 34% habitan en la vivienda de un familiar sin pagar arriendo y el 21% en vivienda propia. Del total de personas registradas el 91% de las personas con discapacidad viven acompañadas y el 9% solas. El 60% de las personas manifestaron ser las únicas personas con discapacidad en el hogar, el 28% vivir en un hogar donde hay de 2 a 4 personas con discapacidad. El 3% manifestó que en su hogar viven más de 4 personas con discapacidad. (Ministerio de Salud, 2019)

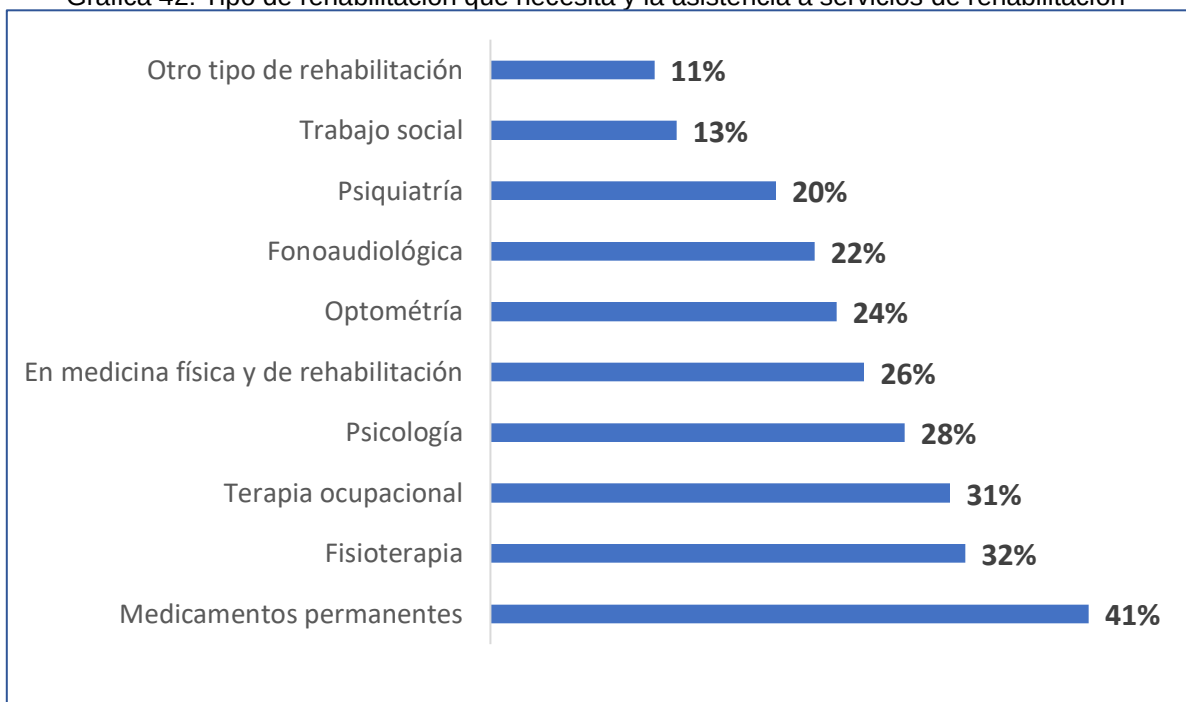
De las personas que se encuentran registradas, 2293 (64%) manifiestan saber leer y escribir y 34% no; 2691 (75%) dijo no asistir a establecimientos educativos y 864 (24%) si, de estos últimos 631 (18%) manifestaron que los docentes responden a sus necesidades. Del total de personas registradas (3605) en el CUBO 1328 (37%) alcanzó como máximo nivel educativo la básica primaria, 899 (25%) ninguno, 853 (24%) básica secundaria y 201 (6%) preescolar, 106 personas el nivel Universitario, 86 el nivel técnico o tecnólogo y 43 el postgrado. De quienes reportaron encontrarse desescolarizados, 986 (27%) refirió que la razón por la cual no estudia es por su discapacidad.

El 68% de personas con discapacidad manifestaron no tener ingresos económicos, y el 16% recibir ingresos económicos inferiores a \$500.000 y el 3,4% en un rango entre \$500.000 y un \$1.000.000. El 72% de las personas con discapacidad en Tunja, no tienen personas a cargo y el 17% sí.

Frente a las barreras que ellos destacan para el desarrollo de su derecho a la movilidad, manifiestan que son las calles el gran obstáculo pues en la ciudad no se han considerado

en muchas de ellas espacios incluyentes, lo mismo que paraderos de transporte y parques. De igual manera, las personas con discapacidad pueden reportar uno o más tipos de rehabilitación que necesitan. Del total de personas con discapacidad registradas 3146 reportó necesitar algún tipo de rehabilitación. De estas 1618 (45%) no asisten a las terapias de rehabilitación. Así, 1475 (41%) de las personas en el RLCPD Tunja refirió necesitar tratamiento con medicamentos de forma permanente, 1170 (32%) fisioterapia, 1133 (31%) terapia ocupacional y 1021 (28%) psicología.

Gráfica 42: Tipo de rehabilitación que necesita y la asistencia a servicios de rehabilitación



Fuente: Cubo SISPRO (2019)

El medio de comunicación al que más acuden las PcD es la televisión, 2770 personas (77%) seguido de radio 2601 (72%). 8% no usa ningún medio de comunicación y solo 646 personas (18%) usa internet.

De igual manera, se logró identificar que, en el año 2019, se brindó acceso a la educación con opción de currículo flexible y diversificado, salud, cultura, recreación y deporte con enfoque diferencial a 15 niños en edades entre los 0 y 5 años; a 33 niños en edades de los 6 a los 11 años; a 42 adolescentes entre los 12 y 17 años y 113 jóvenes de edades entre los 18 y 28 años. Se realizó tamizaje orientado a identificar alteraciones del desarrollo y autismo a un total de 492 niños y niñas de 0 a 36 meses de edad, de los cuales se identificaron de manera temprana, 25 casos que fueron canalizados a acciones de gestión con las Empresas Aseguradoras de Planes de Beneficios e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, para el adecuado manejo integral de su condición. De igual manera, se realizaron tamizaje de enfermedades de depósito causadas por alteración genética a 490

madres de recién nacidos y 522 tamizajes visuales y auditivos a menores de 10 años. (Alcaldía Mayor de Tunja, 2019)

En cuanto a espacios adecuados para niños y niñas del municipio con discapacidad, en el cuatrienio se registraron inversiones para parques infantiles inclusivos y un gimnasio de integración sensorial.

Tabla 64: Espacios dispuestos para niños y niñas con discapacidad en Tunja

Espacio	Población	Ubicación	Inversión
Gimnasio de integración sensorial	. Niños con discapacidad de 0 a 5 años	Antiguo Castro Martínez	\$16.746.192
Parques inclusivos	Niños con discapacidad de 0 a 5 años	4 Parques ubicados en Bosque de la República; Barrio Asís; Parque de las Aguas y Parque Bicentenario.	\$184.100.228
Parques infantiles	Primera infancia	16 Parques distribuidos así: 6 en instituciones educativas: Gustavo Rojas Pinilla, Inem, Normal Femenina, Rural del Sur, Gonzalo Suarez Rendón, Antonio José Sandoval; 8 barrios: Patriotas, San Carlos, Lanceros, Ciudad Jardín, Soaquira, Bosque de la Republica, Multiparque Cooservicios, Maldonado; y 2 veredas del municipio; Runta Arriba y tras del Alto,	\$342.745.300

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

De igual manera ocurre con la población vulnerable que requiere una gestión diferencial en diferentes temas, y que para 2019 la Alcaldía Mayor de Tunja reportó:

Tabla 65: Informe Acta de Gestión Tunja en Equipo 2016 - 2019

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Sin límites y barreras porque la salud soy yo	Talleres de empoderamiento en temas de salud a personas con discapacidad, donde se caracterizó la población e identificaron factores de riesgo y necesidades en temas relacionados con primeros auxilios psicológicos, hábitos saludables, salud sexual y reproductiva y actividad física.	593
Minimiza el DIS y desarrolla mis capacidades	Detención temprana o riesgo de presencia de discapacidades en niños menores de 5 años. Tamizaje para identificar alteraciones del desarrollo y autismo a niños entre 0 a 36 meses de edad. Acompañamiento en neuro-desarrollo, desarrollo físico, emocional y cognitivo a las familias.	469 / 25 familias
A los cuidadores quien nos cuida. El derecho a cuidar y ser cuidados.	Realizar el reconocimiento del nivel de sobrecarga emocional que padecen los cuidadores de las personas con discapacidad en el municipio, aplicación de la prueba “zarit” a cuidadores.	175

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Nuevas masculinidades y feminidades.	Diseño de proyecto con una inversión de \$162 millones. Atención sobre problemas de salud mental y violencia intrafamiliar. Caracterización de representaciones sociales de los roles de género y modificación positiva de los imaginarios de masculinidad y feminidad.	N/A

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La Administración municipal, en atención a las necesidades de servicio de ayuda técnica para la garantía de derechos de la población con discapacidad, creó el Banco de Ayudas Técnicas, el cual administra el funcionamiento, ejecución y seguimiento del proceso de ayudas técnicas, suscribiendo contratos de comodato por 4 meses, renovables, con los usuarios que requieren productos de apoyo.

Estos contratos van sujetos al acompañamiento brindado por la oficina de discapacidad, a los usuarios para dar trámite ante la Superintendencia Nacional de Salud y las diferentes EPS, para que, a través de derechos de petición o acción de tutela, estas entidades entreguen a la población con discapacidad los productos de apoyo que requieren. En el año 2019 se presentaron 160 derechos de petición solicitando productos de apoyo (sillas de ruedas, pañales, bastón), 9 tutelas, 4 incidentes de desacato y 25 quejas a la superintendencia, logrando que por cumplimiento de fallo de tutela se entregara una silla de ruedas, así como tratamientos integrales en salud. (Secretaria de Gobierno, 2019)

El proceso inicia con el registro de la necesidad del usuario y él envió de documentación (documento y orden médica emitida por la EPS respectiva), a continuación, se suscribe el contrato en comodato mientras se adelantan acciones tendientes a la entrega definitiva del producto de apoyo requerido por el usuario por parte de las instituciones respectivas. El stock con el que cuenta el banco de ayudas es:

Tabla 66: Stock Banco de Ayudas Técnicas

CANTIDAD	ELEMENTO
1	Caminadores para niños y adultos.
2	Muletas ara niños y adultos (PAR)
2	Silla de ruedas hospitalaria en acero para adulto y niño con apoyo de brazos y pieseros remo.
16	Bastones de apoyo
2	Bastón plegable para población invidente.
2	Sillas de pato
1	Silla de ruedas neurológica (<i>Regular estado</i>)

Fuente: Cubo SISPRO (2019)

De acuerdo con lo anterior, es necesario trabajar de manera articulada con entidades que no solo tienen caracterizada a la población con discapacidad de la ciudad, sino que poseen el conocimiento para implementar estrategias efectivas para garantizar los derechos de esta

población de manera transversal, dinamizar el observatorio de temas de inclusión para generar mayor conocimiento sobre mecanismos para atender a las personas con discapacidad y fortalecer el banco de ayudas técnicas para garantizar la atención de necesidades de los usuarios de apoyos técnicos.

Se requiere atención y seguimiento a la inversión realizada al proyecto “Nuevas Masculinidades y Feminidades” para sacar el mayor provecho en favor de la población Tunjana.

En el periodo 2016 – 2019, se atendieron 700 personas con diversidad sexual y personas LGTBI en el municipio, las cuales fueron caracterizadas y capacitadas sobre la ruta de atención a la que tienen derecho. Así mismo, fueron atendidas 272 personas aisladas o rechazadas socialmente entre las que se encuentran habitantes de calle, trabajadoras sexuales y personas privadas de la libertad, mediante acciones encaminadas a garantizar el bienestar general y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en contextos individuales, familiares y sociales. De igual manera, se realizaron talleres sobre derechos sexuales y derechos humanos, dirigidas a funcionarios y contratistas de la Alcaldía Municipal, incluyendo las Comisarías de Familia. Es preciso realizar de manera permanente la verificación del estado de derechos y acciones para la protección, restitución y garantía de estos de este grupo poblacional.

Con relación a lo anterior, es necesario que todas estas acciones afirmativas realmente generen condiciones de inclusión y reconocimiento a la diversidad, considerando además características socio –históricas, culturales, ambientales y productivas de los grupos con mayor probabilidad de sufrir prácticas discriminatorias y desiguales. Se debe dar mayor cobertura a cada programa y realizar caracterizaciones confiables que permitan el seguimiento a cada uno de los individuos atendidos, de manera que se dé una trazabilidad del caso y se pueda mostrar el impacto real que hace la administración municipal a través de su intervención.

Cultura y transformación social

Según Gratz (2018) la cultura es “una importante forma de modelar conjuntamente la política de desarrollo y las políticas innovadoras para el futuro y para la paz dentro de contextos globales” y se convierte en un factor clave para el desarrollo sostenible de los territorios, ya que facilita la comunicación entre grupos y personas, integra y crea identidad, refuerza la cohesión social y promueve la armonía en las actuaciones de los ciudadanos.

Tunja es reconocida como una ciudad con un gran potencial de desarrollo cultural, producto de los diferentes periodos históricos vividos en el territorio, que dejaron huella en los desarrollos urbanísticos de la ciudad y ofrecen un conjunto de atractivos protegidos en su centro histórico con la declaración en 1959 de patrimonio de la Nación, además de otros puntos de interés cultural y atributos a lo largo de la ciudad que junto a las expresiones culturales típicas se convierten en el núcleo de identidad de los habitantes.

Para preservar y proteger este patrimonio cultural, la Administración Municipal delego a la Secretaria de Cultura y Turismo la misión de gestionar recursos de fuente interna y externa para el desarrollo de proyectos que fortalezcan los procesos culturales, salvaguarden el patrimonio material e inmaterial de la ciudad y promuevan una transformación social a partir de mecanismos de diálogo y participación.

Para cumplir con este propósito, la Secretaria de Cultura y Turismo cuenta con recursos que provienen del Sistema General de Participaciones (SGP), los cuales se invierten principalmente en la realización de la Agenda Cultural; el recaudo de la Estampilla Procultura, recursos propios y la ley del Espectáculo público. Además, hay otros recursos que resultan del recaudo del Impuesto Nacional al Consumo, y se viabilizan mediante la presentación de proyectos de patrimonio cultural a convocatorias del Ministerio de Cultura.

En el caso de la Estampilla Procultura, que es otro mecanismo de inversión cultural para la ciudad, el cual fue creado mediante acuerdo 021 del 10 de septiembre de 2012, su distribución se da de la siguiente manera: 10% para Seguridad Social del Gestor, 10% para Bibliotecas, 20% para Fondo de Pensiones; el restante 60% se distribuye en tres rubros así: 1) Actividades divulgativas, publicitarias, formativas, artísticas y culturales presentadas por las JAC, barrios, y veredas del municipio con un porcentaje del 5%; 2) Escuelas de formación artística y cultural en puntos focales y conectivos con un 10%; 3) Proyecto carpeta de estímulos para procesos investigativos, formativos, divulgativos, artísticos y culturales con un 45%. Para el año 2020 los recursos destinados a Seguridad Social del Gestor cultural corresponderán al 20% del total recaudado. Los recursos propios se invierten en procesos de formación y estrategias de lectura y escritura.

Las fuentes de financiación con destinación específica para cultura en el cuatrienio 2016 a 2019 se presentaron así:

Tabla 67: Fuentes de Financiación 2016 - 2019

Año	SGP	Estampilla Procultura	Recursos propios	Regalías
2016	\$ 332.301.748	\$ 331.134.000	\$ 4.412.842.264	\$6.524.859.132
2017	\$ 385.590.814	\$ 509.840.196	\$ 4.430.950.946	
2018	\$ 405.074.338	\$ 779.977.869	\$ 7.130.057.520	
2019	\$ 456.219.498		\$ 7.428.936.350	

Fuente: Ministerio de Cultura (2019) - Análisis situacional. Dirección de Fomento regional con base en datos del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y del Formulario Único Territorial (FUT)

En relación a los recursos girados por el Ministerio de Cultura, provenientes de la Ley 1493 de 2011 de Espectáculos Públicos, se han destinado a la construcción, adecuación, mejora y dotación de escenarios para la presentación de espectáculos públicos de las artes

escénicas, como es el caso del Teatro Experimental de Boyacá (TEB), el cual recibió a partir de convocatorias públicas de la Secretaría de Cultura y Turismo a organizaciones privadas, una inversión para la construcción y dotación del mismo en los últimos tres (3) años. El detalle del recaudo por este concepto en la ciudad de Tunja hasta 2016 es:

Tabla 68:.Detalle de Recaudo Ley de Espectáculos hasta 2016

Municipio	Vigencia	Vr. Recaudo	Rendimientos cuenta Mincultura	Valor total girado	No. Resolución
Tunja	2018	21'900.000-000			
Tunja	2016	19.788.448,00	1.842,51	19.790.290,51	0436
Tunja	2015	17.342.500,00	0,00	17.342.500,00	1081
Tunja	2014	450.000,00	0,00	450.000,00	1005
Tunja	2014	330.000,00	0,00	330.000,00	0478
Tunja	2013	13.337.800,00	0,00	13.337.800,00	4003
Tunja	2013	11.952.600,00	0,00	11.952.600,00	3905
Tunja	2012	152.128.849,00	0,00	152.128.849,00	2995

Fuente: Análisis situacional. Dirección de Fomento regional. Ministerio de Cultura (2019)

De otra parte, el Municipio de Tunja dando cumplimiento y aplicación a la Ley 666 de 2001 y su Decreto reglamentario 2012 del 2017 ha realizado desde el año 2018 la Convocatoria de Postulación de Creadores y Gestores Culturales para recibir el beneficio económico periódico - BEP'S; resultando beneficiadas 6 personas, de las cuales 5 reciben Anualidad Vitalicia (mujeres mayores de 57 años y hombres mayores de 62) y 1 recibe Financiación de aportes o motivación al ahorro, (mujeres menores de 57 y hombres menores de 62), de acuerdo con los lineamientos del Ministerio esta convocatoria de abre dos veces al año y quienes cumplan los requisitos establecidos se hacen beneficiarios de los incentivos definidos.

En Tunja, además de la Secretaría de Cultura y Turismo, existen diferentes instancias de carácter privado que se dedican al quehacer cultural de la ciudad como: Escuela Taller de Boyacá; Banco de la República con el Claustro San Agustín; Casa Juan de Castellanos, Biblioteca Pedro Pascasio Martínez a cargo de la Gobernación de Boyacá; Casa del Capitán Martín Niño de Rojas (Sede Secretaría de Cultura y Turismo Gobernación de Boyacá; Museo Arqueológico, Museo Casa Cultural Gustavo Rojas Pinilla, Museo de Historia Natural a cargo de la UPTC, Claustro Santa Clara la Real a cargo de la Catedral, Museo Casa del Escribano Don Juan de Vargas a cargo de Fondo mixto, entre otras.

En cuanto a los espacios de participación, la ciudad de Tunja cuenta con el Consejo Municipal de Cultura, creado mediante acuerdo municipal No. 264 del 28 de julio de 2008, el cual establece periodos de funcionamiento de cuatro años, y también establece los representantes que tienen asiento en esta colectividad: sector educativo; organizaciones cívicas o comunitarias; ONG culturales; agremiaciones o asociaciones de los

comunicadores; asociaciones juveniles; personeros estudiantiles; discapacidad; filial de monumentos; música; danza; literatura; teatro; artes plásticas y visuales; patrimonio; cine y audiovisuales; artesanos; comunidades indígenas; bienes y servicios.

Sin embargo, pese a que existen estos espacios en el municipio, los actores de la cultura manifiestan que los procesos de participación son incipientes, expresan que existe un desgaste en la relación administración-ciudadanía, y hay poca credibilidad y un gran desinterés en los ejercicios de participación, lo que originó que al final del cuatrienio el trabajo del Consejo no estuviera articulado y, por tanto, operara con dificultad. Se requiere fortalecer a los consejeros, capacitarlos a cerca de su rol y sus funciones, dinamizar las actuaciones del Consejo y mejorar la comunicación entre la administración y los actores culturales.

Formación Artística y Cultural en el Municipio de Tunja

La formación artística y cultural en el Municipio se ha venido dando con la realización de talleres de formación en las áreas de artes plásticas, artesanía, danza, música de cuerdas, música de percusión y teatro; en el año 2015 a través de la estrategia “Redes sociales de cultura”, se dio cobertura a comunidades de 15 barrios y 4 veredas de diferentes sectores de la ciudad llegando a tener una participación cercana a 800 personas en las distintas actividades.

Para el periodo 2016 al 2019, se dio continuidad a estos espacios de formación con las comunidades mediante la estrategia denominada “Núcleos culturales, para el desarrollo de procesos de formación artística continua”, a través de una herramienta pedagógica que buscaba el fomento de la creatividad, la imaginación, el fortalecimiento del desarrollo integral de los niños, adolescentes, jóvenes y adultos de la ciudad de Tunja, en las diferentes líneas de las artes escénicas: danza, artes plásticas, música, teatro, los cuales entregaron resultados a través de muestras culturales y algunos de ellos dieron lugar a una puesta en escena final en el marco del Aguinaldo Boyacense en el mes de diciembre.

Tabla 69: Núcleos culturales, para el desarrollo de procesos de formación artística continua

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Núcleos Culturales con Comunidad	Se realizó a través de talleres de formación artística y cultural en las áreas de danza, música (percusión) y teatro, dirigidos a la población de los diferentes barrios y veredas del Municipio.	1175 personas
Núcleo Cultural de Grupos de Interés: "Parche Extremo":	Se realizaron talleres de formación artística y cultural, orientados a la población vulnerable de las instituciones: San Jerónimo Emiliani, Amparo de Niños, Hogar Madre Elisa y Centro Juvenil Amigoniano. Este núcleo inició en el año 2016 como parte de los núcleos culturales en comunidades, sin embargo, teniendo en cuenta el impacto social y la fuerza que tomó, se consolidó como un núcleo adicional.	152 adolescentes y jóvenes.

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Núcleos Culturales de Fortalecimiento: Teatro y Bilingüismo	En articulación con la Secretaría de Educación, se desarrollaron talleres de formación en Teatro, en las 14 instituciones oficiales del municipio, con guiones en el idioma inglés, los cuales permitieron la participación de estudiantes de manera continua y como resultado final la intervención de estos en el Festival “English Drama Contest”.	480 estudiantes cada año
Núcleo como Estrategia para Potenciar la Imaginación	Se desarrollaron 4 estrategias de lectura y escritura orientadas a toda la población del municipio, que permitieron la entrega de material bibliográfico y desarrollo de talleres de Lectura y Escritura para fortalecer las habilidades comunicativas y argumentativas; proyecciones de cine en zonas urbanas y rurales, con el fin de ampliar el conocimiento hacia la diversidad cultural y recorridos con la población para fomentar la apropiación de la riqueza cultural y patrimonial de la ciudad en espacios museales y sitios de interés cultural.	7,854 personas
Núcleo de Formación Escuela de Música	La Escuela de Música de Tunja fue creada en el año 2007 con una Banda integrada por 60 niños y jóvenes, en el año 2008 recibió la denominación de Escuela de Música de Tunja, en el año 2009, fue reconocida mediante Acuerdo Municipal No. 0014, donde se denominó Escuela de Música Infantil y Juvenil de Tunja. En el año 2014 benefició a 200 niños, jóvenes y adultos en los programas de banda sinfónica, orquesta sinfónica, guitarra, Piano, técnica vocal y practica coral, música de cámara y sensibilización musical. Para este mismo año se inició el Programa Mil Violines, beneficiando a 110 personas habitantes de los Barrios Ciudad Jardín y Los Muiscas.	100 personas

Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

En el año 2013 el Ministerio de Cultura le otorgó el Premio Nacional a la mejor Escuela Municipal de Música del País y una dotación instrumental por \$20'000.000, en el año 2015 la Presidencia de la Republica a través del Ministerio de Cultura le otorgó una dotación instrumental por valor de \$250'000.000.

El proceso formativo en música desde su creación ha venido consolidando agrupaciones como la Banda Sinfónica Juvenil, Banda Sinfónica Infantil, Orquesta Sinfónica, Orquesta de Cuerdas Típicas Colombianas, Ensamble de Vientos, Ensamble de Cuerdas Frotadas y Coro Estable, generando una participación en diferentes eventos a nivel local y nacional.

La escuela de música de Tunja también adelantó el componente inclusivo con la vinculación de 55 estudiantes con discapacidad que conforman 4 proyectos artísticos: coro inclusivo, danzas folclóricas, musicoterapia y la agrupación musical Chirimía sin Límites.

Sin embargo, la escuela no cuenta con un banco de partituras que permita recoger el material de estudio en aras de dar mayor calidad y fortalecimiento al proceso. En cuanto a los instrumentos musicales se cuenta con 145 que en su gran mayoría se encuentran en buenas condiciones de uso, sin embargo, son insuficientes para atender la alta demanda que tiene la Escuela.

De igual manera, se reconoce que los procesos de formación de las artes no cuentan con una sede propia, por lo que la Administración Municipal ha tenido que funcionar en diferentes inmuebles en calidad de arrendatario sin contar con las condiciones óptimas para la ejecución del proceso pedagógico adecuado. Se cuenta con el proyecto estudios y diseños para la construcción de la escuela en un lote de la Alcaldía conocido como Casa Silvino ubicado en la carrera 8 No. 20-70, sin embargo, en la recuperación de esta infraestructura sólo hay capacidad para albergar el área administrativa de la Escuela, en ese sentido, se requiere desarrollar un proyecto de obra nueva para la construcción de las aulas y espacios requeridos para las prácticas musicales.

La vinculación de estudiantes a la Escuela de Música desde su creación presenta una curva creciente reportando una participación en el 2007 de 60 estudiantes a 900 estudiantes en el año 2019, de la mano de la Fundación Santa Cecilia en sus inicios y continuando con la Fundación José Ricardo Bautista Pamplona.

Fortalecimiento de Talentos:

En lo que refiere a la profesionalización del talento artístico y cultural, el Municipio de Tunja adelantó en el año 2017 alianza con el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, donde se impartió la formación en el Técnico en Expresión Dancística, con la participación inicial de 30 personas, terminando el proceso 18 aprendices y culminó la etapa productiva con 5 proyectos, esta acción requiere aunar mayores esfuerzos y potenciar el talento empírico que existe en el Municipio a través de nuevas estrategias y procesos continuos de mejora.

1. Fomento

El Municipio de Tunja a través del Decreto 0456 del 31 de diciembre de 2013, se adoptó la Carpeta Estímulos para procesos artísticos y culturales en la ciudad, con el fin de fomentar y fortalecer los diferentes campos del arte y la cultura e incentivar a los artistas, gestores, creadores, investigadores y emprendedores culturales residentes en la ciudad de Tunja, mediante el otorgamiento de estímulos de manera transparente y democrática, para que pongan en marcha o fortalezcan sus propuestas artísticas y culturales y se visibilicen las prácticas artísticas y culturales de la ciudad, a efecto de que contribuyan a preservar y difundir la diversidad de la cultura a nivel nacional e internacional, brindando espacios de encuentro y convivencia.

Entre los años 2017 a 2019 se presentaron 204 propuestas en la convocatoria de estímulos para procesos artísticos y culturales de la ciudad de Tunja: 39 en artes plásticas y visuales;

31 en patrimonio cultural, 28 en teatro; 24 en cinematografía y artes audiovisuales; 23 en literatura, libro y lectura; 19 en vida y obra; 19 en música; 11 en estímulos a proyectos de los grupos de interés y 10 en danza. Por líneas de acción se presentaron 84 propuestas en creación, 66 en investigación, 38 en circulación y 16 en fomento.

De las 204 propuestas presentadas 32 fueron rechazadas por no cumplir con los parámetros de la convocatoria, 12 en el año 2017, 13 en el año 2018 y 7 en el año 2019. 172 propuestas fueron habilitadas para ser evaluadas por parte del jurado calificador; durante este período se ofertaron 3 premios y 85 becas de las cuales 58 fueron asignadas y 30 se declararon desiertas.

Las anteriores estadísticas presentan una necesidad clara de formar a los actores culturales en habilidades orientadas a la formulación y presentación de proyectos culturales, de manera que las propuestas presentadas cumplan con requisitos de fondo y forma, y de esta manera se aprovechen los estímulos de orden regional, nacional e internacional, así como, se genere una mayor participación e incremento de actores que generen ideas relacionadas a la promoción del sector cultural y logren conseguir recursos para perfeccionar los procesos de aprehensión cultural, innovación social e industrias creativas.

2. Circulación

La circulación de artistas definida como “la muestra de las prácticas que facilitan la relación, el encuentro y la proyección de los resultados de la creación, la formación y la investigación en la artes con los diversos públicos haciendo uso de espacios físicos y virtuales”; a nivel nacional representa cada día un mayor desafío por el incremento en la calidad de los espacios que se generan, así como de las capacidades de los artistas y gestores culturales para el desarrollo de eventos de gran formato, mayor participación y el uso de variedad de recursos.

En el caso de Tunja, si bien es cierto la actividad cultural desarrollada a través de los años ha venido fortaleciéndose, mejorando formatos y la calidad de las puestas en escena, requiere mayores exigencias en todas las líneas artísticas, así como el aumento de espacios culturales que le permitan como ciudad capital brindar una mayor actividad cultural generando mejores desarrollos, y el incremento en el porcentaje de los ingresos no sólo para quienes hacen parte del sector cultural sino como contribución al PIB de la nación.

En razón a lo anterior, las estrategias de generación de recursos para el sector cultura desde el Sistema General de Participaciones para el fomento, apoyo y difusión de las expresiones artísticas y culturales, y el recaudo a través de la estampilla pro cultura se han orientado a la circulación de los artistas locales a través de la planeación y ejecución de eventos; paralelamente el Municipio de Tunja cuenta con un gran potencial por su ubicación estratégica y cercanía a Bogotá, así como la cantidad de municipios circunvecinos, que le permiten ser epicentro en la realización de eventos de excelente calidad, lo que facilita una

mayor participación de los talentos Tunjanos, así como atraer a la ciudad espectáculos de gran calidad que circulan por los escenarios más destacados del país.

En Tunja se desarrolla anualmente una agenda cultural compuesta en promedio de 13 eventos (Actividades culturales de Semana Santa, Noche de Museos, Festival "Carmen de Oro", Cumpleaños de Tunja, Festival de las Artes, Festival Cultura al Riel, Parada de Teatro Callejero, Viernes culturales, Día Internacional del Turismo, mes del Patrimonio, Noche de las Velitas, Aguinaldo Boyacense), la cual permitió la participación en el período 2016 a 2019, de aproximadamente 12,853 artistas y gestores culturales del nivel local, nacional e internacional y un aforo anual aproximado de 40.000 personas.

Los eventos con mayor participación de artistas locales son el Salón de Arte Religioso, Estación de Teatro en Semana Santa y la Noche de museos, adicional a los eventos de iniciativa de ONG's culturales de la ciudad que facilitan la participación de artistas locales nacionales e internacionales; sin embargo, se pueden generar nuevas y mejores estrategias o acciones con una agenda cultural más integral y dinámica, que permita el fortalecimiento de nuestros artistas a través de una mayor cantidad de presentaciones y encuentros donde se muestre y potencialice el talento no sólo a nivel local sino que pueda trascender fronteras.

Durante el cuatrienio anterior se dio la remodelación del Teatro Suárez Rendón, escenario a disposición de la ciudad que con su puesta en funcionamiento permitirá el desarrollo de eventos académicos y culturales de calidad.

3. Economía Naranja

De acuerdo con el Ministerio de Cultura (2019), la Economía Naranja está compuesta por las "Actividades económicas que integran el talento, la creatividad, la tecnología y la cultura, como motor de crecimiento económico y transformación social con el fin de aumentar la contribución de los sectores culturales y creativos a la generación de riqueza, empleo, crecimiento económico y mejoramiento de la calidad de vida". Las industrias creativas se destacan por aprovechar el ingenio y capacidad de creación de las comunidades, obteniendo de lo que en otro momento no fuere considerado como pieza fundamental de la economía: la cultura, su insumo principal para generar oportunidades de emprendimiento y de dinamización económica local.

Para poder argumentar la afirmación previa, citaremos textualmente las recomendaciones de La Misión de Sabios denominada *Colombia hacia una sociedad del conocimiento*, desarrollada el año inmediatamente anterior en la ciudad de Bogotá:

El término Economía Creativa incluye todas las actividades productivas basadas en conocimiento y creatividad, dentro de las cuales está la ciencia (Howkin, 2013). Sin embargo, las Industrias Culturales y Creativas tienen en su núcleo formas de producción de Conocimiento que no han sido entendidas tradicionalmente como

parte del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, pero que sí son centrales en el sector cultural, que es parte fundamental de una sociedad del conocimiento.

Un antecedente importante de este trabajo es el de la Mesa Nacional de Artes, Arquitectura y Diseño, entre 2013 y 2015. Uno de los propósitos de esta mesa fue el de destacar que el conocimiento producido en la creación y la investigación creación (I+C) en estas áreas académicas, constituye un valor agregado para la generación de contenidos transferibles a las industrias creativas y culturales y genera formas de articulación innovadoras y disruptivas con otras áreas de conocimiento.

La creación de un foco como el de Industrias Creativas y Culturales dentro de la Misión de Sabios 2019 constituye, antes que nada, un llamado a articular el SNCTI con el sector cultural, bajo el entendido de que el paso a una sociedad basada en el conocimiento (o en “los conocimientos”), debe necesariamente darle un papel central al arte y la creatividad, especialmente en un momento en que estas industrias se perfilan como un escenario en el que el país puede ser competitivo a nivel global en el corto plazo. (Misión Internacional de Sabios, 2019)

La cultura en términos de dinamización económica a nivel nacional tiene las siguientes cifras, también compartidas por La Misión Nacional de Sabios:

Estado de las Industrias Creativas y Culturales en Colombia: En los últimos treinta años el país ha visto un desarrollo acelerado de las ICC, especialmente en sectores como cine, editorial y música grabada. Muchos de estos avances se deben en gran medida a la promulgación de leyes que incluyen instrumentos concretos de fomento. A pesar de lo anterior, entre 2014 y 2018 el aporte de la economía creativa al PIB se mantuvo entre 1.8 % y 2% y no mostró señales de aumento (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2019, 15). El Gobierno Nacional ha formulado una serie de lineamientos e incentivos adicionales a partir de la Ley Naranja (Ley 1834 de 2017), con miras a que el aporte de la economía creativa llegue al 6 % del PIB.

En este marco, consideramos fundamental entender la generación de contenidos culturales como una forma de producción de conocimiento especializado que cumple dos funciones: por un lado, potencia las posibilidades de expresión de las identidades culturales del país, generando sentidos de pertenencia y aumentando nuestro acervo patrimonial. Por otro lado, abre posibilidades para el mejoramiento de la calidad de vida a través del aprovechamiento económico de la producción cultural. (Misión Internacional de Sabios, 2019)

A nivel Municipal en febrero del año 2020 se adelantaron por parte de la Secretaría de Cultura y Turismo, encuentros sectoriales que han permitido generar un diagnóstico inicial frente al desarrollo naranja del Municipio, concluyendo que la principal falencia es la falta de articulación entre actores culturales y turísticos con las instituciones públicas y privadas

para dar a conocer e identificar de qué se trata la economía naranja, por esto es necesario tener en cuenta y trabajar en la búsqueda de recursos económicos para emprendimientos culturales y artísticos, incentivar el sentido de pertenencia por parte de los actores culturales, turísticos e institucionales y realizar el engranaje en el sector cultural.

Entre los problemas manifestados por los actores participantes se encuentran la falta de recursos económicos para emprendimientos culturales; falta de divulgación, desconocimiento de los beneficios y afectaciones sobre el tema de Economía Naranja, su concepto y estrategias; la necesidad de fortalecer y salvaguardar las creaciones de los actores y creadores culturales especialmente en el tema de derechos de autor; falta de asesorías para formar asociaciones culturales; fortalecer y apropiar gestores y creadores culturales; reconocer la cultura campesina y ambiental; el bilingüismo en el sector cultural y turístico; la publicidad de sitios turísticos y las Tic's en plataformas culturales; adicionalmente se presentan limitaciones para acceder al uso de las diferentes instalaciones físicas de los espacios culturales en la ciudad.

Tunja se ha destacado por su alta circulación de contenido cultural y el interés de sus habitantes por el fomento hacia la producción de dicho contenido, dado que se encuentra en un entorno netamente universitario y de educación por cuanto ha llegado a ser considerada como una ciudad culta y del conocimiento; sin embargo el emprendimiento cultural es incipiente, la baja gestión de recursos de las empresas culturales existentes por el desconocimiento de las formas para acceder a los mismos, así como hacer parte de la dinámica naranja limita el fortalecimiento y desarrollo de nuevos emprendimientos; considerando que el talento Tunjano es muy grande y de manera organizada con las herramientas que brinda el gobierno nacional y el acompañamiento de la instancia municipal de cultura, pueden implementarse ideas que permitan la creación y dinamización de la economía naranja en nuestro municipio.

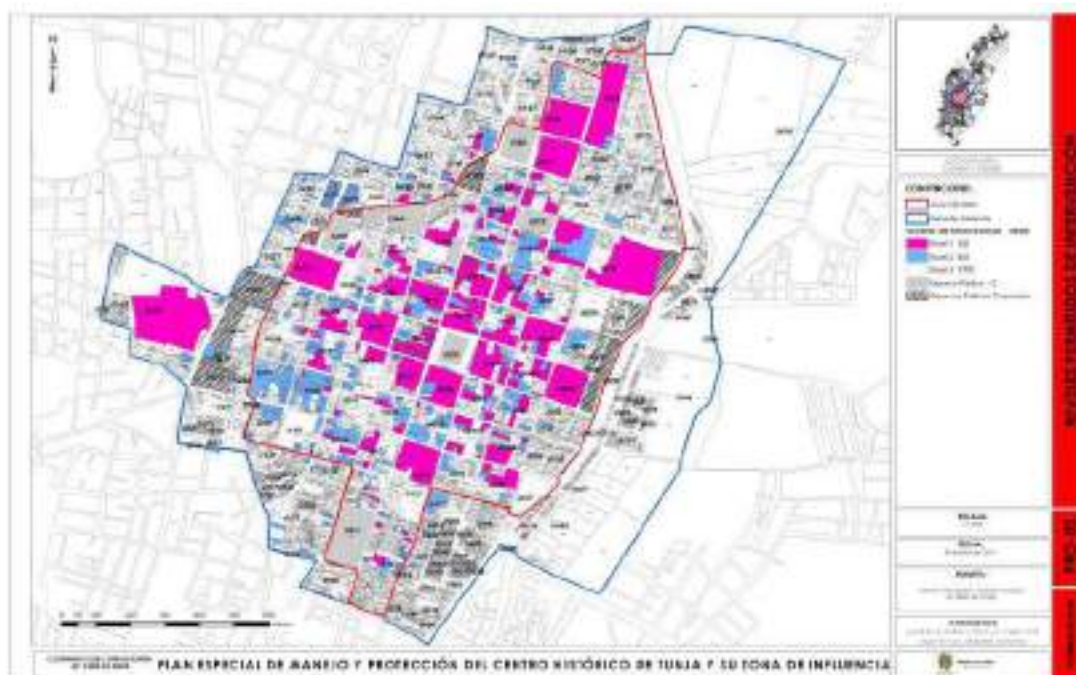
Para tener un desarrollo productivo de la economía naranja hay algunos temas que se pueden gestionar como: diplomados en gestión cultural y proyectos enfocados en Economía Naranja, conocer y participar en convocatorias culturales que estén articuladas con el plan de desarrollo, generar una base de datos de los actores culturales y turísticos, dar mayor participación a los artistas locales en la realización de eventos, formar una red de articulación entre los gestores culturales y turísticos, fortalecer veeduría de proyectos culturales, facilitar espacios culturales a los gestores y artistas locales y capacitar sobre procesos de protección de los derechos de autor y propiedad intelectual.

Patrimonio e Infraestructura Cultural

En el año de 1959, el Centro Histórico de Tunja fue reconocido como monumento de la Nación a través de la Ley 163; de acuerdo con este posicionamiento, el Municipio se ha configurado como uno de los referentes culturales y patrimoniales a nivel nacional, no solo por sus elementos coloniales, sino de igual forma por sus referentes culturales indígenas.

Entre los años 2011 y 2012, el Ministerio de Cultura en compañía de la Administración Municipal de Tunja, formuló y gestionó el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Tunja, el cual fue reglamentado bajo la Resolución No. 428 del 2012 del Ministerio de Cultura y acogido por el Municipio de Tunja, donde se realizó la identificación de 4505 inmuebles ubicados en las zonas denominadas área afectada Centro Histórico y un área de influencia, en donde se clasificaron de acuerdo con la normativa Ley 1185 del 2008 y Decreto 763 del 2009 los niveles de intervención, en donde Nivel 1 se constituye como de Conservación Integral, Nivel 2 de Conservación Arquitectónica y Nivel 3 de Conservación Contextual.

Ilustración 8: Plan especial de manejo y protección del centro histórico de Tunja y su zona de influencia



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2019)

Ahora bien, de acuerdo con esta clasificación identificada en el Plano PRO-02 Niveles permitidos de intervención de los Anexos del PEMP del Centro Histórico de Tunja, se pudo identificar y clasificar que en el sector antiguo y su área de influencia se constituye en 326 bienes de Nivel 1 – color rosado en el plano; 459 bienes de Nivel 2 – color azul y 3705 bienes de Nivel 3 – sin color; y 15 espacios públicos; siendo nivel 1 y 2 de mayor valor cultural.

La Alcaldía Mayor de Tunja de acuerdo con el alcance administrativo y los procesos de gestión, durante los años 2013 al 2019, priorizó intervenciones de mantenimiento y restauración en 5 bienes de interés cultural de connotación institucional, estos han sido:

Tabla 70: Intervenciones de mantenimiento y restauración en 5 bienes de interés cultural

Bien de Interés Cultural	Niveles de Intervención			Recursos Propios	Recursos de Gestión	
	1	2	3		Si	Cuales
Museo Casa del Fundador Gonzalo Suárez Rendón (propiedad el Municipio de Tunja)	X				X	Ministerio de Cultura
Museo Casa del Escribano Don Juan de Vargas (Propiedad Municipio de Tunja)	X				X	Ministerio de Cultura
Paredón de los Mártires	X			X		
Teatro Mayor Bicentenario – Teatro Suárez	X				X	Regalías
Teatro Cultural (Propiedad del Municipio)	X			X		

Fuente: Propia; elaborada con base al análisis de los informes de gestión de la administración municipal períodos 2012 – 2015 y 2016 – 2019

El Municipio de Tunja ha realizado la intervención en los bienes inmuebles y muebles que son específicamente de su propiedad; ahora bien, existen otros inmuebles que al igual que los anteriores, son reconocidos como patrimonio cultural de la nación y están a cargo de otras entidades, como son algunos de la Gobernación de Boyacá, quienes han iniciado a través de recursos gestionados la restauración de Bienes de Interés Cultural (BIC) inmuebles a su cargo, como ejemplo el inmueble Casa Eduardo Santos, restaurado con recursos del Ministerio de Cultura.

Es pertinente mencionar que el municipio de Tunja durante el período 2016 – 2019 ha sido demandado mediante acciones populares, específicamente para el área de patrimonio cultural se encuentran 14 procesos en curso, los cuales se han instaurado por el deterioro de bienes de interés cultural muebles e inmuebles, ubicados específicamente en el conjunto urbano declarado, así como en otros espacios de la ciudad; requerimientos judiciales frente a los que ha tenido que actuar la administración municipal para su protección e intervención.

De acuerdo con los requerimientos judiciales, durante los años 2018 - 2019 se dio inicio a la elaboración de estudios técnicos para bienes de interés cultural inmuebles y muebles priorizados, como primera fase para su intervención entre estos: la Casa Silvino Rodríguez de propiedad del Municipio; Auditorio José Mosser propiedad de la Gobernación de Boyacá y recursos gestionados por el municipio mediante recursos del Impuesto Nacional al Consumo (INC), y el Bien de Interés Cultural Obelisco a los Mártires, elemento ubicado en el espacio público, declarado patrimonio cultural de la nación mediante la resolución 395 del año 2006, algunos de estos proyectos se encuentran en ejecución y otros en etapa de priorización para gestión de recursos e intervención.

En el periodo 2016 – 2019, se emprendió el proyecto Plan Bicentenario que pretendió acoger varios frentes para la protección y conservación del centro histórico declarado, entre estos la intervención de espacio público para su revitalización, que se definió por fases: primera fase se intervino tres espacios públicos: Plazoleta Pila del Mono, Plazoleta San Ignacio y Plaza de Bolívar; y se priorizó las vías peatonales de la calle 19, calle 20 y carrera 10. Actualmente se encuentra en ejecución la segunda fase, con la intervención de la

Plazoleta San Francisco, el Cr 10 entre calles 13 a 18 y 21 a 25; Calle 19 entre carrera 8 a 9 y 11 a 13 y la Calle 15 entre carreras 10 a 11.

Es pertinente manifestar que a pesar de los avances que la ciudad ha realizado para poder proteger el patrimonio cultural inmueble, se observa que tanto el municipio de Tunja, así como otras entidades que poseen bienes de interés cultural a su cargo han iniciado algunas acciones de intervención por procesos de demanda, sin prever antes los daños. Esto al considerar que aún no existe una base o diagnóstico que defina las alertas de los estados de conservación de los bienes inmuebles de categoría patrimonial, ni procesos de sensibilización con propietarios de estos que eviten su deterioro paulatino y colapso.

Referente a los bienes de interés cultural muebles, la administración municipal ha emprendido acciones frente a algunos de estos, durante el período 2012 – 2015 se realizó intervención del monumento ecuestre de Bolívar y se realizó la elaboración del informe técnico y documental del Guion Museográfico para las salas de exposición permanentes y del informe técnico y documental del plan de acción para la gestión del riesgo de la Colección de la Casa Museo del Fundador Gonzalo Suárez Rendón.

Ahora bien, durante el período 2017 – 2018, la administración municipal realizó la identificación de los bienes muebles de interés cultural en la zona urbana del municipio de Tunja, logrando con el proceso investigativo el reconocimiento preliminar de 249 bienes muebles ubicados en espacio público categorizados de la siguiente forma:

Tabla 71: Bienes muebles ubicados en espacio público categorizados

Subgrupo	Número de bienes
Monumentos esculturas y bustos	25
Elementos Ornamentales	12
Placas, letreros y blasones	143
Mobiliario Urbano	15
Pilas y Piletas	8
Esculturas y Relieves	9
Objetos Utilitarios	13
Pintura Mural	4
Bienes Arqueológicos	20

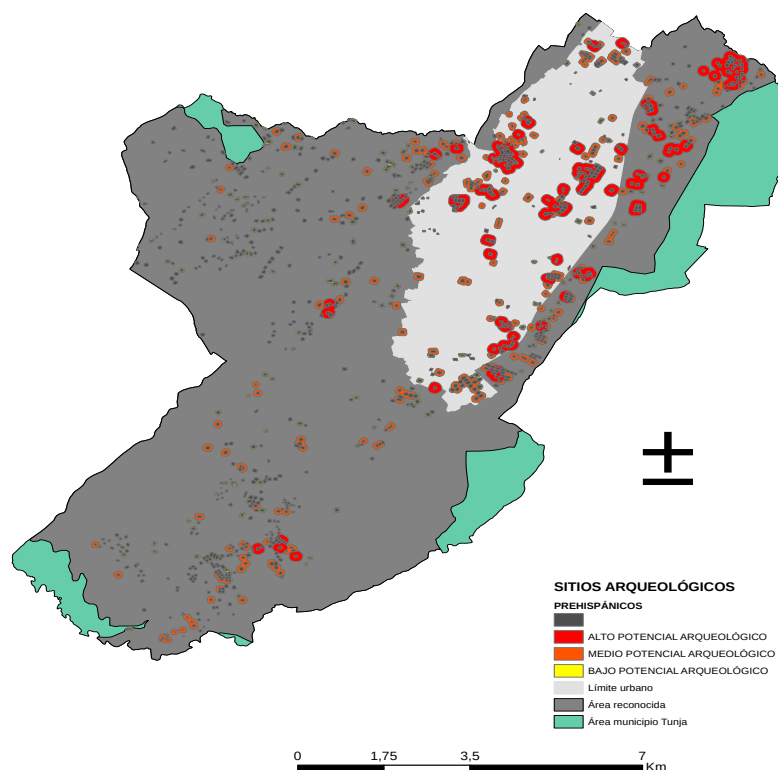
Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

A partir del análisis de conservación, se lograron intervenir a través de acciones de mantenimiento preventivo y apropiación del patrimonio cultural, 16 bienes muebles ubicados específicamente en el Centro Histórico de la Ciudad de Tunja en las zonas, Bosque de la República; Plazoleta de San Ignacio, Plaza de Bolívar, Plazoleta San Francisco, Parque Santander; Parque Próspero Pinzón.

De acuerdo con el análisis realizado de las acciones ejecutadas, se requiere iniciar procesos de protección legal de los bienes muebles identificados, continuar con las

acciones de intervención y sensibilización con la ciudadanía para la apropiación de los mismos.

Ilustración 9: Mapa “Alto Potencial Arqueológico”



Fuente: Producto del proceso de investigación contratado por el municipio de Tunja a través del contrato No.SMC-AMT-0812017.

Referente al Patrimonio arqueológico, durante el periodo 2013 – 2017 se realizó por etapas el proceso de prospección arqueológica en la zona urbana y rural del sector sur del municipio de Tunja. Dicho estudio pudo identificar aproximadamente 1000 sitios arqueológicos, algunos con mayor potencial en la ciudad, los cuales han sido de gran utilidad para la oficina de planeación del municipio, en donde ya aparecen estos espacios como zona protegida en la revisión del POT.

Ahora bien, se hace necesario iniciar procesos de gestión en los sitios arqueológicos Cojines del Zaque (propiedad de la Gobernación de Boyacá) y Zona de pictografías de Farfacá, que son de gran significado para la ciudad y que deben ser planificados a través de un Plan de Manejo Arqueológico para su sostenibilidad y protección. Estos dos lugares se encuentran enmarcados en acciones populares y se requiere avanzar juntamente con la entidad departamental y propietarios para brindar protección a los mismos.

De acuerdo con lo anterior, se identificó que existe proyectado desde el año 2011 un Plan Especial de Manejo y Protección de la denominada Loma de los Ahorcados, en donde se encuentran inmersos los bienes: Cojines del Zaque, Capilla Doctrinera de San Lázaro y Piedra de Bolívar. Se requiere realizar análisis de gestión con las entidades nacional y departamental para definir rutas que permitan 1) proteger los elementos relacionados y 2) definir el estado actual del documento para ser aprobado y reglamentado.

De otra parte, el patrimonio cultural inmaterial ha sido uno de los ámbitos del patrimonio con menores acciones por parte del municipio de Tunja; actualmente, la administración municipal no cuenta con lista representativa de manifestaciones culturales del municipio y existen pocos procesos de investigación alrededor del tema. Sin embargo, desde el año 2019, la administración municipal a través de gestión de recursos externos por medio de MinCiencias, inició la puesta en marcha del análisis y construcción de la herramienta de planeación denominada Plan Especial de Salvaguardia de la manifestación con mayor significación para la ciudad, la Semana Santa de Tunja. Es así como se hace necesario culminar el proceso investigativo y lograr el alcance de su reconocimiento, aportando con esto la consolidación de una “lista representativa de manifestaciones culturales del Municipio de Tunja”, y la construcción de un modelo para las otras manifestaciones de carácter religioso y antropológico.

Frente al análisis de aliados estratégicos que pueden apoyar el sistema municipal de patrimonio cultural de Tunja, para llevar acciones de protección, conservación y salvaguardia de los referentes culturales del municipio, se encuentran en el territorio la Fundación Escuela Taller de Boyacá, la cual es una de las pocas escuelas talleres del país, el programa del Ministerio de Cultura, que resignifica y tecnifica los oficios tradicionales y las universidades que ofertan posgrados relacionados con la gestión del patrimonio cultural ubicadas en la ciudad como lo son: la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia; Universidad Santo Tomás y Universidad de Boyacá.

Mesas de trabajo y participación ciudadana

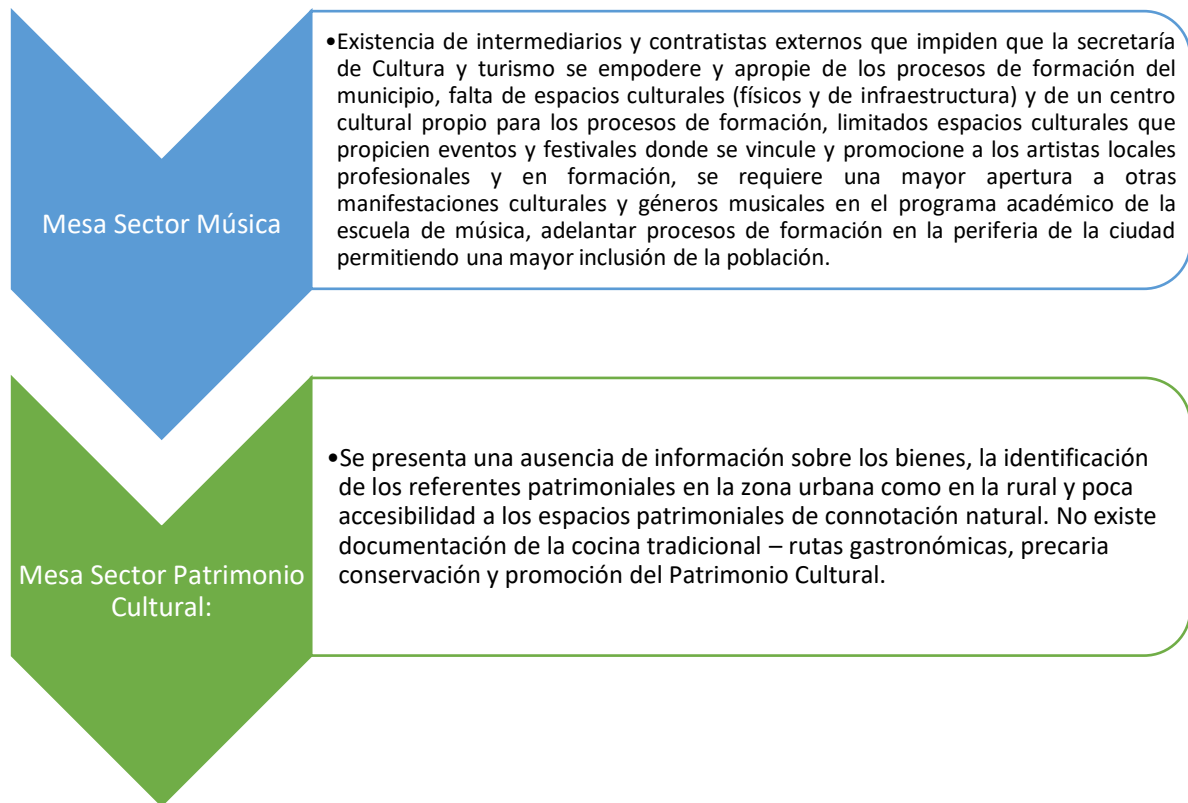
A finales del año 2019, en el marco del acompañamiento de la Dirección de Fomento regional se suscribió un documento denominado: “Acuerdos sociales por la cultura”, en el cual la comunidad participante manifestó las siguientes necesidades: Fortalecimiento proceso de la carpeta de estímulos para procesos artísticos y culturales; Incremento de los hechos generadores y un porcentaje del gravamen de la estampilla Pro-cultura (sobre 1%) para fortalecer procesos de formación y cantidad de estímulos; fortalecimiento procesos culturales con enfoque diferencial; fortalecimiento de los programas y estrategias de lectura y escritura; fortalecimiento del patrimonio: continuidad de las acciones de recuperación del centro histórico; formulación e implementación de la política pública de cultura.

De otra parte, durante el mes de febrero de 2020 se llevó a cabo el primer encuentro del sector cultura, así como las mesas de trabajo participativo para la construcción del Plan de

desarrollo Tunja la capital que nos une, en las cuales se identificaron las siguientes problemáticas y necesidades:

Ilustración 10 Necesidades Sector Cultural Tunja





Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

A lo anterior, en las conclusiones del Encuentro se manifestó por parte de los participantes que hay una inexistente interacción con escuelas de formación privadas existentes en el municipio, se requiere la acreditación de procesos de formación adelantados, escasa difusión de los programas de formación en medios de comunicación, falta de políticas para el apoyo en la promoción y proyección de artistas, se requiere articulación entre artistas y el municipio para la ejecución de eventos y proyectos culturales, falta de capacitación y apoyo para los artistas que desean realizar algún tipo de producción musical.

Así mismo, se requiere de incentivos económicos para la conservación de los bienes patrimoniales, así como la generación de espacios académicos de discusión y participación, una infraestructura cultural adecuada para el disfrute cultural. Son necesarios espacios que permitan la difusión de oficios tradicionales, como las artesanías y que se genere una mayor y efectiva articulación del sector, así como incentivar la protección a los bienes arqueológicos, la promoción del mantenimiento preventivo, la apropiación y conocimiento ancestral; brindar capacitación y buscar la participación de la academia.

Seguridad y convivencia ciudadana

Seguridad

En Colombia por mandato constitucional, le corresponde al Estado ser el generador de un ambiente de seguridad y tranquilidad para que los habitantes del territorio nacional puedan disfrutar de los derechos y libertades públicas individuales, sin perjuicio a ocasionar con sus actividades daños sobre otros individuos o contra la sociedad.

En el plan de desarrollo nacional, se lleva a cabo la Política Marco de convivencia y seguridad ciudadana, el cual integra un enfoque de prevención, en especial, se procura intervenir en contextos en los que se concentran la mayor cantidad de comportamientos contrarios a la convivencia y de delitos. El punto de partida es reconocer que es más efectivo prevenir y anticipar la comisión de las infracciones que asignar recursos públicos para la aplicación de medidas correctivas o sanciones penales.

Con relación a temas de seguridad y convivencia, Tunja cuenta con 2 estaciones de policía ubicados en el perímetro urbano la ciudad, 1 Comando de Atención Inmediata – CAI ubicado en el barrio San Lázaro y 9 puestos de información en los barrios san Francisco, san Carlos, Bolívar, el bosque, patriotas, Santander, el Carmen, la fuente y los muisas. Y el acompañamiento de 762 policías que cuentan con 136 automotores para su movilidad, 26 vehículos y 110 motocicletas.

En la ciudad se tiene un circuito cerrado de televisión – CAD que tiene dentro de su tecnología 53 cámaras de las cuales 51 son rotativas y 2 fijas, y apoyo en los puestos de información y estación de policía 114 computadores, 179 radios y 63 asistentes digitales personales – PDA.

Con estos recursos y los operativos realizados en el 2019, se lograron 879 capturas de personas vinculadas a delitos de impacto en la ciudad, 18 armas de fuego incautadas, 7 motocicletas y 12 vehículos recuperados. La policía metropolitana de Tunja recupero 506 millones de pesos en mercancías robada e incauto 1.516 millones en mercancía. De igual manera incauto en estupefacientes durante todo el año 147 gramos de cocaína, 518 gramos de base de coca, 2.151 gramos de bazuco y 5.452 gramos de marihuana. (Caro, 2019)

Tabla 72 Comportamiento de los delitos de impacto Tunja

DELITO	Resultados 2015	Resultados 2019	Variación ABS	Variación %
Lesiones comunes	936	823	113	12,07%
Hurto personas	765	1.026	-261	-34,12%
Hurto residencias	183	182	1	0,55%
Hurto comercio	163	188	-25	-15,34%
Extorsiones	17	27	-10	-58,82%

DELITO	Resultados 2015	Resultados 2019	Variación ABS	Variación %
Hurto vehículos	11	7	4	36,36%
Hurto abigeato	11	5	6	54,55%
Hurto motocicletas	9	16	-7	-77,78%
Homicidio común	6	7	-1	-16,67%
Secuestro	1	7	-6	-85,71%
Vinculación NNA (Reclutamiento)	0	3	-3	-100%
Violencia intrafamiliar	2.359	2.560	-201	-8,52%

Fuente: Policía Metropolitana de Tunja (2019)

De acuerdo con el informe situacional suministrado por la Policía Metropolitana de Tunja, METUM, el comportamiento de los delitos de hurto en la ciudad presenta una tendencia creciente con relación con el año 2015, aspecto negativo que puede soportar la percepción de inseguridad de los habitantes de Tunja en la actualidad. En relación a la modalidad que registro en primer lugar una variación negativa por incremento de los casos está el hurto a motocicletas con una tasa de variación del 77,78%, que corresponde a un incremento en los casos reportados de 9 en el 2015 a 16 en el 2017, seguido de las extorsiones que pasaron de 17 en el año 2015 a 27 casos en el año 2019, con una tasa de variación del 58,82%, y en tercer lugar el hurto a personas, el cual según las estadísticas registro 1.026 casos en el año 2019 y un incremento en 261 casos en comparación a la cifra registrada en 2015 de 765 casos, lo que significa una variación negativa del 34,12%.

En el caso del hurto ocurrido a residencias, se puede observar que se mantiene en los años tomados en comparación, situación que es preocupante porque fueron 182 los casos reportados donde el delito se asoció a la violación de cerraduras y daño realizado a ventajitas y cubiertas, y se concentraron en su mayoría en nueve barrios de la ciudad.

Las cifras anteriores pueden atribuirse a factores como el incremento del tránsito a pie y estadía en Tunja de población migrante, la cercanía con ciudades capitales, las cárceles que funcionan en el departamento, el alza en la tasa de desempleo registrada en la ciudad del 11,3% superior a la que registra el país en el 2019 que fue de 9,7%, la venta informal y situación de calle por cierre de albergues que genera una afectación en la percepción de inseguridad de los ciudadanos. La indigencia o la habitación de la calle en Tunja ha sido progresiva, especialmente sobre el sector céntrico y norte de la ciudad, lo que suma a la sensación de inseguridad que tienen los habitantes de la ciudad.

Por otra parte, las comisarías de familia informaron que se presentó un incremento de los casos en violencia intrafamiliar del año 2015 al 2019, siendo la segunda modalidad más recurrente en la ciudad y que ha permanecido por años a pesar del trabajo articulado de distintas secretarías del municipio, entidades territoriales público y privadas que han

adelantado esfuerzos para identificarla, prevenirla y generar esquemas de denuncia oportuna. Dentro de los motores que la impulsan son la intolerancia en el hogar y el consumo de alcohol y estupefacientes. En total fueron 2.560 casos dentro de los cuales se evidencio que lo más recurrente que ocurre al interior del hogar son las lesiones personales con armas contundentes. De igual manera, en el 2019 se reportaron las siguientes cifras:

Tabla 73 Delitos reportados por las Comisarias en Tunja

ACTIVIDAD / AÑO	NUMERO
Casos violencia contra la mujer	701
Maltrato infantil	312
Físico	782
Psicológico	1.254
Abuso sexual	847
Explotación	482
Negligencia	121
Maltrato a anciano	284
Alcoholismo	651
Intento de suicidio	594
Trastornos de conducta	363
TOTAL USUARIOS ATENDIDOS	6.391

Fuente: Secretaria de Gobierno de Tunja (2019)

Por su parte, la Secretaria de Gobierno reporto los casos de maltrato que en sumaron 2.348 casos de los cuales el psicológico es el que mayor repitencia genera y que causa gran preocupación por originar otra serie de problemáticas relacionadas con la salud mental, el empoderamiento y el bienestar integral. De igual manera el maltrato a niños y niñas en la ciudad registro a 2019, 312 casos donde los agresores son en su mayoría padres de familia, seguidos por hermanos y luego otros familiares.

Así mismo en 2019, se atendieron 651 casos de alcoholismo en las comisarias de Tunja donde el 65% estuvieron relacionadas a población adolescente, índice de gran relevancia que muestra un fenómeno social que prevalece en este tipo de población de la ciudad y que generalmente se relaciona con el consumo de sustancias psicoactivas, ocasionando generalmente efectos en el individuo como cambios físicos, psicológicos y sociales. Según Suárez & Moreno (2018), en su investigación definieron que la edad promedio de experimentación de consumo de alcohol, tabaco y marihuana oscila en el rango entre 12 y 13 años; y en el caso de coca, otros alucinógenos e inhalantes, se experimenta entre los 14 y 15 años. Con relación a otros alucinógenos, como éxtasis, LSD, polvo de ángel, hongos y peyote, los adolescentes y jóvenes de Tunja no consideran dañinas estas sustancias, sin embargo también manifestaron el no consumirlas por el alto costo. Esta situación demuestra la relevancia que tiene la formación y atención preventiva orientada a estas sustancias y se expone como un factor de riesgo alto para índices de consumo.

Pero esta información suministrada por la Secretaria de Gobierno y la presentada por la Secretaria de la Mujer con anterioridad, en el espacio de inclusión social, permite ver otro grave problema que tiene la Administración Municipal y es la unificación de datos reportados de todas las fuentes que atienden casos de violencia en particular, esto se da porque no existe dentro de las rutas de atención un sistema para la caracterización y no repetición del caso en seguimiento, así mismo todas las secretarías a la fecha, reportan la atención que prestan de manera individualizada pero no de manera integral. Lo anterior, no solo genera una falla en el reporte de información, sino que además indica que puede estar presentándose un desgaste administrativo por corregir.

Con relación a la participación de la comunidad en la identificación y seguimiento a delitos en sus barrios, es fundamental que exista un empoderamiento de cada habitante y se conviertan en acompañantes de los sistemas de alarma comunal, vigías de la seguridad e informadores de situaciones de riesgo tanto cuando se comentan delitos como de situaciones que puedan ocasionarlos.

De igual manera, existe un compromiso de la actual Administración por realizar un seguimiento y acompañamiento de los proyectos en desarrollo para fortalecer la seguridad en la ciudad como lo son el comando de atención inmediata – CAI del parque agroalimentario, la escuela de seguridad vial, la estación de policía del nuevo terminal y el centro de comando y control ciudadano – C4.

Derechos Humanos

Las acciones de este Plan de Desarrollo están articuladas para su implementación y orientación según lo estipulado en la Estrategia Nacional para la Garantía de los Derechos Humanos, según lo dispuesto en el Art. 2 de la ley 1955 de 2019 en el marco del Pacto por la legalidad. El alcalde del Municipio de Tunja, Luis Alejandro Fúneme González delegará a la Secretaria de Gobierno, la responsabilidad de articular, coordinar y supervisar su implementación en el territorio, teniendo en cuenta el Enfoque Basado en Derechos Humanos como herramienta esencial para el diseño, formulación, implementación, evaluación, ajuste y rendición de cuentas de todas las políticas.

En atención a lo anterior, se incorporarán estrategias y acciones que garanticen la promoción para la defensa de los derechos humanos, fortaleciendo la articulación interinstitucional a nivel nacional y territorial para atender las dinámicas migratorias del país y se adoptarán medidas de prevención y protección integran en beneficio de poblaciones y colectivos en riesgo. Se garantizarán el goce efectivo de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad y no discriminación teniendo en cuenta los criterios de disponibilidad, aceptabilidad, accesibilidad, adaptabilidad, justiciabilidad y medición.

En articulación entre la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, la Gobernación de Boyacá y la Alcaldía de Tunja, se firmó el Convenio Marco No.1207 el 21 de junio de 2019 para poner en funcionamiento el PRAV (Punto Regional de Atención a Víctimas), cuya finalidad es prestar asistencia y orientación a la población víctima del Departamento, así como acompañarlos para que puedan acceder a la oferta institucional en aras de facilitar el ejercicio de sus derechos a la verdad, justicia y reparación integral.

Este punto de atención en el año 2019 atendió 7.135 casos de los cuales 4.506 fueron víctimas ubicadas. De ellos, 2.095 eran hombres, 2.404 mujeres y 7 personas LGBTI. Dentro de la pertenencia étnica de la población víctima 61 casos eran de indígenas, 3 de gitanos, 2 raizales, 131 afrocolombianos y 4.309 no tiene una pertenencia étnica. Finalmente, dentro de su ciclo vital, se ubicaron de la siguiente forma de acuerdo con el grupo etario: Entre 0 y 5 años: 249 víctimas; Entre 6 y 11 años: 578 víctimas; Entre 12 y 17 años: 544 víctimas; Entre 18 y 28 años: 1.114 víctimas; Entre 29 y 60 años 1.725 víctimas; Entre 61 y 100 años: 293 víctimas; sin información: 3 víctimas.

Ilustración 11: Punto de Atención a víctimas Tunja



Fuente: Secretaria de la Mujer (2019)

Con relación a la ocurrencia de hechos que los victimizaron principalmente está el desplazamiento forzado de sus territorios, registrando 332 casos. A continuación, aparece el homicidio con 198 casos y, en tercer lugar, 64 casos donde las víctimas fueron objeto de amenazas contra su vida o la vida de sus seres queridos. Seguido aparecen que 37 víctimas manifiestan que la desaparición forzada fue el hecho ocurrido. 3 casos son producto de actos terroristas y 3 de lesiones personales psicológicas. De esas víctimas 82 recibieron ayuda humanitaria inmediata en el año 2019, y el restante acompañamiento de la mesa municipal de víctimas y ayuda psicosocial.

Frente a los retornos y reubicaciones, en el año 2019 se formuló e implementó un Plan de Retorno y Reubicación para población víctima que permitió la caracterización y acompañamiento de víctimas para cumplir con las condiciones de superación de la situación de vulnerabilidad a la que estaban enfrentadas. De estas 2.815 accedieron a

beneficios de alimentación y 1.015 tuvieron cobertura educativa, 3.725 lograron registrarse y obtener su identificación y con ello, 3.597 pudieron ingresar al SISBEN. En el caso de 2.606 víctimas se logró gestionar apoyo para vivienda digna y 2.011 recibieron subsidios económicos del gobierno. (Unidad para la gestión y reparación integral de víctimas, 2019)

Protección y Bienestar animal

Para el año 2018, la Secretaria de Protección Social realizo mediante convenio interadministrativo 023 de 2017, suscrito entre el municipio de Tunja y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) el primer censo canino y felino que tuvo como objeto: "Cuantificar la población canina y felina habitante en la ciudad de Tunja", del cual se obtuvieron los siguientes resultados: 36.970 caninos domiciliados, 8.231 caninos semidomiciliados, para un total de 45.225 caninos residenciales. En cuanto a caninos en condición de calle se encontraron 1.973 ejemplares. En lo referente a felinos se encontraron 9.984 domiciliados y 13 felinos en estado de calle. Por lo anterior, es deber del Municipio dar soluciones inmediatas de fondo y proteger la vida y la integridad de personas, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 9 de 1979, Decreto 2257 de 1986.

En razón a esto, en el año 2015 mediante Acuerdo 0017 se aprobó para implementación la Política Pública de Protección y Bienestar Animal en el Municipio de Tunja. Adicionalmente, se debe tener en cuenta, que de acuerdo con lo señalado en la Acción Popular 2010-0050, interpuesta contra el Municipio de Tunja, por parte del Señor José Amado López, el Juzgado Once Administrativo Oral del Circuito, que ordena al municipio a realizar acciones de control de caninos y felinos en espacio público, control de perros peligrosos, esterilizaciones gratuitas y permanentes a caninos y felinos de propiedad particular. Dichas actividades con sus respectivas evidencias se deben informar cada mes al Juzgado en mención.

Aspectos generales de prestación del servicio en atención de animales domésticos para el control poblacional y prevención de zoonosis:

La esterilización es una intervención quirúrgica que elimina la capacidad reproductiva en hembras y machos caninos y felinos. Además de los beneficios para la prevención de problemas de salud pública, maltrato animal, abandono y presencia de animales callejeros; la esterilización es la recomendada por los múltiples beneficios para los animales, ya que, en el caso de las hembras caninas y felinas, ayuda a prevenir patologías de ovarios y útero, los tumores de mama y otras patologías frecuentes que afectan su aparato reproductor, tales como quistes ováricos, infecciones de útero, torsión uterina y prolapso de útero entre otras en el caso de los machos caninos y felinos evita patologías como tumores testiculares, torsión testicular hernia testicular, hernia inguinal y hernia escrotal, reduce el riesgo de padecer afecciones de próstata, disminuye la agresividad la agresividad por dominancia sexual y los riesgos de presentación de accidentes por agresión animal (en algunos casos), evita el marcaje con orina y evita tendencia a escapar de casa tras una hembra en celo. Además, según la revista americana de investigación veterinaria, la longevidad de un

animal esterilizado aumenta en machos un 24% (perros) y un 36% (gatos) y en hembras un 20% (perras) y un 40% (en gatas).

La Administración Municipal en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas, debe considerar el desarrollo de programas y proyectos para satisfacer las necesidades de la comunidad Tunjana, dentro de ellos la atención oportuna de animales que se encuentren en condiciones de maltrato, abandono, o que están generando molestias sanitarias, que puedan poner en riesgo la salud y la vida de los habitantes del Municipio de Tunja.

Algunas de las consecuencias más relevantes que pueden aparecer por el descuido a estos programas, se relacionan con la reproducción descontrolada, que puede llevar a una superpoblación y abandono, e incremento de enfermedades infectocontagiosas, bacterianas y parasitarias, ocasionadas por la contaminación del medio ambiente que se produce de las heces o excrementos de estos animales en espacios públicos.

Los perros y gatos que tienen como su hábitat la calle, desarrollan estados de agresividad que pueden terminar con lesiones a las personas y especialmente a los niños y adultos mayores que por su alto grado de indefensión terminan siendo altamente vulnerables. Estos animales en muchos casos son víctimas de violencia y se convierten en caninos y felinos peligrosos, portadores potenciales de enfermedades como la Rabia y Leishmania. 5. Ni el Estado ni la sociedad estamos asumiendo una conducta responsable que garantice que los caninos y felinos como seres sintientes gocen de una protección en su vida, salud e integridad. En el Municipio de Tunja para el año 2019 se registraron 892 casos de accidentes rábicos (agresiones por perros y gatos), animales potencialmente transmisores de rabia.

Registro de vacunación canina y felina contra la rabia: Las dosis contra la rabia aplicadas en el año 2019 fueron 20.390 y se registraron de la siguiente manera:

Tabla 74: Dosis aplicadas

	Clínicas Veterinarias	Puesto Municipal	Jornada Masiva
Caninos	1.391	1.723	12.599
Felinos	428	376	3.873
Total	1.819	2.099	16.472

Fuente: Secretaria de Desarrollo – Alcaldía de Tunja 2019

El Municipio de Tunja, igualmente para el año 2019 esterilizó 2561 caninos y felinos con un porcentaje de 50% para caninos y felinos en condición de calle – estado de abandono y un 50% caninos y felinos con propietario. Con relación a lo anterior, se hace necesario fortalecer las acciones de respuesta a la normativa vigente para la protección animal. Adicionalmente se deben atender todas las quejas y solicitudes interpuestas por la comunidad, relacionadas con tenencia inadecuada de caninos y felinos, maltrato animal, molestias sanitarias ocasionadas por animales; con el fin de prevenir problemas de salud pública y atenuar el riesgo de presentación de enfermedades zoonóticas en el municipio.

Cerrando brechas de pobreza

Más Familias en Acción

El programa de “Más Familias en Acción” del departamento de Prosperidad Social está pensado a nivel nacional, para apoyar a todas las familias en condición de pobreza y pobreza extrema del territorio que tienen niños, niñas y adolescentes, para que mejoren sus condiciones de acceso y permanencia en el sistema de salud y educativo, asistencia nutricional y acompañamiento integral a la familia; lo anterior, mediante un complemento económico a sus ingresos, el cual es un incentivo condicionado.

Entre el año 2016- al 2019 se atendieron en Tunja 18,479 familias, con un enfoque diferencial e intercultural, a través de la prevención, protección, promoción y garantía de sus derechos, desarrollando el enfoque curso de vida, y 5,242 de esas familias ingresaron al programa nacional “Familias en Acción”, a través del enlace municipal, que se define a sí mismo como sensible, eficiente, responsable, solidario y comprometido con la adecuada atención de las madres titulares y sus familias para el cumplimiento del programa, brindando apoyo a cada familia para la inversión en educación básica y media, que posibilite la formación de capital humano, la movilidad social y contribuya a la superación de pobreza, pobreza extrema y prevención de embarazo adolescente. Estas familias se ubican en los siguientes barrios del municipio: Altamira, Cojines, Concepción, Carmen, Santa Lucía, Libertador, Dorado, Patriotas, Manzanare, Curubal, Jordán, Peñitas, Santa Marta; y en las veredas Runta. Porvenir, Chorro Blanco, la Hoya, Tras del Alto, la Esperanza, Florencia y Pirgua.

De acuerdo con la información anteriormente expuesta, el gran reto con este programa está en la cobertura ofrecida, la cual no es suficiente para atender las necesidades del total de familias del municipio que ven en esta ayuda monetaria una oportunidad para mejorar su calidad de vida, pues garantiza no solamente la permanencia de sus hijos en las instituciones educativas y el acceso al sistema de salud, sino que influyen positivamente en la reducción de la pobreza en el corto plazo. Por eso se debe sacar el mayor provecho a esta iniciativa de orden nacional y convertirla en un dinamizador de la fuerza laboral que promueva el bienestar comunitario y la generación de emprendimientos.

Jóvenes en Acción

Este programa Nacional del departamento de Prosperidad Social busca apoyar a jóvenes bachilleres entre los 16 y 24 años que se encuentren en condiciones de pobreza y vulnerabilidad, con la entrega de transferencias monetarias condicionadas – TMC, para que puedan continuar su ciclo educativo de formación técnica, tecnológica y profesional. Para ser elegidos deben estar en el Sisben III, registrados en la Red Unidos o en el Registro único de víctimas – RUV en condición de desplazamiento con estado de “incluido”. Además de estos dos registros, los jóvenes que hagan parte de las listas censales de jóvenes

indígenas o listas censales para jóvenes con medida de adoptabilidad o responsabilidad del ICBF también pueden hacer parte de la población beneficiada.

En el periodo 2016 - 2019 se celebró convenio entre la Alcaldía Municipal de Tunja y Prosperidad Social, buscando incentivar a los jóvenes en condición de pobreza y vulnerabilidad de la ciudad para hacerse partícipes y disfrutar de los beneficios ofertados por el programa de “Jóvenes en Acción” así como se realizó apoyo y acompañamiento en los procesos de preinscripción y promoción de la oferta institucional. Dentro de los resultados reportados estuvo el testimonio de los jóvenes que concluyeron el programa con éxito y manifestaron un mejoramiento de la calidad de vida no solo de ellos, sino de sus familias gracias a este complemento al ingreso familiar, que posibilitó nuevas oportunidades formativas y laborales, así como el acceso a espacios de participación comunitaria que formaron habilidades comunicativas, de identidad y liderazgo. Así mismo, en 2019 se reportaron 14 jóvenes del programa vinculados a su primer empleo, en la multinacional “Teleperformance”. Este programa genera especial atención por parte de la actual Administración, en la medida que el apoyo no puede darse únicamente a la fase de preinscripción, sino se debe revisar cómo sacar el mayor potencial de estos recursos a partir del acompañamiento y seguimiento en todas las fases del programa y multiplicar los casos de inserción laboral de estos jóvenes como condición de éxito del programa.

Colombia Mayor

El programa de protección social al adulto mayor “Colombia mayor” tiene por objetivo el garantizar la defensa de los derechos de los ciudadanos mayores que se encuentran desamparados, y no cuentan con una pensión o viven en la pobreza extrema, otorgando un subsidio económico que bien puede ser directo a través de la red bancarias o entidades contratadas para tal fin, o a partir de la destinación de recursos que se otorgan en servicios sociales básicos, a través de centros de bienestar del Adulto Mayor y centros diurnos. Los Servicios Sociales Básicos comprenden alimentación, alojamiento y salubridad, medicamentos o ayudas técnicas, prótesis u órtesis no incluidos en el Plan Obligatorio de Salud (POS) de acuerdo con el régimen aplicable al beneficiario, ni financiadas con otras fuentes. También puede comprender medicamentos o ayudas técnicas incluidas en el POS, cuando el beneficiario del programa no esté afiliado al Sistema General de Seguridad Social en Salud.

En el año 2019, se entregaron 1927 subsidios económicos a adultos mayores priorizados de la ciudad, por un valor de \$80.000 pesos que se entregaban cada dos meses. Este subsidio es de gran relevancia para garantizar los derechos de esta población, por esta razón las acciones deben orientarse a la administración oportuna y efectiva del servicio de enlace desde la administración municipal y la generación de nuevas estrategias que permitan aprovechar recursos de la segunda modalidad dispuesta por el gobierno nacional para fortalecer los Centros Día.

Estructura propositiva

8. Línea Temática: Tunja, ciudad del conocimiento

8.1. Programa: Nos une la educación

Tunja ha sido denominada en muchos escenarios como la ciudad universitaria o la ciudad mas educada. Este programa busca mantener los altos estándares educativos en las diferentes instituciones educativas de básica, media, educación técnica, tecnológica y superior. Para ello, se fomentará la educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, disminución de brechas de acceso y permanencia, mejoramiento y construcción de infraestructura educativa, así como el acceso a la educación técnica, tecnológica y superior, para la formación integral y la futura empleabilidad de los tunjanos.

Programa:		Nos une la educación		
Objetivo:		Proporcionar recursos, herramientas y condiciones escolares de calidad que permitan el desarrollo integral de los habitantes de la ciudad y fortalecer sus capacidades y talentos sin distinción alguna, en un marco de responsabilidad, justicia y tolerancia, para aprender a vivir y convivir.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas en preescolar con atención integral	número	1170	1200
2	Cobertura neta en educación	Porcentaje	84,17	85
3	Pruebas Saber - Lectura Crítica IEO	Porcentaje	55,78	57
4	Pruebas Saber 11 - Matemáticas IEO	Porcentaje	55,71	57

8.1.1 Estrategia: Infraestructura educativa

Objetivo:		Mejorar las condiciones físicas y de equipamiento de las instituciones educativas oficiales del municipio, de manera que se faciliten los procesos de enseñanza - aprendizaje de la comunidad educativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sedes educativas mejoradas	número	16	7
2	Sedes dotadas con menaje y equipos de cocina	número	6	15

8.1.2 Estrategia: Educación inicial de calidad con atención integral

Objetivo:		Asegurar el desarrollo integral de los niños y niñas de la ciudad, a partir de la prestación del servicio educativo de calidad desde los primeros años de vida.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones educativas oficiales que implementan el nivel preescolar en el marco de la atención integral	número	2	12
2	Docentes y agentes educativos beneficiarios de Servicio de fortalecimiento a sus capacidades de acuerdo con los referentes nacionales	número	500	800

8.1.3 Estrategia: Mejoramiento de la calidad educativa

Objetivo:		Garantizar la implementación de modelos educativos adecuados, y su evaluación oportuna que consideren la mejora continua bajo estándares de calidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones educativas fortalecidas en competencias comunicativas en un segundo idioma	número	12	12
2	Programas y proyectos de educación pertinente articulados con el sector productivo	número	20	20
3	Docentes y agentes educativos de educación inicial, preescolar, básica y media beneficiados con estrategias de mejoramiento de sus capacidades	número	800	800
4	Ambientes de aprendizaje dotados	número	29	24
5	Estudiantes evaluados con pruebas de calidad educativa	número	1260	1260
6	Estrategias de calidad evaluadas	número	6	8

8.1.4 Estrategia: Familia unidas por la Educación

Objetivo:		Desarrollar estrategias para comunicar la importancia del rol de la familia dentro de los procesos educativos y el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Escuelas de padres apoyadas	número	72	82
2	Personas atendidas - servicio de asistencia psicosocial a estudiantes y docentes	número	1000	4000

8.1.5 Estrategia: Disminución de brechas de acceso y permanencia

Objetivo:		Establecer acciones de acompañamiento escolar integral que contribuyan al acceso y permanencia de los niños, niñas y adolescentes al sistema educativo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos sobre evaluación de permanencia en la educación elaborados	número	2	8
2	Personas beneficiadas con estrategias de fomento para el acceso a la educación inicial, preescolar, básica y media.	número	19636	19636
3	Beneficiarios de la alimentación escolar	número	18942	18850
4	Beneficiarios de transporte escolar	número	1004	1004

8.1.6 Estrategia: Nos une la educación superior - generación E

Objetivo:		Implementar estrategias para fortalecer las capacidades y habilidades de los jóvenes de la ciudad y aprovechar recursos de orden nacional e internacional para garantizar el acceso a la Educación Superior Pública.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudiantes de grado 11 con estrategias de fomento para el acceso a la Educación Superior Generación E	número	0	120

8.1.7 Estrategia: Administración oportuna y efectiva del servicio educativo

Objetivo:		Garantizar la gestión eficiente de los recursos del municipio de manera que se ofrezca un servicio educativo de calidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Actividades de gestión administrativa prestadas con oportunidad y efectividad	Porcentaje	100	100

9. Línea Temática: Tunja incluyente, diversa y cultural

9.1. Programa: Garantía de derechos

La garantía de derechos para todos los tunjanos es uno de los objetivos primordiales de esta administración, en donde se velará por el goce efectivo de bienes y servicios para la comunidad, por parte de todos los grupos y minorías que requieren de atención especial.

Este programa buscará atender y brindar los derechos de primera infancia, juventudes, mujer rural, adulto mayor, así como las inversiones y gestiones para promover la equidad de género, el enfoque diferencial y el lenguaje inclusivo.

Programa:		Garantía de derechos		
Objetivo:		Garantizar y promover los derechos de todos los grupos poblacionales ayudando a reconocer los enfoques diferenciales y las múltiples formas de expresión, con el debido acompañamiento de la familia como primer núcleo, y sociedad como entorno incluyente.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas menores de 1 año con trámite de registro civil realizado	Porcentaje	100	100
2	Grandes apuestas frente a la protección integral de la primera infancia, adolescencia y fortalecimiento familiar implementadas intersectorialmente	Número	ND	10
3	Observatorio de niñez, adolescencia y fortalecimiento familiar implementado	Porcentaje	0	100
4	Tasa de violencia intrafamiliar en niñas, niños de cero a cinco años (por cada 100.000 niños entre 0 y 5 años)	Número	109,56	98,6
5	Adolescentes que son madres o están embarazadas	Porcentaje	33,97	30,57
6	Tasa de violencia intrafamiliar en niñas, niños de seis a once años (por cada 100.000 niños entre 6 y 11 años)	Número	139,28	125,35
7	Tasa de violencia intrafamiliar en adolescentes de doce a diecisiete años (por cada 100.000 NNA entre 12 y 17 años)	Número	281,39	228,33
8	Niños y niñas con trámite de tarjeta de identidad realizado	Porcentaje	100	100
9	Niños, niñas y adolescentes en condición de trabajo infantil	Porcentaje	1,3	0,65
10	Jóvenes (18 - 28 años) afiliados al SGSSS	Porcentaje	102,1	102,1
11	Observatorio de la mujer implementado	Porcentaje	0	100

9.1.1 Estrategia: La inclusión nos UNE

Objetivo:		Fomentar la inclusión de los grupos poblacionales a la sociedad, a través del acompañamiento y atención diferenciada		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas con discapacidad atendidos con oferta institucional	número	2500	2600

2	Estrategias para la atención de mujeres con discapacidad cognitiva en estado de indefensión con atención física, psicológica, emocional y ocupacional.	número	1	1
3	Estrategias que favorezcan a la población con discapacidad y sus cuidadores	número	0	4
4	Centro de atención integral para personas con discapacidad adecuado	número	0	1
5	Banco de ayudas técnica implementado	número	1	1
6	Colocaciones de personas con discapacidad a través del Servicio Público de Empleo	número	4	16
7	Estudiantes con estrategias en educación inclusiva	número	1680	1680

9.1.2 Estrategia: Familia y crianza con amor

Objetivo:		Fortalecer el papel de las familias como garantes de los derechos fundamentales de protección, afecto y desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes, a partir de la crianza con amor.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas de primera infancia atendidos en Servicio integrales	número	7790	8000
2	Rutas Integrales de Atención y protección de primera infancia, infancia y adolescencia.	número	0	4
3	Estrategias para fomentar el uso adecuado del tiempo libre y la generación de proyectos de vida orientados a la innovación, para niños, niñas y adolescentes	número	0	4
4	Beneficiarios de la oferta social atendidos - infancia y adolescencia	número	15786	18000
5	Niños, niñas y adolescentes en condición de trabajo infantil con acompañamiento institucional	número	128	200
6	Implementación de Política pública de erradicación del trabajo infantil	Porcentaje	0	30
7	Hogares con acompañamiento familiar	número	18479	20000
8	Casos reincidentes de violencia intrafamiliar	número	574	370

9.1.3 Estrategia: Jóvenes +

Objetivo:	Establecer acciones y mecanismos que favorezcan la promoción de los derechos civiles, políticos y sociales de los jóvenes de la ciudad, que faciliten la toma de decisiones.

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jóvenes beneficiarios de la oferta social Institucional	número	140	400

9.1.4 Estrategia: Unid@s somos más

Objetivo:		Asegurar la planificación y promoción de actividades que reconozcan los derechos de las personas LGBT, habitantes de calle, trabajadoras sexuales, privados de la libertad y rechazadas socialmente, y eviten así la discriminación, exclusión y violencia contra ellos.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas sexualmente diversas con acompañamiento psicosocial	número	100	150
2	Personas rechazadas socialmente con acompañamiento institucional	número	170	200

9.1.5 Estrategia: Sabiduría con amor

Objetivo:		Garantizar la realización de acciones que propendan por el mejoramiento de la atención y protección integral de los adultos mayores del municipio, su desarrollo integral e incorporación a una vida plena y productiva.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Adultos mayores atendidos con servicios integrales	número	1658	1700
2	Centros de atención para el adulto mayor dotados y con personal requerido para su funcionamiento	número	7	7

9.1.6 Estrategia: Equidad de genero

Objetivo:		Promover los derechos a acceder con igualdad y justicia a las mismas oportunidades sociales, económicas y políticas, independientemente de las diferencias biológicas que tengan.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mujeres con enfoque diferencial atendidas de manera integral	número	1300	2000
2	Casas de Igualdad de oportunidades para la mujer - Casa de la Mujer Empoderada	número	0	1
3	Campañas de formación en Nuevas Masculinidades	número	0	4
4	Casos de feminicidios en el municipio de Tunja	número	1	0

5	Estrategias para unificar e implementar estándares de calidad para la atención de violencias de genero en el interior de la familia en las comisarías de familia	número	0	3
6	Campañas de educación y difusión de las rutas de violencia basada en genero y violencia sexual	número	0	25

9.2. Programa: Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural

La cultura e historia tunjana debe contar con un reconocimiento y promoción que fortalezca la pertenencia y cultura ciudadana, así como la consolidación y mantenimiento del patrimonio de nuestra ciudad. Así mismo, los eventos y muestras artísticas, así como la formación cultural será parte del desarrollo de las estrategias contenidas en este programa.

Programa:		Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural		
Objetivo:		Fortalecer la trascendencia de Tunja como ciudad histórica y cultural, por medio del reconocimiento de la diversidad patrimonial, el desarrollo de buenas prácticas culturales y la generación de alianzas para la potencialización del territorio.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acciones de protección y salva guardia a bienes y manifestaciones culturales	Número	1	3

9.2.1 Estrategia: Protección y salvaguardia del patrimonio cultural

Objetivo:		Desarrollar los lineamientos necesarios que permitan promover la protección del patrimonio cultural local.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Bienes y manifestaciones del patrimonio cultural reconocidos y protegidos	número	12	12

9.2.2 Estrategia: Gestión de escenarios culturales

Objetivo:		Promover y generar un municipio atractivo, saludable e integrador a través del mantenimiento de la infraestructura cultural.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Escenarios culturales operativizados y/o intervenidos	número	0	1

9.3. Programa: La Cultura nos Une

Se fortalecerá y promoverá la cultura a partir de la generación de escenarios de formación cultura, no solo con el fin de conocer y fortalecer nuestras tradición, también en la generación de conciencia, convivencia y cultura general de los habitantes de la ciudad de Tunja.

Programa:		La Cultura nos Une		
Objetivo:		Potencializar las actividades culturales, mediante el apoyo a artistas, contenidos, bienes y servicios, así como brindar el acompañamiento necesario para el desarrollo de la agenda y política pública cultural tunjana		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acceso de la población tunjana a espacios culturales	Porcentaje	N.D.	10

9.3.1 Estrategia: Dinamización y fomento a la cultura y la creatividad

Objetivo:		Fomentar ciclos turísticos y culturales transversales, por medio de una conjunción de iniciativas publicas y privadas que permitan el desarrollo turístico local.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas beneficiadas con estímulos	número	79	90
2	Contenidos culturales en circulación	número	48	48
3	Servicios prestados para la dinamización de la economía naranja	número	0	8
4	Centros culturales construidos, adecuados y/o dotados	número	0	1

9.3.2 Estrategia: Fortalecimiento del sistema municipal de cultura

Objetivo:		Desarrollar e implementar la documentación necesaria que permita fortalecer el sistema municipal de cultura.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos normativos realizados - Política Pública Municipal de cultura	número	0	1

9.3.3 Estrategia: Procesos de formación artísticos y culturales

Objetivo:		Responder a las necesidades de formación existentes facilitando el conocimiento de instrumentos útiles para la toma de decisiones en el contexto actual de turismo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas formadas en procesos artísticos y culturales	número	1200	1500
2	Dotaciones a procesos de formación artística y cultural	número	0	1
3	Personas beneficiarias de las estrategias de lectura y escritura	número	7200	9000

10. Línea Temática: Seguridad y convivencia ciudadana

10.1. Programa: Construcción de paz y convivencia ciudadana

Tunja se ha caracterizado por ser una ciudad tranquila y armónica. Es de vital importancia garantizar que esto se mantenga y por ellos hay que generar programas para atender a la población desmovilizada y de víctimas, así como la generación de programas de prevención, protección y no repetición, la asistencia y acompañamiento a los tunjanos a través de la casa de justicia y demás mecanismos oficiales, así como la generación de cátedras de paz para la sana convivencia.

Programa:		Construcción de paz y convivencia ciudadana		
Objetivo:		Generar espacios de construcción de paz, convivencia y reconciliación ciudadana en donde, a través de propuestas pedagógicas y políticas, se acompañen procesos de reparación social.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Población atendida integralmente	número	2616	2876

10.1.1 Estrategia: Paz y Reconciliación

Objetivo:		Fortalecer los procesos de articulación con las entidades públicas de orden nacional, para la implementación y garantía de los programas de derechos humanos, población migrante, etnias, reincorporación y normalización, así como la atención a las víctimas de conflicto armado que habitan en la ciudad, brindando orientación y atención humanitaria.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas víctimas con atención humanitaria	número	150	150

2	Proyectos productivos formulados para población víctimas del desplazamiento forzado	número	1	2
3	Mecanismos de articulación implementados para la gestión de oferta social - Mesa de participación en funcionamiento	número	1	1
4	Hogares víctimas que reciben ayuda humanitaria inmediata	número	56	67
5	Política Pública de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario implementada	Porcentaje	0	30
6	Política pública de derechos humanos en los grupos étnicos implementada	Porcentaje	0	30
7	Población reintegrada y reincorporada atendida con oferta institucional integral.	Porcentaje	100	100
8	Proyectos productivos formulados para la población en proceso de reintegración y reincorporación	número	0	2
9	Estrategias de atención a la población migrante	número	0	3

10.1.2 Estrategia: Espacios seguros - estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas

Objetivo:		Desarrollar estrategias de sana convivencia y prevención del consumo de sustancias psicoactivas - SPA		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas capacitadas en prevención de consumo de SPA	número	150	180
2	Iniciativas para la promoción de la convivencia implementadas	número	ND	3

10.1.3 Estrategia: Cátedras de paz

Objetivo:		Incorporar espacios para el aprendizaje, la reflexión y el diálogo de la cultura de la paz al interior de las instituciones educativas del municipio, que promuevan ambientes pacíficos y la sana convivencia social.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Establecimientos educativos beneficiados	número	12	12

10.2. Programa: Justicia y seguridad

La seguridad que ha definido a Tunja en toda su historia debe garantizarse dado que esta es uno de sus atractivos principales para la habitabilidad. Este programa busca garantizar

la legalidad en la economía tunjana, generar estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas mediante el conocimiento y eliminación de redes de distribución y consumo, así como el uso de tecnologías y servicios para apoyar a la fuerza policiaca, a través de cámaras, patrullas e infraestructura.

Programa:		Justicia y seguridad		
Objetivo:		Mitigar los factores de riesgo que impulsen los actos delictivos, y promover la seguridad y convivencia ciudadana mediante una relación armónica multisectorial preservando el orden público.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Tasa de homicidios	por 100 mil habitantes	3,01	2
2	Tasa de Violencia interpersonal	por cada 10 mil habitantes	408,59	399
3	Tasa de casos de violencia intrafamiliar contra niños, niñas y adolescentes	por cada 10 mil habitantes	183,2	164,9
4	Tasa de violencia intrafamiliar contra el adulto mayor	por cada 10 mil habitantes	62,77	54,77
5	Tasa de violencia entre otros familiares	por cada 10 mil habitantes	148,51	140
6	Tasa de casos de violencia intrafamiliar - violencia de pareja	por cada 10 mil habitantes	295,99	287,9
7	Tasa de lesiones fatales por causas externas	por cada 10 mil habitantes	25,6	20,6
8	Tasa de Hurto a personas	por cada 100 mil habitantes	706,47	636,1
9	Tasa de Hurto a residencias	por cada 100 mil habitantes	523,91	466,53
10	Tasa de Hurto a comercio	por cada 100 mil habitantes	119,38	107,79

10.2.1 Estrategia: Tunja con legalidad

Objetivo:		Implementar el plan integral de seguridad ciudadana y el programa de control y respecto del espacio publico para la sana convivencia		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos de planeación implementados - PISCC	número	1	1
2	Estrategias de control y respeto del espacio público	número	2	2

10.2.2 Estrategia: Justicia Efectiva

Objetivo:		Apoyar el desarrollo de las labores de justicia a través de jornadas de educación y conciliación, así como el fortalecimiento del sistema de justicia de Tunja		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jornadas móviles de acceso a la justicia realizadas	número	0	10
2	Eventos de capacitación a la ciudadanía en al acceso a la justicia	número	8	10
3	Jornadas gratuitas de Conciliación realizadas	número	4	10
4	Sistemas locales de justicia implementados	número	15	15

10.2.3 Estrategia: Uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana

Objetivo:		Fortalecer las acciones de seguridad ciudadana a través del uso e implementación de tecnologías y servicios de apoyo		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Dispositivos para la seguridad y convivencia ciudadana instalados	número	178	208
2	Plan de mantenimiento a los dispositivos para la seguridad implementado	Porcentaje	ND	90

10.3. Programa: Protección y bienestar animal

Este programa tiene por objetivo la generación de convenios para el desarrollo de jornadas de esterilización, vacunación y cuidado de los animales que se encuentran en condición de calle, y a su vez, se brindarán programas de cultura de tenencia de animales de compañía, con el fin de reducir el abandono de animales en la capital.

Programa:		Protección y bienestar animal		
Objetivo:		Promover el bienestar animal a través de jornadas de esterilización, vacunación y cultura de tenencia de animales de compañía, así como el desarrollo de condiciones físicas para la protección animal		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acciones para la actualización e implementación de la Política Pública de Bienestar Animal	número	0	2

10.3.1 Estrategia: Esterilización, vacunación y cuidado animal

Objetivo:		Implementar el programa de sanidad animal por medio de jornadas de esterilización y atención municipal		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Animales atendidos en el coso municipal	número	0	120
2	Unidad Móvil para la atención médica veterinaria adquirida y dotada	número	0	1
3	Animales esterilizados	número	8000	4000

10.3.2 Estrategia: Cultura de tenencia de animales de compañía

Objetivo:		Desarrollar jornadas de capacitación y sensibilización para promover la cultura de tenencia de animales de compañía		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Talleres de capacitación realizados	número	274	300

11. Línea Temática: Cierre de brechas de pobreza

11.1. Programa: Implementación y crecimiento social

La reducción de las brechas de pobreza se atiende desde la transversalidad del actual Plan de Desarrollo Municipal, sin embargo, se genera este programa con el fin de visibilizar las acciones específicas que realiza la Alcaldía junto con el Gobierno Nacional en los programas de apoyo económico a las personas y familias en condición de vulnerabilidad.

Programa:		Implementación y crecimiento social		
Objetivo:		Realizar la articulación entre la administración municipal y el Gobierno Nacional para atender los programas de apoyo económico a las personas y familias en condición de vulnerabilidad		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Incidencia de la pobreza monetaria	Porcentaje	16,6	14

11.1.1 Estrategia: Colombia Mayor

Objetivo:		Establecer acciones para el mejoramiento de las condiciones y garantía de derechos de los adultos mayores desamparados del municipio, otorgando servicios sociales básicos para su bienestar.		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Subsidios del Programa Colombia Mayor entregados	número	1.927	2.142

11.1.2 Estrategia: Jóvenes Acción

Objetivo:		Generar sinergias interinstitucionales para garantizar la atención a la población incluida en el programa Jóvenes en Acción		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jóvenes del programa jóvenes en acción, que reciben incentivo en el marco del convenio del DPS	número	ND	4000

11.1.3 Estrategia: Familias en Acción

Objetivo:		Fortalecer la articulación con el Gobierno Nacional para apoyar a las familias en condición de pobreza y pobreza extrema del municipio, brindando asistencia y acompañamiento integral.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Familias del programa familias en acción, que reciben incentivo de salud y educación	número	4118	4118
2	Proyectos productivos realizados con familias del programa familias en acción	número	0	2



Alcalde Mayor
de Tunja



La Salud nos **UNE**

VI. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD

Introducción

En el marco del plan de desarrollo territorial, la promoción del municipio de Tunja como medio para la dignidad humana, la reactivación económica, este pilar titulado “Nos une la salud y la vitalidad”, conllevará a la construcción, fortalecimiento y consolidación de líneas, programas y estrategias que apuntarán a la consecución del objetivo central y permitirán garantizar su eficacia y eficiencia desde enfoques diferenciales y de derechos humanos. Así, uno de los derechos en que se enfatizará, es el derecho a la salud, desde una perspectiva de derechos fundamentales, el cual implica la búsqueda de acciones que apunten al “disfrute del más alto nivel posible de salud que le permita vivir dignamente”⁸.

Así mismo, este pilar transversal junto con los demás pilares del plan de desarrollo “Tunja la capital que nos une 2020 – 2023”, direccionará su actuar a la salud, la vitalidad y la calidad de vida; comprendiendo de esta manera la importancia de los servicios de salud de modo oportuno, eficaz y con calidad para la prevención, el mejoramiento y la promoción en salud. Por esta razón se ha tomado como base el análisis situacional de las condiciones de salud del municipio, a la luz de las necesidades prioritarias que se han venido presentado en los últimos años.

Desde luego, cabe resaltar que el direccionamiento a ejecutar también tiene en cuenta los determinantes sociales de la salud DSS, un enfoque que ha sido asumido desde la Organización Mundial de la Salud, hasta la integración en los planes y programas de salud nacionales.

Así, en una primera parte, se centra el actuar en “Tunja nos une por la salud pública”, donde los esfuerzos estarán orientados a fortalecer las autoridades sanitarias en pro de la prevención de enfermedades y en la contribución del control del riesgo ambiental, ocasionado por diversos factores. Es por lo que una de las acciones será los planes de IVC⁹ con el propósito de una mayor inspección, vigilancia y control.

Así mismo, esta línea temática trabajará por la cultura de estilos de vida saludables, donde se generarán estrategias para mejorar la calidad de vida de los tunjanos, esto es, actuaciones integrales para lograr un mejor estilo de vida saludable. Además, se fortalecerá la atención a las instituciones prestadoras en salud con las RIA, para asegurar la integridad en atención a las personas, las familias y las comunidades.

⁸ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, art. 14.

⁹ Inspección, vigilancia y control sanitario.

En una segunda parte, la transversalidad característica de este pilar estará priorizada en el programa “Tunja con acceso, eficacia y calidad en la prestación de servicios de salud”. Por ende, se fortalecerán las autoridades sanitarias, las cuales conllevarán a una atención más humana y eficiente en los servicios de salud. En este programa habrá una relevancia para la discapacidad, liderándose con estrategias como lo son las RBC¹⁰, las cuales centraran su interés en la calidad de vida de las personas con discapacidad y sus familias, para así, tener una mejor atención a las necesidades básicas y velar por la inclusión y participación de la población.

En conclusión, el trabajo conjunto entre sectoriales estará encaminado a promover el goce efectivo del derecho a la salud de los ciudadanos, a través del fortalecimiento del acceso a los servicios, la gestión y vigilancia integral de la salud, para vivir más y mejor.

¹⁰ Rehabilitación basada en la comunidad.

Caracterización

De acuerdo con el análisis de situación de salud con el modelo de los determinantes sociales de salud, realizado por la secretaria de protección social del municipio de Tunja en el año 2019 y el plan decenal de salud pública PDSP, 2012 -2021, se da una priorización de los efectos de salud identificados con relación a sus habitantes, de la siguiente manera:

Mortalidad General por grandes causas

En el periodo comprendido entre 2005 y 2017, en el Municipio de Tunja se registraron 8.143 defunciones, donde 4194 muertes fueron de hombres y 3949 mujeres, y fueron relacionadas principalmente a las siguientes causas:

Tabla 75: Principales causas de mortalidad en la ciudad

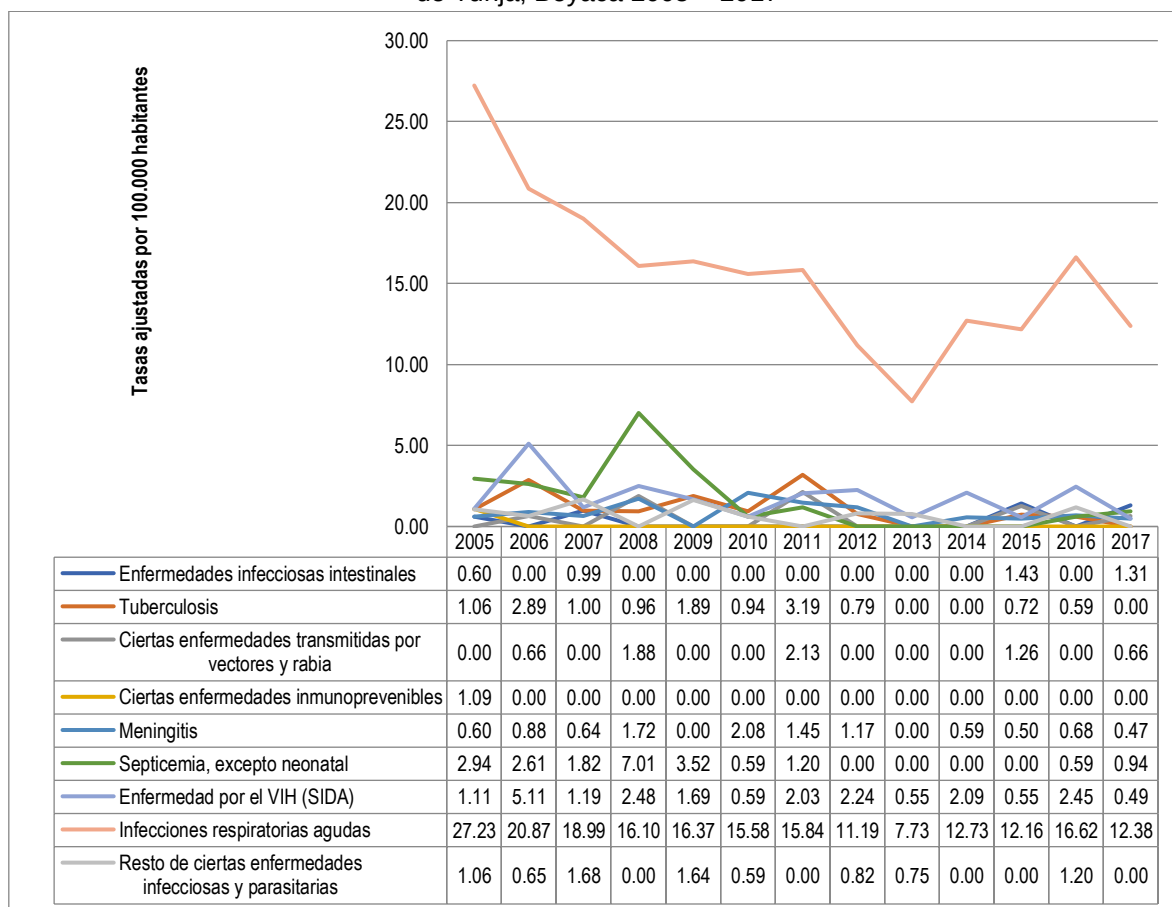
Causa	Muertes	%
Enfermedades del sistema circulatorio	2395	29,41%
Demás causas	2334	28,66%
Neoplasias (tumores)	1751	21,50%
Enfermedades transmisibles y ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal.	1542	18,94%
Signos y síntomas mal definidos	121	1,49%
Defunciones	8143	100%

Fuente: Secretaria de Protección Social (2019)

En el año 2017 la principal causa de mortalidad se presentó por las enfermedades del sistema circulatorio con una tasa de 133,7 por cada 100.000 habitantes, seguida de las Neoplasias y en tercer lugar se observó a las demás causas.

En el grupo de enfermedades transmisibles, se puede decir que la principal causa de mortalidad tanto en el año 2005 como 2017, correspondió a las infecciones respiratorias agudas, con una tasa representativa de 27,23 muertes por 100.000 habitantes, en el año 2005 y en el 2017 de 12,38 muertes por 100.000 habitantes; seguida de la enfermedad por el VIH (SIDA) en el 2006 con una tasa de 5,11 por 100.000 habitantes y en 2017 de infecciones intestinales. Finalmente, en el tercer lugar, tanto en 2005 como en 2017 se ubicó la causa de las septicemias, con excepción de la neonatal.

Gráfica 43: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las enfermedades transmisibles, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



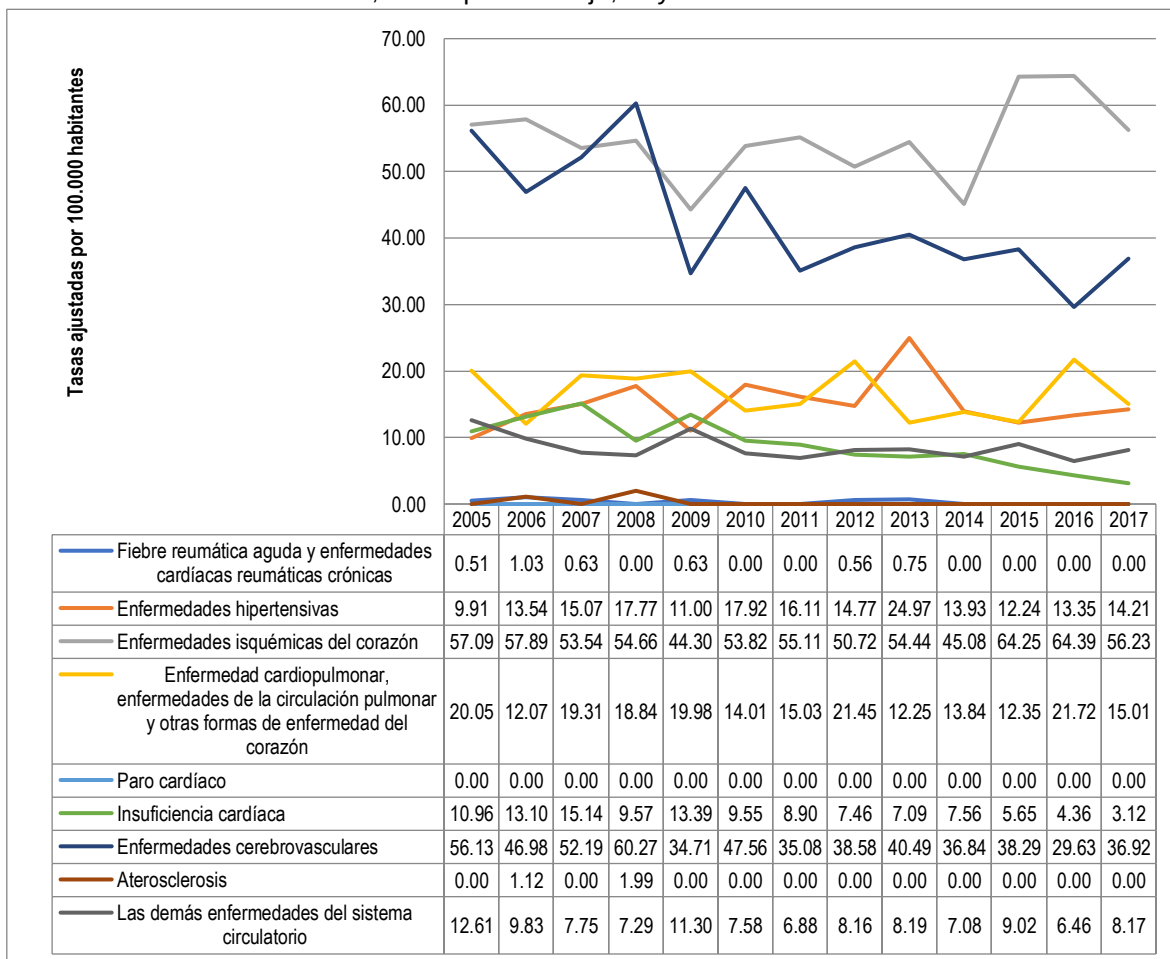
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En atención a lo anterior, desde el municipio se han adelantado procesos de educación-información, a través de estrategias de atención primaria en salud y la puesta en marcha de planes que permitan intervenir colectivamente a la comunidad, particularmente en seguimiento a las enfermedades transmisibles y estilos de vida saludable.

Para el año 2017, en relación con las enfermedades del sistema circulatorio, la tasa más representativa fue de 92,17 por 100.000 habitantes y correspondió a enfermedades isquémicas del corazón, seguida de la tasa de las enfermedades cerebrovasculares que fue del 70,32 por 100.000 habitantes y en tercer lugar la cardiovascular, enfermedades de la circulación pulmonar y otras formas de enfermedad del corazón.

En atención a estas, el municipio de Tunja organizo jornadas masivas y específicas para detectar a tiempo riesgo cardiovascular en los habitantes de la ciudad y riesgo de padecer diabetes, de manera que puedan canalizarse de manera efectiva.

Gráfica 44: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las enfermedades del sistema circulatorio total, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En atención a los pacientes con hipertensión arterial, sobrepeso, obesidad, riesgo de enfermedades respiratorias crónicas, se realizaron jornadas de promoción de actividad física y orientaciones sobre nutrición saludable. Se promovió la educación del autoexamen de seno y testículo, y campañas para realizar la citología.

Para el caso de neoplasias, la principal causa de mortalidad en los hombres correspondió en el año 2017, a el tumor maligno de la próstata con una tasa de mortalidad ajustada por edad de 17,03 por 100.000 hombres y en las mujeres fue el tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon con su mayor tasa en el año 2007 con 19,29 muertes por 100.000 mujeres.

Seguidos de tumores malignos del estómago con su mayor tasa en el año 2005 con 35,40 muertes por 100.000 hombres y tercer lugar el tumor maligno en órganos digestivos y del peritoneo, excepto el estómago y colon con la tasa más alta en el año 2007 con 22,53

muerres por cada 100.000 hombres; para las mujeres se observó en el tumor maligno de otras localizaciones y de las no especificadas con una tasa de mortalidad ajustada por edad de 13,75 por 100.000 mujeres, seguido del tumor maligno de otras localizaciones y de las no especificadas con la mayor tasa en el año 2013 con 21,53 muertes por 100.000 mujeres y en tercera posición se encuentra el tumor maligno de estómago siendo el 2012 el año que registró la tasa más alta con 14,84 muertes por 100.000 mujeres. (Secretaria de Protección Social, 2019)

Tabla 76: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las neoplasias en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

NEOPLASIAS													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Tumor maligno del estómago	35,40	12,23	18,03	28,34	9,94	17,60	19,04	16,40	16,01	12,46	19,01	22,82	12,09
Tumor maligno del colon y de la unión rectosigmoidea	12,12	2,52	9,35	8,35	4,30	15,67	15,81	8,26	7,14	14,47	7,87	9,72	12,41
Tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon	17,15	13,34	22,53	13,17	16,79	17,59	15,02	19,98	17,66	22,05	15,14	14,39	10,95
Tumor maligno de la tráquea, los bronquios y el pulmón	12,58	13,20	9,56	17,62	13,62	2,79	7,97	2,77	10,00	6,38	1,28	4,94	7,74
Tumor maligno de los órganos respiratorios e intratorácicos, excepto tráquea, bronquios y pulmón	2,64	0,00	7,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	1,19	1,03	1,36	1,80
Tumor maligno de la próstata	19,03	19,08	14,60	31,76	19,51	8,94	15,42	24,28	13,52	18,91	12,38	30,40	17,03
Tumor maligno de otros órganos genitourinarios	2,33	0,00	4,26	0,00	3,33	3,30	3,36	5,65	4,58	7,32	3,11	6,01	13,62
Leucemia	6,38	9,46	3,29	2,77	4,52	4,61	7,64	1,27	10,21	9,11	0,00	3,02	2,88
Tumor maligno del tejido linfático, de otros órganos hematopoyéticos y de tejidos afines	2,79	1,66	4,50	8,97	1,61	3,56	2,10	8,69	7,11	3,41	14,00	13,45	3,39
Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	22,91	17,81	14,46	4,90	16,48	15,52	16,05	20,11	24,12	18,07	15,30	15,48	13,78
Tumores in situ, benignos y los de comportamiento incierto o desconocido	0,00	0,00	7,49	2,07	4,82	0,00	0,00	16,08	19,42	10,14	7,07	7,95	14,19
MUJERES													
Tumor maligno del estómago	13,73	12,06	10,70	13,77	13,08	10,74	8,57	14,84	3,77	9,29	8,22	12,13	12,25
Tumor maligno del colon y de la unión rectosigmoidea	14,22	5,29	7,86	10,75	7,84	2,26	5,61	11,86	1,96	8,19	6,66	8,07	7,05
Tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon	7,24	13,29	19,29	10,75	18,34	16,58	14,13	11,23	18,57	11,85	4,17	16,52	8,93
Tumor maligno de la tráquea, los bronquios y el pulmón	5,31	1,67	0,00	9,48	0,00	6,74	6,90	6,23	1,96	2,50	7,51	6,32	7,82
Tumor maligno de los órganos respiratorios e intratorácicos, excepto tráquea, bronquios y pulmón	0,00	1,67	0,00	1,62	1,13	3,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,00
Tumor maligno de la mama de la mujer	9,41	12,93	12,68	6,70	8,57	15,20	10,27	10,25	7,75	9,66	13,60	12,37	12,69
Tumor maligno del cuello del útero	7,54	6,57	3,10	12,83	6,86	5,28	8,03	10,17	4,70	2,14	4,17	5,41	10,65
Tumor maligno del cuerpo del útero	1,93	0,00	0,00	0,00	0,00	3,05	1,40	2,19	0,00	0,95	0,00	0,00	0,00
Tumor maligno del útero, parte no especificada	3,44	0,00	3,23	1,37	1,13	1,49	1,40	0,00	1,12	0,95	0,97	1,08	1,92
Tumor maligno de otros órganos genitourinarios	8,05	6,63	6,53	6,32	5,71	10,03	8,68	11,04	8,64	6,83	2,09	5,67	8,53
Leucemia	4,51	6,43	4,21	1,14	3,34	2,64	1,00	2,45	3,46	5,55	4,22	2,67	5,03
Tumor maligno del tejido linfático, de otros órganos hematopoyéticos y de tejidos afines	4,32	3,39	4,30	4,40	6,30	3,77	2,23	4,75	2,23	3,37	5,33	11,64	3,80
Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	16,24	20,42	8,40	8,96	14,90	10,98	13,01	5,16	21,53	13,45	6,89	15,84	13,75
Tumores in situ, benignos y los de comportamiento incierto o desconocido	3,80	0,00	1,62	2,86	6,36	5,73	7,81	7,71	5,88	6,60	8,05	4,86	9,52

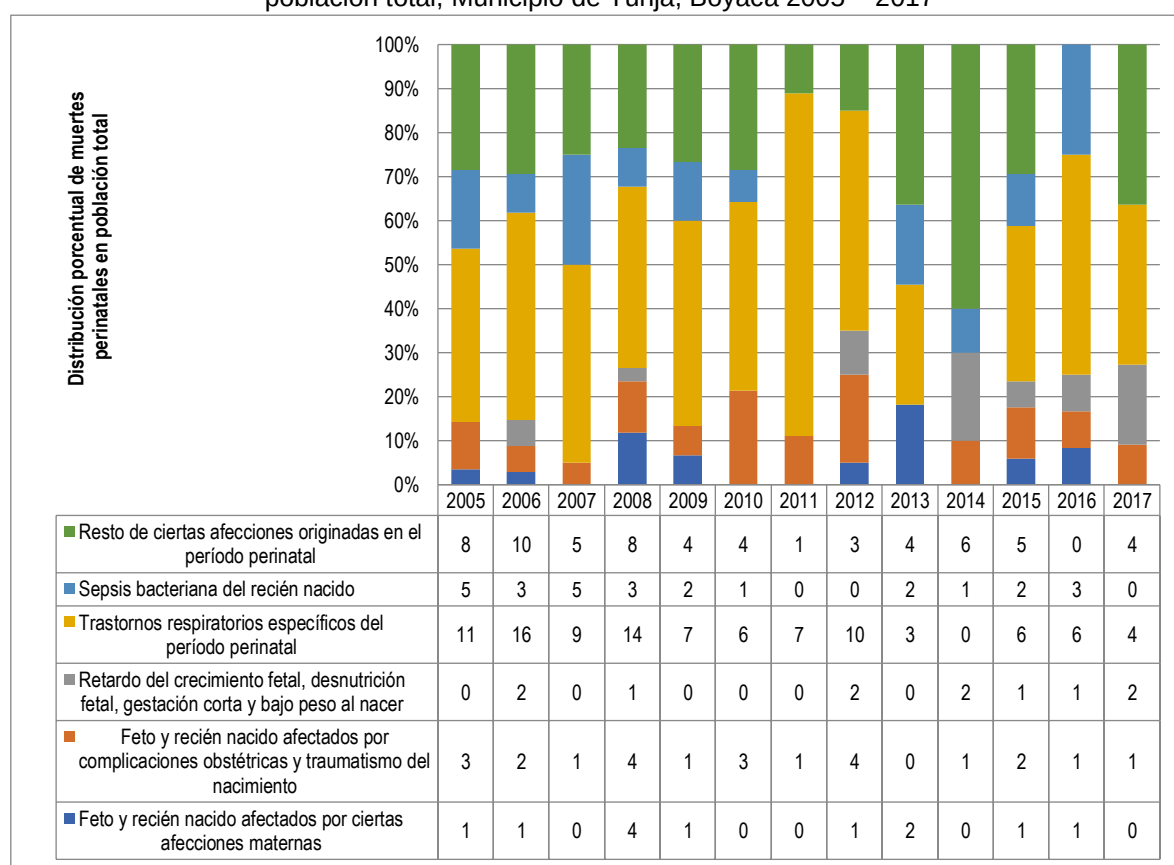
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Por otro lado, a través de visitas de asistencia técnica a las Entidades Administradoras de Planes de Beneficios e Instituciones Prestadoras de Servicios de salud de la ciudad se realizó seguimiento a los programas de hipertensión arterial, diabetes mellitus y enfermedad renal crónica. Así mismo, entrevistas y encuestas a los pacientes de programas para hacer seguimiento a la atención que están recibiendo y a la entrega de medicamentos. En el año 2018 y 2019 se desarrolló la estrategia Tunja Ciudad sin Hipertensión, prueba piloto de tamizaje cardiovascular liderada por la Alcaldía de Tunja y apoyo de la Liga Colombiana

contra el infarto y la Hipertensión, tamizadas más de 2000 personas y cuyo objetivo principal fue crear conciencia en hábitos y estilos de vida saludable que mitiguen la presencia de Enfermedad Crónica. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Con relación a la proporción de casos para ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal en Tunja, se pudo identificar que de las 235 muertes registradas en el periodo del año 2005 al 2017, donde la principal causa fueron los trastornos respiratorios específicos y en segundo lugar, el resto de ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal, en tercer lugar el retardo del crecimiento y desnutrición fetal, gestación corta y bajo peso al nacer.

Gráfica 45: Distribución porcentual para ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal, población total, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En el caso de causas externas, la principal causa de mortalidad registrada para la población de Tunja en general dentro del periodo 2005 a 2017 correspondió a los accidentes terrestres, con una tasa más representativa de 28,68 por 100.000 habitantes, registrada en el año 2015; la segunda reportada con mayor grado de repitencia fue agresiones en relación principalmente a homicidios, con una tasa de 13,40 por 100.000 habitantes reportada en el

año 2015, finalmente en tercer lugar estuvo la sub-causa de caídas. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Particularmente para el año 2017, se reportaron las mismas causas principales en el puesto primero y segundo, pero en el tercer lugar se registraron las lesiones auto infligidas intencionalmente, es decir, suicidios. Esta situación colocó en alerta a diferentes dependencias del municipio, para establecer la ruta de identificación temprana de signos de alarma de conducta suicida y la implementación de estrategias para la prevención de dicha conducta.

Tabla 77: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las causas externas en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

CAUSAS EXTERNAS													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Accidentes de transporte terrestre	33,65	23,86	22,17	28,83	32,79	26,82	23,38	23,94	15,82	19,60	52,03	15,46	26,40
Los demás accidentes de transporte y los no especificados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Caídas	11,42	5,26	6,31	8,58	2,57	4,86	6,82	7,36	12,28	9,78	23,22	8,18	0,98
Accidentes por disparo de arma de fuego	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00	0,00
Ahogamiento y sumersión accidentales	7,50	1,43	0,00	2,48	3,49	3,27	2,22	1,08	1,18	0,00	3,41	1,01	3,13
Accidentes que obstruyen la respiración	0,00	1,36	2,54	2,32	6,97	0,00	2,24	5,62	1,06	2,41	3,01	0,00	0,00
Exposición a la corriente eléctrica	2,63	2,48	0,00	1,27	1,35	1,34	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	4,90	0,00
Exposición al humo, fuego y llamas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Envenenamiento accidental por, y exposición a sustancias nocivas	4,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,13	0,99	0,00	0,97
Los demás accidentes	5,57	2,55	1,57	2,37	2,15	2,23	1,07	2,29	1,06	3,08	9,92	0,00	3,74
Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	2,59	5,48	5,12	3,86	5,85	10,03	8,74	4,57	11,03	9,68	7,70	17,15	10,24
Agresiones (homicidios)	26,00	10,10	14,83	19,02	17,74	11,28	14,96	15,23	16,28	11,72	15,53	11,25	9,86
Eventos de intención no determinada	6,71	6,43	5,13	9,18	2,49	2,27	3,24	10,28	1,00	1,01	5,36	1,36	5,69
Las demás causas externas	1,40	1,18	1,43	0,00	2,42	0,00	1,29	1,06	0,00	0,00	0,00	1,15	0,00
MUJERES													
Accidentes de transporte terrestre	8,61	8,44	3,35	10,48	11,49	7,13	4,56	8,39	8,94	4,38	7,94	6,02	4,38
Los demás accidentes de transporte y los no especificados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Caídas	0,00	3,00	1,82	1,72	2,82	0,00	0,00	0,00	0,99	2,40	6,88	4,46	1,04
Accidentes por disparo de arma de fuego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ahogamiento y sumersión accidentales	0,00	0,00	1,62	0,00	1,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Accidentes que obstruyen la respiración	0,00	0,00	0,00	2,42	1,21	1,22	2,45	0,00	1,24	0,00	1,26	2,76	0,00
Exposición a la corriente eléctrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Exposición al humo, fuego y llamas	0,00	0,00	0,00	1,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,23	0,00	0,00	0,00
Envenenamiento accidental por, y exposición a sustancias nocivas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Los demás accidentes	2,90	0,00	2,68	0,00	0,00	2,53	1,12	0,00	1,12	0,00	3,00	0,86	0,00
Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	4,56	0,00	0,00	1,14	0,00	1,09	3,03	3,24	0,94	1,99	1,05	0,00	1,06
Agresiones (homicidios)	2,86	3,30	0,00	1,14	4,60	1,07	1,11	4,17	2,96	3,05	1,13	0,00	1,06
Eventos de intención no determinada	1,87	5,35	4,65	2,93	4,11	1,45	2,79	0,99	3,46	2,24	2,14	0,00	0,00
Las demás causas externas	0,00	0,00	0,00	3,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Estos datos permiten identificar que una gran problemática de la ciudad con relación a la salud mental de los habitantes de la ciudad, principalmente en hombres que son los que reportaron con relación a suicidios para el 2017, una tasa de mortalidad alta de 10,24 en comparación a la registrada por las mujeres, que fue del 1,06. Igualmente, los homicidios y agresiones en este año en hombres, mostro una tasa de mortalidad de 9,86 mientras la tasa de mortalidad por esta causa en mujeres registro un 1,06.

Dentro del grupo de las demás causas, la principal causa asociada a la tasa de mortalidad en el periodo 2005 a 2017, fue la de enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores, con una representación de 51,12 por 100.000 habitantes, tasa registrada en el año 2014; el resto de las enfermedades del sistema digestivo sumaron la segunda causa más común con una tasa representativa de 34,00 por 100.000 habitantes reportada en el año 2008, y, en tercer lugar, la causa de diabetes mellitus. En el 2017, se mantuvieron la primera y segunda causa, pero en tercer lugar se ubicaron las enfermedades del sistema urinario.

Tabla 78: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las demás causas en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

LAS DEMÁS ENFERMEDADES													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Diabetes mellitus	15,76	12,74	14,37	9,70	11,88	17,96	22,26	12,57	29,95	10,48	23,32	15,14	9,58
Deficiencias nutricionales y anemias nutricionales	10,36	8,15	2,57	4,79	0,00	4,97	0,00	5,01	2,07	3,20	3,01	1,75	5,79
Trastornos mentales y del comportamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	0,00	0,00	0,00	1,13
Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	11,35	9,07	7,38	2,47	1,89	10,47	11,82	12,49	11,28	8,37	4,54	2,51	5,20
Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	27,46	37,12	36,97	47,90	34,84	54,27	35,36	38,24	27,70	58,43	41,33	51,27	31,57
Resto de enfermedades del sistema respiratorio	24,25	11,05	15,03	6,33	15,76	9,22	13,01	19,49	14,64	23,23	8,67	10,80	3,60
Apendicitis, hernia de la cavidad abdominal y obstrucción intestinal	4,11	6,46	6,83	6,64	4,80	5,16	8,61	3,67	2,43	8,01	3,86	9,19	3,06
Cirrosis y ciertas otras enfermedades crónicas del hígado	6,43	3,95	5,27	7,42	6,82	12,74	3,76	6,50	10,47	4,26	8,38	14,17	5,21
Resto de enfermedades del sistema digestivo	14,24	22,47	12,14	45,90	34,24	30,42	27,44	26,98	17,74	18,95	31,27	23,57	15,52
Enfermedades del sistema urinario	6,66	23,92	16,61	37,14	23,66	17,13	30,62	15,57	14,88	26,82	16,80	19,62	10,96
Hiperplasia de la próstata	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,93	1,81	1,80
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	12,03	10,43	5,73	8,12	2,32	8,12	3,50	5,87	5,79	6,15	3,38	6,02	1,21
Resto de las enfermedades	22,81	17,27	9,22	18,78	8,32	23,83	10,98	16,95	4,52	14,31	7,05	7,75	4,34
MUJERES													
Diabetes mellitus	11,25	20,81	16,63	21,78	15,61	20,28	18,30	22,05	15,47	6,85	5,66	15,22	11,26
Deficiencias nutricionales y anemias nutricionales	5,45	6,21	5,01	2,64	3,02	2,87	1,39	2,32	2,37	2,16	1,15	5,28	2,09
Trastornos mentales y del comportamiento	1,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,40	2,20	0,00
Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	3,59	7,48	7,08	5,47	1,09	11,16	8,62	7,38	4,45	2,40	4,02	5,49	7,60
Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	28,64	25,45	36,29	48,64	26,18	27,62	57,79	44,82	42,86	46,63	39,33	34,62	34,09
Resto de enfermedades del sistema respiratorio	7,67	15,19	7,69	4,85	7,49	1,45	10,37	9,83	9,88	7,38	0,88	5,30	3,06
Apendicitis, hernia de la cavidad abdominal y obstrucción intestinal	3,12	3,76	0,00	3,34	3,06	0,00	5,63	4,83	6,14	4,54	0,00	4,11	4,18
Cirrosis y ciertas otras enfermedades crónicas del hígado	4,22	4,18	3,51	9,42	4,35	10,42	6,71	2,64	1,00	3,18	0,00	2,89	1,11
Resto de enfermedades del sistema digestivo	35,59	19,56	15,17	26,18	22,37	25,75	19,18	22,34	24,93	12,36	17,07	9,63	10,37
Enfermedades del sistema urinario	13,69	6,15	11,63	17,99	7,26	9,66	8,02	6,11	11,10	14,40	16,60	12,69	11,48
Embarazo, parto y puerperio	3,24	0,00	4,42	0,00	1,06	0,00	0,93	0,95	4,31	0,00	1,99	1,10	1,09
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	9,72	6,05	4,84	7,26	3,54	1,22	6,35	2,47	8,44	2,51	3,45	3,79	2,11
Resto de las enfermedades	10,98	12,20	12,64	17,58	13,85	17,36	13,92	15,53	5,81	11,27	4,20	10,15	8,14

Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

De acuerdo con la Secretaria de Protección Social (2019), en el Municipio de Tunja entre los años 2005 a 2017, se presentaron en total 469 muertes infantiles y en la niñez, distribuidas en el grupo de 0 a antes de 1 año (417 casos) y de 1 a 4 años (14 casos); en el sexo masculino se presentaron 198 muertes y en el sexo femenino 271 muertes.

En el periodo de estudio, las principales causas de mortalidad infantil (0 a antes de 1 año) fueron: ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal con 234 casos y

malformaciones congénitas deformidades y anomalías cromosómicas con 94 casos, en la niñez (1 a 4 años) fueron: las causas externas de Morbilidad y Mortalidad con 14 casos y enfermedades del sistema Circulatorio con 7 casos. De los 13 años de análisis, se observó que el año 2006 aportó el mayor número de muertes (67 casos).

Para el año 2017, la causa de mortalidad en la niñez más importante correspondió a Ciertas afecciones en el periodo perinatal con 11 casos en el grupo de edad de 0 a antes de 1 año; a partir del año y hasta los 4 años, la principal causa de muerte estuvo asociada a Enfermedades del sistema Nervioso con 1 caso y causas externas de morbilidad y mortalidad con 1 caso. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Igualmente, en el año 2017 se registró en el municipio de Tunja un aumento con relación al año 2016 en el indicador de mortalidad materna, el cual estuvo en 39,9 muertes maternas por 100.000 nacidos vivos, ubicándolo en condiciones estadísticamente semejantes frente al departamento, que registro un valor de 40,82 muertes maternas por 100.000 nacidos vivos. En el caso del indicador de tasa de mortalidad infantil el comportamiento reportado fue variable, en Tunja para neonatos el indicador registro 5,59 muertes infantiles por 1.000 nacidos vivos, frente al dato departamental 8,37 muertes infantiles por 1.000 nacidos vivos; por su parte para niños menores de 5 años, el indicador registrado fue de 6,39 muertes en la niñez por 1.000 nacidos vivos, frente al dato departamental 10,68 muertes en la niñez por 1.000 nacidos vivos. Así mismo, entre los años 2005 a 2017, no se han registrado muertes en menores de cinco años por EDA, IRA ni desnutrición en el Municipio de Tunja.

En la siguiente tabla de manera consecuente con la información reportada anteriormente, se identificaron las prioridades de mortalidad general, específica y materno infantil del municipio de Tunja en el año 2017 y la comparación de tasas del municipio frente al departamento.

Tabla 79: Identificación de prioridades en salud, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

Mortalidad	Prioridad	Valor del indicador del mpio	Valor del indicador del departamento
General por grandes causas*	Enfermedades del sistema circulatorio	133,7	163,16
	Todas las demás causas	98,8	131,29
	Neoplasias	103,4	79,92
Específica por Subcausas o subgrupos	Enfermedades isquémicas del corazón	92,17	63,66
	Enfermedades cerebrovasculares	40,3	29,96
	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	31,57	35,33
	Resto de enfermedades del sistema digestivo	15,52	14,95
	Tumor maligno de la próstata	17,03	12,29
	Tumor maligno de los órganos digestivo y del peritoneo, excepto estómago y colon	10,95	11,81

Mortalidad	Prioridad	Valor del indicador del mpio	Valor del indicador del departamento
Mortalidad Infantil y de la niñez: 16 grandes causas	Ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal	76,12	57,35
	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	13,84	43,97
	Causas externas de morbilidad y mortalidad	6,92	8,60
Mortalidad Materno infantil y en la niñez: Indicadores trazadores	Tasa de mortalidad materna a 42 días	39,94	40,82
	Tasa de mortalidad neonatal	3,99	5,31
	Tasa de mortalidad infantil	5,59	8,37
	Tasa de mortalidad en la niñez (menor de 5 años)	6,39	10,68

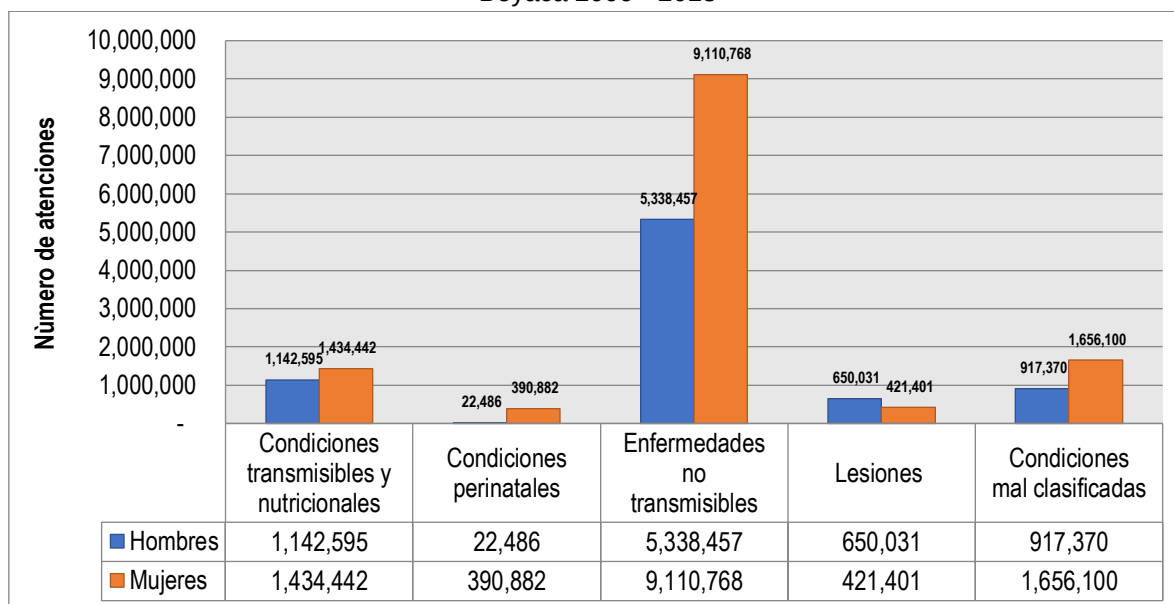
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Morbilidad

Para generar el análisis de la morbilidad en el municipio de Tunja, que hace referencia a la cantidad de personas que se enferman en un lugar y en un periodo de tiempo determinado en relación con el total de la población, se utilizaron los datos contenidos en el cubo de Reportes RIPS de SISPRO - MSPS, las bases de datos de la cuenta de alto costo, el Reporte de Información Circular 029 SISPRO, el Sistema de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD-SIPRO-MSPS), el informe de Análisis de situación de salud con el modelo de los determinantes sociales de salud, municipio de Tunja en el año 2019.

Durante el periodo 2009 – 2018 el comportamiento de las grandes causas de morbilidad mostró que en primer lugar las enfermedades no transmisibles registran un 69%, el segundo lugar lo ocuparon las condiciones transmisibles y nutricionales con el 12%, y en el tercer lugar las condiciones mal clasificadas con 12%, seguidas de las lesiones con el 5% y finalmente las condiciones perinatales con un 2% de distribución porcentual.

Tabla 80: Consultas por grandes causas de morbilidad en hombres y mujeres, municipio de Tunja, Boyacá 2009 - 2018



Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para la gran causa de morbilidad en las condiciones transmisibles y nutricionales, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la subcausa infecciones respiratorias generó el mayor número de atenciones con una proporción de 59,26%; el segundo lugar correspondió a la subcausa enfermedades infecciosas y parasitarias con una proporción de 38,28%.

Tabla 81: Proporción subcausa de morbilidad Condiciones Transmisibles y Nutricionales, total, Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

CONDICIONES TRANSMISIBLES Y NUTRICIONALES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Enfermedades infecciosas y parasitarias	35,50	35,06	35,99	38,38	39,09	38,43	39,74	46,18	41,69	36,51	-5,18	38,28
Infecciones respiratorias	62,71	62,60	62,31	59,35	58,41	58,65	57,31	52,12	55,76	60,28	4,52	59,26
Deficiencias nutricionales	1,79	2,34	1,71	2,27	2,51	2,92	2,95	1,70	2,55	3,21	0,66	2,46

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para el año 2018 la subcausa infecciones respiratorias arrojó la mayor proporción de atenciones (60,28%), con un aumento de 4,42 puntos porcentuales respecto al año 2017. Seguida de la subcausa de enfermedades infecciosas y parasitarias con una tasa de (36,51%) a 2018, que presento una variación de 5,18 puntos porcentuales inferior respecto al año 2017.

Dentro del periodo de estudio de 2009 -2018, la gran causa de morbilidad en condiciones maternas se generó en una proporción del 87,99% y en segundo lugar las derivadas del periodo perinatal, con una proporción de 12,01%; que, en el 2018, correlacional mente arrojó un aumento de 0,04 puntos porcentuales respecto al año 2017, registrando 89,02% atenciones a condiciones maternas.

Tabla 82: Proporción subcausa de morbilidad Condiciones Maternas y Perinatales, total. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018.

CONDICIONES MATERNAS PERINATALES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Condiciones maternas	84,12	86,53	82,22	91,15	91,98	87,71	83,47	96,63	88,98	89,02	0,04	87,99
Condiciones derivadas durante el periodo perinatal	15,88	13,47	17,78	8,85	8,02	12,29	16,53	3,37	11,02	10,98	-0,04	12,01

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

En el caso de las causas de enfermedades no transmisibles, durante el periodo de estudio 2009-2018 las condiciones orales generaron el mayor número de atenciones con una proporción de 23,53%; el segundo lugar correspondió a la subcausa enfermedades cardiovasculares con una proporción de 13,06%. Para el año 2018 la subcausa condiciones orales arrojó la mayor proporción de atenciones (21,15%), con una disminución de 2,54 puntos porcentuales respecto al año 2017. (Secretaria de Protección Social, 2019)

Tabla 83: Proporción subcausa de morbilidad Enfermedades No Transmisibles, total, Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ENFERMEDADES NO TRANSMISIBLES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Neoplasias malignas	0,69	1,05	0,98	0,83	1,18	1,06	1,22	1,67	1,48	1,49	0,01	1,15
Otras neoplasias	0,87	1,19	1,40	1,28	1,28	1,39	1,51	1,29	1,24	1,48	0,25	1,33
Diabetes mellitus	2,14	2,40	2,14	2,01	1,91	2,46	2,23	3,31	3,85	3,79	-0,06	2,57
Desordenes endocrinos	5,14	4,61	5,39	6,39	6,45	6,10	5,80	6,00	6,52	6,37	-0,15	5,98
Condiciones neuropsiquiátricas	5,82	9,23	7,94	6,56	7,00	6,48	8,06	8,75	7,17	9,63	2,46	7,52
Enfermedades de los órganos de los sentidos	6,76	6,86	6,22	5,95	9,06	9,33	9,21	7,22	7,48	7,07	-0,41	7,79
Enfermedades cardiovasculares	12,49	13,42	14,59	11,19	11,32	12,50	11,79	15,06	15,59	15,35	-0,23	13,06
Enfermedades respiratorias	4,16	4,88	4,97	4,30	4,42	3,75	4,25	3,89	3,94	4,11	0,17	4,23
Enfermedades digestivas	7,26	6,57	6,83	6,70	6,15	5,80	5,49	6,04	4,97	4,85	-0,12	5,97
Enfermedades genitourinarias	10,06	9,63	9,23	9,34	9,84	9,22	9,49	10,28	9,04	8,69	-0,35	9,39
Enfermedades de la piel	5,25	4,95	4,74	4,56	4,38	4,35	4,68	4,42	3,79	3,76	-0,03	4,44
Enfermedades musculoesqueléticas	11,25	11,65	13,35	11,77	11,63	11,76	12,12	12,31	10,20	11,37	1,17	11,73
Anomalías congénitas	1,83	1,42	1,12	1,32	1,43	1,39	1,46	1,46	1,07	0,90	-0,17	1,32
Condiciones orales	26,28	22,13	21,10	27,79	23,94	24,41	22,68	18,33	23,69	21,15	-2,54	23,53

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para esta gran causa durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la subcausa traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas generó el mayor número de atenciones con una proporción de 93,29%; el segundo lugar correspondió a la

subcausa lesiones no intencionales con una proporción de 5,96%. Para el año 2018 la subcausa traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas arrojó la mayor proporción de atenciones (84,31%), con una disminución de 8,30 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 84: Proporción subcausa de morbilidad Lesiones, total. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

LESIONES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Lesiones no intencionales	3,51	4,59	4,95	4,22	4,59	4,26	5,00	7,01	6,11	14,16	8,86	5,96
Lesiones intencionales	0,37	0,35	0,58	0,32	0,48	0,44	0,67	1,12	1,17	1,44	0,27	0,69
Lesiones de intencionalidad indeterminada	0,05	0,08	0,06	0,00	0,04	0,06	0,06	0,11	0,12	0,09	-0,02	0,06
Traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas	96,07	94,98	94,42	95,45	94,90	95,24	94,27	91,76	92,61	84,31	-8,30	93,29

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Dentro del ciclo de vida la primera infancia es una fase de desarrollo importante para la constitución del ser humano, pues es en este periodo donde se consolidan competencias, habilidades y manera de relacionarse con el mundo, es decir, importantes procesos de crecimiento y aprendizaje que favorecen el desarrollo infantil. Sin embargo, en esta fase es importante identificar problemas relacionados la obesidad, el sedentarismo, las dificultades en el desarrollo psicomotor, entre otros.

A nivel mundial la primera infancia representa una prioridad para los gobiernos, quienes deben garantizar la materialización de los derechos de los niños y las niñas para lograr un desarrollo integral. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 39,04% con una disminución de 9,34 puntos porcentuales respecto al año 2017.

La tasa de condiciones mal clasificadas que ocupó el tercer lugar de incidencia, también presentó una variación relevante, pasando en el 2017 de 15,07 a en el 2018 de 24,06, aumentando en 8,99 puntos porcentuales.

Con relación al ciclo de vida, se pudo evidenciar que las subcausas de enfermedades están sujetas al periodo en que se encuentre cada individuo, por ejemplo, en el periodo en que el niño discurre por su infancia intermedia o el llamado “periodo de latencia”, será importante desarrollar sus potencialidades a partir del conocimiento profundo de sus vulnerabilidades y aplicación de aspectos positivos tanto para él como individuo como en el de su núcleo familiar. Esta etapa representa un desafío para el gobierno y la comunidad en general, pues la protección especial de los niños garantizara condiciones armónicas para que pueda crecer y participar de forma eficiente en la sociedad. Para el año 2018 la principal causa de

morbilidad fueron las enfermedades no transmisibles con 56,17% con una disminución de 6,01 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 85: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Primera Infancia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

PRIMERA INFANCIA (0 a 5 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	45,75	44,57	46,07	43,62	40,30	38,60	41,72	43,75	30,66	30,97	0,31
Condiciones perinatales	1,73	2,50	4,01	2,06	1,86	2,23	4,32	1,01	1,36	1,43	0,07
Enfermedades no transmisibles	40,27	37,67	32,24	37,70	40,52	46,50	39,79	36,50	48,97	39,04	-9,04
Lesiones	3,08	4,00	4,38	3,68	4,10	3,29	3,62	5,18	3,94	4,50	0,57
Condiciones mal clasificadas	9,17	11,27	13,30	12,94	13,21	9,38	10,56	13,55	15,07	24,06	8,99

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Como se evidencia las enfermedades no transmisibles son las más frecuentes en la etapa prenatal e infantil, que corresponden a las enfermedades de condiciones orales, neuroquiquiátricas, musculoesqueléticas, cardiovasculares, neoplasias malignas, desordenes endocrinos, respiratorias, digestivas, de la piel y anomalías congénitas.

Tabla 86: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Infancia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

INFANCIA (6 a 11 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	26,27	24,93	24,45	20,23	18,54	16,38	18,01	22,15	15,42	15,66	0,24
Condiciones perinatales	0,06	0,09	0,04	0,03	0,03	0,13	0,25	0,33	0,41	0,24	-0,18
Enfermedades no transmisibles	58,06	58,71	57,84	64,48	63,56	69,23	64,76	54,71	62,18	56,17	-6,01
Lesiones	4,62	4,89	5,23	3,91	5,00	3,85	5,21	7,69	4,68	5,76	1,08
Condiciones mal clasificadas	11,00	11,37	12,44	11,35	12,88	10,41	11,77	15,12	17,31	22,18	4,87

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Los indicadores anteriores permiten ver que es necesario invertir en la promoción en salud y prevención de la enfermedad durante el curso de la vida, particularmente en la infancia pues esta define muchas condiciones del futuro adulto.

La siguiente fase del curso de la vida corresponde a los adolescentes, quienes particularmente han sido considerados como una porción saludable de la población, pero que tienen necesidades de salud particulares, que les permite servir de forma productiva a su comunidad, estimulando el crecimiento económico. Entonces es fundamental atender hábitos dañinos que se adquieren en esta etapa de la vida y se convierten en la edad adulta en serios problemas, y una carga financiera adicional sobre los sistemas de salud.

Los adolescentes registraron en el periodo de análisis (2009 -2018) como principal causa de enfermedad, las no transmisibles con una porción de 65,81% del total de distribución de

causas, seguido de las enfermedades transmisibles y nutricionales, 11,43%. %. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 64,24% con una disminución de 4,26 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 87: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adolescencia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADOLESCENCIA (12 a 17 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	16,59	15,08	14,53	13,12	10,94	9,82	10,08	13,07	7,70	7,43	-0,27
Condiciones perinatales	0,99	1,94	1,57	1,71	3,13	2,93	2,68	3,93	1,55	1,38	-0,17
Enfermedades no transmisibles	64,43	63,45	63,43	67,17	64,42	69,68	66,05	57,88	68,50	64,24	-4,26
Lesiones	5,62	6,58	6,90	4,99	6,90	5,47	6,95	8,52	6,84	7,09	0,25
Condiciones mal clasificadas	12,36	12,95	13,56	13,02	14,60	12,10	14,24	16,61	15,40	19,85	4,45

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Dentro del curso de la vida se llega a una etapa definida como la juventud y que corresponde no solamente a una categorización por edad, sino que representa a una población que pasa del proceso biológico a la aparición de características particulares, es por ello, que en el análisis realizado sobre este grupo poblacional la gran causa de enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 63,48%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 9,94%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 55,81% con una disminución de 6,82 puntos porcentuales respecto al año 2017, mientras las condiciones mal clasificadas mostraron un incremento de 7,72 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 88: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Juventud. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

JUVENTUD (18 a 28 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	13,59	11,74	11,43	10,33	9,58	8,31	9,86	11,98	8,65	8,17	-0,48
Condiciones perinatales	4,38	6,76	5,65	5,70	7,04	6,86	7,49	11,48	3,87	3,80	-0,07
Enfermedades no transmisibles	65,78	61,91	63,30	66,85	64,36	67,79	64,13	52,89	62,64	55,81	-6,82
Lesiones	4,87	6,86	6,82	4,91	5,42	6,85	6,23	8,28	6,85	6,51	-0,34
Condiciones mal clasificadas	11,39	12,73	12,80	12,20	13,60	10,19	12,30	15,37	17,99	25,71	7,72

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

La plenitud del desarrollo biológico y psíquico del individuo es alcanzada en el curso de vida conocido como adultez, en esta fase se espera que se logre aprovechar al máximo las capacidades y destrezas físicas que posee cada persona, configurando la personalidad y habilidades que marcan el cumplimiento de aspiraciones y metas dentro de los procesos sociales y humanos. Sin embargo, aunque en esta etapa se encuentra la plenitud biológica,

epidemiológicamente también hay un aumento de enfermedades crónicas que llegan con la edad; hipertensión, diabetes, ataques cardíacos y cánceres.

Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 75,39%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 7,59%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 72,06% con una disminución de 5,55 puntos porcentuales respecto al año 2017. (Secretaria de Protección Social, 2019)

Tabla 89: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adultez. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADULTEZ (29 a 59 años)												
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	2009-2018
Total												
Condiciones transmisibles y nutricionales	10,19	8,71	8,55	7,88	7,57	6,67	7,60	9,98	5,89	6,09	0,19	7,59
Condiciones perinatales	1,26	1,65	1,80	1,51	1,78	1,64	2,47	3,60	1,14	1,12	-0,02	1,72
Enfermedades no transmisibles	74,50	74,10	73,69	76,41	75,85	78,98	75,11	67,61	77,61	72,06	-5,55	75,39
Lesiones	3,96	5,14	4,70	3,75	4,26	4,26	4,73	6,34	4,50	4,99	0,49	4,52
Condiciones mal clasificadas	10,09	10,41	11,26	10,44	10,53	8,45	10,08	12,47	10,86	15,75	4,88	10,78

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

De este modo la edad adulta constituye un periodo extenso dentro del ciclo vital, que según la OMS/OPS se divide en 3 etapas la adultez temprana o joven (18 a 39 años) donde la principal problemática está asociada a la paternidad o maternidad y los cambios que experimenta el individuo con este nuevo rol, tanto en estilos de vida como condiciones psicológicas. Esta el adulto intermedio o adultez media (40 a 59 años) donde la gran problemática se asocia a la conocida “crisis de los 40”, en ella se experimentan sensaciones y síntomas relacionados con la jubilación, las cesantías, el paro o enfermedades como el nido vacío.

Finalmente, esta la adultez tardía o el adulto mayor que son las personas que van desde los 60 años en adelante, y sus principales problemáticas de salud se relacionan con pérdidas y duelos. Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 75,39%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 7,59%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 72,06% con una disminución de 5,55 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 90: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adultez. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADULTEZ (29 a 59 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	10,19	8,71	8,55	7,88	7,57	6,67	7,60	9,98	5,89	6,09	0,19
Condiciones perinatales	1,26	1,65	1,80	1,51	1,78	1,64	2,47	3,60	1,14	1,12	-0,02
Enfermedades no transmisibles	74,50	74,10	73,69	76,41	75,85	78,98	75,11	67,61	77,61	72,06	-5,55
Lesiones	3,96	5,14	4,70	3,75	4,26	4,26	4,73	6,34	4,50	4,99	0,49
Condiciones mal clasificadas	10,09	10,41	11,26	10,44	10,53	8,45	10,08	12,47	10,86	15,75	4,88

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

En el caso de los adultos mayores, desde la administración municipal se adelantan programas especiales para garantizar condiciones de bienestar adecuados, no solo para el individuo sino su núcleo familiar y la forma como el interactúa en la sociedad. El adulto mayor vive un proceso complejo de cambios biológicos y psicológicos de los individuos en interacción continua con la vida social, económica, cultural y ecológica de las comunidades, durante el transcurso del tiempo. Representa una construcción social y biográfica del último momento del curso de vida humano. La vejez constituye un proceso heterogéneo a lo largo del cual se acumulan, entre otros, necesidades, limitaciones, cambios, pérdidas, capacidades, oportunidades y fortalezas humanas.

Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 85,17%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 4,19%.

Tabla 91: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Vejez.2018

VEJEZ (60 y más años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	4,61	5,12	5,06	4,46	4,34	3,45	4,25	5,08	3,40	3,86	0,46
Condiciones perinatales	0,01	0,02	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Enfermedades no transmisibles	85,77	83,18	83,50	84,76	84,48	88,40	85,02	82,53	86,47	84,15	-2,32
Lesiones	2,48	3,87	2,99	2,82	3,14	2,35	3,09	3,78	2,95	3,40	0,45
Condiciones mal clasificadas	7,13	7,82	8,44	7,95	8,03	5,79	7,62	8,60	7,18	8,59	1,41

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 84,15% con una disminución de 2,32 puntos porcentuales respecto al año 2017.

De igual manera, de acuerdo con la Ley 1616 de 2013 en Colombia se debe revisar el tema de morbilidad específica de salud mental en la entidad territorial y la forma como se

garantizarán condiciones de calidad para la población con relación a ella. En nuestro país la demanda de servicios de atención a enfermedades mentales y del comportamiento ha presentado un incremento representativo evidente en el periodo de análisis (2009 -2018) que puede originarse de las tensiones normales de la vida, los fenómenos sociales vividos y las disposiciones políticas, económicas y desarrollo que recaen sobre el individuo.

En el análisis de enfermedades relacionadas a la salud mental está directamente ligado a la etapa del curso de la vida de cada individuo, sin embargo, para el año 2018, en todos ellos la principal causa de morbilidad en salud mental se relacionó con los trastornos mentales y del comportamiento registrando la siguientes tasas y variaciones en puntos porcentuales respecto al año 2017:

Tabla 92: Proporción de la principal causa de morbilidad específica salud mental - trastornos mentales y del comportamiento, por ciclos de vida 2017-2018

Ciclo de vida	2017	2018	Var. Pp 2018 – 2017
Primera infancia	79,42	78,27	1,15
Infancia	83,40	93,59	10,18
Adolescencia	75,12	81,46	6,34
Juventud	68,17	82,24	14,07
Adulthood	73,02	81,99	8,97
Vejez	89,19	90,83	1,64

Fuente: Registro de Prestación de Servicios (RIPS), datos disponibles en el cubo de RIPS, SISPRO.

Las otras subcausas analizadas dentro de salud mental están los trastornos mentales y del comportamiento debido al abuso de sustancias psicoactivas, y epilepsia, ubicadas en segundo y tercer lugar de proporción.

Con relación a la morbilidad de eventos de alto costo es importante señalar que el sistema de información del país para la consolidación y reporte de eventos de alto costo, a 2019 no contaba con los datos de todos los eventos ruinosos o catastróficos que son considerados en la resolución 3974 de 2009, razón por la cual la Secretaría de Protección Social de la Alcaldía Mayor de Tunja revisó cuatro enfermedades que tienen incidencia en la ciudad y se catalogan como de alto costo. En ellas está la leucemia aguda mieloide y linfocítica, VIH y la enfermedad renal.

Tabla 93: Semaforización y tendencia de los eventos de alto costo, municipio de Tunja, Boyacá 2007 – 2017

Evento	⚠️	🟡	🟢	Comportamiento

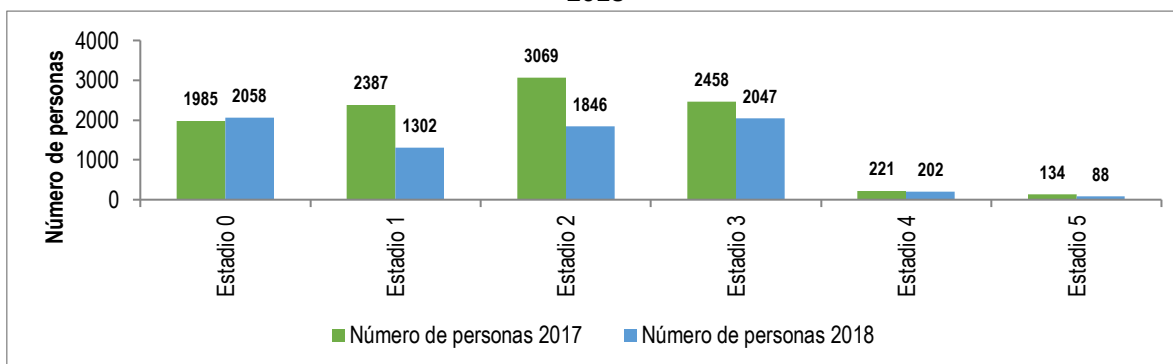
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasa de incidencia de VIH notificada	9,40	15,90	-	-					-	↗	↗	↘	↗	↘
Tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica mieloide (menores de 15 años)	0,84	1,96	-	-	-	-	-	↗	↘	-	-	-	↗	↗
Tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica linfóide (menores de 15 años)	2,79	7,83	-	-	↗	↘	↘	↘	↗	↘	-	-	-	↗

Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Sivigila 2007 – 2018.

Para el año 2018 la tasa de Incidencia por VIH notificada reportada por el municipio fue de 15,90 mostrando una semaforización en color rojo, la cual ubica al municipio en peor situación frente al departamento que registro una tasa de incidencia de 9,40. Por su parte la tasa de incidencia por leucemia aguda pediátrica mieloide (menores de 15 años) reportó un 1,96 que la dejó dentro de las proporciones igual condición frente al departamento, el cual registro una tasa de 0,84; y la tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica linfóide (menores de 15 años) registro una tasa de 7,83 la cual la dejó en peor situación frente al departamento que registro 2,79 de tasa de incidencia. Estos datos muestran la importancia de continuar fortaleciendo las acciones de prevención y detección temprana con el fin de realizar una oportuna intervención y control de estos eventos.

En el caso de la enfermedad renal, es importante mencionar que la Fundación Nacional del Riñón (National Kidney Foundation) dividió esta enfermedad de acuerdo con 5 etapas o estadios de avance de esta, razón por la cual, en el año 2018, el municipio de Tunja reportó un total de 7543 pacientes renales distribuidos según el estadio en el que se encuentran de la siguiente manera:

Tabla 94: Número de personas con Enfermedad Renal Crónica, municipio de Tunja, Boyacá 2017 - 2018



Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Sivigila 2007 – 2018.

De la gráfica anterior se puede analizar que se presenta una disminución de casos en el año 2018 frente a los registrados en el 2017 en todos los estados de la enfermedad con excepción del estado 0 que si registro 73 casos más en 2018 que 2017; en este estado están el 27,3% de los enfermos renales del municipio la mayoría De acuerdo con la distribución por estados; el 24,5% presentan un daño renal con disminución leve de la filtración glomerular y el 17,3% se ubican en el primer estadio las cuales presentan un daño renal con filtración glomerular normal o elevado. Estas cifras demuestran la importancia de trabajar con los pacientes que tienen enfermedades renales detención temprana de la enfermedad para evitar llegar a situaciones de sustitución o remplazo del órgano (diálisis o trasplantes).

Por su parte la enfermedad renal crónica (ERC) es un problema de salud pública relevante, esta enfermedad se asocia a una importante morbi-mortalidad cardiovascular, así como costos significativos. La evolución hacia la pérdida de función renal tiene un curso progresivo, en el que sus principales causas son la hipertensión arterial (HTA) que presentó una tendencia a la disminución a través de los años y para el 2018 registró un indicador de 5,43 por 100 personas de 18 a 69 años, cifra que comparada con el dato departamental ubica al municipio en igual situación. Por su parte, la diabetes mellitus, es una patología que ocupa un puesto importante en la morbi-mortalidad del municipio ya que presento una tendencia al aumento a través de los años (2011 y 2018), registrando a 2018 un indicador de 2,78 por 100 personas de 18 a 69 años, grupo poblacional donde se detectó mayor riesgo para el desarrollo de la enfermedad.

La morbilidad también tiene una estrecha relación con los fenómenos migratorios internos que en los últimos años ha cobrado relevancia en el territorio colombiano, por la movilidad geográfica de la población y los efectos en los planos político, social y económico. De esta manera, la Secretaria de Protección Social (2019) presentó el registro en el año 2018 de casos atendidos en salud a población migrante un total de 3.097 casos en el departamento y en el municipio 1.193 atenciones que corresponden a 38,5% del total del departamento para esta población, el mayor número de atenciones se registró en el servicio de consulta externa con 371 atenciones representando un (31%), en segundo lugar, se presentó en procedimientos con 366 atenciones (31%) y en tercer lugar en servicios de urgencias con 312 atenciones (26%). Esas atenciones en Tunja corresponden a 444 migrantes registrados en el municipio, que son cerca del 35,7% del total de población del departamento. Para el municipio de Tunja el mayor número de migrantes se registró con país de procedencia Venezuela con 364 migrantes representando un (82%).

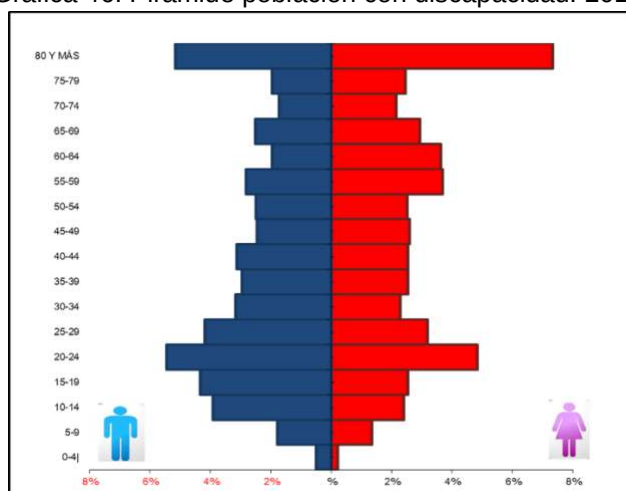
Personas con discapacidad

Para el análisis de la discapacidad en el municipio de Tunja, se realizó una descripción de la población con discapacidad detallando el tipo de discapacidad, sexo y grupo de edad quinquenal. La fuente de información para el análisis de la discapacidad fue el Registro

para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) de la bodega de datos de SISPRO, con corte a 25 de septiembre de 2019.

La pirámide de población en situación de discapacidad muestra la distribución de esta población según sexo y grupos quinquenales, observando que el sexo masculino es el que concentra la mayor cantidad de personas con discapacidad con el 50,59% donde las alteraciones más frecuentes fueron las del sistema nervioso, seguida de alteraciones del movimiento; respecto a la edad, se evidenció la presencia de casos en todos los grupos quinquenales y con mayor porcentaje fueron los de 80 años y más con 12,4% seguido del grupo de 20 a 24 años con 10,25%.

Gráfica 46: Pirámide población con discapacidad. 2019.



Fuente: Ministerio de Salud y Protección Social (2019)

Para el municipio de Tunja se reportaron un total de 3588 personas con discapacidad para el año 2019, que corresponden al 1,77% del total de la población del municipio (202.996 habitantes). De estos según el tipo de discapacidad la mayor proporción se debió a las alteraciones del sistema nervioso presentes en 2060 personas y equivalente al 57,4%, seguido de las alteraciones del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas presentes en 1664 personas (46,4%) y en tercer lugar se ubicaron las alteraciones de los ojos con 1480 personas (41,2%).

Tabla 95: Distribución de población con discapacidad, según la alteración reportada, municipio de Tunja, Boyacá 2019.

Tipo de discapacidad	Personas	Proporción**
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas	1664	46,4%
El sistema nervioso	2060	57,4%
Los ojos	1480	41,2%

Tipo de discapacidad	Personas	Proporción**
El sistema cardiorrespiratorio y las defensas	856	23,9%
Los oídos	663	18,5%
La voz y el habla	973	27,1%
La digestión, el metabolismo, las hormonas	669	18,6%
El sistema genital y reproductivo	457	12,7%
La piel	177	4,9%
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto y gusto)	202	5,6%
Ninguna	0	0,0%
Total Personas	3.588	

Fuente: Ministerio de Salud y Protección Social (2019) ** Una persona puede tener más de una discapacidad por lo tanto la suma de la columna de proporciones no será 100%.

Esta información es importante debido a que corresponde a población que debe ser tenida en cuenta dentro de la formulación de políticas y programas del municipio, así como estrategias de promoción, prevención, atención médica y rehabilitación. El abordaje de la discapacidad se debe concebir desde el enfoque de derechos, por lo que las personas con discapacidad deben gozar de autonomía e independencia individual y sus derechos humanos y libertades fundamentales deben ser promovidos y protegidos por el Estado.

La Secretaria de Protección Social (2019) realizó el análisis descriptivo de las condiciones de vida de acuerdo con la estimación de las diferencias relativas de las proporciones y sus intervalos de confianza al 95% los datos analizados corresponden a las coberturas reportadas en el último año por las alcaldías al Sistema único de información SUI y otras fuentes oficiales (IRCA); a continuación se presentan los indicadores del municipio frente a los indicadores departamentales de los determinantes intermediarios de salud:

Tabla 96: Determinantes intermedios de salud – condiciones de vida, municipio de Tunja, Boyacá 2005 - 2018

Determinantes intermediarios de la salud	Boyacá	Tunja
Cobertura de servicios de electricidad (SIU 2015)	97,6	100,00
Cobertura de acueducto (SIU 2018)	85,5	74,79
Cobertura de alcantarillado (SIU 2018)	63,2	73,17
Índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano (IRCA) (SIVICAP 2018)	24,7	6,63

Determinantes intermediarios de la salud	Boyacá	Tunja
Porcentaje de hogares sin acceso a fuentes de agua mejorada (DNP-DANE 2005)	23,3	3,14
Porcentaje de hogares con inadecuada eliminación de excretas (DNP-DANE 2005)	22,5	4,20

Fuente: Censo DANE 2005, Reporte de Estratificación y coberturas certificado por la alcaldía al SUI, IRCA MSPS

El análisis de la cobertura de servicios públicos desagregado por área cabecera y resto se determinó que para el año 2015, el servicio de electricidad existe una cobertura del 100% de cobertura en el área urbana y 100% en el área rural. Para acueducto, en el año 2018, la cobertura es de 75,51% en el área urbana y 49,05% en el área rural, diferencia significativa que permite ver a el área rural en peor condición en el municipio, al igual que en alcantarillado, que registró para el mismo año una cobertura en área urbana de 75,24% y en el área rural 3,12%. En el año 2018, el índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano (IRCA) en el año 2018 el cálculo arroja que el área urbana tiene un IRCA de 0,52 (sin riesgo) y el área rural 17,78 (riesgo medio), lo cual indica que el IRCA rural se encuentra en peor situación que el IRCA urbano.

Igualmente se realizó, el análisis del sistema Sanitario se realizó a través de los siguientes Indicadores los cuales permiten identificar los resultados de goce efectivo del derecho fundamental a la salud, en función de la accesibilidad, disponibilidad, aceptabilidad y calidad como lo estipula la Ley 1751 del año 2015. Para este análisis la Secretaria de Protección Social (2019) se realizó la estimación de la razón de proporciones y sus intervalos de confianza al 95%. El municipio usó como referencia el departamento:

Tabla 97: Determinantes Intermedios de la Salud - Sistema Sanitario, municipio de Tunja, 2017

Determinantes intermedios de la salud	Boyacá	Tunja
Porcentaje de hogares con barreras de acceso a los servicios para cuidado de la primera infancia (DNP-DANE 2005)	13,5	10,35
Porcentaje de hogares con barreras de acceso a los servicios de salud (DNP- DANE 2005)	6,9	5,97
Cobertura de afiliación al SGSSS (MSPS 2018)	87,43	94,50
Coberturas administrativas de vacunación con BCG para nacidos vivos (MSPS 2018)	95,9	208,12

Determinantes intermedios de la salud	Boyacá	Tunja
Coberturas administrativas de vacunación con DPT 3 dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	101,58	93,93
Coberturas administrativas de vacunación con polio 3 dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	101,61	93,97
Coberturas administrativas de vacunación con triple viral dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	96,76	89,60
Porcentaje de nacidos vivos con cuatro o más consultas de control prenatal (EEVV-DANE 2017)	90,01	91,85
Cobertura de parto institucional (EEVV-DANE 2017)	99,05	99,84
Porcentaje de partos atendidos por personal calificado (EEVV-DANE 2017)	99,28	99,88

Fuente: DNP – Ceso DANE 2005, Programa PAI MSPS.

El municipio cuenta con 431 Servicios de Apoyo Diagnóstico y Complementación Terapéutica, 1214 servicios de Consulta Externa, 306 servicios de Protección Específica y Detección Temprana, 11 de Transporte Asistencia Básico y 170 servicios de procesos, los cuales son del nivel básico, siendo primordiales en la oferta de servicios de Salud de una población. A partir de allí encontramos que el municipio cuenta con servicios más avanzados entre los que se destacan la oferta de 3 servicios de Urgencias, 31 servicios de Internación y 68 servicios Quirúrgicos.

Desde la Secretaria de Protección Social (2019) se viene implementando el SEM Sistema de Emergencias médicas esto dando cumplimiento a la Resolución 0926 de 2017 el objetivo es responder de manera Oportuna y eficiente las veinticuatro (24) horas del día y siete (7) días a la semana, a las Víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paros cardiorrespiratorios, que requieran atención médica de urgencias. La Alcaldía Mayor de Tunja creo el decreto 0046 del 31 de enero de 2019 por medio del cual se implementa el Sistema de Emergencias Médicas del municipio de Tunja.

Otros indicadores del Sistema Sanitario del Municipio de Tunja para el año 2018, ofertados en el municipio son:

Tabla 98: Otros Indicadores del Sistema Sanitario, Municipio de Tunja, Boyacá 2018

Indicador	Dato
Razón de ambulancias básicas por 1.000 habitantes	0,12
Razón de ambulancias medicalizadas por 1.000 habitantes	0,06

Indicador	Dato
Razón de ambulancias por 1.000 habitantes	0,18
Razón de camas de adulto por 1.000 habitantes	1,52
Razón de camas de cuidado intensivo por 1.000 habitantes	0,43
Razón de camas de cuidado intermedio por 1.000 habitantes	0,21
Razón de camas por 1.000 habitantes	3,28

Fuente: Registro Entidades Prestadoras de Salud – REPS MSPS

Los determinantes estructurales de la salud combinan elementos de diversos patrones hasta llegar a la construcción de un modelo que revela la existencia de un contexto sociopolítico que genera desigualdades socioeconómicas que responden a una estratificación referida a los niveles de ingresos, educación, género, raza o pertenencia a un grupo étnico. Estos contextos y mecanismos de estratificación socioeconómica se describen como determinantes estructurales de la salud o como factores sociales determinantes de las desigualdades entorno a la salud (Williamson, 1990 – PDSP). Para el municipio de Tunja se midieron los indicadores de: proporción de población en necesidades básicas insatisfechas, proporción de población en miseria y proporción de población en hacinamiento.

Tabla 99: Otros Indicadores de Ingreso, municipio de Tunja, Boyacá 2011

Indicadores de ingreso	URBANO	RURAL	TOTAL
Proporción de población en NBI	10,79	36,34	12,01
Proporción de Población en Miseria (Censo DANE 2005)	1,50	9,27	1,87
Proporción de población en hacinamiento	5,53	12,91	5,88

Fuente: Censo DANE 2005, Cálculo DNP SPSCV.

Para el municipio de Tunja en el año 2011, la proporción de población con necesidades básicas insatisfechas alcanzó un 12,01%, la cual es menor frente a la presentada por el Departamento (30,77%), en el que proporción de NBI para los habitantes del área rural es de 36,34%, mientras que para el área urbana es de 10,79%; en el caso de la proporción de población en miseria se alcanzó un 1,87% la cual es menor frente a la presentada por el Departamento (10,41%); donde la proporción de habitantes del área rural es de 9,27 %, mientras que para el área urbana es de 1,50 %; registran que para el municipio de Tunja la proporción de población en hacinamiento es del 5,88%, menor a la del departamento, que alcanzó (17,6%). Finalmente, la proporción de población en hacinamiento para los habitantes del área rural es de 12,91 % mientras que para el área urbana es de 5,53%.

El bienestar y la salud integral de los hogares tunjanos debe ser una realidad, por ello se debe garantizar cobertura de todos los servicios de salud, a partir de elevar la tasa de salud

preventiva y la educación a todo nivel, que incentive la prevención a la enfermedad y el cuidado de la salud. Fortalecer las UBA de la ciudad, a partir de la especialización por competencias y el mantenimiento de la infraestructura de estas que garanticen una prestación del servicio de calidad. De igual manera, generar una inversión coherente con las necesidades que se tienen de todas las entidades que componen el sistema de salud y priorizando programas deportivos, de protección, educación y prevención orientados a la población en todas las edades.

Recreación y deporte

Dentro del concepto de bienestar y calidad de vida para los habitantes del municipio se tienen contempladas las actividades deportivas, recreativas y culturales que se organizan en el municipio, y que gracias a los referentes locales y departamentales han mostrado también un potencial para el desarrollo económico de Tunja.

Para garantizar ese bienestar y la organización de eventos en este orden, se debe cuidar y mantener cada uno de los espacios de recreación y deporte dispuestos en la ciudad y favorecer la oferta de programas que permitan la participación de los habitantes en cada uno de estos espacios de esparcimiento a lo largo del territorio.

De acuerdo con el informe del Instituto de la recreación y el deporte de Tunja (2019), el municipio tiene 70 escenarios deportivos ubicados en distintas zonas de la ciudad, dentro de los cuales están el Patinodromo municipal, el cual cuenta con 5 pistas de velocidad, ruta y hockey, zona de calentamiento, duchas y camerinos, de igual manera, cumple con estándares internacionales y condiciones técnicas para la práctica de patinaje, de esta manera se posiciona como el mejor escenario deportivo como el mejor escenario de su tipo en el continente como se observa a continuación.

Ilustración 12: Patinodromo municipal



Fuente. Instituto para la recreación y el deporte IRDET (2019)

Así mismo, en el Barrio San Antonio está ubicado el Centro de Integración ciudadana CIC, en el cual se pueden realizar actividades deportivas y recreativas, este escenario cuenta con cancha múltiple (baloncesto, microfútbol y voleibol), gradería, baños, zona de calentamiento y oficinas.

Ilustración 13: Coliseo Barrio Asís



Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

De igual manera, el Coliseo del Barrio Asís, escenario que cuenta con una cancha múltiple (baloncesto, fútbol de salón, microfútbol, voleibol, deportes alternativos como ultimate, baile deportivo, bádminton, etc.), zona de calentamiento, parque infantil, parque para personas con discapacidad, cafetería y baños.

Adicionalmente, para promover el ejercicio y hábitos de vida saludable en los ciudadanos, se dispone de parques de barras, los cuales constan de barras paralelas, barras fijas, bancas para abdominales y demás accesorios localizados en los parques de makro, parque recreacional del norte, parque centenario, Altamira, Compes y parque biblioteca como se observa a continuación.

Ilustración 14: Parque de barras



Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

Finalmente, la ciudad de Tunja y el Instituto de la Recreación y el deporte de Tunja IRDET con la escuela de formación multideportiva fortalecen la formación deportiva en jóvenes y adultos con discapacidad en disciplinas como natación, fútbol, fútbol de salón, multideportes y Boccia.

De igual modo, el IRDET y las escuelas cuentan con 22 modalidades deportivas que cuentan con la orientación de 80 instructores para la formación de aproximadamente 6224 niños y niñas entre los 2 y los 17 años. Las modalidades implementadas fueron: Atletismo, Ajedrez, Baloncesto, BMX, Ciclismo, Fútbol, Fútbol de Salón, Gimnasia, Desarrollo Psicomotor, Judo, Natación, Patinaje de Carreras, Patinaje Artístico, Porrismo, Taekwondo, Tenis de Campo, Tenis de Mesa, Voleibol, Fútbol Sala, Sector Rural (Baloncesto, Atletismo y Fútbol de Salón) y Guardametas.

Estructura propositiva

12. Línea Temática: Salud, vitalidad y calidad de vida

12.1. Programa: Tunja nos une por la salud publica

El objetivo de este programa es garantizar la prestación de servicios de salud con calidad para todos los tunjanos, a través de la vigilancia y control a las entidades prestadoras, mejoramiento y dotación de infraestructura hospitalaria, generación del programa de salud preventiva, así como el apoyo al funcionamiento de la ESE de Tunja como ente descentralizado de la administración pública.

Programa:		Tunja nos une por la salud publica		
Objetivo:		Instituir protocolos de respuesta frente a los estándares de calidad exigidos por entes nacionales con respecto a los servicios integrales de salud (infraestructura, prestación de servicios médicos, programas de salud preventiva)		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Tasa de incidencia rabia animal	por cada 1000 animales caninos y felinos	0	0
2	Tasa de mortalidad por grandes causas (Enfermedades del sistema circulatorio)	por 100 mil habitantes	133	130
3	Tasa de mortalidad por grandes causas (Neoplasias)	por 100 mil habitantes	103	100,4
4	Tasa de mortalidad ajustada por causas externas (lesiones autoinflingidas-suicidio)	por 100 mil habitantes	6,89	5,09
5	Tasa de incidencia de violencia intrafamiliar	por 100 mil habitantes	407	366,3
6	Tasa de mortalidad por desnutrición en menores de 5 años	por 100 mil menores de cinco años	0	0
7	Porcentaje de nacidos vivos con bajo peso al nacer	Porcentaje	11,9	9,9
8	Tasa de incidencia de VIH	por 100 mil habitantes	16	12
9	Razón de mortalidad materna	por 100 mil nacidos vivos	39,9	29,9
10	Tasa de fecundidad específica de 10 a 14 años	por cada 1000 mujeres entre 10 - 14 años	0,46	0,28
11	Coberturas de vacunación en indicador trazador de 1 año (triple viral 1 año de edad)	Porcentaje	88,6	95
12	Tasa de incidencia tuberculosis	por 100 mil habitantes	9,35	7,35

13	Tasa de mortalidad por IRA en menores de 5 años	por cada 100 mil menores de cinco años	0	Por debajo de la Tasa Nacional
14	Proporción de población con afiliación en ARL	Porcentaje	30,6	35,6
15	Tasa de mortalidad infantil	Por 1000 nacidos vivos	5,59	5

12.1.1 Estrategia: Fortalecimiento de la autoridad sanitaria para la vigilancia y control de medidas sanitarias y ambientales

Objetivo:		Promover actividades de prevención, control y seguimiento de las actividades del sector salud garantizando condiciones óptimas para el desarrollo de las actividades humanas y la protección de la salud.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mapas de riesgo realizados y actualizados anualmente	número	6	19
2	Planes de IVC para el control de factores de riesgo ambiental	número	0	4
3	Estrategias implementadas para la prevención de las zoonosis y ETC	número	0	4

12.1.2 Estrategia: Cultura de estilos de vida saludables

Objetivo:		Implementar estrategias y programas de prevención de la enfermedad fomentando el desarrollo de los hábitos saludables en la ciudadanía.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias implementadas	número	0	4
2	Instituciones prestadoras de salud con RIA cerebro cardiovascular en instituciones prestadoras de salud implementada	número	0	3
3	Instituciones prestadoras de salud con RIA de promoción y mantenimiento de la salud implementada en IPS	número	0	8
4	Estrategias implementadas de educación y comunicación para la salud	número	0	4

12.1.3 Estrategia: Articulación intersectorial para mejorar el impacto de los resultados y condiciones de salud de la población

Objetivo:		Establecer un sistema integral en la prevención de distintas problemáticas sociales con la ejecución de actividades de desarrollo psicosocial y mental en las poblaciones con mayor necesidad en la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias de prevención y control de consumo de SPA	número	0	1
2	Planes implementados para la prevención del suicidio	número	0	4
3	Política pública para la promoción de la salud mental con enfoque de derecho, determinantes sociales, equidad y género implementada	número	0	1
4	ZOE fortalecidos e implementados	número	12	12
5	Centros de escucha implementados	número	0	4
6	Familias beneficiadas del Programa Familias Fuertes	número	246	400
7	Programas de salud mental integral implementados	número	0	2
8	Política pública de seguridad alimentaria y nutricional implementada	número	0	1
9	Planes cuatrienales de IVC dirigidos a los sujetos de expendio, producción y distribución de alimentos para control de factores de riesgo	número	0	4
10	Población beneficiada de la estrategia de educación y comunicación para la promoción de la seguridad alimentaria y nutricional	número	5853	10000
11	Planes integrales para la prevención de ITS- VIH	número	0	4
12	IPS con certificación IAMI	número	1	3
13	Instituciones prestadoras de servicios de salud con RIA materno perinatal implementada	número	0	8
14	Modelo de Servicios amigables para adolescentes y jóvenes implementado	número	2	8
15	Instituciones prestadoras de servicios de salud con modelo de atención de servicios amigables para adolescentes y jóvenes	número	0	1
16	Plan anual para la prevención de enfermedades inmunoprevenibles y plan ampliado de inmunizaciones	número	0	4
17	Estrategias implementada para la prevención y control de enfermedades transmisibles	número	0	1
18	Plan cuatrienal de seguimiento a la atención segura y prevención de IIAS	número	0	4

19	Estrategia integral de salud pública para prevención y mitigación de enfermedad emergente COVID 19 y respiratorias	número	0	1
20	Ruta de atención integral para enfermedades transmisibles prevalentes y COVID	número	0	1
21	Personas del sector informal beneficiados en programa de entornos laborales saludables	número	1000	3.000
22	Instituciones con implementación de programa	número	0	3
23	Documento de caracterización e intervención con sectores informales de la economía	número	0	1

12.2. Programa: Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud

El modelo de atención en salud para la ciudad de Tunja se fortalecerá en términos de acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicio, con el fin de atender a la población tunjana, no solo teniendo en cuenta la coyuntura actual de la pandemia generada por el covid-19, sino también en la prestación de servicios de salud a las necesidades actuales y ordinarias de la población tunjana.

Programa:	Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud			
Objetivo:	Garantizar el acceso, calidad y cobertura de la prestación de servicios de salud en la ciudad de Tunja			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Cobertura de aseguramiento	Porcentaje	97	98
2	Proyecto la ESE municipal como hospital de mediana complejidad	número	0	1
3	Oportunidad en el tiempo de la atención prehospitalaria	Minutos	20	10

12.2.1 Estrategia: Fortalecimiento de la autoridad sanitaria para el logro de una atención integral, humanizada y eficiente en salud

Objetivo:	Diseñar e implementar redes de atención que permitan a la autoridad sanitaria tener seguimiento de la prestación de servicios de salud.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones con Plan de Gestión de Riesgo actualizado e implementado	número	0	8
2	Estrategias integradas para el manejo y atención en el marco de las directrices de sistema de emergencias según Ministerio de salud	número	1	4

3	Familias vulnerables beneficiarias de la estrategia APS	número	3000	4500
4	Personas con discapacidad beneficiarias de la estrategia RBC	número	500	2500
5	Personas certificadas con discapacidad dentro del Plan Articulado con sectoriales	número	0	1076
6	Plan de Respuesta del Sector Salud al Fenómeno Migratorio adaptado e implementado	número	0	1
7	Plan intersectorial que incluye caracterización para la atención, vigilancia, monitoreo y acciones de prevención de violencias basadas en género socializado y ejecutado	número	0	1
8	Modelo de atención integral en salud territorial - implementado	número	0	1
9	Ejecución procesos de IVC	Porcentaje	100%	100%
10	Sistema de vigilancia en salud pública fortalecido	número	1	4
11	Habilitación de servicios de mediana complejidad	Porcentaje	0	100%
12	Modelo de telemedicina implementado	número	0	1
13	Plan de gestión ESE implementado	número	0	1

12.3. Programa: El deporte nos une

Los espacios recreativos y deportivos de la ciudad contarán con una intervención integral de espacio público, que fomente el deporte formativo y comunitario, así como el adecuado aprovechamiento del tiempo libre. Para ello se optimizará la infraestructura deportiva y se brindará la dotación necesaria para que el ejercicio haga parte de la rutina de los tunjanos.

Programa:		El deporte nos une		
Objetivo:		Promover y fortalecer el desarrollo de actividades físicas, deportivas y recreativas en la vida de los deportistas y la comunidad en general, propiciando a través de estas prácticas habilidades comunicativas y tiempos sanos entorno a la familia.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Población que realiza actividad física en su tiempo libre	número	109000	122000
2	Deportistas que superan el ranking departamental	número	ND	50

12.3.1 Estrategia: Optimización de la infraestructura deportiva

Objetivo:	Propiciar espacios de infraestructura deportiva adecuada que permita el goce y disfrute de la comunidad.

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Transferencia de funcionamiento IRDET	Porcentaje	100	100
2	Infraestructura deportiva mantenida	número	64	70
3	Intervenciones realizadas a infraestructura deportiva	número	0	2

12.3.2 Estrategia: Nos une la transformación social a través del deporte

Objetivo:		Fomentar en la población tunjana la adecuada utilización del tiempo libre a través de la promoción de escuelas y programas deportivos que permitan la generación de compromiso social y desarrollo de capacidades.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños, niñas, adolescentes y jóvenes inscritos en Escuelas Deportivas	número	25000	32000
2	Personas que acceden a servicios deportivos, recreativos y de actividad física-(HEVS)	número	10000	12000
3	Personas atendidas por los programas de recreación, deporte social comunitario	número	66000	68000
4	Personas beneficiadas-Recreación	número	8000	10000



Alcalde Mayor
de Tunja



La Gobernanza nos **UNE**

VII. PILAR TRANSVERSAL: GOBERNANZA TERRITORIAL

Introducción

La gobernanza se caracteriza por una red de instituciones e individuos que colaboran unidos por un pacto de mutua confianza (Zurbriggen, 2011). Es así como este plan de desarrollo busca fomentar las capacidades y posibilidades que tiene la comunidad para ser un actor relevante en la toma de decisiones en torno al crecimiento de la ciudad. A su vez, se implementará una nueva forma de gobernar, distinta del modelo de control jerárquico, un modo más cooperativo en el que los actores públicos y privados sean partícipes en escenarios variados, y toman sus decisiones en consenso” (Cerrillo, 2005).

Es por esto que se considera a la gobernanza como un pilar transversal en la construcción del Plan Municipal de Desarrollo “Tunja, La Capital que nos une” 2020-2023, ya que estamos convencidos que la interacción asertiva entre la sociedad civil y el gobierno generará sinergias beneficiosas para la capital de los boyacenses.

Para ello, se fortalecerá la infraestructura, el capital humano institucional, los servicios administrativos y operativos de la administración municipal. A su vez, se fortalecerá la participación ciudadana en la toma de decisiones para garantizar una intervención eficaz de las problemáticas evidenciadas a través de presupuestos participativos con grupos de interés, organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas; con el fin de garantizar el seguimiento a las acciones planteadas, se fortalecerá los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas, en búsqueda de otorgar a la comunidad el conocimiento de las acciones y decisiones tomadas.

Entendiendo las necesidades que requieren los ciudadanos de la capital, fortaleciendo su asociación y otorgándole las herramientas y recursos necesarios, la administración municipal se transformará en una entidad mediadora para la solución de las problemáticas que aqueja a la población tunjana.

Es por esto, y en el marco de la Ciudad del Conocimiento, se actualizarán los bienes y servicios que presta la Alcaldía de Tunja, no solo para brindarlos de manera física y virtual, sino para entender cuales son las necesidades reales que requiere la población tunjana, y así fortalecer el actuar de la administración municipal para generar esfuerzos adicionales en requisitos, tramites o servicios que mayor demanda tienen.

Plantear la cuestión de la gobernanza sugiere la comprensión de la articulación de los diferentes modos de regulación de un territorio, a la vez en términos de integración social y de capacidad de acción (Le Galés, 1998).

Caracterización

En la actualidad, el enfoque de la gobernanza territorial, implica ser un ingrediente principal en la participación ciudadana orientada específicamente a la capacidad para articular la intervención entre administración y sociedad.

Desde el enfoque moderno de la gobernanza territorial, el municipio de Tunja adopta mediante políticas publicas el objetivo de la participación ciudadana con un propósito y es hacerla incluyente bajo el ingrediente de confianza, participación, responsabilidad, eficacia y coherencia.

De acuerdo con los modelos democráticos existentes en Europa y Estados Unidos, la gobernanza implica ser un conjunto de herramientas institucionales consistente en la transparencia de asuntos públicos, de una efectiva descentralización y de un fortalecimiento de los mecanismos de participación. De acuerdo con la Corporación Transparencia por Colombia 2015-2016, el municipio de Tunja presentó un índice de transparencia de 69,8 %

Tabla 100 Componentes del índice de transparencia - 2016

Entidad	Visibilidad	Institucionalidad	Control y sanción	Índice de transparencia	Riesgo
Boyacá	53,4	73,4	56,7	62,4	Medio
Tunja	68,5	65,6	74,4	69,08	Medio

Fuente: Corporación Transparencia por Colombia 2015-2016

Lo anterior implica que el Municipio de Tunja, a través del nuevo modelo de gobernanza territorial, vele por el respeto de los recursos públicos, la eficiencia, y la transparencia en las acciones a realizar en un marco de legalidad y coherencia con las necesidades de los ciudadanos.

Durante los próximos cuatro años la administración municipal será garante del control social en el territorio, con el fin de fomentar la confianza en las instituciones públicas, la creación y fortalecimiento de veedurías ciudadanas para la vigilancia del presupuesto y las obras públicas por desarrollar. Para ello se generan dos estrategias para este fin: apoyo a los organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas.

La administración pública efectiva al servicio de la comunidad garantiza según principios constitucionales, la posibilidad de vinculación permanente entendida como la posibilidad de ser garante del control social, particularmente en el fortalecimiento de los organismos de acción comunal y de las veedurías ciudadanas.

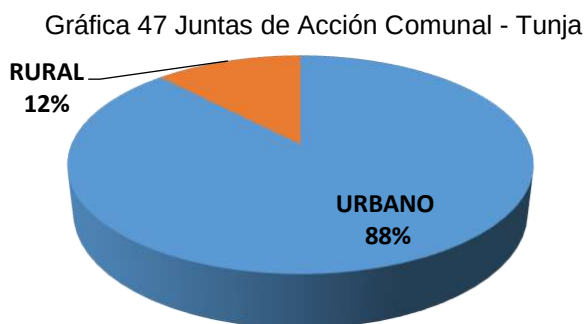
Organismos de acción comunal

Desde una perspectiva efectiva al servicio de la comunidad los organismos de control comunal juegan un papel preponderante en el modelo gobernanza, cuya participación permite que la administración municipal, sea una instancia garantista de los derechos, entre ellos la democracia, desde la construcción de escenarios de convivencia, respeto y tolerancia.

En la actualidad en Colombia se encuentran ubicadas en el ámbito rural y urbano, en un número aproximado de 45.000 juntas, cifra que las ubica a la cabeza de todas las posibles formas de Organización Comunitaria que se dan en el país. De la experiencia de los procesos por autogestión comunitaria, estas juntas bajo los criterios de la Ley 19 de 1958 el Ministerio del Interior (2020) señaló:

“Desempeñaron fundamentalmente en la construcción de las obras de infraestructura requeridas por las comunidades, tales como puentes, caminos, puestos de salud y de policía, plazas de mercado, acueductos, alcantarillados, redes eléctricas, programas de vivienda por auto construcción y de empresas rentables comunales, entre otros, hasta llegar a construir cerca del 30% de la infraestructura comunal.”

De conformidad con la Ley 1989 de 2019, se instituye la posibilidad, en favor de los organismos de acción comunal, de constituir empresas o proyectos rentables, con el fin de financiar sus programas en beneficio de la comunidad y, así mismo, de constituir juntas para la paz, de las cuales se espera que contribuyan en el cumplimiento de los acuerdos de paz, impulsando la ejecución de programas y proyectos en los territorios adelantados para tal fin. Actualmente el municipio de Tunja cuenta con 126 juntas de acción de comunal según Base de datos de las Juntas de Acción Comunal 2016 - 2020 de las cuales se encuentran registradas las siguientes:



Fuente: Creación propia a partir de la Base de datos Juntas de Acción Comunal de Tunja- 2018

Veedurías ciudadanas

La veeduría ciudadana, de acuerdo con la Ley 850 del 2003, es un mecanismo democrático de representación de los ciudadanos o de las organizaciones comunitarias, que permite vigilar la gestión pública de autoridades y entidades estatales o privadas, o de organizaciones no gubernamentales, en aquellos ámbitos, aspectos y niveles en los que total o parcialmente se empleen los recursos públicos. Tiene como objetivo principal contribuir a la participación ciudadana posicionándose como un programa base para la consolidación de la democracia y la vigilancia del presupuesto y obras públicas.

En la actualidad el municipio de Tunja posee 27 veedurías registradas y 253 veedores según base de datos de la Personería Municipal de Tunja - 2020. Es a partir de este escenario que se requiere el fortalecimiento de las veedurías.

Alcaldía en línea

En la actualidad la alcaldía de Tunja cuenta con 10 sedes propias y dos (2) en arrendamiento; en la sede principal de la Alcaldía se encuentra el centro de datos que cumple con lo fijado por el Estándar TIA 942. Tanto el sistema contraincendios como el eléctrico de este centro de datos, se encuentran en funcionamiento, sin embargo, el del aire acondicionado presenta fallas frecuentes, representando un riesgo en los equipos que allí se encuentran.

La Alcaldía de Tunja cuenta actualmente con 84 sistemas de información, los cuales apoyan a los diferentes procesos y áreas que la conforman, sin embargo, muchos de estos sistemas han sido desarrollados específicamente para cada área lo que ha generado la descentralización de las aplicaciones. Por esta misma circunstancia se tienen gran cantidad de proveedores que soportan las aplicaciones de forma tercerizada.

Se deja formulada la Política Pública en CTel para Tunja, ésta ya fue aprobada por la junta directiva UMCITI (Acuerdo UMCITI 006 del 2019) y queda por Acuerdo UMCITI No. 010 volver a presentar al Concejo Municipal de Tunja en el primer semestre del año 2020.

Se deja conformado el Clúster TIC de Tunja “SUMERTIC” y la junta directiva de la UMCITI ya autorizo a la unidad a ser parte de la persona jurídica (corporación sin ánimo de lucro - Acuerdo UMCITI 007 del 2019). La UMCITI quedo como miembro fundador con apoyo de coordinación administrativa del clúster y domicilio de este.

Talento humano institucional

Para la organización y funcionamiento, la Alcaldía de Tunja cuenta con una Estructura Organizacional determinada en Decreto 0067 de 2005, modificada por el Acuerdo 0014 de

2014 mediante el cual se creó la Secretaria de la Mujer, Equidad de Género y Desarrollo Social y el Acuerdo 003 de 2019, creando tres (3) comisarías de familia, una Inspección de Policía- Tránsito y la Dirección de TIC's y Gobierno Digital; lo anterior de acuerdo con las labores estratégicas, misionales, de apoyo y de evaluación que se ejecutan dentro de ella, estableciendo sus diferentes dependencias y sus funciones, para alcanzar las metas y objetivos de la entidad.

Conforme a ello, la Planta Central de Personal de acuerdo con los archivos que reposan en la Secretaria Administrativa de la Alcaldía de Tunja, está determinada en el Decreto 272 de 2005, estableciéndose un numero de 263 funcionarios que conforman la planta: alcalde (elección popular periodo), empleos de libre nombramiento de periodo, libre nombramiento y remoción, empleados de carrera del nivel profesional, técnico y asistencial.

Es así como hoy en día de los 263 funcionarios que conformaban la Planta Central de la Alcaldía de los niveles (Directivo, Asesor, Profesional, Técnico y Asistencial), se deja al presente año consolidada una planta de personal en la Administración Central conformada por 294.

La Secretaria Administrativa de la Alcaldía de Tunja tiene el sistema de información OCEANIC y archivos soporte donde contiene la información del personal de la entidad en sus diferentes tipos de vinculación; empleos de libre nombramiento y remoción, de carrera administrativa, empleos de periodo, provisionales, según sea el caso, archivos que sirven de base para determinaciones relacionadas con el talento humano de la entidad que se concretan a las verificaciones de las necesidades del servicio dentro de la misma.

Estado actual institucional

Según resultados del desempeño institucional a través de la Plataforma FURAG II, del Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, Vigencia 2019, la Alcaldía Mayor de Tunja se encuentra en un nivel de madurez del 72%, según el consolidado de cada una de las dimensiones del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, que se traduce en las acciones adelantadas por la Entidad frente al proceso de implementación, mejora continua y fortalecimiento de la gestión administrativa en cumplimiento de la función institucional en la prestación de los servicios a la comunidad.

Sin embargo y de acuerdo con los compromisos institucionales es necesario fortalecer las políticas de gestión y desempeño del MIPG, como base de los procesos de gestión orientados al cumplimiento de los objetivos y metas del Plan de Desarrollo Municipal, articulado a los lineamientos del gobierno nacional.

La estructura organizacional que soporta la gestión institucional de la Entidad esta compuesta por el despacho del Alcalde, catorce (14) secretarias de despacho y cuatro (4)

oficinas asesoras de las cuales se desprenden una (1) Dirección operativa, un (1) almacén general y una (1) unidad administrativa; las cuales se soportan en una planta de personal con doscientos noventa y cuatro (294), empleos de los cuales diecinueve (19) son del nivel directivo, ciento dos (102), del nivel profesional, cuarenta y seis (46) de nivel técnico y ciento veintisiete (127) de nivel asistencial; adicionalmente soporta el cumplimiento de sus funciones en contratistas de apoyo a la gestión institucional.

Frente a diagnósticos realizados en estudios técnicos por la Entidad es necesario fortalecer la planta de personal ya que nuestra planta requiere la profesionalización de los empleos y fortalecer los procesos que vienen siendo liderados por los secretarios de despacho apoyados con contratistas de apoyo a la gestión.

En la vigencia 2019, se reportaron ochenta y seis (86), empleos de la planta de personal de carrera administrativa vinculados en provisionalidad en la Entidad, según los compromisos y lineamientos de la Comisión Nacional del Servicio Civil – CNSC.

De acuerdo con la infraestructura de la administración central se vienen realizando adecuaciones que buscan mejorar las condiciones físicas y ambientales de los entornos laborales de acuerdo con el Sistema de Gestión de Seguridad y salud en el Trabajo – SGSST; es necesaria continuar con el proceso según la priorización de las necesidades internas y diagnósticos ocupacionales.

Es necesario precisar que en la vigencia anterior el Archivo General de la Nación – AGN; adelanto proceso de auditoría interna para el cual la Entidad estableció un plan de mejoramiento que se encuentra vigente y que es necesario priorizar dentro de las acciones y metas institucionales ya que es necesario fortalecer la gestión documental en la Entidad, mediante la adecuación de espacios para mejorar las condiciones del archivo central y el fortalecimiento de la administración documental.

De acuerdo con el proceso de empalme municipal se estableció la necesidad de fortalecer la dotación interna de los puestos de trabajo en la entidad ya que aunque se cuenta con bienes muebles, hardware y software es mal estado que entorpecen el cumplimiento de las funciones laborales y contractuales de los funcionarios y contratistas de la Entidad.

La Entidad viene fortaleciendo sus procesos en cumplimiento y desarrollo de actividades que garantizan el diseño e implementación de Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano, Planes Institucionales según el Decreto 612 de 2018 y según dimensiones y políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG; según lineamientos normativos y legales para las entidades territoriales; dichos procesos deben continuar y fortalecer orientados al cumplimiento de los objetivos y metas institucionales.

Estado de la provisión de los empleos y reporte a la Comisión Nacional del Servicio Civil

Para la provisión de empleos vacantes en la Planta Central de Personal del municipio de Tunja, se estará sujeto a las previsiones previstas en la Ley sobre la materia, de tal suerte que se garantice el normal funcionamiento de la entidad permitiendo así cumplir con sus cometidos constitucionales y legales para el cual se encuentra instituido.

Por ello la provisión transitoria de empleos de carrera administrativa en el Municipio puede presentarse ante alguna de las siguientes situaciones: Empleos de Carrera Administrativa en Vacancia Temporal y en Vacancia Definitiva, debiéndose estas últimas vacantes previó a su provisión: Informar en los términos de la Ley 1960 de 2019 a la Comisión Nacional del Servicio Civil, para que este como órgano de Administración y Vigilancia de la carrera administrativa conforme lo señala el artículo 130 de la Constitución Política los provea de forma definitiva, mediante concurso abierto de méritos para todas las personas que acrediten los requisitos exigidos para su desempeño.

A corte 29 de julio de 2019, fueron reportados a la Comisión Nacional del Servicio Civil para su provisión mediante concurso en el marco de la Convocatoria Territorial Boyacá, Cesar y Magdalena, las siguientes vacantes en los siguientes empleos.

Tabla 101 numero de vacantes reportados a la CNSC

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Asistencial	8	32
Profesional	25	37
Técnico	6	17

Fuente: Elaboración propia a partir de datos CNSC

A 31 de enero de 2020, la entidad cuenta con: Veintiún (21) funcionarios de Libre Nombramiento y Remoción: Alcalde (elección popular periodo), empleos de libre nombramiento de periodo, libre nombramiento y remoción; Ciento diez y ocho (118) funcionarios en empleos sobre los cuales ostentan derechos de Carrera Administrativa, cincuenta y tres (53) funcionarios con los mismos derechos, pero en situación administrativa de encargo, en empleos con vacancia definitiva o temporal; ochenta y cinco (85) funcionarios nombrados en provisionalidad sobre vacantes definitivas o temporales, dos (2) empleos en trámite de provisión y quince (15) vacantes por proveer distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 102 numero de vacantes reportados a la CNSC

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Asistencial	3	5

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Profesional	5	9
Técnico	1	1

Fuente: Elaboración propia a partir de datos CNSC

Las vacantes relacionadas serán provistas transitoriamente en el presente año de acuerdo con las necesidades del servicio de la entidad y siguiendo los lineamientos de la Ley 909 de 2004, modificada por la Ley 1960 de 2019.

El estado del Control Interno Disciplinario, cuenta con 640 procesos activos, de estos el 40% se encuentra en espera de decisión de fondo y se avizora que aproximadamente un 4% de este valor se encuentra en riesgo de cumplir con los términos establecidos en el artículo 30 de la Ley 734 de 2002, modificado por el artículo 132 de la Ley 1474 de 2011, por tanto, debe generarse un control eficaz y eficiente de los procesos y garantizar a las partes involucradas la oportunidad en la toma de decisiones de fondo, conforme a la ley disciplinaria y la entrada en vigencia de la ley 1952 de 2019.

El alto índice de quejas que se presentan y el gran número de procesos que se encuentran en curso, hace que sea imperativo para la secretaría, desarrollar un plan de capacitaciones e incorporar la sala de audiencias.

Garantes municipales

Se constituyen como organismos de control, rectoras de defensa, promoción, protección y divulgación de los derechos e intereses a la ciudadanía.

Concejo municipal: el Concejo Municipal constituye una de las instituciones más representativas del derecho constitucional y administrativo colombiano; su conformación refleja el ejercicio puro de la democracia desde lo local, por ser una Corporación Pública, que dada su naturaleza, permite mayores oportunidades de contacto directo entre la población y el Estado.

Contraloría municipal: son entidades técnicas dotadas de autonomía administrativa y presupuestal; son las encargadas de ejercer la vigilancia de la gestión fiscal de los departamentos y municipios y su organización corresponde a las respectivas asambleas y concejos.

Personería municipal: en cada municipio del territorio nacional existe el personero municipal, en quien concurren las condiciones del agente del ministerio público, defensor de los derechos humanos y veedor ciudadano, y en muchos casos del veedor del tesoro cuando en el municipio no haya contralor municipal.

Presupuestos participativos

Los Presupuestos Participativos son el resultado democrático, participativo e incluyente de identificación, programación y seguimiento, donde la comunidad prioriza sus necesidades según cada sector y con base a ello, decide sobre las inversiones y gastos para cada vigencia fiscal. Posteriormente, se realiza un control social, con el fin de asegurar la correcta ejecución y transparencia de las inversiones.

Según el Acuerdo 0006 de 2014, se constituye en un instrumento de priorización de una proporción del gasto de inversión del presupuesto municipal, que busca de manera concertada, identificar y atender las necesidades más apremiantes de la comunidad.

Teniendo en cuenta los resultados positivos en el ejercicio de control social a partir de los presupuestos participativos desarrollados en el periodo de gobierno anterior, se desarrollarán talleres de presupuesto participativo por cada uno de los ejes planteados en el presente Plan de Desarrollo Municipal. Para ello, se desarrollará una metodología de trabajo con el fin de cubrir todo el territorio urbano y rural de Tunja, en donde se definirán siete mesas de trabajo temáticas (una por pilar) con el fin de priorizar junto con la comunidad, los proyectos a detalle que se desarrollarán en sus localidades.

De conformidad con lo señalado en el Decreto 0326 de 2016¹¹, el comité técnico, operativo y ejecutivo están encargados de verificar la formulación e implementación de los Presupuestos Participativos. Estas instancias serán las encargadas de implementar esta política, construyendo de la mano con las JAC y la comunidad en general, con el fin de involucrar a la población en ejercicios de planeación y seguimiento de los proyectos de inversión a desarrollar por parte de la Administración Municipal.

Seguimiento y evaluación

Este programa tiene como objetivo dar a conocer a toda la comunidad y a las instancias municipales existentes, todas las acciones realizadas por la administración municipal para el cumplimiento de las metas establecidas en el plan de desarrollo de la ciudad.

Control interno

Dando cumplimiento a la misión de la Oficina de Control Interno de la Alcaldía de Tunja, y siguiendo los lineamientos del Decreto 0648 “Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario único del Sector Función Pública”, en su artículo

¹¹ Decreto 0326 de 2016, que establece la reglamentación general y los procedimientos para la implementación de la Política Pública de Presupuestos Participativos de conformidad con lo previsto en el Acuerdo Municipal 006 del 11 de abril de 2014.

2.2.21.5.3 “De las oficinas de Control Interno. Las Unidades u Oficinas de Control Interno o quien haga sus veces desarrollarán su labor a través de los siguientes roles: liderazgo estratégico; enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y seguimiento, relación con entes externos de control”.

El Control Interno, se desarrolla a través del Modelo Estándar de Control Interno –MECI, el cual fue actualizado en función de la articulación de los Sistemas de Gestión y de Control Interno establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015 (PND 2014-2018). Esta actualización se adopta mediante el Documento Marco General de MIPG y se desarrolla en detalle en el Manual Operativo del mismo, el cual hace parte integral del Decreto 1499 de 2017 “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015.

El desarrollo de esta dimensión impacta transversalmente a las demás dimensiones de MIPG y tiene en cuenta los lineamientos de la política de Control Interno. Con esta dimensión, y la implementación de la política que la integra, se logra cumplir el objetivo de MIPG condensando como “Desarrollar una cultura organizacional fundamentada en la información, el control y la evaluación, para la toma de decisiones y la mejora continua”.

Por esto se hace importante la aplicación simultanea del modelo de las tres líneas de defensa, las cuales proporcionan una manera simple y efectiva para mejorar las comunicaciones en la gestión de los riesgos y control, mediante la aclaración de las funciones y deberes esenciales relacionados. El modelo proporciona una mirada nueva a las operaciones, ayudando a asegurar el éxito continuo de las iniciativas de gestión del riesgo, siendo de gran utilidad para cualquier entidad, independientemente de su tamaño o complejidad; permitiendo visibilizar el único fin que es dejar claro hasta dónde va el compromiso de cada uno de ellos en beneficio de una mejora continua en el ejercicio de la función pública.

Estructura propositiva

13. Línea Temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad

13.1. Programa: Alcaldía y comunidad unida

Durante los próximos cuatro años la administración municipal será la garante del control social en el territorio, con el fin de fomentar la confianza en las instituciones publicas y la creación y fortalecimiento de veedurías ciudadanas para la vigilancia del presupuesto y las obras publicas por desarrollar. Para ello se generan dos estrategias para este fin: apoyo a los organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas.

Programa:	Alcaldía y comunidad unida			
Objetivo:	Potenciar el accionar de los organismos de acción comunal y veedurías a partir de la interacción entre alcaldía y comunidad			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Incidencia de la participación en la gestión pública	Porcentaje	ND	50
2	Acciones para la implementación de la Política de Presupuestos participativos contemplada en el cuatrienio	número	0	4
3	Juntas de Acción Comunal atendidas en el marco de la implementación de la Política Publica de Acción Comunal	Porcentaje	0	100

13.1.1 Estrategia: Organismos de acción comunal

Objetivo:	Promover y fortalecer la participación ciudadana para involucrarla en las decisiones y acciones propuestas por la administración municipal			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Iniciativas para la promoción de los organismos de acción comunal y participación ciudadana implementadas.	número	16	18

13.1.2 Estrategia: Veedurías ciudadanas

Objetivo:	Fortalecer el ejercicio de las veedurías ciudadanas promoviendo el control social en la ciudad de Tunja			

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instancias de participación y control social conformadas o fortalecidas	número	0	3
2	Implementación de la estrategia de rendición de cuentas	Porcentaje	ND	90

13.2. Programa: Administración municipal efectiva

Mediante este programa la administración municipal modernizará sus servicios a la comunidad, pasando de los tramites físicos a los tramites en línea. A su vez, se realizará todo el apoyo necesario para el funcionamiento de la Alcaldía, a través de la inversión en infraestructura, bienes y servicios administrativos, gestión y administración documental, ajuste a la estructura orgánica de la entidad enfocada a gestión por resultados, así como el apoyo para los entes de control y el Concejo Municipal.

Programa:	Administración municipal efectiva			
Objetivo:	Contribuir a la construcción de una administración municipal efectiva a través del uso de los medios tecnológicos que generen una interacción entre estado y ciudadano.			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Índice de Desempeño Municipal - FURAG	número	68,5	80
2	Desempeño Fiscal	Índice	77,8	79,8

13.2.1 Estrategia: Gobierno digital - Alcaldía en Línea

Objetivo:	Desarrollar estrategias fundamentadas en las TICS para la simplificación de trámites en línea y el crecimiento de la infraestructura de comunicaciones.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Crecimiento de la infraestructura de comunicaciones, cableado y zonas wifi	Porcentaje	84%	95%
2	Usuarios beneficiados	número	300	2.000
3	Equipos tecnológicos adquiridos	número	364	100
4	Trámites en línea implementados	número	15	15
5	Trámites simplificados o mejorados	número	4	12

13.2.2 Estrategia: Sistema de información para el buen gobierno

Objetivo:		Propiciar la divulgación de la información de manera clara y oportuna haciendo uso de las nuevas tecnologías y medios de comunicación masivos que permitan formar una ciudadanía participativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistemas de información actualizados	número	4	6
2	Publicaciones oportunas respecto a las obligatorias	Porcentaje	50%	100%
3	Acciones de difusión	número	ND	1200

13.2.3 Estrategia: Infraestructura, bienes y servicios administrativos

Objetivo:		Mejorar las condiciones físicas y de mobiliario para la prestación de bienes y servicios a la comunidad tunjana		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mantenimiento y adecuación de infraestructura en las dependencias de la Entidad.	número	ND	8
2	Dependencias con mobiliario renovado	número	ND	8

13.2.4 Estrategia: Fortalecimiento Institucional

Objetivo:		Verificar la estructura organizacional de la administración municipal para fortalecer las acciones y operación de las dependencias asociadas al desarrollo institucional		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistema integrado de gestión actualizado y mejorado	Porcentaje	80	100
2	Estudio de Rediseño institucional	número	ND	1

13.2.5 Estrategia: Gestión y administración documental

Objetivo:		Implementar y fortalecer las acciones contenidas en el Sistema de Gestión Documental para el fortalecimiento institucional		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación del Sistema de Gestión Documental como herramienta de fortalecimiento institucional	Porcentaje	ND	50

13.2.6 Estrategia: Talento humano institucional

Objetivo:		Fortalecer y empoderar al talento humano institucional en las labores que realizan, por medio de una mejora continua de capacitación y atención al servidor publico		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación y mejora continua de la Dimensión del Talento Humano del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG	Porcentaje	50	80
2	Capacitaciones institucionales implementadas en el marco del Plan Institucional de capacitación	número	0	80
3	Administración oportuna y efectiva al servicio del ciudadano	Porcentaje	100	100

13.2.7 Estrategia: Gestión fiscal y financiera

Objetivo:		Garantizar una óptima gestión fiscal y financiera a través del recaudo de los impuestos de la ciudad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Pago oportuno al servicio de la deuda	Porcentaje	100	100

13.2.8 Estrategia: Garantes municipales

Objetivo:		Cumplir con el giro oportuno de recursos a los diferentes garantes municipales.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Entes de control con transferencia de recursos oportuna	número	3	3

13.2.9 Estrategia: Gestión integral del territorio

Objetivo:		Gestionar acciones estratégicas que permitan el desarrollo integral del territorio, a partir de procesos participativos, claros y asequibles a la comunidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación Curaduría Cero	número	0	1
2	Espacios de participación para la planeación y desarrollo	número	0	1

ESTRUCTURA FISCAL Y FINANCIERA

Análisis de ingresos y gastos 2016-2019

En el presente acápite se desarrolla el análisis de los ingresos y gastos en los años 2016 al 2019, teniendo en cuenta su flujo de caja, inflexibilidades, créditos, su nivel de ejecución, así como unas conclusiones generales sobre la estructura presupuestal. A continuación se presenta las generalidades de los ingresos y gastos y su porcentaje de ejecución.

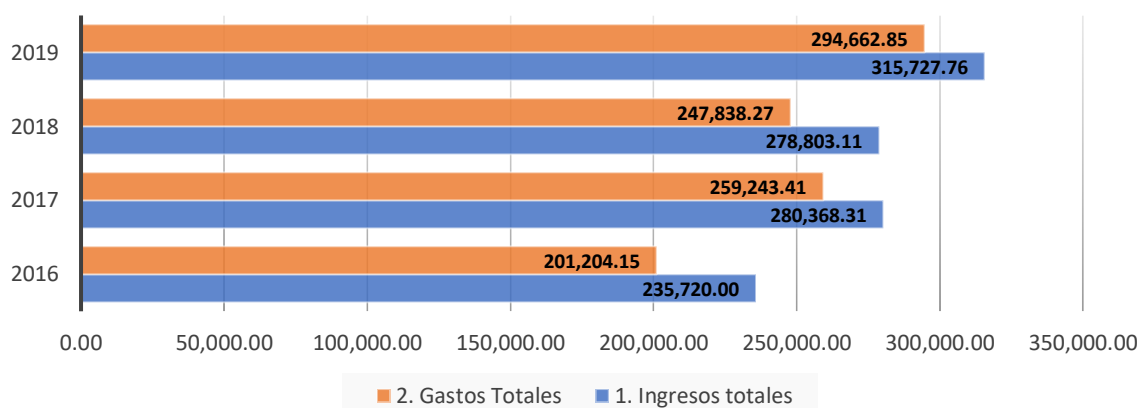
Tabla 103 Ingresos y Gastos 2016-2019

Concepto/Vigencia	2016	2017	2018	2019
1. Ingresos totales	235,720.00	280,368.31	278,803.11	315,727.76
2. Gastos Totales	201,204.15	259,243.41	247,838.27	294,662.85
% Gastos ejecutados	85,35%	92,46%	88,89%	93,33%

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020 - Cifras en millones de pesos

Respecto a los años comprendidos entre 2016 y 2019, se registró un crecimiento de los ingresos del 33.94% pasando de un recaudo de \$235,720.00 millones a \$315,727.76 millones. En la vigencia 2017 con respecto al año de inicio del periodo de gobierno (2016), el crecimiento de los ingresos fue del 18,94%, en razón a que en el año 2017 se adquirió crédito por \$34.000 millones.

Gráfica 48 Ingresos Vs Gastos 2016-019



Fuente: Secretaria de Hacienda 2020. Cifras en millones de pesos

En el año 2018, los ingresos se fortalecieron por mayor recaudo de impuesto predial, el cual creció en un 63,89% pasando de un recaudo de \$ 27.792 millones en el 2017 a \$ 45.501 millones de pesos en el año 2018, como resultado de la implementación de la actualización catastral.

En el año 2019 los ingresos crecieron en un 13,24% respecto de la vigencia 2018, teniendo en cuenta que en el año 2019 hubo un mejor recaudo en impuesto predial de vigencias anteriores y en el impuesto de industria y comercio, sumado a que ingresaron \$5.000 millones, producto del crédito adquirido para el sector vivienda.

Vale la pena aclarar que en estos totales de ingresos están incluidos los recursos dejados de ejecutar en cada vigencia anterior y que se incorporan al presupuesto de ingresos como recursos del capital de la siguiente vigencia.

En cuanto a los gastos en el periodo 2016-2019, se observa que en el año 2016 se ejecutó el 85,35% de los ingresos recaudados. Para el año 2017, la ejecución fue del 92,46%; mientras que en el 2018 fue del 88,89% y en el último año ascendió al 93,33% del recaudo.

Tabla 104 Desagregación de ingresos 2016-2019

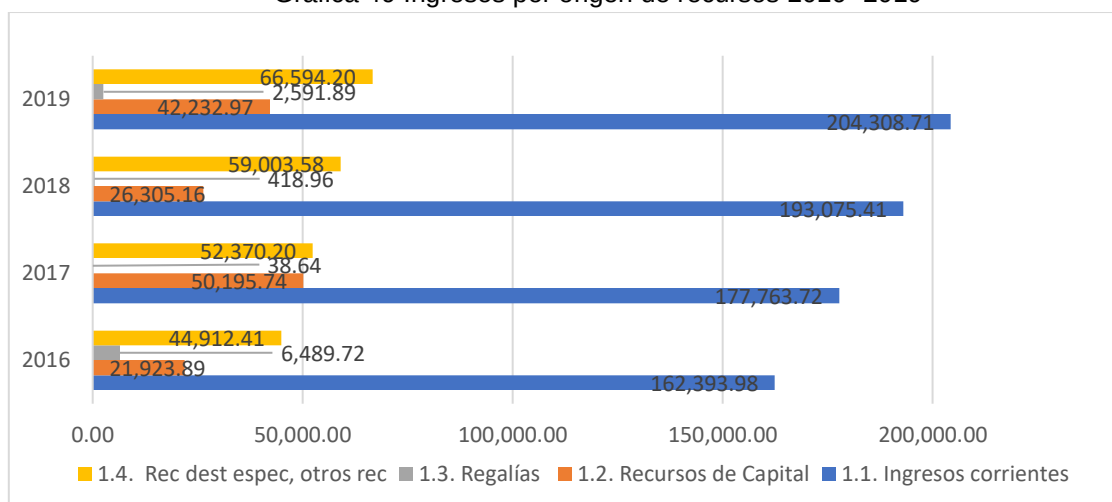
Concepto/vigencia	2016	2017	2018	2019
1. Ingresos totales	235,720.00	280,368.31	278,803.11	315,727.76
1.1. ingresos corrientes	162,393.98	177,763.72	193,075.41	204,308.71
1.1.1. Tributarios	62,510.26	68,559.34	85,661.39	87,777.96
1.1.2. No tributarios	9,122.60	8,853.66	8,827.01	9,278.32
1.1.3. SGP	90,761.12	100,350.72	98,587.02	107,252.42
1.2. Recursos de capital	21,923.89	50,195.74	26,305.16	42,232.97
1.2.1. Cofinanciación	5,588.76	7,796.62	7,465.83	9,710.67
1.2.2. Otros recursos de capital	16,335.12	42,399.13	18,839.33	32,522.30
1.3. Regalías	6,489.72	38.64	418.96	2,591.89
1.4. Recursos destinación específica, otros recursos	44,912.41	52,370.20	59,003.58	66,594.20

Fuente: FUT- Ejecuciones presupuestales 2016- 2019. Cifras en millones de pesos

*Destinación específica y otros, fondos especiales (Fondo local de Salud, Fonvit, Fonset, Fondo prevención y atención Desastres, Fondo de Pensiones, Fondo de financiamiento de actividad bomberil, Fondo del Deporte y Fondo de Redistribución del Ingreso), recursos PIC y Ley 99/93

En la tabla anterior se observa la desagregación de ingresos en donde se puede inferir que el total de los ingresos han presentado un incremento progresivo en los cuatro años. Para el año 2016 se reportó un ingreso de \$235,720.00 millones, mientras que para el año 2019 ingresaron \$315,727.76 millones, dándose una diferencia entre estos dos años de \$80,007.76 millones.

Gráfica 49 Ingresos por origen de recursos 2016- 2019



Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

En la gráfica anterior se analizan los ingresos por origen de recursos. En el periodo 2016 los ingresos corrientes fueron de \$162.393,98 millones, respecto al ingreso por regalías fue \$6.489,72 millones. Frente al año 2019 ingresaron \$204.308,71 millones y \$2.591,89 millones respectivamente; lo que permite inferir que hubo un aumento en lo que refiere a ingresos corrientes, mientras que para los ingresos por regalías hubo una disminución.

Tabla 105 Ingresos corrientes de Libre Destinación

Concepto	2016	2017	2018	2019
Ingresos tributarios	62.510.258.033	68.559.341.706	85.661.389.349	87.777.960.937
Ingresos no tributarios	9.122.604.843	8.853.657.035	8.827.008.716	9.278.324.289
Ingresos corrientes Id	71.632.862.875	77.412.998.741	94.488.398.066	97.056.285.225
Ingresos totales	235.720.003.899	280.368.305.873	278.803.113.815	315.727.760.879

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos corrientes de libre destinación representaron cerca del 30% de los ingresos totales del municipio en Tunja en los periodos 2016 a 2019. En la vigencia 2016 se evidenció un 30,39%, para el 2017 un 27,61%; además en el año 2018 los ingresos de libre destinación fueron de 33,89%, mientras que para el 2019 representaron el 30,74%.

Tabla 106 Ingresos Tributarios

Concepto ingreso	2016	2017	2018	2019
Impuesto Predial Unificado	26,635.341	27,792.874	45,550.159	40,069.427
Impuesto Predial Unificado vigencias anteriores.	4,893.182	6,955.333	4,558.038	7,286.674
Impuestos de Industria y Comercio	19,094.673	21,120.795	22,675.498	25,726.892
Avisos y Tableros	2,268.668	2,476.707	2,537.801	2,880.011

Concepto ingreso	2016	2017	2018	2019
Impuesto de Sobretasa Consumo Gasolina Motor	6,889.636	7,300.868	7,357.652	7,657.260
Otros Ingresos tributarios	2,728.756	2,912.762	5,095.257	4,157.695
Total Ingresos Tributarios	62,510.258	68,559.341	85,661.389	87,777.960

Fuente: FUT- Ejecuciones presupuestales 2016-2019. Cifras en millones

Los ingresos propios más representativos en el municipio de Tunja en las últimas cuatro vigencias son los recaudados por impuesto predial, Industria y Comercio y sobretasa a la gasolina. En el año 2017, respecto del 2016, hubo un incremento en el recaudo del impuesto predial del 42%, pasando de \$4,894.12 millones a \$ 6,955.33 millones. En cuanto al impuesto de industria y comercio, creció en el mismo periodo en un 11%, pasando de \$19.094,67 millones en 2016 a \$ 21.120,79 millones en 2017.

Dentro de los ingresos tributarios, el más representativo es el recaudo por impuesto predial. Así, para el año 2016 fue de 42,60%, en el año 2018 representaba el 53,17% pasando a 45,64% en el año 2019. Seguido de ello, el impuesto de industria y comercio tuvo una tendencia creciente para los años 2016 a 2019, producto de las acciones de cobros persuasivos, coactivos y el ingreso de nuevos contribuyentes a la base de datos.

Tabla 107 Ingresos no tributarios

Concepto	2016	2017	2018	2019
Tasas o tarifas	3.041.827.112	1.904.493.793	1.765.724.931	1.971.230.462
Multas y sanciones	3.721.503.749	4.003.881.472	3.653.475.023	3.810.346.867
Rentas contractuales	1.129.352.955	1.595.713.361	2.037.216.855	1.501.298.628
Transferencias del nivel central departamental	1.164.974.215	1.317.652.746	1.321.429.945	1.905.324.168
Transferencias de entidades municipales	64.946.812	31.915.663	49.161.963	90.124.163
Ingresos no tributarios	9.122.604.843	8.853.657.035	8.827.008.716	9.278.324.289

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Dentro de los ingresos más representativos de los no tributarios están: Las multas y sanciones, las tasas o tarifas, las rentas contractuales y las transferencias recibidas del departamento por concepto de impuesto sobre vehículos automotores. Los ingresos no tributarios representaron en el año 2016 el 12,74% del total de los ingresos corrientes de libre destinación y para el año 2019 pasaron a equivaler el 9,56% de los I.C.L.D¹²

¹² Ingresos corrientes de libre destinación

Tabla 108 Ingresos de Destinación Específica

Concepto	2016	2017	2018	2019
Ingresos Asilo san José	553.854.221	744.574.739	1.209.577.454	1.153.042.839
Ingresos alumbrado público	6.901.696.520	7.265.956.535	7.133.818.062	7.888.364.123
Ingresos tránsito y transporte	1.325.157.708	2.107.994.283	1.691.692.850	2.031.869.249
Ingresos sobretasa ambiental	6.018.766.892	7.064.114.388	10.679.546.994	11.875.640.319
Ingresos estampilla pro-adulto mayor	1.633.866.999	1.999.199.540	2.540.195.724	3.373.274.984
Ingresos estampilla pro-cultura	789.907.040	933.438.347	1.066.719.614	1.248.127.477
Ingresos Ecovivienda	1.922.668.204	1.823.342.110	1.839.172.397	2.002.860.534
Ingresos comparendo ambiental	8.860.425	9.280.950	1.293.141	1.294.437
Ingresos código de policía			359.163.343	566.934.326
Recursos propios de destinación específica	19.154.778.008	21.947.900.891	26.521.179.578	30.141.408.287

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos por recursos de destinación específica representaron un porcentaje cercano al 10% del total de ingresos del municipio. El año 2016 contó con un 8.13% del total de ingresos, mientras que el año 2017 presentó un 7.83%. Del mismo modo, el 2018 reflejó el 9.51% y con un 9.55% del total de ingresos del municipio correspondió para el año 2019.

Tabla 109 Ingresos recursos Sistema General de Participaciones - SGP

Concepto	2016	2017	2018	2019
Sector educación	66.551.954.429	67.808.201.308	69.232.827.129	73.554.314.882
Agua potable y saneamiento básico	2.860.304.476	5.373.910.570	3.765.669.513	3.258.211.650
Sector deporte	434.494.770	675.628.278	779.377.845	616.867.741
Sector cultura	348.520.608	403.898.955	426.771.945	484.416.686
Otros sectores	4.196.588.168	7.599.147.652	6.089.315.595	8.534.726.290
Alimentación escolar	258.684.580	299.821.335	238.792.001	332.805.863
Primera infancia	364.834.732	565.833.369	155.397.274	1.351.483
sistema general de participaciones	75.015.381.762	82.726.441.467	80.688.151.303	86.782.694.594

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos del SGP¹³ representaron cerca del 30% del total de los ingresos del municipio. En la tabla anterior se refleja el comportamiento de los años 2016 a 2019, donde se evidencia la amplia participación de los recursos para el sector educación. Seguido de ello, el año 2016 para este mismo tipo de ingresos conto con un 31.82% del total ingresado, en

¹³ Sistema General de Participaciones

el 2017 el porcentaje de participación fue del 29.50%; mientras que para el año 2018 contó con un 28.94% y para el año 2019 con un 27.48%.

Es importante aclarar que dentro del total de cada vigencia están contemplados los ingresos de cada periodo anterior que no fueron ejecutados en su respectivo año, es decir, los adicionados como superávit.

Las transferencias recibidas para el sector educación ocuparon un significativo porcentaje dentro de las transferencias por recursos del SGP. La participación para este ingreso por cada año se presentó de la siguiente manera:

Tabla 110 Porcentaje de participación de SGP 2016-2019

Año	% participación
2016	88.72
2017	81.97
2018	85.80
2019	84.76

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

En la tabla anterior, se observa que para el año 2016 hubo una participación del 88,72%, mientras que para el año 2019 se presentó una disminución con un 84.76%; es decir, se evidenció una diferencia de 3,96% en estos dos años. En lo que respecta a la participación de los ingresos del Sistema General de Participaciones para otros sectores de inversión y propósito general dentro del total del SGP fueron:

Tabla 111 Porcentaje de participación SGP- Otros sectores de inversión 2016-2019

Año	% participación
2016	5.59
2017	9.19
2018	7.55
2019	9.83

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Ahora, en lo que se refiere a los recaudos por Fondos Especiales se observa que hubo una representación con cerca del 17% del total de los ingresos. El mayor recaudo se hace por parte del Fondo Local de Salud en razón a los recursos que se reciben para atender el régimen subsidiado en salud.

Tabla 112 Recursos de Fondos Especiales

Concepto	2016	2017	2018	2019
Fondo local de salud	32.065.608.554	35.449.211.977	38.891.180.108	43.943.033.947
Fondo de seguridad del municipio de Tunja	2.619.826.322	2.691.897.170	1.467.129.299	2.610.164.992
Fondo de vigilancia y seguridad "Fonvit"	1.092.778.048	1.401.974.165	1.177.670.706	1.291.995.815
Fondo territorial de pensiones	2.339.119.023	2.551.218.735	2.510.911.001	2.532.844.306
Fondo de financiamiento - actividad bomberil	1.267.353.693	2.736.235.149	4.703.892.736	5.036.680.264
Fondo de solidaridad y redistribución del ingreso	525.881.552	500.000.000	550.000.000	596.506.000
Fondos Especiales	39.911.639.027	45.330.537.195	49.300.783.850	56.011.225.323

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Por tanto, el porcentaje de participación de los Fondos Especiales dentro del total de ingresos del municipio se presentó de la siguiente manera:

Tabla 113 Porcentaje de participación de los Fondos Especiales 2016 -2019

Año	% participación
2016	16.93
2017	16.17
2018	17.68
2019	17.74

Fuente: Secretaria de Hacienda

Se puede inferir que el porcentaje de participación de los Fondos Especiales presento una diferencia mínima para los cuatro años de análisis. En promedio hubo una diferencia aproximada de 0.81%, respecto al año 2016 y 2019.

Los Fondos de Seguridad se presentaron con un 9% del total de los recaudos en los Fondos Especiales para los años 2016 y 2017. De la misma manera, para el 2018 la participación fue del 5,36% y para el año 2019 fue de 6,97% dentro del total de los fondos. En lo que respecta al recurso de capital, se evidencian las siguientes cifras para los años 2016 y 2019 respectivamente.

Tabla 114 Recurso de Capital 2016 - 2019

Concepto	2016	2017	2018	2019
Rendimientos financieros	685.287.044	690.020.833	816.930.882	885.305.172
Recursos del balance	8.626.549.343	18.983.514.094	17.593.974.771	23.263.835.797
Recursos del crédito	7.023.288.429	22.725.593.331	428.426.192	8.373.160.044
Recursos de capital	16.335.124.816	42.399.128.258	18.839.331.845	32.522.301.013

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Respecto de los recursos de capital en el año 2016, el 4% (\$ 685.287.044 millones de pesos) correspondió a rendimientos financieros, 53% (\$ 8,626.549.343 millones de pesos) a recursos del balance (superávit y reintegros) y el 42% (\$ 7,023.288.429 millones de pesos) a recursos de Crédito.

En 2017, el 2% (\$ 690.020.833 millones de pesos) correspondió a rendimientos financieros, el 45% (\$18,983.514.094 millones de pesos) a recursos del balance y 54% (\$ 22,725.593.331 millones de pesos) a Recursos de Crédito.

En el 2018, el 4% (\$816.930.882 millones de pesos) rendimientos financieros, el 93% (\$17,593.974.771 millones de pesos) a recursos del balance y 2% (\$428.426.192 millones de pesos) recursos de crédito.

En el 2019, el 2,72% (\$ 885.305.172 millones de pesos) rendimientos financieros, 71,53% (\$23,263.835 millones de pesos) a Recursos del Balance y el 25,75% (\$ 8,373.160 millones de pesos) a recursos de crédito.

Los recursos de capital tienen una importante participación en el total de los ingresos, ya que comprenden los recursos del crédito y los recursos del balance. Su participación en el total de los ingresos año a año a partir del 2016 se dieron de la siguiente manera:

Tabla 115 Porcentaje de Participación de recursos de capital 2016 - 2019

Año	% participación
2016	6.93
2017	15.12
2018	6.76
2019	10.30

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Frente a los recursos de capital se evidencia que hubo una diferencia de 4.82% entre los años 2017 y 2019, siendo estos los de mayor participación.

Tabla 116 Otros Ingresos

Concepto	2016	2017	2018	2019
Recursos de cofinanciación	5.588.762.865	7.796.615.695	7.465.826.821	9.710.668.791
Contribuciones parafiscales	132.783.689	80.696.799	102.640.031	134.836.905
Sistema general de regalías	6.489.720.448	38.637.309	418.964.539	2.591.885.840

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Dentro de los ingresos del municipio se tienen los recursos gestionados por cofinanciaciones, los recibidos por contribuciones parafiscales por espectáculos públicos

de las artes escénicas y del Sistema General de Regalías. Su participación dentro del total de los ingresos del Municipio se muestra a continuación en cada vigencia desde 2016 a 2019

Tabla 117 Participación en el total de ingresos del municipio

Concepto	2016	2017	2018	2019
Recursos de cofinanciación	2,37	2,78	2,68	3,08
Contribuciones Parafiscales	0,06	0,03	0,04	0,04
Sistema General de Regalías	2,75	0,01	0,15	0,82

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Con respecto a los recursos del Sistema General de Regalías, en el año 2016 al municipio de Tunja se le asignaron \$ 6.489.720.448 millones de pesos, como ejecutor del proyecto de adecuación, remodelación y puesta en funcionamiento del Teatro Suárez.

En la vigencia 2019, el municipio de Tunja fue designado ejecutor del proyecto para la adecuación y pavimentación de las vías de los barrios la Florida y San Francisco, en cuantía de \$ 2.700 millones de pesos. Igualmente, se designó como ejecutor del proyecto de rehabilitación de la vía terciaria con placa huella en la vereda Pirgua municipio de Tunja, en cuantía de \$ 914 millones de pesos.

Tabla 118 Ejecución de gastos 2016-2019

Concepto	2016	2017	2018	2019
Funcionamiento	33,681.18	36,690.54	43,799.52	47,379.45
Deuda	8,096.83	8,220.11	7,779.98	8,790.80
Inversión	159,426.14	214,332.77	196,258.78	238,492.60
GASTOS TOTALES	201,204.15	259,243.41	247,838.27	294,662.85

Fuente: FUT y ejecución presupuestal 2016 a 2019- cifras dadas en millones de pesos

El municipio de Tunja ha mantenido un buen cumplimiento de los indicadores de la Ley 617 de 2000, lo que le ha permitido controlar sus gastos de funcionamiento, cerca al 51% en la vigencia 2019.

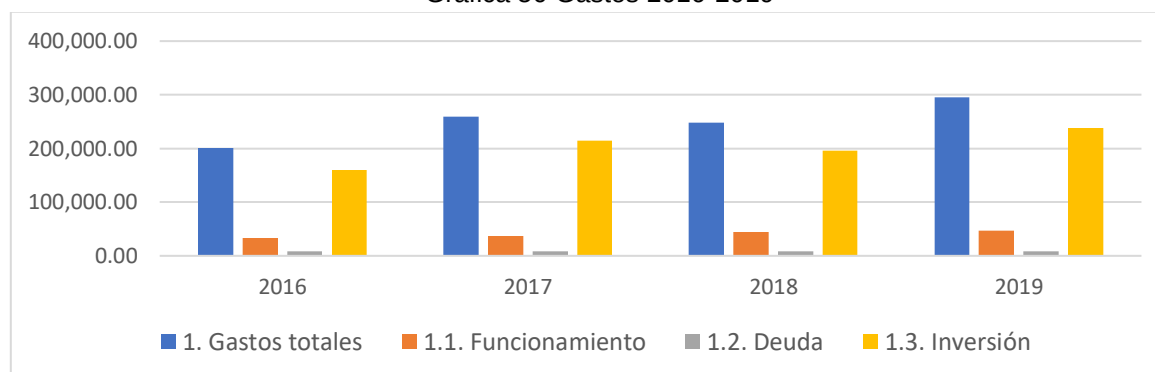
Los gastos de funcionamiento en el periodo 2016 – 2019 representaron cerca del 16% de los gastos totales. La deuda pública se vio reflejada con un 3% de los gastos y respecto a los gastos de inversión con un 81% del total de los gastos. En el año 2017 se registró mayor inversión respecto al año 2016, por cuanto se comprometieron recursos del crédito por valor de \$ 30.029 millones de pesos, con ocasión del nuevo empréstito por \$ 34.000 millones pesos. Dichos recursos se destinaron en especial a educación, agua potable, equipamiento y vías.

En el año 2019, el incremento de la inversión se debió a que se comprometieron los recursos del Sistema General de Regalías en los proyectos en el que el municipio de Tunja era el ejecutor del proyecto a saber:

- Adecuación y pavimentación de las vías de los barrios la Florida y San Francisco por valor de \$ 2.494.471.235,44 millones de pesos.
- Rehabilitación de la vía terciaria con placa huella en la vereda Pirgua del municipio de Tunja por valor de \$ 914.087.234,54 millones de pesos.
- Mejoramiento de los espacios públicos urbanos del centro histórico y su zona de influencia por valor de \$ 6.027.983.974,08 millones de pesos.
- Mejoramiento de vías urbanas en los barrios Jordán, Las Américas, San Lázaro, Manantial y Las Peñitas en el Municipio de Tunja por valor de \$ 2.269.911.592,12 millones de pesos.

En lo que respecta a los gastos para el municipio en los periodos 2016-2019, se puede evidenciar que lo correspondiente a los gastos totales, el año que tuvo mayor incremento fue el 2019 con una cifra cercana a los \$ 300.000.00 millones de pesos, así mismo, para este mismo año frente al gasto de funcionamiento se evidencia que hubo un gasto cercano a \$ 50.000,00 millones de pesos.

Gráfica 50 Gastos 2016-2019



Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Por lo anterior se puede concluir que para el año 2019 fue donde se presentó mayores gastos totales, de funcionamiento, deuda e inversiones.

Tabla 119 Gastos de funcionamiento

Descripción	2016	2017	2018	2019
Gastos de funcionamiento administración central I.d	28.660.771.514,51	31.327.866.742,38	37.933.966.515,19	41.248.746.792,05
Concejo municipal	2.249.385.444,53	2.438.821.761,25	2.653.785.462,33	2.775.032.975,65
Contraloría municipal	1.544.640.164,59	1.633.456.974,05	1.700.265.364,30	1.754.333.802,88

Descripción	2016	2017	2018	2019
Personería municipal	1.226.379.910,40	1.290.391.896,15	1.511.498.075,31	1.601.337.896,22
Total funcionamiento	33.681.177.034,03	36.690.537.373,83	43.799.515.417,13	47.379.451.466,80

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Así mismo, en la tabla anterior se destacan los gastos de funcionamiento de la administración central, concejo, contraloría y personería municipal. En el 2016 el total de funcionamiento fue de \$ 33.681.177.034,03 millones de pesos, convirtiéndose en el año de menor gasto, pues para el año 2018 fue de \$ 43.799.515.417,13 y el año 2019 fue de \$ 47.379.451.466,80 millones de pesos.

Los gastos de funcionamiento representaron respecto del total de gastos el siguiente comportamiento:

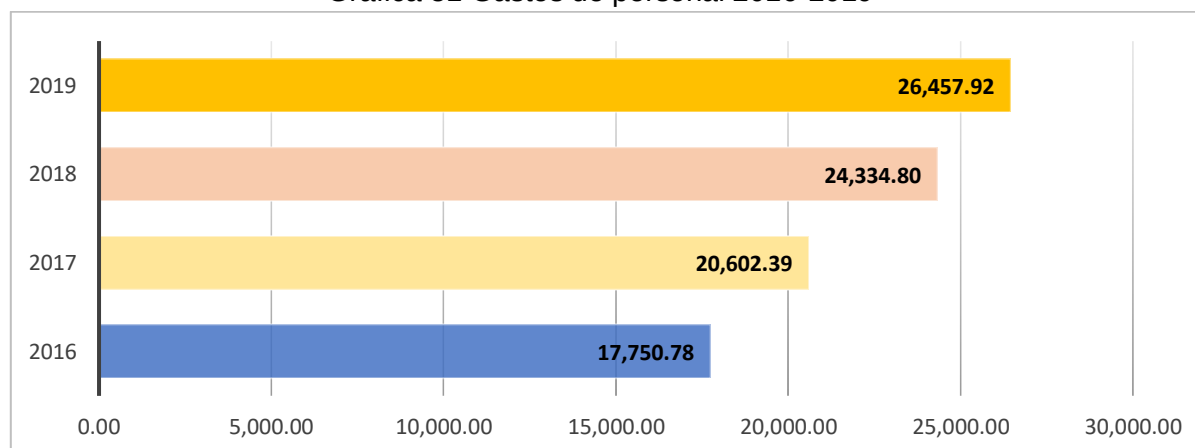
Tabla 120 Porcentaje de participación - Gastos de funcionamiento

Año	% participación
2016	16.74
2017	14.15
2018	17.65
2019	16.08

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

La variación del porcentaje de participación presentó una disminución entre el 2016 y 2017 de 2,59% y en lo que refiere al 2018 y 2019 se evidencia una variación de 1,59%.

Gráfica 51 Gastos de personal 2016-2019

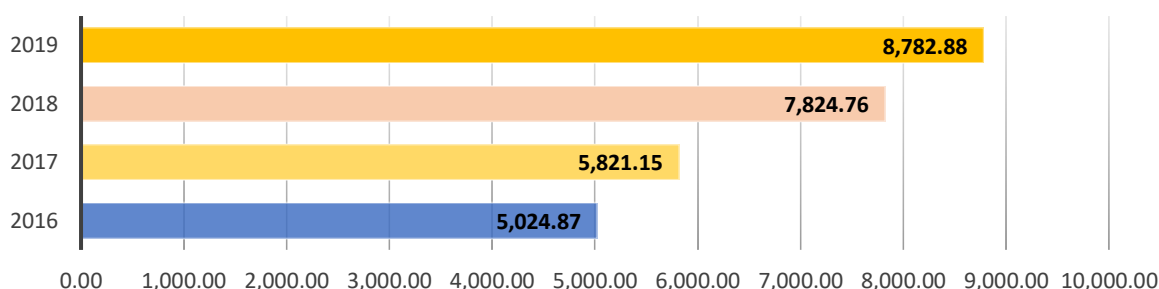


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En la vigencia 2018, los gastos de personal ascendieron a \$ 24,334.80 millones de pesos, el 45.61% (\$ 11,098.58 millones de pesos) corresponde a servicios personales asociados a la nómina, el 12.65% (\$ 3,077.56 millones) a pago de remuneración de servicios técnicos y el 23.16% (5,635.42 millones) a pago de honorarios profesionales.

A 2019, los servicios de personal se incrementaron en un 49% con respecto al 2016, el incremento estuvo representado principalmente en los rubros de honorarios profesionales y servicios técnicos, los cuales se duplicaron en la vigencia 2019.

Gráfica 52 Gastos generales 2016-2019

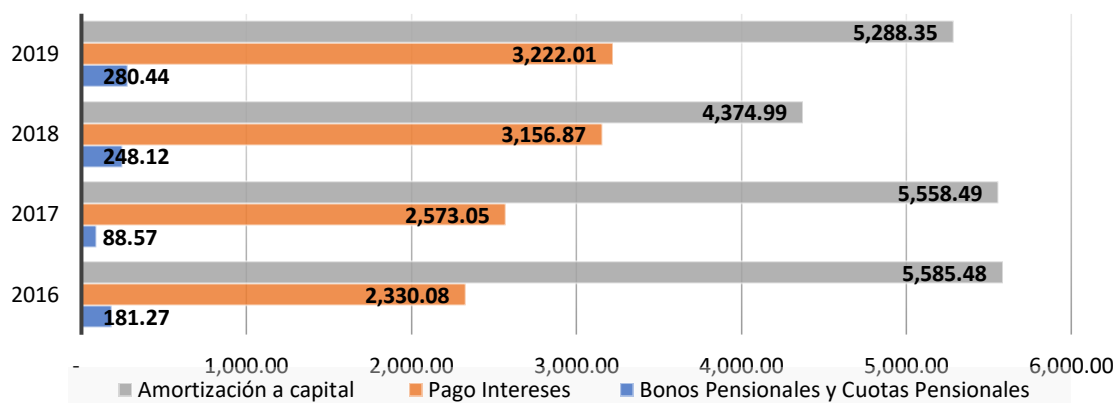


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En el año 2018, los gastos generales ascendieron a \$ 7,824.76 millones de pesos, incrementando con respecto al año 2016 en \$ 2,799.90 millones de pesos representado en un 55.72%. Este incremento se vio reflejado en rubros como comunicaciones y transportes, vigilancia, gastos judiciales, servicios públicos, festividades cívicas, gastos electorales y defensa de la hacienda pública.

En 2019, los gastos generales ascendieron a \$ 8.782,88 millones de pesos, con un incremento respecto al 2018 de \$ 958,12 millones de pesos, lo cual se dio por gastos de viaje, comunicaciones, transportes y vigilancia. El año 2017 fue el que registró el mayor valor en pago de deuda, pues en total se pagó \$ 8,131.54 millones de pesos entre amortización de capital e intereses.

Gráfica 53 Ejecución de la deuda pública

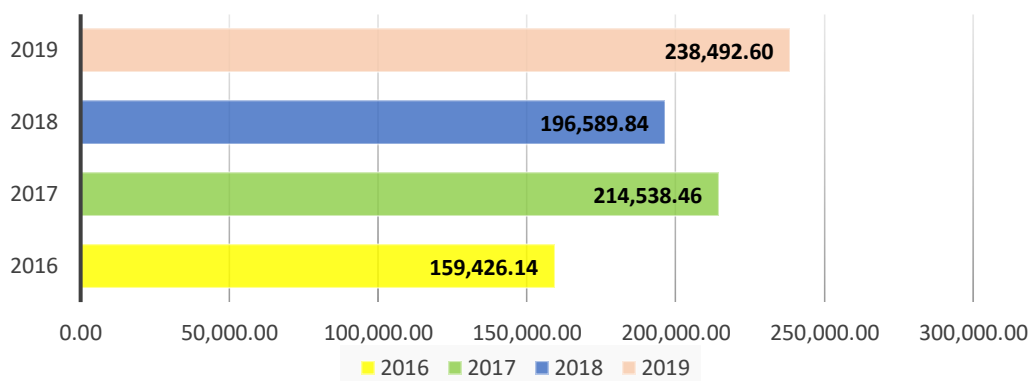


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

GASTOS EN INVERSIÓN

En el año 2017 los recursos comprometidos en las diferentes sectoriales en inversión ascendió a \$ 214.538,46 millones de pesos, es decir fue superior respecto a la inversión que se hizo en el año 2018.

Gráfica 54 Total de Inversión 2016-2019



Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En las vigencias 2017 y 2019 se observan cifras mayores, pues en el 2017 se invirtieron recursos del crédito conforme a la destinación establecida en los respectivos acuerdos municipales; y para el 2019 se comprometieron recursos del Sistema General de Regalías por el orden de \$ 12.124 millones de pesos y recursos del crédito por \$ 7.682 millones pesos.

El total de inversión en los diferentes sectores es como se desagrega a con continuación:

Tabla 121 Total de inversión desagregada

Descripción	2016	2017	2018	2019
Inversión recursos propios	18.978.034.954	28.641.865.747	33.437.814.633	41.052.536.417
Inversión recursos propios presupuesto participativo	0	251.955.233	0	26.645.211
Inversión ingresos corrientes destinación específica	17.245.715.620	20.218.296.405	23.615.137.917	26.309.288.674
Sistema general de participaciones	65.544.815.861	79.023.974.615	78.770.778.100	84.279.690.104
Inversión recursos ley 99/93	0	46.680.333	176.073.993	125.015.942
Inversión fondos especiales	39.777.263.427	48.116.011.710	54.238.139.815	58.708.743.021
Inversión recursos del crédito	4.034.116.934	30.029.206.414	48.707.301	7.682.042.342
Inversión recursos de cofinanciación	7.290.923.983	6.813.419.636	5.758.916.859	7.570.992.280
Espectáculos públicos de las artes escénicas	96.623.935	0	65.994.687	36.645.344
Sistema General de Regalías	6.458.641.956	0	0	12.124.764.440
inversión de recursos PICN	0	0	0	1.702.608
Recursos excedentes Fonpet	0	1.191.356.157	478.280.177	574.538.156
Total inversión	159.426.136.669	214.332.766.252	196.589.843.482	238.492.604.539

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Respecto al total de inversión desagregada se puede evidenciar que para el año 2016 se presentó un total de \$ 159.426.136.669 millones de pesos, mientras que el año 2017 \$ 214.332.766.252; para el año 2018 se presenta una disminución de \$ 17.742.922.770 millones de pesos frente al periodo anterior. Finalmente, para la vigencia 2019 hubo un total de inversión de \$ 238.492.604.539 millones de pesos.

INDICADORES FINANCIEROS

Tabla 122 Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD)

Descripción	2015	2016	2017	2018
Gastos de Funcionamiento	28,557.74	28,048.42	30,637.86	37,183.96
I.C.L.D	68,925.25	71,516.82	77,378.75	94,436.80
Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD):	41.43	39.22	39.59	39.37

Fuente: Contraloría General de la República

Entre el 2016 al 2018, el indicador Ley 617 GF/ICLD¹⁴, se ha mantenido sobre el 39%, sin superar el tope del 65% como límite de gastos establecido para municipios de primera categoría. Finalmente, en la siguiente tabla se presenta la ejecución de gastos de los periodos 2016 al 2019 desagregada por origen de recursos y sus diferentes sectoriales:

¹⁴ Gastos de funcionamiento/Ingresos corrientes de libre destinación

Proyección de ingresos y gastos 2020-2023

La ciudad de Tunja cuenta con una fuente de financiación de Recursos Propios de Libre Destinación, los cuales ascienden a \$ 163.833.347.603 que equivale al 14% del total de las fuentes de financiación para el próximo cuatrienio; para el caso de los Recursos Propios de Destinación Específica se contempla un valor de \$ 153.214.268.213, cifra que equivale al 13%.

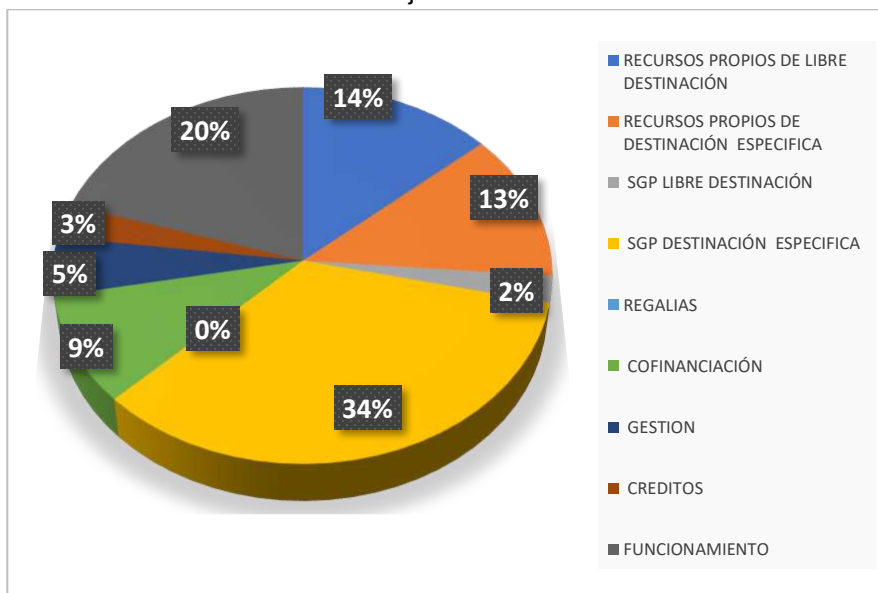
Tabla 123 Recursos por fuentes de financiación

Tipo de fuente	Valor
Recursos propios de libre destinación	\$ 163.833.347.603
Recursos propios de destinación específica	\$ 153.214.268.213
SGP libre destinación	\$ 27.662.682.123
SGP destinación específica	\$ 410.861.001.529
Regalías	\$ 70.000.000
Cofinanciación	\$ 112.601.687.541
gestión	\$ 60.611.538.000
créditos	\$ 34.951.000.000
Funcionamiento	\$ 242.165.721.029
Total	\$ 1.205.971.246.038

Fuente: Alcaldía de Tunja 2020

Por otro lado, el SGP libre destinación con el 2%, valor que equivale a \$ 27.662.682.123. Para el caso de SGP destinación específica se cuenta con \$ 410.861.001.529, cifra que corresponde al 34%; \$ 70.000.000 por concepto de Regalías percibidas por el municipio. Frente al tema de cofinanciación la ciudad cuenta con \$ 112.601.687.541, lo cual se ve representada en un 9% del total de las fuentes de financiación. \$ 60.611.538.000 serán producto de la gestión que se realice, equivalente a un 5%.

Gráfica 55 Porcentaje Fuentes de Financiación



Fuente: Alcaldía de Tunja 2020

Respecto al tema de créditos el municipio pretende recibir \$ 34.951.000.000 correspondiente a 3%; así mismo el funcionamiento se ve representado en \$242.165.721.029 que equivale al 20% total de las fuentes de financiación de la ciudad para el próximo cuatrienio.

Finalmente, el municipio tendrá contemplado un total de las fuentes de financiación que ascienden a \$ 1.205.971.246.038 los cuales permitirán hacer la ejecución de los proyectos de esta administración.

Tabla 124 Fuentes de financiación por pilar - Plan de Desarrollo

Pilar	Recursos propios de libre destinación	Recursos propios de destinación Especifica	SGP libre destinación	SGP destinación específica	Regalías	Confinanc	Gestión
I. Nos une el ambiente natural y construido	\$ 29.284	\$ 113.610	\$ 5.297	\$ 13.097	\$ 70	\$ 450	\$ 32.471
II. Nos une la movilidad	\$ 14.883	\$ 5.507	\$ 18.206	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 18.530
III.. Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	\$ 7.658	\$ 0	\$ 0	\$ 1.540	\$ 0	\$ 0	\$ 5.075
IV. Nos une el empleo	\$ 6.196	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 982
V. Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	\$ 46.760	\$ 29.188	\$ 2.059	\$ 315.576	\$ 0	\$ 23.437	\$ 3.554
VI. Nos une la salud y vitalidad	\$ 30.731	\$ 0	\$ 2.100	\$ 80.649	\$ 0	\$ 88.715	\$ 0
VII. Gobernanza territorial	\$ 28.322	\$ 4.909	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Total general	\$ 163.833	\$ 153.214	\$ 27.663	\$ 410.861	\$ 70	\$ 112.602	\$ 60.612

Fuente: Alcaldía de Tunja *cifras dadas en miles de millones

Mas adelante se especifican los recursos que la administración contempla para cada pilar teniendo en cuenta las fuentes de financiación; respecto al pilar I, Nos une el ambiente natural y construido, en la fuente de financiación SGP de libre destinación, se tiene contemplado recibir un valor de \$ 113.610. En el caso del pilar II, Nos une la movilidad se cuenta con un valor de \$ 18.530 provenientes de los recursos propios de libre destinación; \$ 7.658 son dirigidos a fortalecer el pilar III Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico con recursos propios de destinación específica.

En el pilar IV Nos une el empleo, \$ 6.196 que corresponde a los recursos propios de destinación específica. Mientras que \$ 315.576 corresponde a regalías, ingresos que aportaran al desarrollo del pilar V Nos une una sociedad justa, incluyente y educada; por otro lado, producto de la gestión realizada se pretende recibir \$ 88.715, dinero que apoyará el alcance de los objetivos establecidos en el pilar VI Nos une la salud y vitalidad. Para el caso del pilar VII, parte de su financiamiento será de \$ 28.322 proveniente de los recursos propios de destinación específica.

Tabla 125 Total recursos por pilar- Plan de Desarrollo

Pilar	2020	2021	2022	2023	Total
I. Nos une el ambiente natural y construido	\$ 57.926	\$ 49.585	\$ 50.551	\$ 52.067	\$ 210.128
II. Nos une la movilidad	\$ 11.603	\$ 13.437	\$ 19.668	\$ 15.521	\$ 60.228
III. Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	\$ 2.504	\$ 3.836	\$ 3.923	\$ 4.009	\$ 14.272
IV. Nos une el empleo	\$ 3.666	\$ 1.783	\$ 1.837	\$ 1.892	\$ 9.178
V. Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	\$ 96.198	\$ 106.418	\$ 108.148	\$ 110.977	\$ 421.741
VI. Nos une la salud y vitalidad	\$ 62.478	\$ 49.521	\$ 51.006	\$ 52.536	\$ 215.542
VII. Gobernanza territorial	\$ 70.626	\$ 66.137	\$ 68.121	\$ 70.165	\$ 275.049
Total general	\$ 305.002	\$ 290.717	\$ 303.254	\$ 307.167	\$ 1.206.139

Fuente: Alcaldía de Tunja *cifras dadas en miles de millones

En la anterior tabla se puede observar los recursos asignados por pilar desagregando su valor anual en el cuatrienio; en el Pilar I Nos une el ambiente natural y construido, para el año 2020 se contempla un valor de \$ 57.926, en el pilar Nos une la movilidad, es estipula un total para el cuatrienio de \$ 60.228; mientras que para el pilar III, se observa un total de \$ 14.272.

En el pilar V, Nos une una sociedad justa, incluyente y educada se espera para el año 2023 un total de \$ 110.977; mientras que \$ 215.542 dirigidos al pilar VI Nos une la salud y vitalidad; para el caso del pilar de Gobernanza territorial se estipula un total de \$ 275.049.

Fuentes de financiación contenidas en el Plan de Desarrollo Municipal

En este componente se describen a manera general las fuentes de financiación contenidas en el plan financiero de la entidad, el cual es un instrumento de planificación y gestión financiera de la administración municipal, el cual tiene como base las operaciones efectivas. Así mismo, considera una proyección de los recursos financieros de ingresos con que cuenta el municipio, permitiendo la financiación y la ejecución de los gastos previstos, los cuales deben ser compatibles con la programación anual de caja. A través de este plan financiero se pretende establecer el valor total anual de los recursos que se encuentran disponibles para la ejecución de los programas y estrategias del plan de desarrollo y su valor total para el cuatrienio. En esencia, el Plan Financiero es un programa plurianual que busca armonizar los ingresos y gastos de caja con sus posibilidades de financiamiento, para propiciar la materialización de los objetivos y metas del Plan de Desarrollo, en un marco que garantice la sostenibilidad fiscal.

Ingresos Corrientes de Libre Destinación: Según la ley 617 de 2000, son aquellos ingresos corrientes, excluidas las rentas de destinación específica, entendiéndose por estas las destinadas por la ley o acto administrativo a un fin determinado.

Recursos propios: Son aquellos recursos que generan las entidades territoriales de manera permanente y se pueden clasificar en tributarios y no tributarios

- **Tributarios:** Son los ingresos que tienen carácter de impuesto, que son propiedad del municipio, son obligatorios, no generan contraprestación alguna y si es del caso son exigidos coactivamente. Estos ingresos provienen del recaudo del impuesto predial, Industria y Comercio, Avisos y Tableros, espectáculos públicos, Impuesto sobre vehículos automotores, sobretasa a la gasolina, entre otros.
- **No tributarios:** Son los ingresos recibidos de forma regular y su recaudo proviene de la venta de bienes y servicios públicos, la explotación de bienes o la participación en los beneficios de bienes o servicios, transferencias y demás recursos que ingresen al presupuesto municipal. Este tipo de ingresos corresponden a tasas y/o tarifas (tránsito, servicios públicos, ocupación de vías), también las multas y sanciones.

Transferencias de Libre Destinación: Son aquellas partidas provenientes del gobierno nacional sin contraprestación alguna de las entidades territoriales, y pueden usarse a voluntad de la ET bien sea en gastos corrientes o en inversión.

Adicionalmente, los contratos de prestación de servicios para la realización de actividades administrativas se clasifican como gasto de funcionamiento para efectos de la evaluación de la ley 617.

Sistema General de Participaciones (SGP): Son los recursos que transfiere la Nación a las entidades territoriales y a los resguardos indígenas para la financiación de los servicios a su cargo en educación, salud, agua potable, saneamiento básico, además de los definidos en el Artículo 76 de la Ley 715 de 2001 y en la Ley 1176 de 2007.

Sistema General de Regalías (SGR): Son una fuente de ingresos es el Sistema General de Regalías (SGR), que corresponden a una contraprestación económica que recibe una entidad territorial debido a la explotación de un recurso natural no renovable. Este sistema está basado en el principio de descentralización y de la autonomía de las entidades territoriales buscando asignación equitativa de los recursos, que garanticen el uso óptimo de los mismos.

Otras fuentes de ingresos:

Asociaciones Público-Privadas (APP), que constituyen un mecanismo de vinculación de capital privado para la construcción de infraestructura pública y sus servicios asociados.

Presupuesto General de la Nación (PGN) son aquellos que están a cargo de las entidades nacionales, y financian programas y proyectos de inversión que serán ejecutados directamente por las entidades territoriales. Es importante que el equipo territorial responsable de la formulación identifique la oferta del Gobierno Nacional disponible a través de cada una de las entidades, para definir la posibilidad de presentar proyectos y solicitar el acompañamiento entidad nacional competente.

Cofinanciación: es un mecanismo de inversión complementario a los recursos propios, transferencias y contrapartida; instrumento apropiado para orientar la inversión pública a sectores prioritarios, en los cuales la Nación tiene interés particular, pero su ejecución es de ámbito local.

La cofinanciación de terceros permite financiar los programas del plan de desarrollo. El equipo territorial responsable de la formulación podrá revisar si la definición inicial de consecución de estos recursos puede ajustarse e incrementar el margen de maniobra frente a las líneas estratégicas priorizadas.

Operaciones de crédito público – empréstitos: Son los actos o contratos que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios, en donde se contempla un plazo para su pago o aquellas mediante las cuales en que la entidad actúa como deudor solidario o garante de las obligaciones de pago.

Dentro de las operaciones de crédito público se encuentran contempladas la contratación de empréstitos, la emisión, la suscripción y colocación de títulos de deuda pública, el

otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales y los créditos de proveedores.

Para el caso de los **empréstitos** son una figura de carácter fiscal relevante para los municipios y tiene como finalidad obtener dinero o bienes en préstamo, donde el municipio contrae obligaciones con inversionistas de carácter privado a través de un crédito contrayendo así una obligación de pago.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

Alcanzar el mayor nivel de cumplimiento de los compromisos de gobierno consignados en el Plan de Desarrollo, es quizás el mayor reto que asume cada administración, lograrlo solo será posible si se implementan prácticas adecuadas de monitoreo y seguimiento permanentes a la ejecución del Plan.

Para el Departamento Nacional de Planeación - DNP, el seguimiento es una herramienta de gestión que busca determinar los avances y logros de los productos y resultados de las políticas públicas con relación a los objetivos propuestos por el gobierno. Esto se logra por medio de la recolección sistemática de información sobre unos indicadores específicos. Generalmente, se enmarca en el enfoque de la Gestión Orientada a Resultados, cuyo objetivo central es generar valor a la gestión pública enfatizando en el logro de resultados, por encima del cumplimiento de actividades.

La implementación de un sistema de seguimiento permite generar alertas tempranas para la consecución de las metas; producir información pertinente para la acertada toma de decisiones de política pública; incrementar la transparencia y fortalecer el proceso de rendición de cuentas y, evaluar el desempeño de las diferentes sectoriales o dependencias. Siguiendo los lineamientos del DNP, la presente administración adoptará un Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo, que armonice:

- ✓ La demanda de seguimiento, es decir los indicadores de resultado y de producto objeto de medición.
- ✓ Los procesos y la estructura funcional de seguimiento, con roles y responsabilidades claras.
- ✓ Los instrumentos o herramientas por utilizar para el proceso.
- ✓ Rutinas de seguimiento y uso dado a la información que genera el sistema.

Demanda de Seguimiento

La estructura del Plan de Desarrollo está dada por 7 Pilares, con una estructura de líneas estratégicas, Programas con indicadores de resultado asociados y estrategias con indicadores de producto. Es importante resaltar que el seguimiento se realizará al nivel estratégico, es decir a indicadores de resultado e indicadores de producto.

No obstante, aunque en el Plan de Desarrollo quedarán definidos algunos indicadores de gestión, tendientes al fortalecimiento institucional, estos serán objeto de seguimiento al interior del Comité Institucional de Gestión y Desempeño establecido en el marco de la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG.

Procesos, estructura funcional y roles establecidos en el Sistema de Seguimiento

Una vez sea adoptado el Plan de Desarrollo Municipal, se iniciará el alistamiento para la implementación del Sistema de Seguimiento a la ejecución del Plan de Desarrollo, que incluye la adopción del sistema mediante acto administrativo y la actualización de los procesos y procedimientos estratégicos del Sistema Integrado de Gestión, acciones que permiten fortalecer la cultura de seguimiento, el reporte de información y por supuesto la transparencia en la organización.

El seguimiento se realizará en dos niveles: uno operativo que se encarga de capturar, consolidar, analizar y transformar los datos en información relevante para la toma de decisiones; y uno estratégico encargado de usar esa información para ajustar las políticas y corregir los cuellos de botella identificados.

Tabla 126 Niveles y responsabilidades en el proceso de seguimiento

Niveles	Responsabilidades
Gerente del Sistema - Alcalde	Velar por el cumplimiento de la totalidad de las metas inscritas en el Plan de Desarrollo.
Líder de Seguimiento – Asesor de Planeación	Administrar la totalidad del sistema.
Coordinador de Seguimiento / Equipo de Seguimiento (Planeación, Hacienda, Control Interno y Gestión)	Liderar el proceso de seguimiento. Validar la información del sistema y analizarla (se concentra en las metas estratégicas asociadas con resultados y productos).
Gerentes de Programa (secretarios de despacho, directores de oficina, etc.)	Verificar y recopilar la información del programa del que son responsables.
Enlaces de Seguimiento	Consolidar información de la sectorial y la presenta al secretario para su validación.
Gerente de meta (funcionario encargado por dependencia)	Cargar la información en el sistema, correspondiente a los indicadores y metas que son su responsabilidad.

Fuente: DNP, DSEPP

Herramienta de seguimiento

La Administración Municipal implementará un software de seguimiento, que permita mantener la información del seguimiento físico y financiero a la ejecución del Plan de Desarrollo. Este seguimiento implica el seguimiento a la ejecución de los proyectos de inversión, pues son éstos el soporte del avance de las metas, ya que a través de ellos se hace la entrega de los bienes y servicios a la comunidad.

Con relación al seguimiento a los proyectos, se debe dar una vinculación formal al supervisor, interventor o contratista, para que, en el ejercicio de sus funciones, suministren la información adecuada sobre los avances que se obtengan en el cumplimiento de las metas correspondientes.

Rutinas de seguimiento y uso de la información

Las rutinas de seguimiento son aquellas actividades frecuentes, encaminadas a capturar información, cargarla en la herramienta de administración del sistema de seguimiento, revisar la calidad de esta, generar reportes e informes sobre cómo va la ejecución y al uso de la información para la toma de decisiones.

En el seguimiento a la ejecución del Plan de Desarrollo se implementarán las siguientes rutinas:

- ✓ Rutinas internas de seguimiento, desarrolladas por los responsables definidos para la captura, el cargue, el control y el reporte de la información en la herramienta dispuesta. Periodicidad trimestral.
- ✓ Rutinas internas de uso y análisis de la información para toma de decisiones en Consejos de Gobierno, desarrolladas por los responsables de las metas estratégicas identificadas e incluidas en el tablero de control. Periodicidad trimestral
- ✓ Rutinas de generación de informes de avance del Plan de Desarrollo para el Consejo Territorial de Planeación, desarrolladas por el equipo de seguimiento. Periodicidad semestral.
- ✓ Rutinas de Rendición de Cuentas, para informar, socializar, divulgar y dialogar con la ciudadanía, organizaciones públicas, sociales y Concejo Municipal, acerca del avance del Plan de Desarrollo de cada vigencia. La Rendición de Cuentas se realizará en el primer trimestre de la vigencia siguiente al período analizado. Periodicidad anual.

Anualmente se diseñará la Estrategia de Rendición de Cuentas como un componente del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, garantizando que no solo se limite a la Audiencia Pública, sino que se convierta en un ejercicio permanente de comunicación y diálogo con la ciudadanía, a través del uso de herramientas como la página web del municipio y sus redes sociales. La estrategia definida contemplará una metodología clara, la exigencia de la publicación previa de la información para promover los espacios de participación, la realización de una convocatoria amplia y suficiente y la sistematización del proceso.



ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

DECRETO NÚMERO 0313 DE 2022

(12 DE MAYO DE 2022)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA LA PRESTACIÓN DEL
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR
COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS"**

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA

En ejercicio de sus facultades Constitucionales, legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los artículos 311, 315 y 365 de la Constitución Política de 1991; Leyes 105 de 1993, 336 de 1996; Decretos 080 de 1987, 1079 de 2015, 2660 de 1998; Resolución 4350 de 1998; y demás normas concordantes, y

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 311 de la Constitución Política, señala: *"Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes."*

Que, el artículo 315 ibídem, indica que son atribuciones del alcalde: *"1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo. 2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante. 3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes. 4. Suprimir o fusionar entidades y dependencias municipales, de conformidad con los acuerdos respectivos. 5. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio. 6. Sancionar y promulgar los acuerdos que hubiere aprobado el Concejo y objetar los que considere inconvenientes o contrarios al ordenamiento jurídico. 7. Crear, suprimir o fusionar los empleos de sus dependencias, señalarles funciones especiales y fijar sus emolumentos con arreglo a los acuerdos correspondientes. No podrá crear obligaciones que excedan el monto global*

fijado para gastos de personal en el presupuesto inicialmente aprobado. 8. Colaborar con el Concejo para el buen desempeño de sus funciones, presentarle informes generales sobre su administración y convocarlo a sesiones extraordinarias, en las que sólo se ocupará de los temas y materias para los cuales fue citado. 9. Ordenar los gastos municipales de acuerdo con el plan de inversión y el presupuesto. 10. Las demás que la Constitución y la ley le señalen."

Que, el artículo 365 ibídem, establece: "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. [...]"

Que, el artículo 3° de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993 (Ley Marco de Transporte), señala que: "El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios: [...]"

2. El carácter del Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. [...]"

Que, el artículo 6° ibídem, en su inciso tercero, indica: "Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, [...] Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte."

Que, el artículo 5° de la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte), establece: "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo".

Que, el artículo 6° ibídem, señala: "Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional."

Que, el artículo 10 ibídem, indica: "Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente."

Que, el artículo 29 ibídem, establece: "En su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte



formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte."

Que, el artículo 30 ibídem, señala: *"De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular."*

Que, el artículo 1° del Decreto 080 del 15 de enero de 1987 (Funciones de los Municipios), indica que: *"Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones: [...]"*

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado."

Que, el artículo 2.2.1.1. del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 (Decreto Único Reglamentario Sector Transporte), establece: **"Definiciones para el Transporte Terrestre Automotor. Para la interpretación y aplicación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: [...]"**

• **Tarifa:** es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte."

Que, el artículo 2.2.1.1.3. ibídem, define como: **"Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas."**

Que, el artículo 2.2.1.1.2.1 ibídem, señala: **"Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes: [...]"**

• **En la Jurisdicción Distrital y Municipal:** los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. [...]"

Que, mediante Decreto 2660 del 29 de diciembre de 1998, *"Por el cual se establecen los criterios para la fijación de Tarifas del Servicio de Transporte Público Municipal, Distrital y/o Metropolitano de Pasajeros y/o mixto"*; el gobierno nacional estableció los criterios para la fijación de las Tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros, y facultó a las Autoridades Municipales para fijar las Tarifas correspondientes a la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en su jurisdicción.

Que, en los artículos 1°, 2° y 3° ibídem, se indica que:

"De conformidad con lo previsto en el Decreto-ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, les corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

El Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos."

Que, mediante Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, *"Por la cual se establece la Metodología para la elaboración de los Estudios de Costos que sirven de base para la fijación de las Tarifas de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano y/o mixto"*; el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, reglamentó lo indicado en el Decreto 2660 de 1998 y estableció la metodología que deben aplicar las Autoridades de Transporte competentes para la elaboración de los Estudios de Costos para la fijación de las Tarifas.

Que, en el artículo segundo ibidem, se establece:

Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos.

1.1. Costos variables:

1.1.1. Combustible

1.1.2. Lubricantes

1.1.3. Llantas

1.1.4. Mantenimiento

1.1.5. Salarios y prestaciones

1.1.6. Servicios de estación

1.2. Costos Fijos:

1.2.1. Garaje

1.2.2. Gastos de administración y rodamiento

1.2.3. Impuestos

1.2.4. Seguros

1.3. Costos de Capital:

1.3.1. Recuperación de capital

1.3.2. Rentabilidad

Que, a su vez, en el artículo tercero ibidem, se señala: *"Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: [...]"*; metodología que indica los parámetros y fórmulas que se aplican en cada uno de los ítems establecidos para los Costos Variables, los Costos Fijos y los Costos de Capital.

Que, en la ciudad de Tunja se tiene legalmente autorizada la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros a las Empresas legalmente Habilitadas, con razón social: Compañía de Transportes Hunza Ltda., Autoboy S.A., Cooperativa Integral de Transportadores Colonial "Cootranscol", y Transportes los Muisca S.A.; empresas que

Operan de manera transitoria las veintiún (21) Rutas y sus ramales de ruta a través de Convenio de Colaboración Empresarial bajo la figura de Unión Temporal denominada "Mi Ruta".

Que, la Alcaldía de Tunja, mediante Decreto Municipal No. 0109 del quince (15) de marzo de dos mil veintiuno (2021); *"Por medio del cual se fijan las Tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros"*; en su artículo primero, fijó las Tarifas aplicables para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en la ciudad de Tunja de acuerdo a los resultados obtenidos en la correspondiente Estructura de Costos para el año dos mil veintiuno (2021); las cuales, correspondieron a: Mil Ochocientos Pesos M/cte. (\$ 1.800) para el periodo diurno, y mil Novecientos Pesos M/cte. (\$1.900) para el periodo nocturno, días festivos y domingos.

Que, es deber de la Autoridad de Transporte local velar porque la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros opere en forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los principios rectores del Servicio Público de Transporte de la libre competencia, la economía e iniciativa privada.

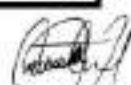
Que, de conformidad con las disposiciones normativas establecidas por el Gobierno Nacional en los Decretos 080 de 1987 y 1079 de 2015, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Decreto 2660 de 1998 y aplicando la metodología fijada por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 4350 de 1998; el Equipo Técnico de Ingeniería de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja elaboró el correspondiente Estudio Técnico, en el cual, se determinó la Estructura de Costos aplicable para la fijación de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros para el año 2022.

Que, en aras de garantizar el cumplimiento de los Principios Rectores del Servicio Público de Transporte, se hace necesario establecer las Tarifas que pagarán los Usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros; el cual, en cumplimiento de lo dispuesto por los Decretos 080 de 1987 y 1079 de 2015, le compete a las Autoridades Municipales.

Que, dentro del marco constitucional y legal aplicable, se han ponderado las disposiciones que se adoptarán mediante el presente Decreto, teniendo en cuenta los criterios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad y racionalidad.

Que, la Administración Municipal, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, adelantará el proceso de socialización de las disposiciones que se adoptarán en el presente Decreto, publicando y divulgando su contenido por medios de comunicación masiva.

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto, este Despacho,



DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: FIJACIÓN DE LAS TARIFAS. Fijar las Tarifas aplicables para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en la ciudad de Tunja, de acuerdo a los resultados obtenidos en la correspondiente evaluación técnica del comportamiento de la canasta de costos de los recursos e insumos de la Estructura de Costos definida para la operación y continuidad del servicio, las cuales, corresponden a: MIL NOVECIENTOS PESOS MCTE (\$1.900) para el periodo diurno en días ordinarios, y DOS MIL PESOS MCTE (\$ 2.000) para el periodo nocturno, días festivos y domingos.

Parágrafo Primero. Para efectos del presente acto administrativo, se establecen como DÍAS ORDINARIOS los comprendidos entre los días lunes y sábado, el PERIODO DIURNO entre las 05:00 horas y las 20:00 horas, y el PERIODO NOCTURNO entre las 20:01 horas y las 04:59 horas.

Parágrafo Segundo. Las Tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros establecidas en el presente artículo se aplicarán en todas las veintiún (21) Rutas y sus ramales de ruta que operan de manera transitoria tanto en el perímetro urbano como en el perímetro rural del municipio de Tunja.

ARTICULO SEGUNDO: CALCOMANÍA DE TARIFAS. Todos los vehículos autorizados para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros, deberán portar en lugares visibles para el Usuario, DOS (2) CALCOMANÍAS indicando las Tarifas autorizadas, de las cuales, obligatoriamente una (1) deberá ser ubicada en el vidrio panorámico delantero del automotor.

Parágrafo Primero. Los Conductores de vehículos autorizados para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros, solo podrán hacer efectivo el cobro de la nueva Tarifa fijada, hasta que toda la flota autorizada en la ciudad para el servicio porte las correspondientes calcomanías.

Parágrafo Segundo. Las Calcomanías a las que se refiere el presente artículo deberán ser elaboradas y distribuidas por las Empresas debidamente habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros a las que se encuentren vinculados los vehículos.

Parágrafo Tercero. El diseño de la Calcomanía es el que se establece en el Decreto 0037 del 01 de febrero de 1996, emanado de la Alcaldía Mayor de Tunja.

ARTICULO TERCERO: SEGUIMIENTO AL COMPORTAMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de su Equipo de Ingeniería, verificará permanentemente la variación de los costos de los ítems que componen la Estructura de Costos, así como el comportamiento de la demanda, de conformidad con los criterios establecidos en el Decreto 2660 de 1998 y la metodología establecida en la Resolución 4350 de 1998, evaluando

técnicamente, si se requiere o no, una nueva fijación de las Tarifas establecidas en Artículo Primero del presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO: CONTROL Y VIGILANCIA. De conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996 y el Artículo 2.2.1.1.2.2. del Decreto 1079 de 2015, las funciones de inspección, vigilancia y control de las disposiciones contenidas en el presente Decreto estarán a cargo de las Autoridades de Supervisión y de las Autoridades de Control Operativo de la Alcaldía de Tunja, entendiéndose como:

"Autoridades de Supervisión", aquellas autoridades públicas facultadas por las normas para imponer sanciones ante la comisión de infracciones a las normas de transporte, para el caso en particular, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

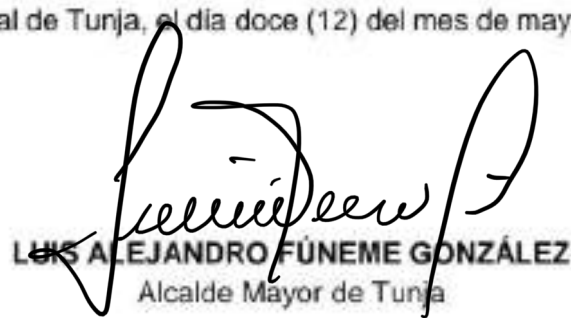
"Autoridades de Control Operativo", las que hacen parte de las autoridades de control, para el caso en particular, los Agentes de Tránsito y Transporte vinculados al ente territorial de Tunja; y los integrantes de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Tunja cuando exista convenio vigente.

ARTÍCULO QUINTO: DIVULGACIÓN. La Alcaldía de Tunja por intermedio de la Oficina Asesora de Comunicaciones, adelantará la divulgación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto a través de su Página Web, y por medios de comunicación masivos.

ARTÍCULO SEXTO: VIGENCIA Y DEROGATORIA. El presente Decreto rige a partir del día lunes dieciséis (16) de mayo de dos mil veintidós (2022), y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, como el Decreto Municipal No. 0109 del quince (15) de marzo de dos mil veintiuno (2021).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en la Alcaldía Municipal de Tunja, el día doce (12) del mes de mayo de dos mil veintidós (2022).



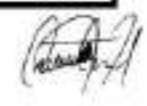
LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZÁLEZ
Alcalde Mayor de Tunja

Proyectó: Ing. Esp. Jorge Enrique Alba Velandía, Profesional Universitario 219-04 - STTT.

Revisó: Dra. Catalina Mongui - Asesora Jurídica Externa - Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

Revisó: Ing. Luis Felipe Cárdenas Ávila - Secretario de Tránsito y Transporte de Tunja.

Revisó: Dr. Libardo Ángel González - Secretario Jurídico de Tunja.





**SUBSIDIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
PÚBLICO SITP
(Marzo y octubre de 2017)**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley
1421 de 1993 y en concordancia con el artículo 2, 8 y 10 del
Acuerdo Distrital 24 de 1993

Bogotá, D.C., diciembre de 2018



Subsidios en el SITP
Marzo y octubre 2017.

Veedor Distrital

Jaime Torres–Melo

Viceveedor Distrital

Daniel García Cañón

Veedor Delegado para la Atención de Quejas y Reclamos

Juan Carlos Rodríguez Arana

Veedora Delegada para la Contratación

Tatiana Mendoza Lara

Veedor Delegado para la Eficiencia Administrativa y Presupuestal

Jasson Cruz Villamil

Veedor Delegado para la Participación y los Programas Especiales

Diego Fernando Maldonado Castellanos

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Diana Enciso Upegui

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Janneth Caicedo Casanova

Equipo de Trabajo

Oscar Eduardo Sosa Bernal
Alejandra León Castro



Tabla de contenido

Introducción	5
1. Contexto	5
1.1 Subsidios.....	6
1.2 Transporte público en Bogotá.....	10
a. Contexto.....	10
b. Caracterización de viajes	12
2. Subsidios en el SITP	12
2.1 Personas con menor capacidad de pago	13
a. Cambios en el subsidio	14
b. Validaciones realizadas 2014-2017	15
2.2 Adultos mayores de 62 años	15
a. Cambios en el subsidio	16
b. Validaciones realizadas 2012-2017	17
2.3 Personas en condición de discapacidad permanente	18
a. Cambios en el subsidio	19
b. Recargas 2012-2017	20
3. Metodología de análisis.....	20
4. Resultados del estudio	23
4.1 Análisis de los viajes realizados en el SITP	23
a. Personas con menor capacidad de pago	25
b. Adultos mayores de 62 años	26
c. Personas en condición de discapacidad permanente	28
4.2 Análisis de los costos en subsidios	29
4.3 Análisis espacial	30
a. Personas con menor capacidad de pago	33
b. Adultos mayores de 62 años	36
c. Personas en condición de discapacidad permanente	38
5. Conclusiones y Recomendaciones	41
5.1.1 Conclusiones.....	41
5.2 Recomendaciones	42
Referencias	43

Lista de tablas

<i>Tabla 1.</i> Modos que componen el SITP.....	11
<i>Tabla 2.</i> Cantidad de viajes por medio de transporte 2015.....	12
<i>Tabla 3.</i> Condiciones iniciales del subsidio de incentivo SISBÉN.....	13



<i>Tabla 4.</i> Evolución del subsidio Incentivo SISBÉN.	14
<i>Tabla 5.</i> Validaciones realizadas con el subsidio incentivo SISBÉN.	15
<i>Tabla 6.</i> Condiciones iniciales del subsidio para adultos mayores de 62 años.	16
<i>Tabla 7.</i> Evolución del subsidio para personas mayores de 62 años.	17
<i>Tabla 8.</i> Validaciones realizadas con el subsidio para personas mayores de 62 años.	18
<i>Tabla 9.</i> Condiciones iniciales del subsidio para personas en condición de discapacidad.	18
<i>Tabla 10.</i> Evolución del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.	19
<i>Tabla 11.</i> Recargas realizadas por concepto del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.	20
<i>Tabla 12.</i> Viajes realizados con tarjetas subsidiadas.	24
<i>Tabla 13.</i> Tarjetas con más de seis viajes diarios para algún día del mes de octubre.	24
<i>Tabla 14.</i> Presupuesto estimado para financiar subsidios en marzo y octubre 2017.	29

Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> Ruta de acceso al subsidio de incentivo SISBÉN.	14
<i>Figura 2.</i> Ruta de acceso al subsidio para para adultos mayores de 62 años.	16
<i>Figura 3.</i> Ruta de acceso al subsidio para personas en condición de discapacidad.	19
<i>Figura 4.</i> Tarjetas con viajes registrados por tipo de subsidio.	23
<i>Figura 5.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas SISBÉN.	25
<i>Figura 6.</i> Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas SISBÉN.	26
<i>Figura 7.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas adulto mayor.	27
<i>Figura 8.</i> Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas adulto mayor.	28
<i>Figura 9.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas discapacidad permanente.	29
<i>Figura 10.</i> Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (octubre 2017). ..	31
<i>Figura 11.</i> Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (marzo 2017). ...	32
<i>Figura 12.</i> Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	33
<i>Figura 13.</i> Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (marzo 2017).	34
<i>Figura 14.</i> Ingreso promedio por persona y por UPZ 2017.	35
<i>Figura 15.</i> Proporción de tarjetas adulto mayor sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	36
<i>Figura 16.</i> Porcentaje de población adulto mayor sobre población total por UPZ 2017.	37
<i>Figura 17.</i> Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	38
<i>Figura 18.</i> Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (marzo 2017).	40



Introducción

La Veeduría Distrital, en cumplimiento de las funciones establecidas en el Decreto Ley 1421 de 1993 y en el Acuerdo 24 del mismo año, presenta un análisis de los subsidios que otorga la Administración Distrital, a través de Transmilenio S.A. a: población en condición de discapacidad permanente, con menor capacidad de pago y adultos mayores de 62 años. El presente documento está compuesto por un análisis comparativo del comportamiento de los viajes realizados con tarjetas subsidiadas antes y después de la implementación del Decreto Distrital 131 del 2017, lo que permiten valorar su impacto. Además, para la población con menores ingresos se identificó donde usaban con mayor frecuencia el sistema con el fin de corroborar su perfil de ingresos.

Con este informe, la Veeduría Distrital propone un seguimiento estratégico a la utilización de los subsidios en el SITP, permite conocer los efectos que ha generado el cambio en las condiciones de los subsidios a los viajes realizados por las personas beneficiadas, y contribuye al manejo adecuado de los recursos públicos que se invierten en este programa y al mejoramiento de la gestión pública distrital.

Este documento se encuentra estructurado en cinco capítulos. El primero busca contextualizar acerca del transporte público en Bogotá, así como sobre los subsidios otorgados al transporte. El segundo presenta la caracterización de los subsidios otorgados en el SITP, sus cambios y el número de validaciones realizadas desde su implementación hasta diciembre de 2017. El tercero presenta los aspectos metodológicos relacionados con el análisis del documento. Posteriormente, el cuarto capítulo, presenta los resultados del análisis dividido en tres subcapítulos: comportamiento, costos y espacialidad. Finalmente, el quinto capítulo presenta las conclusiones del análisis en general.

1. Contexto

Contar con un sistema de transporte público en las grandes urbes es indispensable para que sus habitantes puedan acceder a los bienes y servicios que ofrece. A diferencia del automóvil o la motocicleta, este medio de transporte representa una carga monetaria menor a quien lo usa, por lo que una persona que tenga que desplazarse encontrará en éste la forma más económica de hacerlo (Hernández, 2017). De otra parte, las oportunidades de movilización no son iguales para todos los ciudadanos, es un hecho que hay personas que tienen más posibilidades de desplazarse que otras y hay quienes pueden movilizarse mucho más rápido y en más direcciones. Por lo anterior, en términos de equidad, el desarrollo de estrategias de accesibilidad al transporte público que propendan por el bienestar de las personas es esencial, lo que convierte a este servicio en una política social similar a la salud o la educación (Hernández, 2017).

A pesar de la importancia de los sistemas de transporte público, implementar uno con la capacidad para movilizar al aglomerado de personas que habitan en las ciudades supone una inversión considerable la cual, en algunas ocasiones, requiere de recursos adicionales a los



de naturaleza pública (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017). En este sentido, para lograr cubrir los costos de construcción y operación del sistema se implementan cobros al usuario que pueden resultar onerosos si el oferente del servicio no conoce las condiciones socioeconómicas de las personas que lo usan. Es por esto que el control de las tarifas por parte del Estado es clave a la hora de la regulación económica del servicio. Con esta, se debe asegurar por un lado, la recuperación de los costos de operación e infraestructura del sistema, y por el otro, la no discriminación o exclusión a los usuarios (CEPAL, 2012).

De acuerdo con lo anterior, la participación del Estado para garantizar el acceso al transporte público a las personas que más lo necesitan se puede dar a través de la “contribución de fondos públicos para apoyar el funcionamiento del sistema (subsidios) o a partir de regulaciones que impliquen ofertas diferenciadas (estructura tarifaria) que favorecen sectores específicos” (Hernández, 2017, p. 179).

1.1 Subsidios

a. ¿Qué son los subsidios?

Los subsidios se pueden considerar como una acción de gobierno que confiere un beneficio a un grupo de interés (Mehndiratta, 2008). En este mismo sentido, el Fondo Monetario Internacional (2001) ha definido a los subsidios como “pagos corrientes sin contrapartida que las unidades gubernamentales hacen a las empresas en función de los niveles de su actividad productiva o de las cantidades o valores de los bienes o servicios que producen, venden, exportan o importan” (p.80).

En Colombia de acuerdo con lo dispuesto en la sentencia C-324 de 2009 de la Corte Constitucional, los subsidios son un instrumento económico dirigido a cubrir, con recursos del Estado, la diferencia entre el precio de un bien o servicio y el pago realizado por el beneficiario, sin exigir una contraprestación, por un tiempo determinado y buscando generar un beneficio social. Estos deben: considerar la relación costo/beneficio para la sociedad, contar con un sustento legal, contar con una reglamentación en la que se defina su finalidad, los destinatarios, el alcance, las condiciones de asignación y los controles jurídico-administrativos pertinentes.

b. ¿Por qué otorgar subsidios al transporte?

De acuerdo con Castro & Szenkman (2012) existen dos justificaciones para el otorgamiento de subsidios en el transporte: la eficiencia económica y la equidad distributiva. La primera plantea que subsidiar el transporte público promueve su uso y reduce las externalidades que genera el vehículo particular como: el incremento de la tasa de accidentabilidad vial, la contaminación del aire y la congestión vehicular. Ante estos argumentos, se presenta dos posiciones contrarias: la primera es que se puede estimular el uso del transporte público sin necesidad de subsidios,



aumentando el costo del uso del vehículo particular; y la segunda es que el transporte público puede causar iguales o mayores externalidades que el vehículo particular.

La segunda justificación establece que los subsidios en el transporte público facilitan su uso por parte de poblaciones vulnerables, bajo el concepto de que el transporte es un servicio intermedio que permite el disfrute de otros bienes y servicios, por ejemplo, el acceso a la salud, la educación y el trabajo. Sin embargo, su uso debe canalizar hacia ciertos grupos de población que sin el subsidio no podrían acceder al servicio de transporte.

Ahora bien, subsidiar el servicio de transporte a la población más vulnerable tiene dos motivaciones: por un lado, la perspectiva sectorial que busca hacer asequible a los usuarios pobres los servicios, y por el otro, la política social que pretende resolver a través de los subsidios la pobreza y la desigualdad con que cuenta este tipo de población (CEPAL, 2012).

c. Tipos de subsidios

Los subsidios se presentan en diferentes formas y pueden otorgarse a la oferta o a la demanda. Los subsidios a la oferta están relacionados con las transferencias que realiza el gobierno a las empresas para financiar la producción de un bien o servicio, afrontando parte de los costos o gastos de la actividad (menor “error de exclusión”¹, mayor “error de inclusión”²). Por su parte, los subsidios a la demanda son contribuciones que se otorgan directamente a los usuarios que tienen menores ingresos o presentan algún tipo de fragilidad social o individual (menor “error de inclusión”, mayor “error de exclusión”) (Castro & Szenkman, 2012).

De acuerdo con la Asociación Argentina de Presupuesto (2014), existen siete tipos de subsidios en transporte público:

1. Las transferencias monetarias directas: que consisten en otorgar recursos a los usuarios de menores ingresos para compensar el aumento en el costo del servicio. Sin embargo, presenta fallas en la focalización de la demanda por lo que se pueden presentar “errores de exclusión”. Un ejemplo de este tipo de subsidio es el que reciben las personas en condición de discapacidad en Bogotá.
2. Las tarifas diferenciales: buscan segmentar la tarifa para beneficiar a las personas más vulnerables. No obstante, su asignación está basada en categorías generales y no al nivel socioeconómico, por lo que puede presentar “errores de inclusión”. Un ejemplo de este tipo de subsidio es la tarifa diferencial que se hace en el SITP a las personas que son mayores de 62 años de edad.

¹ Personas que por su condición deberían estar incluidas dentro de los beneficios del subsidio pero que no lo obtienen.

² Personas que por su nivel de ingresos no deberían estar incluidas dentro de los beneficios del subsidio, pero lo obtienen.



3. Los vales de transporte: en este tipo de subsidio son las empresas que otorgan a sus trabajadores parte del salario para ser destinado a costos de transporte. Las personas informales y los desempleados no reciben este tipo de beneficios. Un ejemplo de este subsidio son los llamados “subsidios de transporte” entregados en algunas empresas en Colombia a sus empleados.
4. Los subsidios cruzados: este tipo de subsidio se puede implementar cuando coexisten servicios públicos de distinta calidad, en donde las personas que usan el servicio de mejor calidad pagan un costo más alto con el que se subsidia la tarifa del servicio regular. “Se conoce como subsidio cruzado porque se financia a través de transferencias de la capacidad de consumo de distintas categorías de usuarios, sin necesidad de recurrir a otras fuentes” (p. 9).
5. La tarifa plana: esta forma de subsidio es parecida a la anterior, solo que en vez de cobrar por calidad se cobra por distancias. En este caso, quien recorre una distancia corta paga una tarifa plena que financia el excedente de los pasajeros que recorren distancias más largas, quienes se suponen son personas de menores ingresos. En 2010 la región de Murcia, en España, implementó este tipo de tarifas para unificar y fomentar el sistema de transporte público.
6. Subsidio condicionado a la oferta: aquí el gobierno asume parte de los costos de las empresas de transporte de acuerdo con los estándares de desempeño alcanzados, como: aumento de la productividad, contención de costos, cantidad de pasajeros transportados, kilómetros recorridos, etc. En el Área Metropolitana de Buenos Aires se implementa este tipo de subsidio.
7. Subsidio no condicionado a la oferta: este es igual que el subsidio anterior solo que aquí su otorgamiento no está atado a estándares de desempeño, ni a ningún otro objetivo económico, social o ambiental. Un ejemplo de este subsidio es el que se implementa en Buenos Aires al Gasoil, un tipo de combustible.

d. Experiencias internacionales

El otorgamiento de subsidios en el transporte público se ha presentado alrededor de mundo en diferentes épocas y en distintas formas. En algunos casos, estos subsidios están direccionados a la oferta, pero en su mayoría buscan garantizar que las personas con algún tipo de privación puedan acceder a los servicios de transporte público. Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se presentan algunos ejemplos de subsidios para el transporte implementados en Latinoamérica.

- El caso de Santiago de Chile, Chile:



En esta Ciudad, se distribuyen subsidios para el transporte en forma de tarifas diferenciales. Una de las poblaciones más beneficiadas con este subsidio son los estudiantes de educación básica, media y superior, en donde a través de la Tarjeta Nacional Estudiantil se les permite pagar una tarifa más económica por el uso del transporte público las 24 horas del día, los siete días de la semana, durante todo el año. Además, con el sistema de transporte público Transantiago se garantiza que las personas que viven en las periferias de la ciudad y que deben recorrer mayores distancias para acceder a los bienes y servicios de la ciudad, paguen la misma tarifa que una persona que recorre distancias más cortas.

A nivel nacional, se dispuso la entrega de un subsidio a la demanda que se entrega a las personas de menores ingresos que tienen domicilio en comunas donde no hay un sistema de transporte público licitado como Transantiago. Esto con el propósito de compensarles el mayor gasto anual en transporte público en que incurren por el solo hecho de no beneficiarse de menores tarifas como los habitantes de las zonas licitadas (Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile, 2011).

- El caso de Buenos Aires, Argentina

En Buenos Aires se otorgan subsidios directos a los operadores, con el propósito de mantener bajas las tarifas. Este subsidio a la oferta está condicionado por el número de pasajeros transportados, los ingresos brutos de las compañías y los kilómetros recorridos. Además, durante el 2016 se incorporaron tarifas diferenciales para realizar viajes de trenes y colectivos en todo el país a través de la Tarjeta Sube. Con este subsidio, los pensionados, excombatientes de la Guerra de Malvinas, personal de trabajo doméstico, las personas en condición de discapacidad y los beneficiarios de diferentes programas del país como: Plan Progresar o Argentina Trabaja y Ellas Hacen, acceden a un descuento del 55% en este tipo de viajes (Argentina.gov.ar, 2018a).

A diferencia de Santiago de Chile, en Buenos Aires se les entregan a los estudiantes de nivel inicial, primario o secundario, 50 viajes gratis por mes con la Tarjeta Sube a través del beneficio de Boleto estudiantil gratuito. Con este, el estudiante puede realizar hasta cuatro viajes por día, de lunes a viernes entre las 5 de la mañana y las 11 de la noche (Argentina.gov.ar, 2018b).

- El caso de Quito, Ecuador

En la ciudad de Quito, se logró estabilizar la tarifa del sistema de transporte público gracias a los subsidios e incentivos otorgados por el gobierno de la ciudad a los operadores del servicio, quienes, por un lado, recibían USD 1.000 mensuales por bus si contaban con una *caja común*³, y por el otro, recibían subsidios a la operación a través de la adquisición de la flota, así como para la provisión de espacios para estacionamientos, talleres y oficinas (GSD Plus, 2017)

³ Esta caja hace referencia a un sistema de recaudo único del pasaje, “que permite la medición y repartición de los ingresos de forma eficiente y equitativa, lo que a su vez influye en la reducción de las competencias entre operadores, el respeto a la infraestructura de paradas, el cumplimiento de los índices operacionales y el respeto a los límites de velocidad” (Alcaldía de Quito, 2018, p.6)



- El caso de Montevideo, Uruguay

El sistema de transporte público urbano de Montevideo está regulado por la Intendencia de Montevideo, quien tiene como una de sus funciones la fijación de tarifas y, junto a otros entes públicos, el establecimiento de los subsidios a sectores específicos. En este sistema, se entregan subsidios tanto a la oferta (cinco operadores), como a la demanda. Dentro de estos últimos, se benefician a los estudiantes, los jubilados, los pensionados, los trabajadores de instituciones públicas o privadas y los alumnos de escuelas especiales (Hernández, 2014).

Si bien las tarifas del transporte en Montevideo han sido catalogadas como una de las más costosas en la región, también es una de las que se encuentran fuertemente subsidiadas, recibiendo aportes desde tres frentes: los subsidios directos a la demanda, los subsidios al combustible y los aportes de la nación para el mantenimiento de las tarifas, los cuales en su conjunto permiten el acceso a grupos poblacionales con menor capacidad de pago.

1.2 Transporte público en Bogotá

a. Contexto

Hasta finales del siglo XX, Bogotá contaba con un sistema de transporte público basado en el uso de buses urbanos operados principalmente por el sector privado. Este modelo de prestación de servicio contaba con 639 rutas diferentes y tenía asociados 21.500 buses, busetas y microbuses, los cuales tenían una edad promedio de uso de 14 años y un recorrido de alrededor de 1,3 millones de km por bus (Martínez, 2003).

A finales de los años 90, este sistema entra en crisis cuando se manifestaron diferentes problemáticas de la ciudad que eran inherentes al modelo de transporte público como: la guerra del centavo (disputa por un pasajero entre distintos buses, dada la superposición de las rutas), la congestión vial, la contaminación del aire (por el aporte significativo de material particulado al ambiente), la inseguridad vial, la variabilidad de las tarifas, entre otras. Por lo que a través del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) propuesto en el 2000, se contempló la reorganización del transporte público de Bogotá, mediante la construcción del SITP que garantizara la funcionabilidad de la movilidad, disminuyendo el tiempo de recorrido en la ciudad y garantizando mayores niveles de productividad y competitividad (Decreto 619, 2000).

Este sistema estaría compuesto por el transporte público masivo, el transporte público colectivo y el transporte público individual⁴. Para el primero, se propuso la construcción de un sistema estructurado en “corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso

⁴ Este componente hace referencia a la inclusión del uso de las bicicletas como modo de transporte adicional al masivo o colectivo, para lo cual el Sistema incluye la infraestructura de Ciclo rutas y Ciclo parqueaderos.



único, estaciones, puentes, ciclo rutas y plazoletas de acceso peatonal especial” (Transmilenio S.A, 2013). Con lo cual, el 18 de diciembre de 2000 se inaugura un nuevo modelo de servicio de transporte en la ciudad, denominado Transmilenio, en donde el Estado se encargaría de la construcción de la infraestructura necesaria para la operación del servicio, además del control y la planeación de la prestación de este. Mientras que el sector privado aportaría los buses, se encargaría de la operación del servicio, recaudaría el dinero de la tarifa establecida y tendría a su cargo gran parte del personal asociado a la operación del sistema (Martínez Olmedo, 2003).

Este servicio solo resolvería la problemática presentada en los corredores troncales especializados de la ciudad, como la Calle 80 o la Avenida Caracas. Por lo que a partir de la expedición del Decreto 309 de 2009, se iniciaría la integración del sistema troncal, con el sistema de transporte público colectivo urbano de pasajeros, el cual, a partir de la celebración de contratos de concesión con empresas privadas, debería contar con equipos estandarizados, flota uniforme y accesibilidad para la población con movilidad reducida.

Esta reorganización del transporte público colectivo le permitiría al Estado controlar el sistema, mientras que las empresas participantes serían las responsables de la operación del servicio, según los parámetros definidos en los pliegos de condiciones establecidos, asumiendo la responsabilidad total de la flota y la contratación del personal requerido para su funcionamiento.

La implementación del SITP se propuso de forma gradual, asegurando la prestación del servicio de transporte en Bogotá. Su inicio se dio en 2011 y a la fecha continúa el proceso de implementación, las etapas o fases del proyecto de acuerdo con el Decreto 309 de 2009 son:

- Fase 1: inicio de los procesos de selección de los operadores zonales y del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario (SIRCI).
- Fase 2: adjudicación de las licitaciones de operaciones zonales y del SIRCI, e inicio paulatino del nuevo esquema hasta culminar la integración total, la cual podrá darse bajo integración: operativa, física, virtual, del medio de pago y tarifaria.
- Fase 3: integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.
- Fase 4: integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP.

De esta forma, el SITP de Bogotá es una red de transporte público diseñada para articular y organizar el transporte de tal forma que se alcance a cubrir la mayor parte del territorio distrital. Las formas en las que se plantea prestar el servicio, una vez se culmine la ejecución de cada modo, se presenta a continuación:

Tabla 1. Modos que componen el SITP.



<i>Transporte público masivo</i>	<i>Transporte público colectivo (componente zonal)</i>	<i>Transporte público individual</i>
• El componente troncal: articulados y biarticulados. • El Metro. • El Metro Cable. • Tren de cercanías.	• El servicio alimentador. • El servicio urbano. • El servicio complementario. • El servicio especial.	• Las Ciclo rutas. • Los Ciclo parqueaderos.

Fuente: elaborado por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio et al (2013).

b. Caracterización de viajes

El transporte público en Bogotá es considerado como el principal medio de transporte que usan los habitantes de la Capital para desplazarse en el territorio distrital. Solo en 2015 se realizaron aproximadamente 17,3 millones de viajes diarios en la ciudad, de los cuales el 38% se realizaron en este medio⁵, seguido de los viajes a pie con un 32%.

Tabla 2. Cantidad de viajes por medio de transporte 2015.

Medio de transporte predominante	Viajes	Participación
Peatón	5.576.942	32,3%
TPC-SITP	3.899.706	22,6%
Transmilenio	2.289.878	13,3%
Auto	1.831.396	10,6%
Alimentador	222.668	1,3%
Intermunicipal	200.893	1,2%
Moto	832.786	4,8%
Bicicleta	846.727	4,9%
Taxi	704.114	4,1%
Especial	625.871	3,6%
Ilegal / informal	116.458	0,7%
Otros	104.292	0,6%
Total	17.251.731	100%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en SDM (2015a).

En términos socioeconómicos la mayoría de los viajes en transporte público los realizaron personas que se encontraban en los estratos 2 y 3 con aproximadamente 4,4 millones de viajes diarios, mientras que los viajes en vehículo particular se realizan en mayor medida en los estratos 3 y 4. Llama la atención que Bogotá contaba con 2.017.779 vehículos particulares en 2015, es decir, el 94% del total del parque automotor de la ciudad, mientras que el servicio público contaba con 113.856 vehículos.

2. Subsidios en el SITP

En Bogotá, los principales tipos de subsidios otorgados en el sistema de transporte público, focalizados en grupos con algún tipo de vulnerabilidad y que están a cargo de Transmilenio

⁵ Se incluyen los viajes realizados en el sistema troncal, zonal, alimentador e intermunicipal.



S.A., son: subsidio a personas con discapacidad permanente, subsidio a adulto mayor y subsidio a personas con menor capacidad de pago. El subsidio a personas en condición de discapacidad está clasificado como una transferencia monetaria directa, mientras que el de adulto mayor y personas con menor capacidad de pago se clasifican en tarifas diferenciales.

A continuación, se identifican cada uno de estos subsidios y las condiciones en las que se enmarca su funcionamiento en el Distrito Capital.

2.1 Personas con menor capacidad de pago

Según el Decreto Distrital 603 de 2013, se debe establecer dentro de la estrategia integral para el desarrollo de la suficiencia financiera del SITP, un incentivo que permita mayor acceso al sistema por parte de las personas con menor capacidad de pago, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para su otorgamiento. Este incentivo consiste en un porcentaje de descuento constante del 40% sobre la tarifa, con una asignación máxima de hasta 21 viajes mensuales.

Tabla 3. Condiciones iniciales del subsidio de incentivo SISBÉN.

<i>Fecha de implementación</i>	01 de marzo de 2014
<i>Número de viajes</i>	Hasta 21 mensuales
<i>Clase de subsidio</i>	Tarifa especial
<i>Porcentaje de descuento</i>	40%
<i>Fórmula</i>	$Tarifa = tarifa\ plena - 40\%$

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en el Decreto 603 de 2013.

Los requisitos iniciales para acceder a este subsidio fueron:

- Estar inscrito en la base de datos del SISBÉN.
- Tener un puntaje de entre 0 y 40 puntos en la base de datos del SISBÉN.
- Ser mayor de 16 años.
- No ser beneficiario de otro incentivo del SITP.
- No haber hecho mal uso de ningún beneficio del Sistema

La ruta para acceder a este subsidio es la siguiente:



Figura 1. Ruta de acceso al subsidio de incentivo SISBÉN.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

De acuerdo con el Decreto Distrital 603 de 2013 las personas mayores de 16 años con un puntaje del SISBÉN entre 0 y 40 puntos contarían con una tarifa especial en el SITP. Si bien esta norma determinó que el incentivo consistiría en un porcentaje de descuento constante del 40%, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico, la implementación estableció que desde el 01 de marzo de 2014 estas personas recibían un descuento en la tarifa para el servicio troncal del 40% durante hora pico y 48,6% durante hora valle, así como un descuento en la tarifa para el servicio zonal de 48,6%.

Estas condiciones iniciales para el incentivo fueron modificadas entre 2014 y 2017 mediante diferentes normas, teniendo en cuenta entre otros factores la capacidad financiera del Distrito para garantizar su sostenibilidad⁶. Al respecto, la

Tabla 4 presenta los precios del pasaje para un usuario del sistema y para los beneficiarios del Incentivo SISBÉN, luego de que se realizara una modificación normativa. De estas normas, las condiciones vigentes del subsidio se establecieron en el Decreto Distrital 131 de 2017, el cual determinó un puntaje inferior a 30,56 en el SISBÉN para acceder al subsidio y un número de viajes subsidiado de 30, manteniendo las demás condiciones iniciales.

Tabla 4. Evolución del subsidio Incentivo SISBÉN.

Servicio	Periodo		Tarifa normal		Tarifa subsidiada		Máximo de viajes subsidiados
			Hora pico	Hora valle	Hora pico	Hora valle	
Troncal	mar-14	oct-14	\$ 1.700	\$ 1.400	\$ 1.020	\$ 720	21
	nov-14	ene-16	\$ 1.800	\$ 1.500	\$ 900	\$ 600	40
	feb-16	mar-17	\$ 2.000		\$ 1.000		40
	abr-17	ene-18	\$ 2.200		\$ 1.650		30
	feb-18	actual	\$ 2.300		\$ 1.725		30
Zonal	mar-14	oct-14	\$ 1.400		\$ 720		21
	nov-14	ene-16	\$ 1.500		\$ 600		40
	feb-16	mar-17	\$ 1.700		\$ 700		40
	abr-17	ene-18	\$ 2.000		\$ 1.450		30
	feb-18	actual	\$ 2.100		\$ 1.575		30

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018a).

⁶ Entre la normatividad expedida se encuentran los decretos distritales: 603 de 2013, 442 de 2014, 595 de 2014, 329 de 2015 y 131 de 2017.



b. Validaciones realizadas 2014-2017

Las validaciones o ingresos realizados al SITP con tarjetas SISBÉN presentaron una tendencia creciente entre el 2014 y el 2016. Durante 2014, primer año de implementación del Incentivo SISBÉN, los beneficiarios del subsidio realizaron más de 12 millones de ingresos en el SITP, equivalente al 1,5% del total de validaciones realizadas en el sistema. Este número creció hasta alcanzar más de 123 millones de validaciones en el transcurso del 2016, lo que representó el 11,2% de los ingresos realizados en el SITP, es decir 1 de cada 10 validaciones fueron hechas con tarjetas SISBÉN durante ese año.

Luego de mantener una tendencia en aumento, en el 2017 el número de validaciones de tarjetas SISBÉN se redujeron a 91 millones, lo que significó una disminución del 26,2% con respecto al 2016. Este decrecimiento también representó una caída de 2,4 puntos porcentuales en la participación que tenían las validaciones con Incentivo SISBÉN en el total de validaciones del SITP. La disminución de 32 millones de ingresos respecto al 2016, estuvo relacionada directamente con el cambio presentado en las condiciones de acceso al subsidio reglamentado por el Decreto 131 de 2007.

Tabla 5. Validaciones realizadas con el subsidio incentivo SISBÉN.

Año	Total validaciones	Validaciones con tarjetas SISBÉN	Participación	Presupuesto máximo para financiar subsidio
2014	809.567.451	12.429.443	1,5%	\$ 9.513.896.340
2015	996.510.104	76.249.360	7,7%	\$ 68.624.424.000
2016	1.104.902.200	123.485.279	11,2%	\$ 122.706.835.900
2017	1.044.026.011	91.154.452	8,7%	\$ 65.989.245.550

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

Nota: No se incluyen las validaciones por transbordo

De otra parte, a partir de las validaciones realizadas y el diferencial tarifario cubierto por el Incentivo SISBÉN, se estimó el monto máximo de recursos que hubiera requerido el Distrito para cubrir el subsidio, como un valor de referencia a nivel presupuestal. No obstante, es importante precisar que este valor no representa el presupuesto destinado por la Administración Distrital al subsidio, dado que del total de validaciones un porcentaje no recibe subsidio por los límites de viajes subsidiados establecidos en la normatividad. De los cálculos, se puede observar que entre 2014 y 2016 el presupuesto máximo requerido para el Incentivo SISBÉN creció significativamente, por ejemplo, entre el 2015 y el 2016 los recursos necesarios para el subsidio se incrementaron en aproximadamente un 80%. De igual forma, con la implementación del Decreto 131 de 2017, se encontró que el presupuesto requerido en 2017 se redujo en cerca del 50% frente al presupuesto del 2016.

2.2 Adultos mayores de 62 años

Los adultos mayores por sus condiciones de salud y sociales se consideran personas vulnerables socialmente al vivir en situaciones de riesgo, dadas las carencias económicas, familiares,



comunitarias y de acceso a políticas de protección por parte del Estado (Guerrero & Yépez, 2015). En Bogotá alrededor del 12% de la población en 2017 era mayor de 60 años, y de acuerdo con la Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez (Decreto 345 de 2010), alrededor de la tercera parte de la población del estudio recibía una pensión, el 30% tenía problemas de movilidad, el 10% tenía impedimentos para el autocuidado y cerca de la cuarta parte sufría de problemas de ansiedad o depresión (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015).

Por otra parte, algunas personas de este grupo de población sufren el abandono de sus familias, del Estado y la sociedad, dejándolas sin retribución por los años de trabajo y cuidado que ejercieron durante su juventud y adultez. En consecuencia, la Ley 1171 de 2007 determinó que “los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria” (art. 5).

Tabla 6. Condiciones iniciales del subsidio para adultos mayores de 62 años.

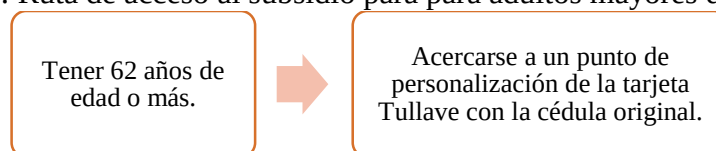
<i>Fecha de implementación</i>	01 de agosto de 2012
<i>Número de viajes</i>	El que determine la norma
<i>Clase de subsidio</i>	Tarifa especial
<i>Porcentaje de descuento</i>	El que determine la norma
<i>Fórmula</i>	$Tarifa = tarifa\ plena - porcentaje\ de\ descuento\ establecido$

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Ley 1171 de 2007.

De acuerdo con lo anterior, el único requisito establecido para acceder a este subsidio era tener 62 años de edad o más y los demás debían ser establecidos por cada ciudad.

La ruta para acceder a este subsidio se estableció de la siguiente manera:

Figura 2. Ruta de acceso al subsidio para para adultos mayores de 62 años.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

Si bien la Ley 1171 de 2007 determinó que los adultos mayores de 62 años deberían contar con una tarifa en el transporte masivo inferior a la ordinaria, esta no se empezó a implementar en el Distrito sino desde agosto de 2012 con la entrada en vigencia del Decreto Distrital 356 de 2012. En ese momento, se estableció para este grupo poblacional un descuento en la tarifa para el servicio troncal del 11,8% durante hora pico y un descuento en la tarifa para el servicio zonal de 10,7%.



Las condiciones iniciales para el incentivo fueron modificadas entre 2012 y 2017, teniendo como resultado que las condiciones vigentes fueron definidas por el Decreto Distrital 131 de 2017. Este decidió limitar los viajes de los adultos mayores de 62 años a un máximo de 30 viajes al mes, dado que en la Encuesta de Movilidad de 2015 se identificó que esta población realizaba alrededor de 15 viajes al mes. La siguiente tabla presenta el histórico del valor del pasaje pagado por las personas mayores de 62 años en el SITP desde la implementación del subsidio, así como el valor del pasaje normal pagado por cualquier ciudadano.

Tabla 7. Evolución del subsidio para personas mayores de 62 años.

Servicio	Periodo		Tarifa normal		Tarifa subsidiada		Máximo de viajes subsidiados
			Hora pico	Hora valle	Hora pico	Hora valle	
Troncal	ago-12	oct-14	\$ 1.700	\$ 1.400	\$ 1.500	\$ 1.400	NA
	nov-14	ene-16	\$ 1.800	\$ 1.500	\$ 1.600	\$ 1.500	NA
	feb-16	mar-17	\$ 2.000		\$ 1.800		NA
	abr-17	ene-18	\$ 2.200		\$ 2.000		30
	feb-18	actual	\$ 2.300		\$ 2.070		30
Zonal	ago-12	oct-14	\$ 1.400		\$ 1.250		NA
	nov-14	ene-16	\$ 1.500		\$ 1.350		NA
	feb-16	mar-17	\$ 1.700		\$ 1.550		NA
	abr-17	ene-18	\$ 2.000		\$ 1.800		30
	feb-18	actual	\$ 2.100		\$ 1.890		30

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información remitida por Transmilenio S.A. (2018a).

b. Validaciones realizadas 2012-2017

Como se observa en la Tabla 8, si bien la participación de las validaciones por parte de personas mayores de 62 años subsidiadas no represento más del 4% del total de ingresos en el SITP, esta mostró un aumento significativo desde el 2012, creciendo año tras año. En 2012, solamente un 0,1% del total de validaciones registradas en el SITP eran realizadas con tarjetas Adulto Mayor, mientras que este porcentaje alcanzó un valor de 3,7% en el año 2017. El crecimiento en la participación fue casi constante entre el 2014 y el 2016, con un aumento de un punto porcentual en cada año; no obstante, este se redujo en el 2017, dado que entre el 2016 y el 2017 la participación apenas creció un 0,1 punto porcentual, lo cual es un resultado directo de las mayores restricciones al subsidio de adulto mayor establecidos por el Decreto 131 de 2017.

En cuanto a las validaciones o ingresos al SITP, en el 2012 se registraron 65.045 con tarjetas que contaban con el subsidio para adultos mayores de 62 años. Luego, el número de validaciones creció significativamente, siendo en el 2013, de 2,5 millones, y duplicándose año tras año entre el 2014 y el 2016, alcanzando un valor de 44 millones, valor más alto de validaciones alcanzado en el periodo analizado para las tarjetas adulto mayor. De otra parte, durante 2017 se realizaron 43,4 millones de validaciones, lo cual significo una reducción de más de 657 mil validaciones con respecto al 2016, relacionado en parte por el cambio presentado en las condiciones de uso del subsidio a partir de abril de 2017.



Tabla 8. Validaciones realizadas con el subsidio para personas mayores de 62 años.

Año	Total validaciones	Validaciones con tarjetas adulto mayor	Participación	Rango del presupuesto máximo estimado para financiar subsidio
II semestre 2012	237.647.856	65.045	0,03%	\$ 9.756.750 - \$ 13.009.000
2013	603.951.959	2.767.183	0,5%	\$ 415.077.473 - \$ 553.436.630
2014	809.567.451	12.397.610	1,5%	\$ 1.859.641.485 - \$ 2.479.521.980
2015	996.510.104	25.675.253	2,6%	\$ 3.851.287.875 - \$ 5.135.050.500
2016	1.104.902.200	44.013.026	4%	\$ 6.601.953.900 - \$ 8.802.605.200
2017	1.044.026.011	43.355.398	4,1%	\$ 8.128.008.150 - \$ 8.671.079.600

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

Nota: No incluyen las validaciones por transbordo

Con respecto al presupuesto máximo requerido para financiar el subsidio, se estimó un rango teniendo en cuenta que no se contó con la distribución de validaciones entre el componente zonal y troncal y para cada uno existía un diferencial tarifario, suponiendo para el valor mínimo que todas las validaciones se hicieran con el subsidio de menor valor y para el valor máximo se utilizó el subsidio de mayor valor. Como resultado de este análisis, se encuentra que el Distrito debió prever una cantidad creciente de recursos para financiar el subsidio para personas mayores a 62 años entre el 2012 y el 2016. Luego, en 2017 con los ajustes a las condiciones de los subsidios, el presupuesto requerido se estabilizó sobre los \$ 8.000 millones.

2.3 Personas en condición de discapacidad permanente

La principal justificación que se estableció para la creación de este subsidio es la eliminación de las barreras de acceso relacionadas con el desplazamiento a las personas en condición de discapacidad permanente, es decir, que el sistema de transporte público deberá contar con las condiciones de accesibilidad y equidad requeridas para eliminar cualquier forma de discriminación hacia este tipo de población.

En este sentido, el artículo 2 del Acuerdo 484 de 2011 determinó que los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente contarán con un subsidio de transporte de tipo transferencia monetaria directa que les permita su acceso al SITP. Este subsidio consistirá en un descuento del 15% sobre la tarifa establecida al usuario, el cual incrementará anualmente 5 puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y con una asignación máxima de hasta 50 viajes mensuales.

Tabla 9. Condiciones iniciales del subsidio para personas en condición de discapacidad.

Fecha de implementación	11 de septiembre de 2012
Número de viajes	Hasta 50 mensuales
Clase de subsidio	Recarga mensual
Porcentaje de descuento	40%
Fórmula	Recarga = número de viajes establecidos – 40%

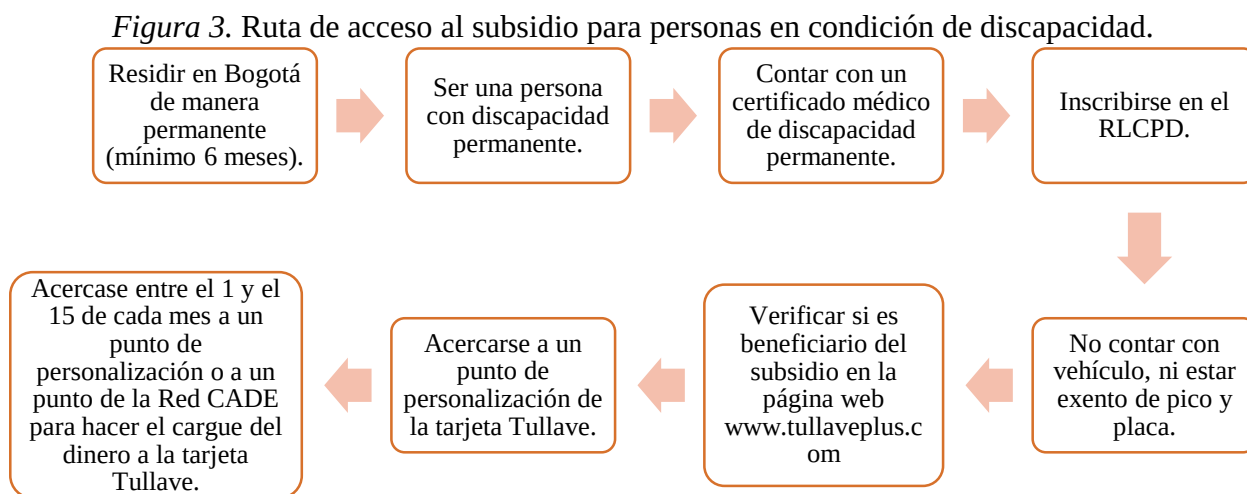
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en el Acuerdo 484 de 2011.

Los requisitos para acceder a este subsidio son:



- Ser una persona con discapacidad permanente residente en Bogotá.
- Estar inscrito en el Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad Permanente (RLCPD).
- No ser propietario de vehículo y no estar inscrito en el registro de la Secretaría Distrital de Movilidad para circular sin aplicación de las restricciones a la circulación.

La ruta para acceder a este subsidio es la siguiente:



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

La implementación de este subsidio inicio en octubre de 2012, con una recarga de \$12.750 para ser usados tanto en el componente troncal, como en el componente zonal. Esta recarga, correspondía al 15% del total de 50 viajes a \$1.700. El punto máximo de recarga se presentó durante el periodo enero-marzo de 2017 en donde una persona en condición de discapacidad permanente recibía un subsidio equivalente a \$40.000, es decir, el 40% del total de 50 viajes a \$2.000.

Las condiciones iniciales fueron modificadas entre otras normas por los Decretos Distritales 429 de 2012, 259 de 2015 y 131 de 2017. Además, con base en la encuesta de movilidad del 2015 (SDM, 2015a), el Distrito identificó que las personas en condición de discapacidad permanente realizaban menos viajes al mes de los que se encontraban subsidiados, por lo que decidió, a partir de abril de 2017, reducir la cantidad de viajes base para calcular el subsidio a 25 al mes.

Tabla 10. Evolución del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.

Periodo		Tarifa normal componente troncal	Tarifa normal componente zonal	Valor recarga subsidiada
oct-12	dic-12	\$1.700	\$1.400	\$ 12.750
ene-13	dic-13	\$1.700	\$1.400	\$ 17.000
ene-14	oct-14	\$1.700	\$1.400	\$ 21.250



Periodo		Tarifa normal componente troncal	Tarifa normal componente zonal	Valor recarga subsidiada
nov-14	dic-14	\$1.800	\$1.500	\$ 22.500
ene-15	dic-15	\$1.800	\$1.500	\$ 27.000
ene-16	ene-16	\$1.800	\$1.500	\$ 31.500
feb-16	dic-16	\$2.000	\$1.700	\$ 35.000
ene-17	mar-17	\$2.000	\$1.700	\$ 40.000
abr-17	ene-18	\$2.200	\$2.000	\$22.000
feb-18	actual	\$2.300	\$2.100	\$23.000

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018a).

b. Recargas 2012-2017

En 2012, el número de recargas realizadas en tarjetas del SITP por concepto del subsidio a personas en condición de discapacidad permanente fueron 470, en parte porque el subsidio se implementó a finales del año. Luego el número de recargas realizadas entre 2013 y 2017 creció continuamente pero decrecientemente, por ejemplo, en 2014 se realizaron más de 139.987 recargas por parte de personas con algún tipo de discapacidad permanente, lo que representó un crecimiento del 333% con respecto al 2013, mientras que en 2017 las recargas fueron cerca de 793 mil con solamente un crecimiento del 28% frente a 2016.

A diferencia del incentivo SISBEN y del subsidio a adulto mayor, para el subsidio de discapacidad permanente se obtuvo el valor invertido por Transmilenio en la financiación de este. Como se observa en la Tabla 11, el presupuesto presentó una tendencia creciente entre el 2012 y el 2016, llegando a un valor de \$21.507.359.470 en 2016. Luego en el 2017, el presupuesto cambio de tendencia con una reducción del 3%, posiblemente como resultado de la implementación de los ajustes del Decreto 131 de 2017.

Tabla 11. Recargas realizadas por concepto del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.

Año	No. de recargas realizadas	Crecimiento porcentual	Presupuesto destinado a financiar el subsidio
II -2012	747	-	\$9.524.250
2013	32.326	4227%	\$549.544.500
2014	139.987	333%	\$3.012.849.200
2015	361.935	159%	\$9.772.252.000
2016	618.645	71%	\$21.507.359.470
2017	792.896	28%	\$20.863.214.000

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

3. Metodología de análisis

Con el presente estudio, la Veeduría Distrital busca analizar el comportamiento de los viajes subsidiados dirigidos a la población vulnerable identificada por el SISBÉN, adultos mayores y población en condición de discapacidad, conocer como este cambió con la implementación del Decreto 131 de 2017, y examinar la distribución espacial de las personas que hacen uso de los subsidios del SITP en la Ciudad.



Para alcanzar este objetivo, la Veeduría Distrital contó con la información de todas las validaciones o viajes registrados en el SITP, tanto del componente zonal como del troncal, para los meses de marzo, septiembre y octubre del 2017. Estos tres meses fueron escogidos por ser los meses del 2017 que presentaban menos días festivos y no presentaban periodos de vacaciones o festividades significativas para la mayor parte de la población, lo cual permitía una aproximación al uso típico de los subsidios que presentan los ciudadanos en su día a día. Además, estos meses permitían analizar claramente las diferencias en el uso de los subsidios observadas a partir de la implementación del Decreto 131 del 2017.

Para cada una de las tarjetas que recibieron subsidios se cuantificó el número de validaciones o viajes realizados al mes y las respectivas frecuencias de viajes para cada tipo de subsidio. Como resultado de este proceso, se logró: i) entender el comportamiento de viajes de los beneficiarios de los subsidios y como este está relacionado con los viajes mensuales límite fijados para cada tipo de subsidio, ii) cuantificar posibles usos atípicos de los subsidios en los meses analizados, iii) determinar el costo mensual aproximado que representa para el Distrito brindar los subsidios, y iv) los cambios en el comportamiento de los beneficiarios y la reducción en el presupuesto de subsidios producto de los ajustes a las condiciones de los mismos efectuados a partir del mes de abril de 2017.

En el análisis de los viajes es importante precisar que una tarjeta que recibe cualquier tipo de subsidio, puede realizar viajes ilimitados durante el mes, pero a partir del límite establecido para cada subsidio las personas asumen el costo total del pasaje. Por ejemplo, en el caso de una tarjeta SISBÉN, en el mes de octubre y en el componente troncal, el beneficiario del subsidio pagaba a partir del viaje 31 un valor de \$2.200, en contraste con los \$1.650 que pagaba hasta el viaje 30.

Adicionalmente, la Veeduría Distrital comparó el nivel de ingresos promedio de las personas y el porcentaje de población en condición de discapacidad y de adultos mayores en cada UPZ con el uso de las tarjetas subsidiadas, lo cual permitió enriquecer el análisis del documento. Lo anterior se realizó a partir de la información suministrada por la Encuesta Multipropósito de Bogotá de 2017 (EMP 2017), la cual tiene una representatividad a nivel de Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ).

Para tal efecto, se identificaron las UPZ de Bogotá que presentan un mayor uso de subsidios por cada tipo de subsidio. Posteriormente, se comparó esta distribución con los datos de la EMP 2017, específicamente con respecto a los ingresos promedios de las personas y la participación de la población en condición de discapacidad y de adultos mayores en el total de la población de cada UPZ. La comparación con los ingresos es de especial relevancia para el caso del incentivo SISBÉN, en el cual se esperaba que las zonas de menores ingresos se beneficien mayormente de los subsidios.



El análisis espacial se realiza con base en la frecuencia de viajes por estación o parada⁷, a partir de los siguientes indicadores⁸:

$$VST = \frac{\text{Viajes subsidiados por parada}}{\text{Total viajes registrados por parada}}$$

$$TST = \frac{\text{Tarjetas subsidiadas por parada}}{\text{Total tarjetas usadas por parada}}$$

Donde los Viajes Subsidiados de Transporte (VST) señala el porcentaje de viajes subsidiados que se realizan en una parada específica sobre el total de viajes realizados en el SITP en dicha parada, y las Tarjetas Subsidiadas de Transporte (TST) es un indicador de uso de tarjetas subsidiadas en una parada frente al total de tarjetas que utilizan con frecuencia dicha parada.

El indicador VST es sencillo de medir y sirve para evidenciar en que zonas se usa con mayor frecuencia los subsidios, pero no permite asociar con precisión el lugar de residencia habitual de las personas beneficiarias de los subsidios, por lo cual se realiza la estimación del TST, con el fin de robustecer los resultados del estudio y hacer las respectivas comparaciones con el ingreso u otras variables de interés.

El indicador TST se define como una variable proxy al lugar de residencia de la persona que utiliza la tarjeta subsidiada, mediante la asociación de cada tarjeta a la parada donde dicha tarjeta realiza la mayor cantidad de viajes al mes. Lo anterior bajo el supuesto que en el promedio mensual la persona realizará más viajes desde la parada más cercana a su casa que sobre cualquier otra. Adicionalmente, para aquellos casos en los cuales una tarjeta presentaba una máxima frecuencia en más de una parada, se tomó aquella en la cual consistentemente realizaba los viajes más temprano.

Para la asociación de las tarjetas a una parada, se consideraron solamente las tarjetas que registraron entre 20 y 100 viajes al mes, debido a que las de menos de 20 viajes no permitían establecer claramente una parada predominante sobre las demás, mientras que el límite de 100 viajes se podría acercar al comportamiento de un pasajero típico de la Ciudad con un promedio de dos viajes por día hábil y algunos viajes adicionales durante la semana laboral o los fines de semana. Además, una gran cantidad de viajes por mes podrían estar asociados posiblemente a fenómenos como el uso de la misma tarjeta por dos personas o incluso la venta de pasajes en las estaciones y paradas del sistema por parte de los ciudadanos.

Adicionalmente, debido a que los registros de los viajes no tenían la suficiente información de las paradas o no manejaban los mismos códigos de identificación que el listado oficial de paradas

⁷ En el SITP, las estaciones corresponden a los sitios donde se detienen los buses del componente troncal, mientras las paradas hacen referencia a los lugares donde los buses del componente zonal recogen o dejan pasajeros. No obstante, en la sección metodológica el término parada hará referencia tanto a las estaciones del componente troncal como a las paradas del componente zonal.

⁸ Es importante señalar que el análisis espacial utilizado en este documento se basa en los estudios de Bueno Cadena, et al. (2016) y Rodríguez, C. et al. (2016).

físicas del SITP, no fue posible usar la totalidad de los viajes registrados para el análisis espacial, sino solamente los que contaban con información completa.

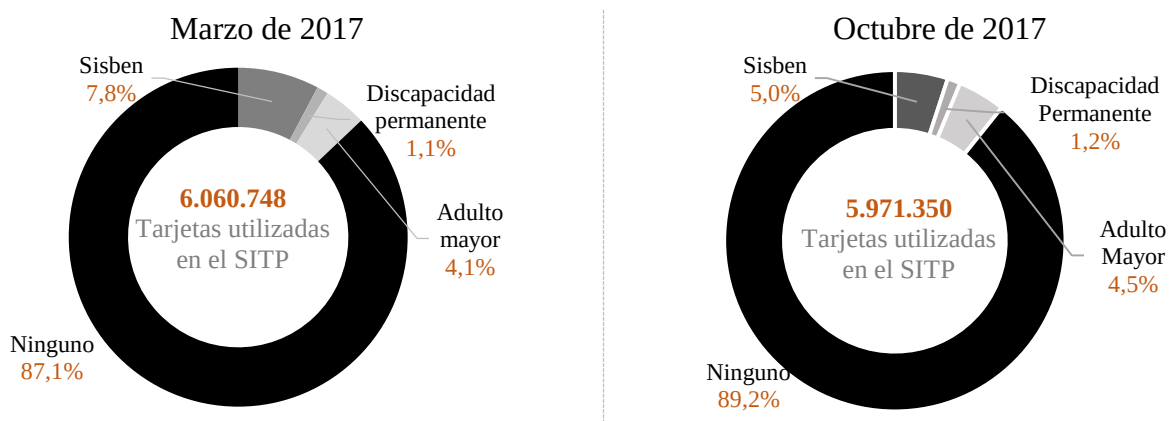
4. Resultados del estudio

4.1 Análisis de los viajes realizados en el SITP

Esta sección presenta los resultados del análisis del comportamiento de los viajes realizados por las personas que se benefician de los subsidios del SITP, haciendo énfasis en los meses de marzo y octubre de 2017. Si bien se contó con información del mes de septiembre de 2017, dado que los resultados fueron similares a los obtenidos para el mes octubre, el documento se centra en este último mes.

En marzo de 2017, un total de 782.937 tarjetas recibieron algún tipo de subsidio, lo que representaba el 12,9% del total de tarjetas utilizada en el SITP. De otra parte, en octubre de 2017 el número de tarjetas con subsidios fueron 642.988, con una participación del 10,8% en el total de tarjetas. A partir de estos resultados, se puede afirmar que, en marzo 13 de cada 100 tarjetas utilizadas en el sistema recibían algún tipo de subsidio, mientras que, en octubre este número se redujo a aproximadamente 11 tarjetas. Esta caída se puede atribuir al cambio en las condiciones y requisitos de los subsidios establecidos a partir de abril de 2017, mes en el cual se estableció el límite de viajes subsidiados para tarjetas adulto mayor, se redujo el valor de la recarga para las tarjetas discapacidad permanente, y disminuyó el punto de corte del puntaje SISBÉN y el límite de viajes subsidiados para el incentivo SISBÉN.

Figura 4. Tarjetas con viajes registrados por tipo de subsidio.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Las tarjetas subsidiadas en marzo realizaron un total de 20.012.666 ingresos en el SITP. De este total, el 84% correspondió a viajes subsidiados y el 7,6% a viajes no subsidiados, realizados con tarjetas que cuentan con el Incentivo SISBÉN o el subsidio de adulto mayor, mientras que el 8,4%



fueron validaciones realizadas con tarjetas de discapacidad permanente. De otra parte, en octubre de 2017, las tarjetas subsidiadas registraron un total de 12.858.490 viajes, de los cuales el 73,3% fueron subsidiados y 16,8% fueron no subsidiados, en ambos casos viajes realizados con tarjetas SISBÉN o adulto mayor. El restante 9,9% de viajes correspondió a los realizados con tarjetas discapacidad permanente, de los cuales se estima que entre un 58% y 64%⁹ pueden ser subsidiados; sin embargo, no fue posible discriminar con total certeza los viajes realizados por este tipo de tarjetas, debido a que estas reciben una recarga mensual en dinero y no un descuento en el pasaje como en el caso de los otros dos tipos de subsidios.

Tabla 12. Viajes realizados con tarjetas subsidiadas.

<i>Tipo viaje</i>	<i>Marzo 2017</i>	<i>Octubre 2017</i>	<i>Cambio porcentual</i>
Viajes subsidiados (Tarjetas SISBÉN-adulto mayor)	16.819.141	9.425.137	-44,0%
Viajes no subsidiados (Tarjetas SISBÉN-adulto mayor)	1.519.701	2.164.392	42,4%
Viajes tarjetas discapacidad permanente	1.673.824	1.268.961	-24,2%
<i>Total viajes tarjetas subsidiadas</i>	<i>20.012.666</i>	<i>12.858.490</i>	<i>-35,7%</i>

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar los dos meses, se observa una caída de 35,7% en los viajes realizados con tarjetas subsidiadas. Esta caída se genera principalmente en los viajes subsidiados de tarjetas SISBÉN y adulto mayor, los cuales se redujeron un 44% y en más de siete millones de viajes. De igual forma, en cuanto a los viajes de tarjetas discapacidad permanente, el número total de viajes se redujo en el 24,2%, y se estimó una caída de entre el 44% y el 48% de los viajes subsidiados, teniendo en cuenta que la recarga mensual se redujo de \$40.000 a \$22.000 entre marzo y octubre de 2017. En contraste, el número de viajes subsidiados creció un 42,4% entre los dos meses, lo cual representó 645 mil viajes más en octubre que en marzo.

De otra parte, en los tres tipos de tarjetas subsidiadas se observó un comportamiento atípico, es decir, se presentaron viajes subsidiados adicionales a los establecidos en la norma, lo cual se detalla más adelante en el análisis de cada subsidio. Además, este estudio identificó que 1.120 tarjetas realizaron en algún momento del mes de octubre más de seis viajes diarios subsidiados, lo que puede ser también un indicador de posibles usos atípicos del subsidio, si se tiene en cuenta que en el Distrito se realizan en promedio 1,82 viajes por tarjeta diariamente. Aunque cabe resaltar que estas tarjetas representan un muy bajo porcentaje del total de las tarjetas subsidiadas.

Tabla 13. Tarjetas con más de seis viajes diarios para algún día del mes de octubre.

<i>Tipo de subsidio</i>	<i>No. De tarjetas</i>	<i>Porcentaje</i>
Adulto Mayor	21	2%
Discapacidad permanente	907	81%
SISBÉN	192	17%
<i>Total</i>	<i>1.120</i>	<i>100%</i>

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

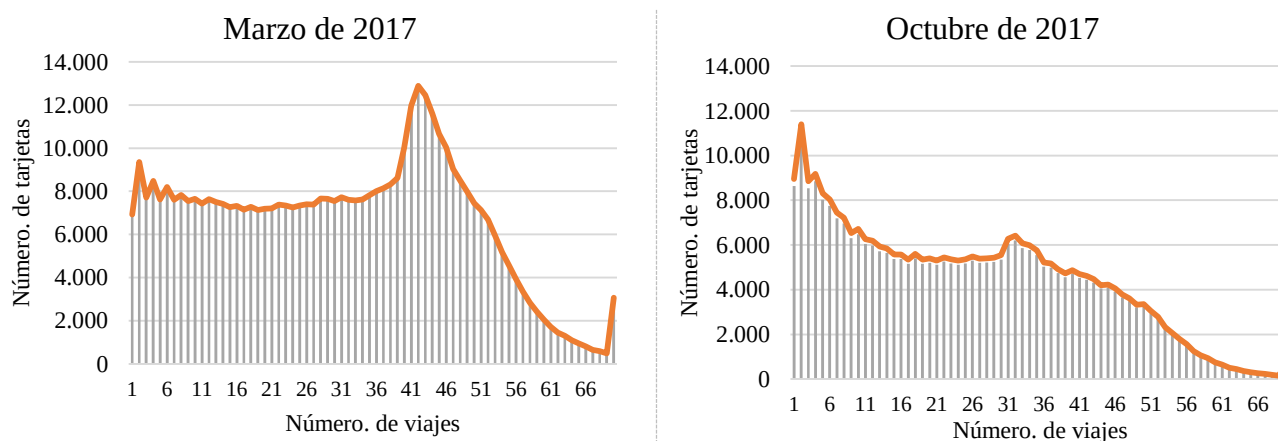
⁹ Este valor surge del cálculo de viajes máximos que puede utilizar cada tarjeta con la recarga mensual realizada por el Distrito tanto en el componente troncal como en el zonal.

a. Personas con menor capacidad de pago

En marzo de 2017, 470.198 tarjetas SISBÉN realizaron 14.303.700 viajes, siendo el 89,4% viajes subsidiados y 11,6% no subsidiados. En contraste, en octubre de 2017 se identificó que 300.140 tarjetas SISBÉN registraron 7.412.848 viajes, de los cuales el 79% fueron subsidiados y el 21% fueron no subsidiados. De lo anterior se evidencia una reducción en el número de viajes (-48,2%) y tarjetas SISBÉN (-36,2%), posiblemente producto de los cambios en las condiciones del subsidio implementados en abril de 2017, generando a su vez una reducción en el número de viajes promedio mensual realizados con cada tarjeta, el cual paso de 30 viajes en marzo a 25 viajes en octubre de 2017.

La distribución del número de tarjetas por la cantidad de viajes realizados en octubre de 2017 (ver Figura 5), muestra una importante concentración de tarjetas entre 1 y 9 viajes, de hecho, una cuarta parte de las tarjetas registran menos de 10 viajes al mes. De otra parte, entre 10 y 30 viajes se produce una distribución estable, encontrando que el 35,7% del total de tarjetas registraron esta cantidad de viajes, y finalmente, un 37,7% de tarjetas realizaron más de 30 viajes, límite máximo de viajes subsidiados. Frente al número de viajes que superan el límite, cabe señalar que en el mes de marzo el porcentaje de tarjetas que realizaban más de 40 viajes, límite en ese mes, era del 34,0%, cerca de 4 puntos porcentuales por debajo de lo presentado en octubre.

Figura 5. Distribución de número de viajes por tarjeta subsidiada SISBÉN.



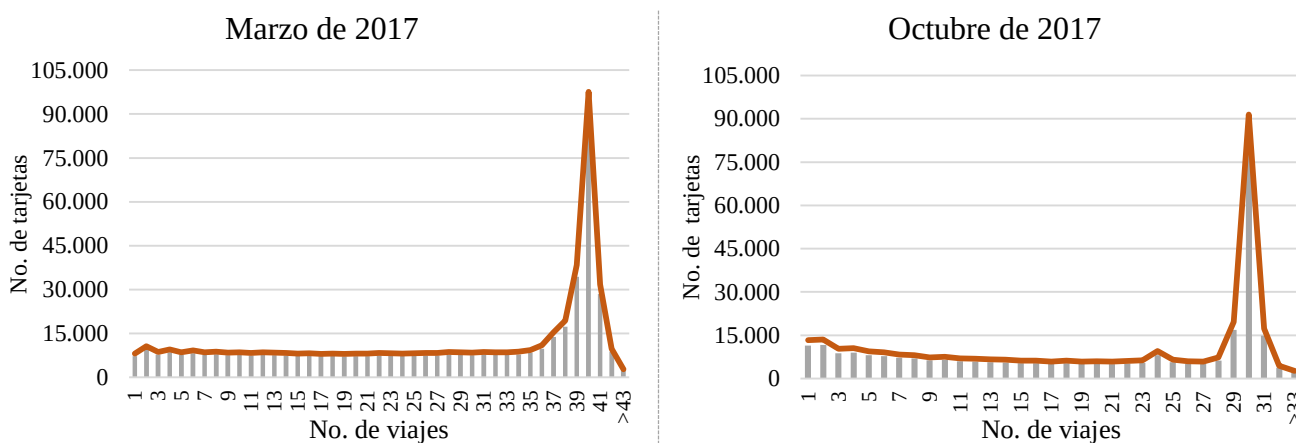
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Ahora analizando los viajes subsidiados, se encuentra que las tarjetas SISBÉN en marzo del 2017 realizaron en promedio 27 viajes subsidiados y el 30% se concentraba alrededor del límite de 40 viajes establecido en ese momento. En contraste, en el mes de octubre se efectuaron en promedio 20 viajes subsidiados, y el 34% de las tarjetas se concentraron alrededor de los 28 y 30 viajes subsidiados.



En octubre de 2017, se registraron 20.901 tarjetas SISBÉN (7% del total) con viajes que superan el límite de 30 viajes subsidiados fijado por el Decreto Distrital 131 de 2017, y de estas el 11% realizan más de 32 viajes subsidiados, identificándose como máximo hasta 57 viajes subsidiados con una sola tarjeta en el mes. Aunque, cabe señalar que esta situación mejoró con respecto a marzo, dado que en este mes el número de tarjetas que superaba el límite de viajes subsidiados era de 39.648, lo que representaba el 8,4% del total de tarjetas SISBÉN.

Figura 6. Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas SISBÉN.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Teniendo en cuenta que la concentración de viajes subsidiados alrededor del límite del subsidio y que el número de viajes totales superiores a 30 en octubre o a 40 en marzo no variaron considerablemente entre los dos meses, así como que los viajes no subsidiados de tarjetas SISBÉN solamente se incrementaron en un 1,2% en los meses analizados, se podría señalar que el grupo de beneficiarios del subsidio no se vio afectado por la reducción del número máximo de viajes subsidiados permitidos. No obstante, la disminución del puntaje máximo para acceder a este beneficio de 40 puntos a 30,56 puntos, implementada en abril de 2017, dejó por fuera de este beneficio a aproximadamente 170.000 personas, dado que el número de tarjetas SISBÉN cayó un 36,2% entre marzo y octubre de 2017.

b. Adultos mayores de 62 años

En marzo de 2017, se registraron un total de 4.035.454 viajes realizados por 246.883 tarjetas adulto mayor, siendo estos viajes subsidiados¹⁰. De otra parte, en octubre de 2017 un total de 269.127 tarjetas fueron beneficiarias del subsidio de adulto mayor, las cuales realizaron en el mes un total de 4.176.681 viajes, distribuidos así: un 85% en viajes subsidiados y un 15% en viajes no

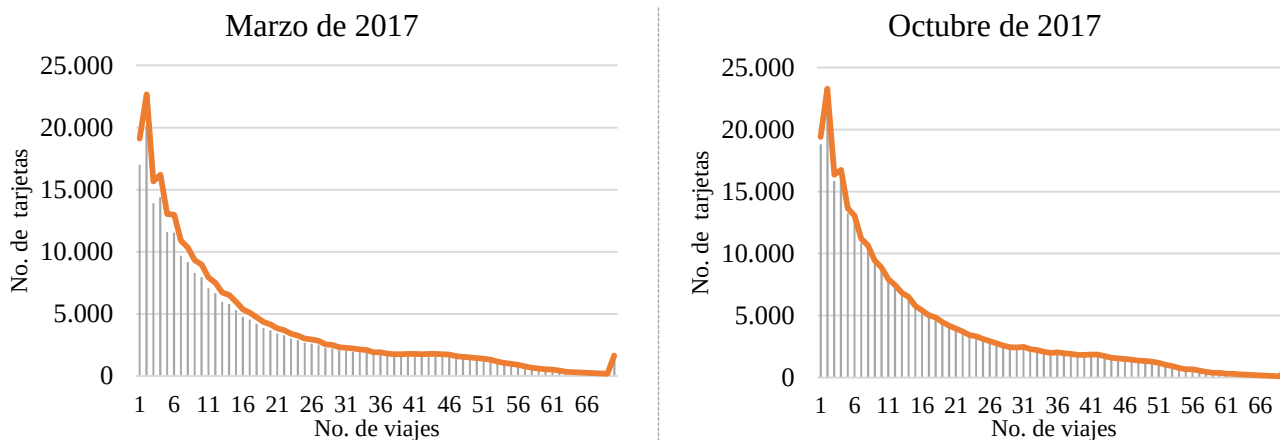
¹⁰ Cabe señalar que se encontraron 25 viajes que pagaron el valor completo del pasaje; no obstante, este valor es muy marginal y no es coherente con el hecho que en marzo no existía límite de viajes subsidiados para adultos mayores, por lo cual se pueden considerar datos muy atípicos y no se consideraron significativos en el análisis.

subsidiados. Por lo anterior, el número de viajes totales y el número de tarjetas adulto mayor aumentaron 3,5% y 9,0% respectivamente entre los dos meses. Cabe señalar, que en este mismo periodo se observó el mismo promedio de viajes para las tarjetas adulto mayor, equivalente a 16 viajes por mes.

Del análisis de frecuencia de viajes por tarjeta en octubre, se encuentra que el porcentaje más alto de tarjetas (8,5%) realizan 2 viajes al mes, y luego a medida que aumenta el número de viajes se reduce el número de tarjetas. Por ejemplo, el 0,9% (2.348) de las tarjetas adulto mayor realizó 30 viajes en el mes, límite establecido para este subsidio en abril de 2017. Además, es importante señalar que el 16,5% (44.501) de las tarjetas adulto mayor realizaron en octubre de 2017 más de 30 viajes (límite de viajes subsidiados), porcentaje inferior al encontrado para el caso de las tarjetas SISBÉN.

Cabe destacar que, durante octubre, 913 tarjetas adulto mayor realizaron entre 70 y 338 validaciones en el mes, valores muy superiores al promedio observado. Aunque este número de tarjetas se redujo en comparación con marzo, mes en el cual el total de tarjetas con esta condición era de 1.463.

Figura 7. Comportamiento de viajes de las tarjetas adulto mayor.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

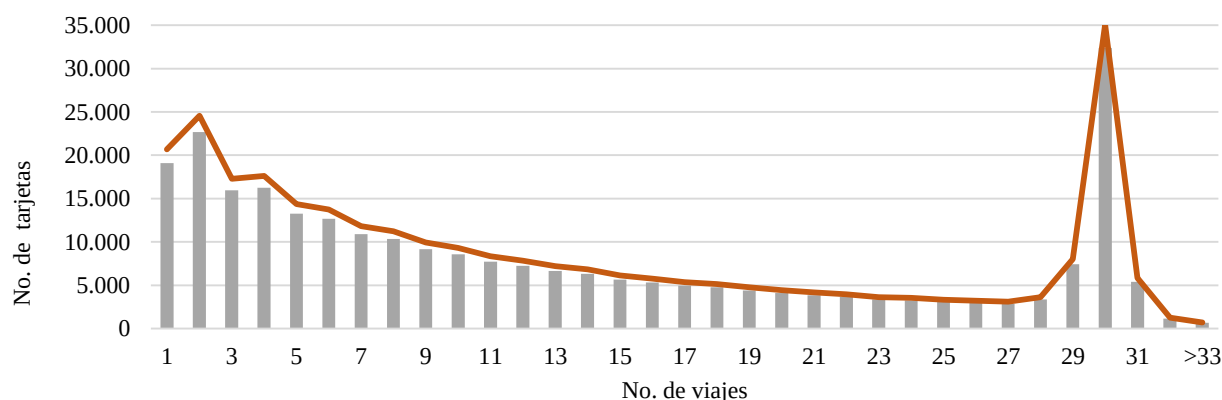
Adicionalmente, se analizó el comportamiento de viajes subsidiados para adultos mayores en el mes de octubre, encontrando un promedio de 13 viajes subsidiados por tarjeta en octubre de 2017, el cual es menor en 3 viajes (-18,8%) con respecto a marzo de 2017. De igual, forma en octubre de 2017 alrededor del 15% de las tarjetas se concentraron entre 28 y 30 viajes, concentración que no se generaba en marzo¹¹ debido a que en ese momento no existía un límite de viajes para este grupo poblacional.

¹¹ Acá es importante recordar que en marzo la totalidad de viajes eran subsidiados.



Es importante señalar que se encontraron 7.198 tarjetas (2,7% del total de tarjetas adulto mayor) con más de 30 viajes subsidiados, lo cual supera el límite establecido por el Decreto Distrital 131 de 2017, encontrándose hasta 51 viajes con una sola tarjeta.

Figura 8. Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas adulto mayor. Octubre de 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Los anteriores resultados indican que los cambios implementados al subsidio adulto mayor en abril de 2017 no afectaron de manera significativa el comportamiento de uso del servicio por parte de las personas mayores de 62 años, dado que el promedio de viajes totales se mantuvo, así como la frecuencia de viajes. Además, se podría evidenciar un incremento de beneficiarios, teniendo en cuenta que el número de tarjetas adulto mayor se incrementó el 9%.

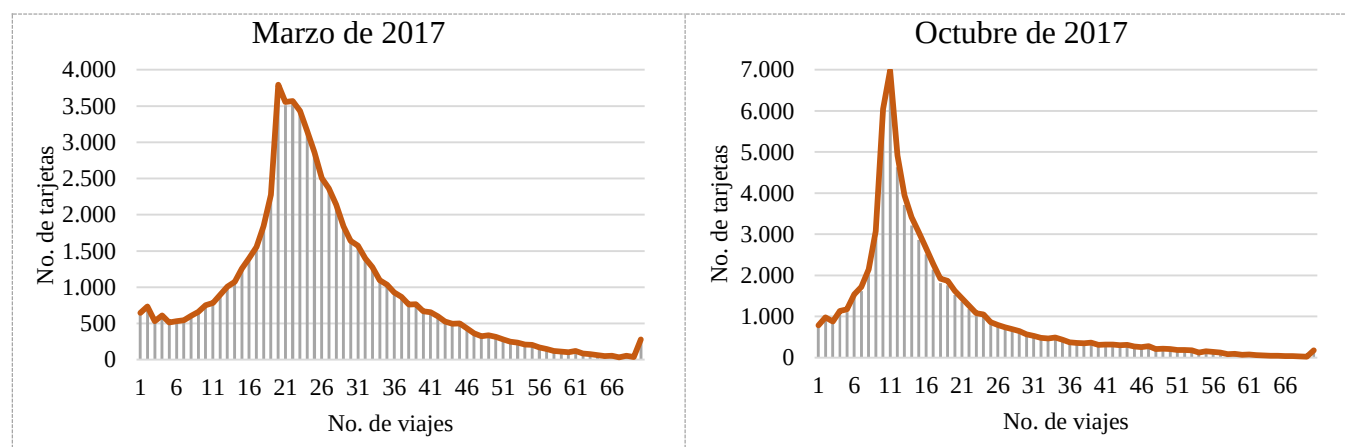
c. Personas en condición de discapacidad permanente

Las personas con algún tipo de discapacidad permanente y beneficiarias del subsidio, en marzo de 2017, realizaron 1.673.824 viajes utilizando 65.856 tarjetas discapacidad permanente, lo que representaba un promedio de viajes de 25 al mes. Por el contrario, durante octubre de 2017, el número de viajes se redujo el 24,2% (1.268.961 viajes) y el número de tarjetas se incrementó el 11,9% (73.721 tarjetas), lo cual generó que el promedio viajes por tarjeta en el mes se redujera a 17. La caída de los viajes puede ser consecuencia de la disminución del 43% en el valor de la recarga entre marzo y octubre de 2017, mientras que el aumento de tarjetas podría estar asociado al incremento en el número de beneficiarios.

La mayoría de tarjetas usadas se aglomeraron alrededor de los 11 viajes en octubre de 2017, precisamente este número es el valor estimado de viajes para los cuales alcanza la recarga que realizaba el Distrito mensualmente. Una concentración de tarjetas similar en torno al número de viajes que se pueden realizar con la recarga del subsidio también se observó en marzo de 2017, alrededor de los 20-23 viajes. Además, en comparación con los otros dos subsidios, la caída más pronunciada en el número promedio de viajes por mes se presentó para este grupo poblacional, lo

que evidencia una alta sensibilidad de los viajes de este grupo poblacional al valor de la recarga establecida por la Administración Distrital.

Figura 9. Comportamiento de viajes de las tarjetas discapacidad permanente.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

4.2 Análisis de los costos en subsidios

Con el cambio en las condiciones de acceso a los subsidios y las restricciones establecidas a los mismos se buscaba, por un lado, focalizar la intervención y por el otro disminuir la carga financiera que generaba este gasto en el presupuesto distrital. A continuación, se presentan los cambios generados en los costos mensuales de los subsidios de acuerdo a las estimaciones por número de viajes realizados con tarjetas subsidiadas para los meses de marzo y de octubre de 2017, y el valor del pasaje cubierto por los subsidios.

Tabla 14. Presupuesto estimado para financiar subsidios en marzo y octubre 2017.

Tipo subsidio	Estimación costo para el Distrito marzo			Estimación costo para el Distrito octubre		
	Diferencia pasaje troncales	Diferencia pasaje zonales	Presupuesto Subsidio	Diferencia pasaje troncales	Diferencia pasaje zonales	Presupuesto Subsidio
SISBÉN	\$1.000	\$1.000	\$12.783.767.000	\$550	\$550	\$3.231.375.950
Adulto Mayor	\$200	\$150	\$703.207.400	\$200	\$200	\$709.981.600
Discapacidad permanente*	Valor recarga= \$40.000		\$2.634.240.000	Valor recarga=\$22.000		\$1.621.862.000
Total			\$16.121.214.400	Total		\$5.563.219.550

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

* En el cálculo del presupuesto de los subsidios de discapacidad permanente se utiliza el número de tarjetas que recibieron este subsidio y no los viajes.

Como se observa, el Distrito destinó en marzo de 2017 alrededor de \$16.121 millones mensuales en garantizar la movilidad de las personas que eran objeto de los beneficios antes señalados. Con



los ajustes establecidos, se redujo un 65% el gasto mensual, es decir en \$10.558 millones. Los subsidios se redujeron sustancialmente dadas las condiciones establecidas en el Decreto Distrital 131 de 2017, específicamente: Incentivo SISBÉN se redujo un 75% en inversión, discapacidad permanente un 38% y adulto mayor el 1%.

4.3 Análisis espacial

Una vez analizado el comportamiento de los viajes subsidiados, esta sección presenta los resultados del mapeo realizado de estos viajes en la Ciudad, para marzo y octubre de 2017, discriminando entre las paradas del componente zonal y las estaciones del componente troncal del SITP.

En cuanto al componente zonal en el mes de octubre de 2017, se observa que la proporción de viajes subsidiados por parada fue más alta en el sur de la Ciudad, especialmente en las localidades del suroriente como Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, y Usme, lo que significa que del total de viajes que se realizaron en estas localidades un número importante contó con algún tipo de subsidio. En estas cuatro localidades, las UPZ que registraron los porcentajes más altos de viajes subsidiados sobre el total fueron:

- i) en Ciudad Bolívar: El Tesoro y Lucero con un porcentaje aproximado del 30%,
- ii) en Rafael Uribe Uribe: San José y Quiroga que tuvieron un 27%,
- iii) en San Cristóbal: La Gloria y Libertadores, que contaron con un 25%,
- iv) en Usme: La Flora y Gran Yomasa con el 27% y 25% de viajes subsidiados respectivamente.

Cabe señalar que en las otras UPZ de estas localidades el porcentaje de viajes subsidiados superaron el 20% de viajes totales.

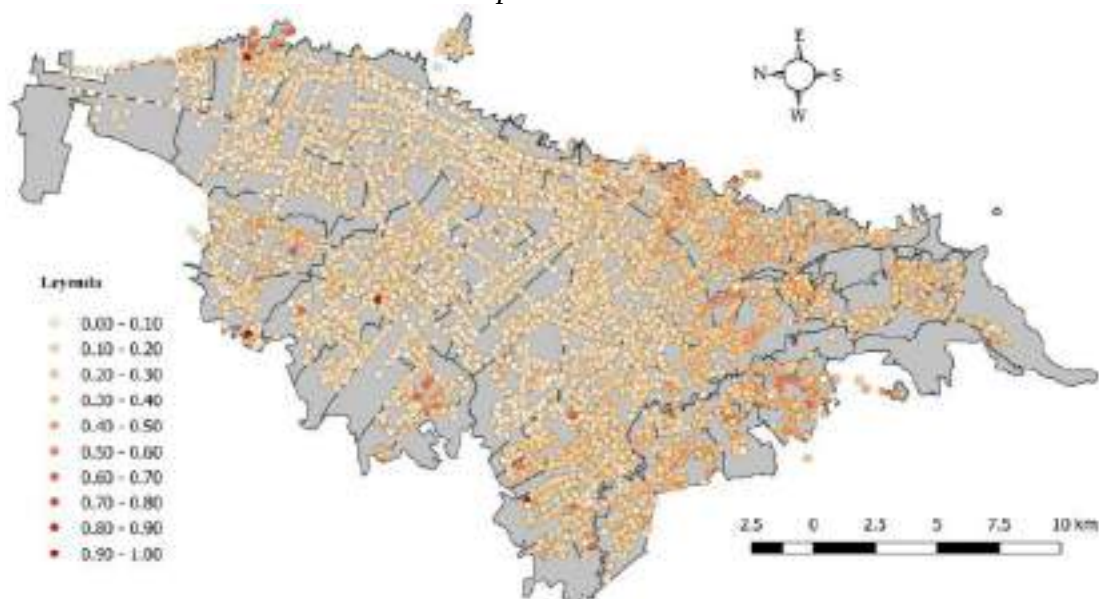
De igual forma, en las demás localidades dentro de las UPZ que presentan un porcentaje significativo de viajes subsidiados se encuentran: Tunjuelito (localidad de Tunjuelito), Ciudad Jardín (localidad de Antonio Nariño), Las Cruces, Lourdes (localidad de Santa Fe), Apogeo, El Porvenir (localidad Bosa), Gran Britalia, Patio Bonito (localidad de Kennedy) Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), San Cristóbal Norte (localidad de Usaquén) y El Rincón (localidad de Suba). Cabe destacar que las últimas dos UPZ fueron las únicas que mostraron una importante participación de viajes subsidiados en las localidades del norte de la ciudad.

Finalmente, se identificaron 14 paradas en las cuales más del 70% de los viajes fueron subsidiados y se encontraban localizadas en las UPZ de San Francisco (localidad de Ciudad Bolívar), Alfonso López, Comuneros (localidad de Usme), Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), Bolivia, Boyacá Real (localidad de Engativá), Tibabuyes (localidad de Suba), Patio Bonito (localidad de Kennedy), El Porvenir (localidad de Bosa), San Cristóbal Norte y La Uribe (localidad de Usaquén).

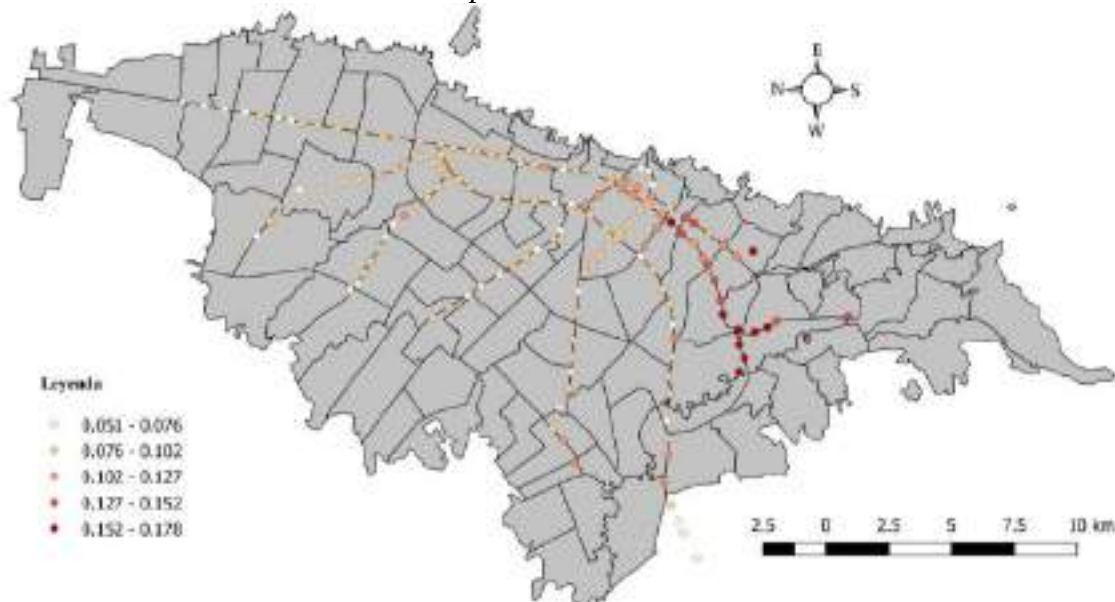
Con respecto al componente troncal, la mayor concentración de viajes se presentó en las estaciones de los corredores de la Caracas Sur y de la Carrera 10, los cuales cubren las localidades de Antonio

Nariño, Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usme. De estos corredores, las estaciones Consuelo, Parque, Socorro, Portal del Tunal (corredor Caracas Sur) y el Portal 20 de julio (Carrera 10) son los que contaron con la mayor proporción de viajes subsidiados, superando el 17% del total de viajes realizados.

*Figura 10. Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (octubre 2017).
Componente zonal*



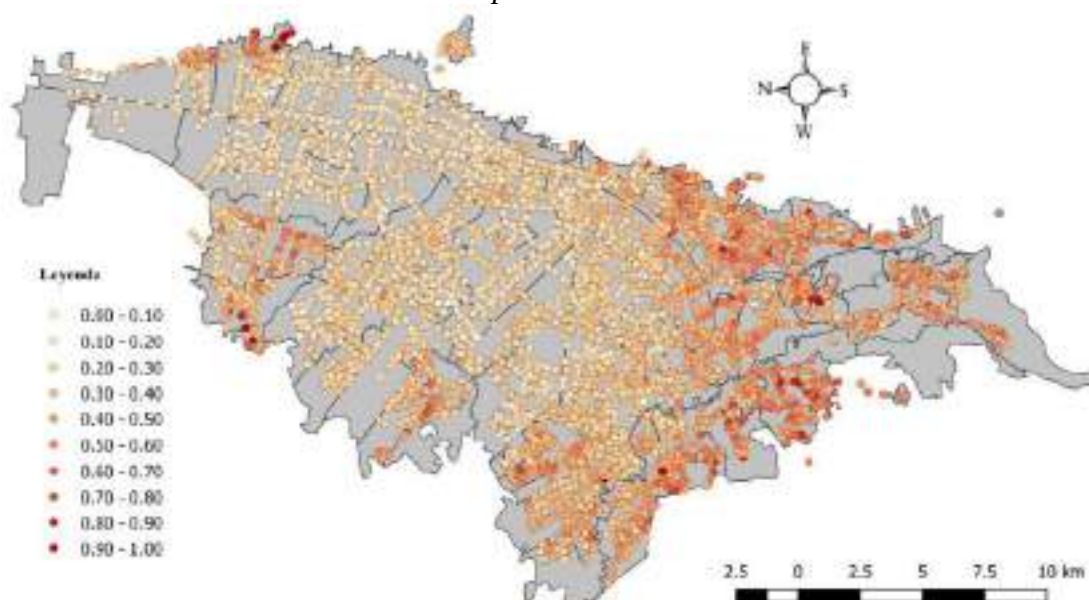
Componente Troncal



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar la distribución espacial de los viajes subsidiados señalados en octubre de 2017 con respecto al 2017, se encuentran algunas diferencias. Primero, en marzo las localidades y UPZ donde las personas utilizaban con más frecuencia los subsidios contaban con un mayor porcentaje de viajes realizados en el componente zonal, lo cual se observa en el color más rojizo del mapa de la Figura 11. Segundo, la participación de los viajes subsidiados en las localidades de Bosa y Kennedy era más alto en marzo y esta alta participación se observaba en un mayor número de UPZ. Tercero, las UPZ Tibabuyes (localidad de Suba) y Verbenal (localidad de Usaquén) presentaban una importante participación de viajes subsidiados.

*Figura 11. Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (marzo 2017).
Componente zonal*



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

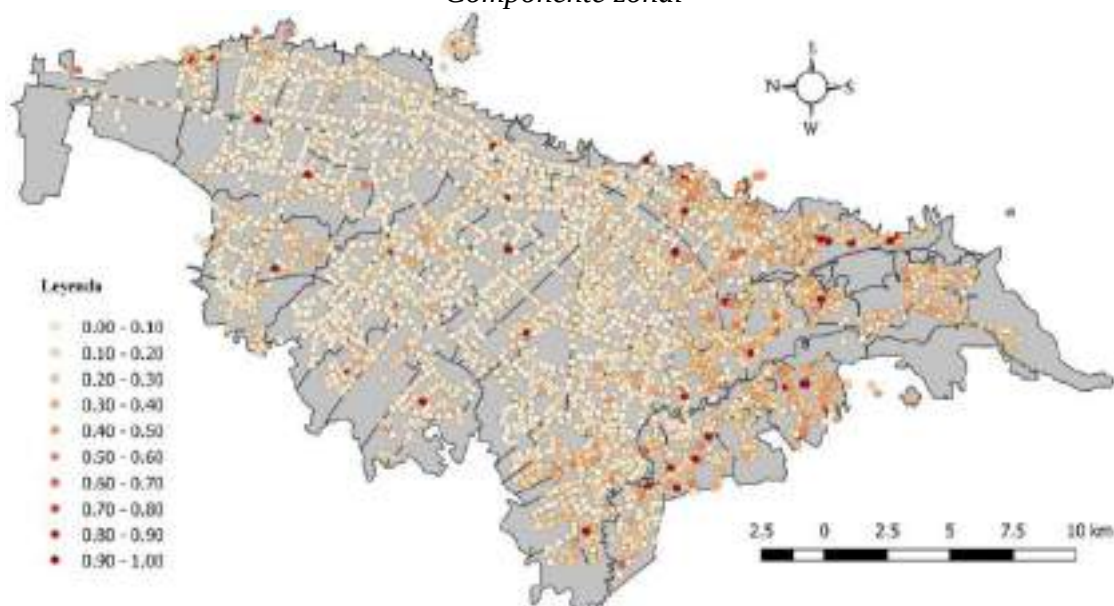
Frente al componente troncal, las estaciones con mayor porcentaje de viajes subsidiados en marzo también correspondieron a los corredores de la Caracas Sur y de la Carrera 10, aunque, con una mayor proporción de viajes subsidiados por estación que en octubre. Por ejemplo, en las cinco estaciones con más viajes subsidiados (Consuelo, Portal 20 de julio, Portal del Tunal, Parque y Socorro), el porcentaje de estos fue de alrededor del 27%, frente a una participación en octubre que no superaba el 18%.

A continuación, se presentan los resultados de la concentración geográfica de las tarjetas subsidiadas por cada tipo de subsidio. Como se mencionó en la sección metodológica, a las tarjetas que se usaron en marzo y octubre de 2017 en el SITP se les asignó la estación o parada de mayor frecuencia de uso en el respectivo mes, lo cual es una variable proxy del lugar de residencia de la persona que usaba cada tarjeta. De esta forma, se tiene mayor precisión sobre la distribución

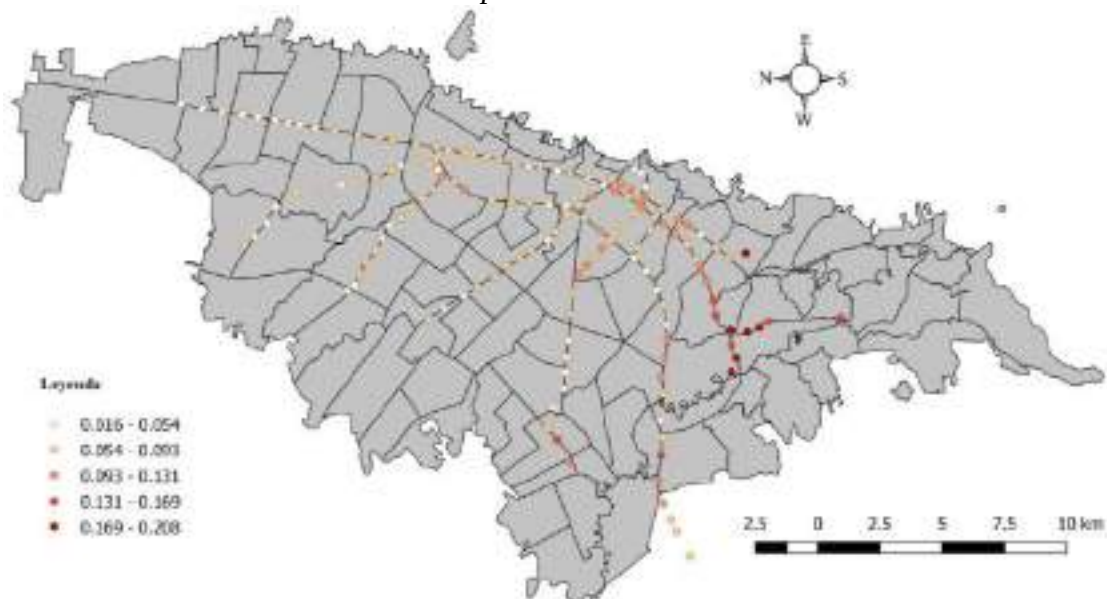
espacial de las personas que estaban recibiendo los subsidios, además que se realiza el análisis espacial por cada tipo de subsidio.

a. Personas con menor capacidad de pago

*Figura 12. Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (octubre 2017).
Componente zonal*



Componente Troncal

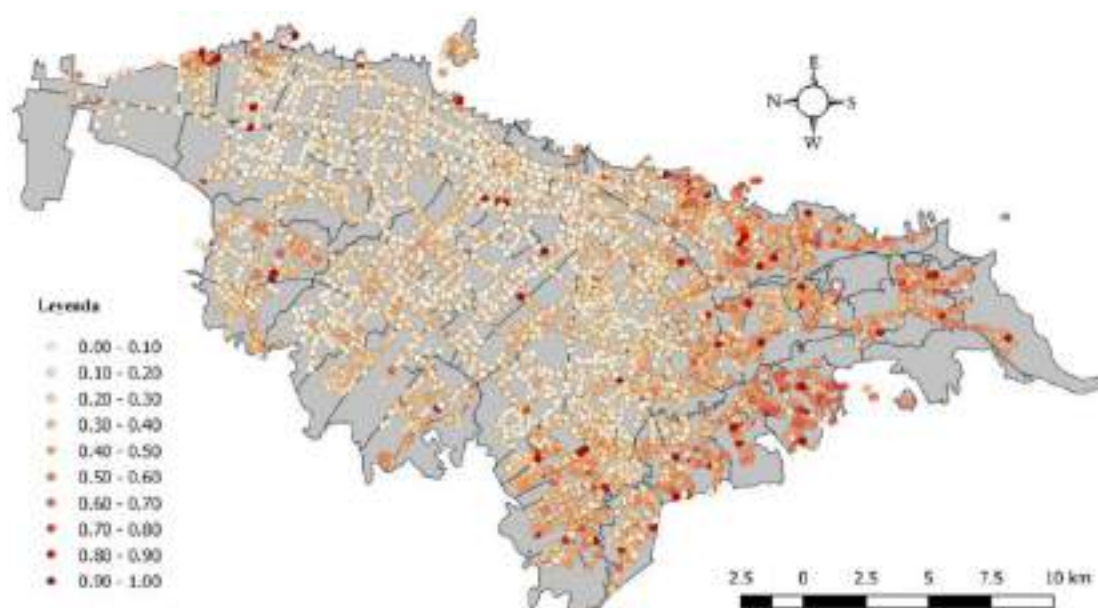


Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

La distribución geográfica de las tarjetas SISBÉN presenta una importante concentración de uso en las UPZ y localidades del suroriente de la Ciudad, tales como Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, y Usme, así como en algunas UPZ del occidente y norte de la ciudad tales como el Tintal Sur (localidad de Bosa), Corabastos, Patio Bonito (localidad de Kennedy), Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), San Cristóbal Norte, Verbenal (localidad de Usaquén) y El Rincón (localidad de Suba). Con respecto al componente troncal, el corredor de la Caracas Sur presenta el mayor uso de tarjetas SISBÉN, en especial en las estaciones Consuelo, Parque, Socorro, Santa Lucía, y Portal del Tunal, así como el Portal 20 de Julio en el corredor de la carrera 10.

La anterior distribución es bastante similar a la presentada al inicio de esta sección para el caso de la totalidad de viajes subsidiados, tanto para el componente zonal como el troncal del SITP, lo cual es coherente con el hecho que los viajes realizados con tarjetas SISBÉN constituyeron el mayor porcentaje de subsidios entregados por el Distrito.

*Figura 13. Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (marzo 2017).
Componente zonal*

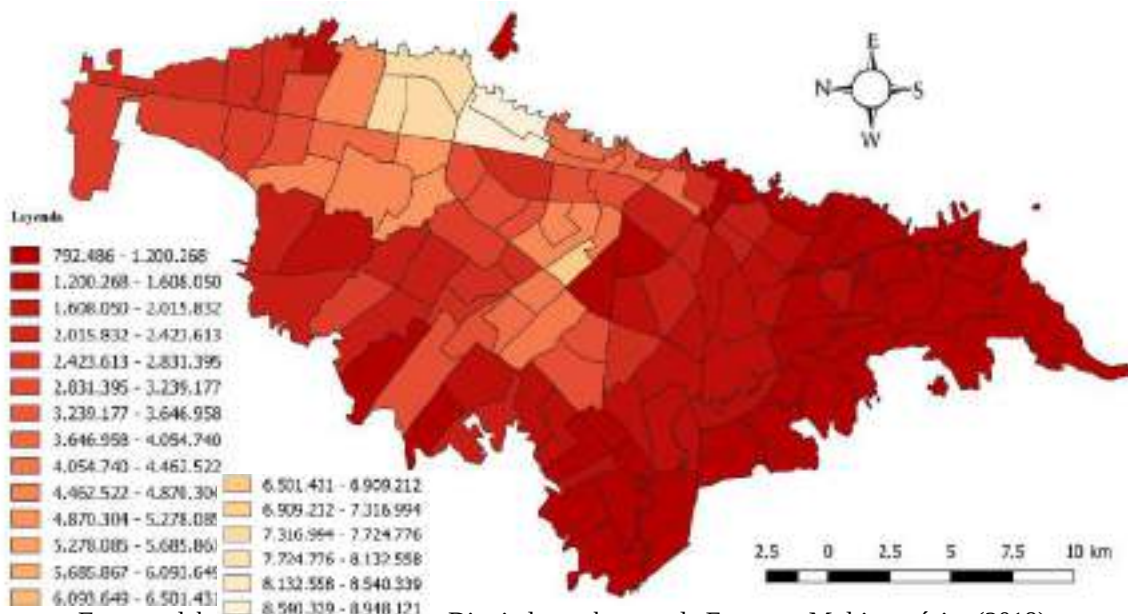


Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar los resultados espaciales de octubre con marzo de 2017 en el componente zonal, se denota que los cambios introducidos a los subsidios tuvieron un mayor impacto en las UPZ de las localidades de Antonio Nariño, Bosa y Kennedy, la UPZ Verbenal y las UPZ Suba y Tibabuyes, donde se presentó una caída significativa en el uso de tarjetas subsidiadas. De igual forma, en las localidades que más se concentraron los subsidios se observó un decrecimiento en el porcentaje de

tarjetas subsidiadas, tanto en el componente zonal como en el troncal, teniendo en este último que ninguna estación superaba el 20% de tarjetas subsidiadas en octubre, mientras que en marzo 14 estaciones superaban este porcentaje. Además, en el componente troncal, la concentración de los subsidios se redujo considerablemente en las estaciones del norte y occidente de la ciudad.

Figura 14. Ingreso promedio por persona y por UPZ 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Encuesta Multipropósito (2018).

Teniendo en cuenta el análisis de las tarjetas y que el incentivo SISBÉN está dirigido hacia las personas sin la capacidad de pago suficiente para costear el pasaje del SITP, se puede comparar las UPZ que presentaron menores ingresos promedios por persona con la ubicación aproximada de las personas que usaron viajes subsidiados. Como se puede observar en la Figura 14, las UPZ más periféricas del sur de la ciudad y algunas del occidente de la ciudad presentaron los menores ingresos, mientras que las UPZ con mayores ingresos se concentraron en las localidades de Usaquén, Chapinero, Teusaquillo y Suba.

Al comparar la información de ingresos y de tarjetas con incentivo SISBÉN, se observó una alta coincidencia entre las UPZ con menores ingresos y las UPZ que presentaron un alto número de tarjetas subsidiadas con el incentivo SISBÉN, en especial en el borde sur oriental y en las UPZ Patio Bonito, Corabastos (localidad de Kennedy), Apogeo, y El Porvenir (localidad de Bosa) del borde occidental. De igual forma, las UPZ San Cristóbal Norte y El Rincón las cuales presentan los ingresos más bajos del norte de la ciudad, se beneficiaron de manera importante del incentivo SISBÉN. No obstante, se encontraron excepciones en esta comparación en las UPZ Engativá, San Isidro-Patios, Zona Industrial y Puente Aranda, donde se presentaron bajos niveles de ingresos promedio y no se beneficiaron de los subsidios en igual medida como en otras zonas de similares ingresos, lo cual podría indicar algún grado de exclusión de la población de estas zonas al beneficio

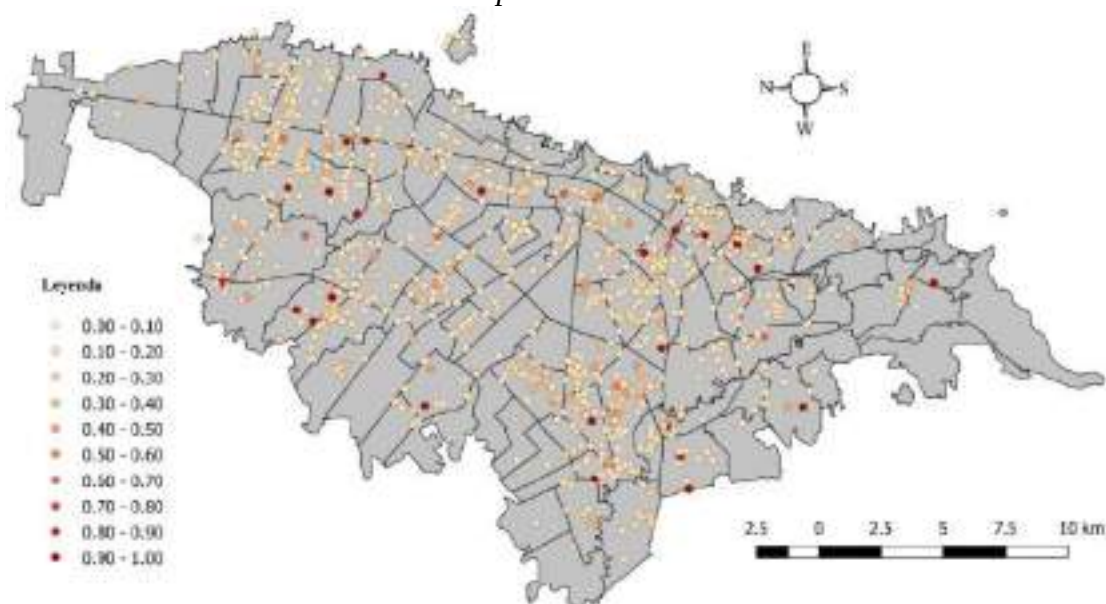
del subsidio. Aunque cabe señalar que las dos últimas UPZ contaron con una vocación productiva más que residencial, lo cual puede estar influenciando este resultado.

Ahora bien, comparando el mapa de ingresos con el de tarjetas en el mes de marzo, se encontró que se evidenciaba una relación más fuerte entre las UPZ del borde occidental con bajos ingresos y las que cuentan con un mayor uso de los subsidios, por ejemplo, el caso de las UPZ Fontibón-San Pablo, Bosa Occidental y Bosa Central.

b. Adultos mayores de 62 años

No se observó un área de la Ciudad donde se concentren mayoritariamente las tarjetas de adulto mayor, durante los dos meses analizados, marzo y octubre de 2017. No obstante, se pudo identificar que las UPZ con mayor participación de tarjetas adulto mayor en el total de tarjetas (9%-10%) son: El Prado, Britalia (localidad de Suba), La Esmeralda (localidad de Teusaquillo), Bolivia (localidad de Engativá) y Los Cedros (localidad de Usaquén), UPZ que se caracterizan por tener un ingreso medio. En contraste, las UPZ con menor proporción de tarjetas subsidiadas de adulto mayor fueron El Mochuelo, El Tesoro y Jerusalén, localizadas en Ciudad Bolívar. Este último hecho puede estar relacionado con que estas zonas cuentan con un bajo porcentaje de población mayor a 62 años y a que al ser zonas de ingresos bajos, una persona que cumpla con las dos condiciones (mayor de 62 años y puntaje de 30,56) puede escoger el incentivo SISBÉN sobre el de adulto mayor, ya que el primero ofrece un mayor beneficio.

*Figura 15. Proporción de tarjetas adulto mayor sobre el total de tarjetas (octubre 2017).
Componente zonal*



*Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas adulto mayor.

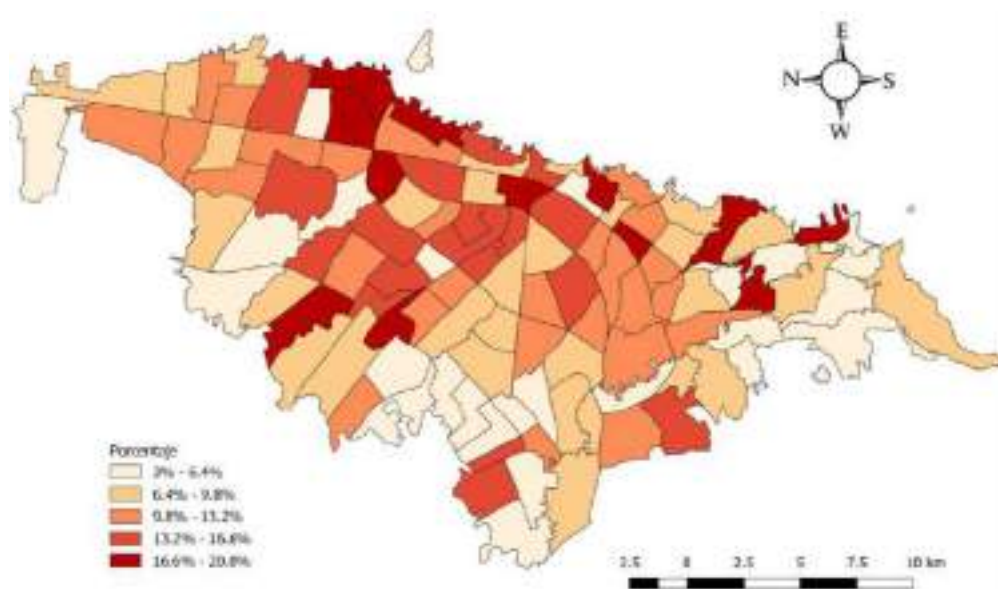
Componente troncal



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

De otra parte, en el componente troncal y en contraste con los otros dos tipos de subsidios, las estaciones que presentan una mayor participación se localizaron principalmente en los corredores Norte, Suba y Calle 80, los cuales cubren el norte de la ciudad. Las estaciones que presentan la mayor proporción de tarjetas de adulto mayor son Humedal Córdoba, Calle 142, Carrera 47, Calle 146, y Portal de la 80, con un porcentaje de alrededor del 5,5%. Finalmente, cabe señalar que entre marzo y octubre no se observaron grandes diferencias en la distribución espacial de las tarjetas.

Figura 16. Porcentaje de población adulto mayor sobre población total por UPZ 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Encuesta Multipropósito (2018).

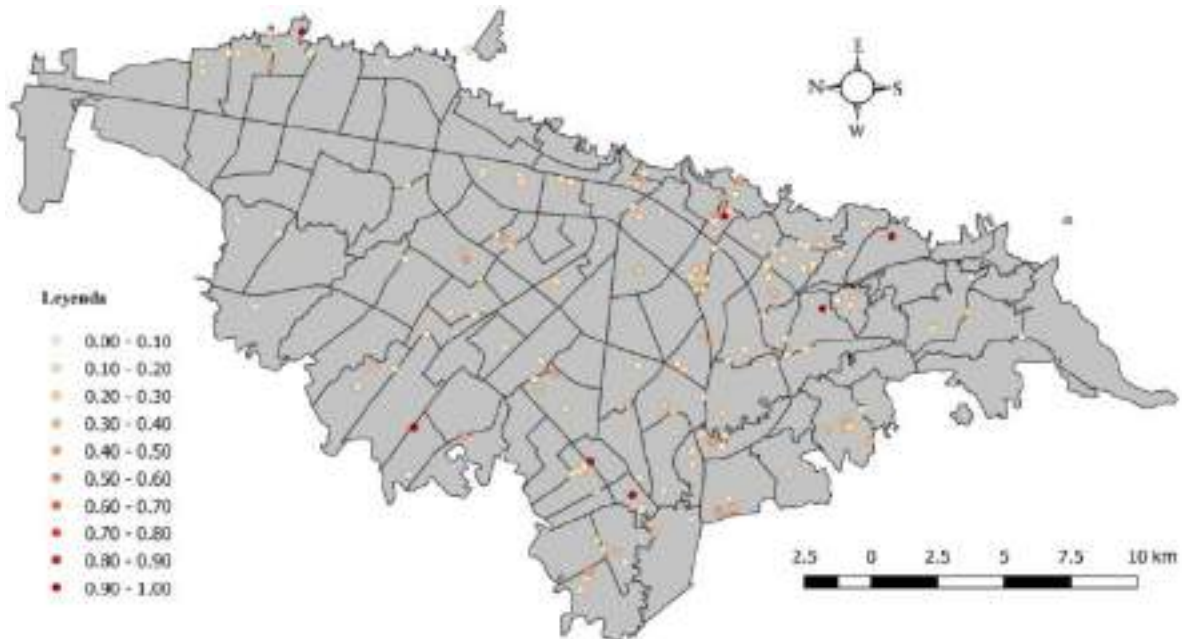
Al comparar las zonas donde se ubica una mayor proporción de población mayor a 62 años con la distribución de uso de las tarjetas, se encuentra una leve concentración en UPZ del noroccidente de la Ciudad con ingresos medios, como son el caso de las UPZ Garcés Navas, Minuto de Dios, Bolivia (localidad de Engativá), Niza, el Prado, (localidad de Suba). Adicionalmente, otra concentración leve se da en UPZ de la localidad de Kennedy, en UPZ tales como Las Margaritas, Timiza, Apogeo y Kennedy Central, aunque estas UPZ cuentan con una proporción de adultos mayores menor a las de las primeras UPZ.

c. Personas en condición de discapacidad permanente

Frente a las tarjetas discapacidad permanente, no se presentó un área de la ciudad que predominara sobre las otras en términos de la proporción de tarjetas subsidiadas en el componente zonal para el mes de octubre. Adicionalmente, dado que el número de tarjetas que cuentan con este beneficio es bajo, la participación en el total de tarjetas por parada es baja. Por ejemplo, a nivel de UPZ, solo en Las Cruces se presentó un porcentaje de tarjetas de discapacidad permanente del 7,2%, mientras que en las demás este porcentaje no supera el 4%. En cuanto a las paradas, hay algunos casos atípicos donde la proporción es superior al 90%, pero en general solo 61 paradas superaron el 20%.

Figura 17. Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (octubre 2017).

Componente zonal



*Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas con subsidios para personas discapacitadas.

Componente troncal



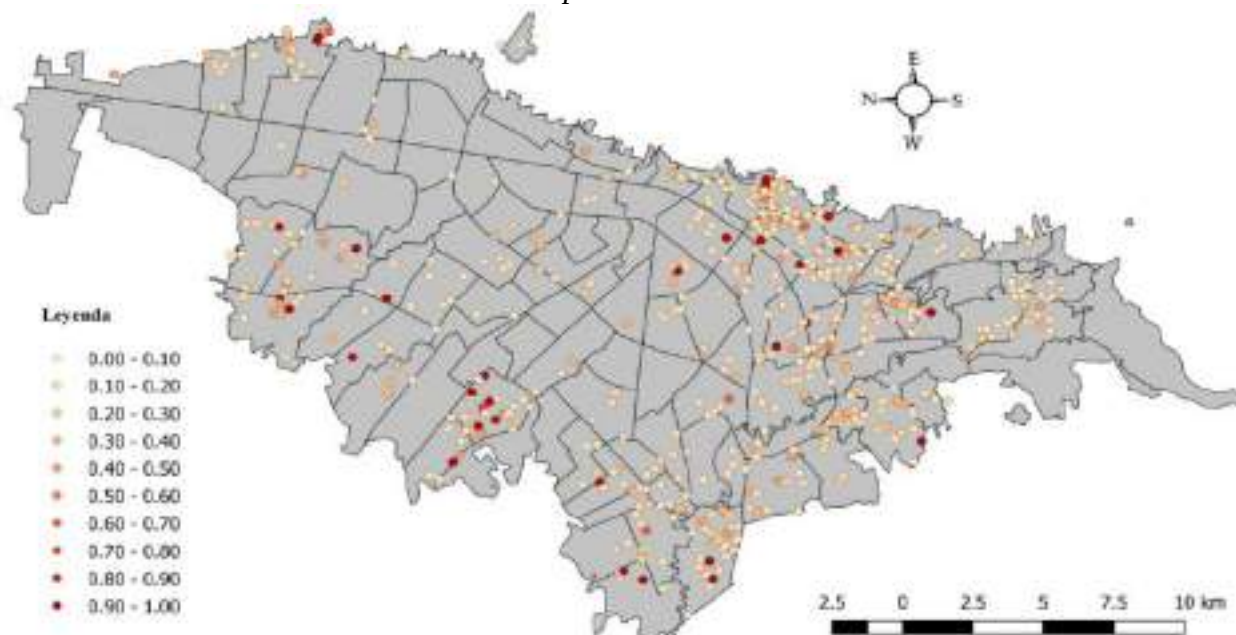
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

En contraste a lo presentado en octubre, durante marzo de 2017 se observó una concentración de tarjetas en el sur y el occidente de la ciudad, así como en las UPZ San Cristóbal Norte y Verbenal de la localidad de Usaquén, lo cual puede ser un indicativo de que las modificaciones en las condiciones del subsidio generaron cambios importantes en su uso. En marzo de 2017 y en 38 UPZ la proporción de tarjetas de discapacidad permanente superó el 5%, siendo Las Cruces, La Candelaria, Fontibón, Fontibón-San Pablo y Diana Turbay (localidad de Rafael Uribe Uribe), las que presentaron mayores proporciones.

Por otra parte, a nivel del componente troncal se observó una concentración de tarjetas subsidiadas en las estaciones del corredor Caracas Sur, y a diferencia del incentivo SISBÉN, se presentó un importante número de tarjetas en los corredores NQS Sur, Calle 80 y Américas, distribución que también se observó en el mes de marzo, aunque con un mayor porcentaje de tarjetas de discapacidad permanente. Finalmente, al comparar la proporción de personas en condición de discapacidad por cada UPZ con el uso espacial de tarjetas de discapacidad, tampoco se observaron alguna relación significativa.

Figura 18. Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (marzo 2017).

Componente zonal





Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c). *Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas con subsidios para personas discapacitadas.

5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1.1 Conclusiones

- Los beneficiarios del incentivo SISBÉN no mostraron cambios significativos en los viajes con los ajustes en las condiciones y requisitos establecidos en el Decreto Distrital 131 de 2017. No obstante, se observó una reducción en el número de viajes y tarjetas subsidiadas SISBÉN durante los meses de marzo y octubre de 2017, a partir de la implementación de los cambios introducidos en abril del mismo año.
- El subsidio de adulto mayor fue el único en el que se presentó un aumento en el número de tarjetas y viajes entre marzo y octubre de 2017, lo cual podría estar asociado a un aumento de beneficiarios de este subsidio. Adicionalmente, el comportamiento de la frecuencia de viajes y los promedios no cambio significativamente en el periodo analizado.
- El subsidio a personas en condición de discapacidad permanente presentó la caída más pronunciada en el número promedio de viajes por mes, lo que evidencia una alta sensibilidad de este grupo poblacional al valor de la recarga establecida por la Administración Distrital. De igual forma, se observó una reducción en el número de viajes y tarjetas subsidiadas entre marzo y octubre de 2017, a partir de la implementación de los cambios en los subsidios realizados en abril del mismo año.
- El cambio en las condiciones y los requisitos para el acceso a los tres tipos de subsidios analizados no generó un crecimiento sustancial en el número de viajes no subsidiados.
- Se evidenció un mayor uso de las tarjetas alrededor de los límites establecidos para cada tipo de subsidio, lo cual evidencia que esta variable es clave como instrumento de política para controlar el comportamiento del uso de las tarjetas subsidiadas.
- Los subsidios del incentivo SISBÉN se concentraron en la zona sur oriental de Bogotá, y en algunas UPZ del sur occidente y norte de la Ciudad, situación que se encuentra directamente relacionado con las UPZ de menores ingresos. De manera opuesta, los otros tipos de subsidios no presentaron una concentración geográfica que evidencie su uso en UPZ con condiciones particulares.



5.2 Recomendaciones

- Como resultado del análisis realizado se encontró un uso atípico de algunas tarjetas subsidiadas en el SITP, aunque no representa un porcentaje significativo entre el total de tarjetas. Sobre esta situación se identificaron en octubre 28.099 tarjetas que superaban el límite establecido por la normatividad y 1.120 tarjetas con una frecuencia de viajes diaria alta. Lo que evidencia la necesidad de que Transmilenio S.A. revise estos casos e identifique las posibles causas de este hecho.
- Debido a los problemas de información para la identificación de las paradas en el componente zonal por falta de información o problemas en los códigos de identificación, es necesario que Transmilenio S.A. revise la forma en la que se almacena la información de los viajes independientemente del operador de las rutas en los que se realizan los viajes, con el fin de que se puede unificar la codificación de las paradas y así permitir su ubicación.
- Es importante realizar estudios adicionales que permitan identificar el grado de afectación que produjo el Decreto Distrital 131 de 2017 en las 170.000 personas aproximadamente que dejaron de recibir el subsidio, por la reducción en el puntaje del SISBÉN de 40 a 30,56 puntos.



Referencias

- Alcaldía de Quito. (2018). *Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza para garantizar un servicio de transporte público de confiable, seguro y de calidad*. Recuperado el 9 de julio de 2018, de:
http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Proyectos%20Ordenanzas/454/Iniciativa.PDF
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (28 de julio de 2000). *Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital*. [Decreto 619 de 2000]. RD: 2197.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (15 de agosto de 2006). *Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones*. [Decreto 319 de 2006]. RD: 3596.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (23 de julio de 2009). *Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*. [Decreto 309 de 2009]. RD: 4249.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de agosto de 2010). *Por medio del cual se adopta la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital*. [Decreto 345 de 2010].
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2013). *Por el cual se establece la tarifa del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros del Sistema TransMilenio y del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público "SITP" en el Distrito Capital*. [Decreto 356 de 2012]. RD: 4932.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2013). *Por el cual se implementan estrategias para garantizar la suficiencia financiera del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP)*. [Decreto 603 de 2013]. RD: 5268.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de marzo de 2017). *Por el cual se establecen medidas tendientes a garantizar la progresividad y sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Capital*. [Decreto 131 de 2017]. RD: 6048.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). *Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital*. Recuperado el 23 de julio de 2018, de
http://old.integracionsocial.gov.co/anexos/documentos/2015politicaspublicas/18012016_Linea_base_2014_politica_publica_social_para_el_envejecimiento_y_la_vejez.pdf



- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). Análisis del Subsidio Transmilenio - SITP focalizado con base en SISBEN. *Bogotá ciudad de estadísticas*(90), 1-24. Recuperado el 23 de abril de 2018, de:
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2017/Boletin-90.pdf>
- Argentina.gov.ar. (2018a). *Solicitar la Tarifa Social SUBE*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <https://www.argentina.gob.ar/solicitar-la-tarifa-social-sube>
- Argentina.gov.ar. (2018b). *Cómo acceder al Boleto Estudiantil en la Provincia de Buenos Aires*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/como-acceder-al-boleto-estudiantil-en-la-provincia-de-buenos-aires>
- Armstrong-Wright, A. (1929). *Sistemas de transporte publico urbano. Directrices para el examen de opciones*. Recuperado el 24 de abril de 2018, de <http://documents.worldbank.org/curated/en/786791468149374235/pdf/WTP520SPANISH0Box377320B00PUBLIC0.pdf>
- Asociación Argentina de Presupuesto. (2014). *Subsidios y Compensaciones Tarifarias en Transporte*. Recuperado el 23 de abril de 2018, de <http://asap.org.ar/wp-content/uploads/2014/10/Infosubtransporte.pdf>
- Bogotá Cómo Vamos. (2017). *Encuesta de percepción ciudadana 2017*. Recuperado el 6 de junio de 2018, de <https://assets.documentcloud.org/documents/4222235/Encuesta-de-Percepci%C3%B3n-Ciudadana-2017.pdf>
- Bogotá Cómo Vamos. (2017). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2017*. Recuperado el 13 de junio de 2018, de <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2017/>
- Bueno Cadena, P., Vasallo, J., Herraiz, I., & Loro, M. (2016). Social and Distributional Effects of Public Transport Fares and Subsidy Policies. *Journal of the Transportation Research Board*, 2544, 47-54. doi:<https://doi.org/10.3141/2544-06>
- Concejo de Bogotá. (27 de diciembre de 2011). Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital. [Acuerdo 484 de 2011]. Recuperado de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=45120>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). *Encuesta de percepción y victimización en Bogotá*. Recuperado el 14 de junio de 2018, de:



<http://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/19393/Presentaci%C3%B3n%20Encuesta%20de%20Percepci%C3%B3n%20y%20Victimizaci%C3%B3n%20I%20semestre%20de%202017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Castro, L., & Szenkman, P. (2012). *El ABC de los subsidios al transporte*. Recuperado el 23 de abril de 2018, de <http://www.cippec.org/publicacion/el-abc-de-los-subsidios-al-transporte/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2012). *Infraestructura y equidad social: experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina. Series de la CEPAL LC/L.3437*, 65. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6362-infraestructura-equidad-social-experiencias-agua-potable-saneamiento-transporte>

Congreso de la República. (7 de diciembre de 2007). Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores. [Ley 1171 de 2007]. RO: 46835.

Corte Constitucional, Sala Plena. (13 de mayo de 2009). Sentencia C-324. [MP Juan Carlos Henao Pérez].

Fondo Monetario Internacional. (2001). *Manual de estadísticas de finanzas públicas*. Obtenido de <https://books.google.com.co/books?id=coA-ZyYiWMQC&pg=PA80&lpg=PA80&dq=pagos+corrientes+sin+contrapartida+que+las+unidades+gubernamentales+hacen+a+las+empresas+en+funci%C3%B3n+de+los+niveles+de+su+actividad+productiva+o+de+las+cantidades+o+valores+de+los+b>

GSD Plus. (2017). *Estructuración del modelo tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Movilidad/2017/2017-04-26/3.%20Informe%20Modelo%20Tarifario%20-%20Transporte%20P%C3%BAblico%20de%20Pasajeros/Presentaci%C3%B3n.pptx

Guerrero, N., & Yépez, M. C. (2015). Factores asociados a la vulnerabilidad del adulto mayor con alteraciones de salud. *Universidad y Salud*, 17 (1), pp.121-131.

Hernández, D. (2014). Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo. *Crítica y emancipación*(11), 161-214.
doi:https://www.researchgate.net/publication/265784192_Políticas_de_transporte_publico_y_su_efecto_sobre_la_equidad_Avances_y_desafios_en_la_reforma_del_sistema_de_la_ciudad_de_Montevideo?enrichId=rgreq-3b5453eff571c04929bd92e585c6ec95-XXX&enrichSource=Y292ZX



- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista CEPAL*(122), 165-184.
- Lupano , J. A., & Sánchez, R. J. (2008). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/S2009021_es.pdf?sequence=1
- Martínez Olmedo, A. (2003). Sistema de transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio. *Urbano*(6 (7)), 31-37.
- Mehndiratta, Shomik (2008). Operating Subsidies in Urban Public Transport ... the good, the bad and the ugly. Recuperado el 30 de noviembre de 2018, de <http://siteresources.worldbank.org/INTEAPREGTOPTTRANSPORT/FeatureStories/21871665/Subsidies.pdf>
- Rodríguez, C., Gallego, J., Martínez, D., Montoya, S., & Peralta-Quiros, T. (2016). Examining Implementation and Labor Market Outcomes of Targeted Transit Subsidies. *Journal of the Transportation Research Board*, 2581, 9-17. doi:<https://doi.org/10.3141/2581-02>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015a). *Encuesta de movilidad 2015*. Recuperado el 5 de junio de 2018, de <http://movilidadbogota.gov.co/web/node/1990>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015b). *Movilidad en cifras 2015*. Recuperado el 5 de junio de 2018, de <http://www.simur.gov.co/SimurVisorBoletinWA/2015.pdf>
- Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile. (2011). *Subsidios para transporte en todo Chile y grandes reformas en telecomunicaciones destacan en gestión 2010 del MTT*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <http://www.subtel.gob.cl/subsidios-para-transporte-en-todo-chile-y-grandes-reformas-en-telecomunicaciones-destacan-en-gestion-2010-del-mtt/>
- Transmilenio S.A. (2013). *Historia*. [Pagina Web] Recuperado el 21 de mayo de 2018, de http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/nuestra_entidad/Historia
- Transmilenio S.A. (2018a). *Información remitida por la entidad sobre el historial tarifario y acumulado de beneficios*. Recuperado el 23 de abril de 2018
- Transmilenio S.A. (2018b). *Información remitida por la entidad sobre las validaciones por perfil*. Recuperado el 23 de abril de 2018
- Transmilenio S.A. (2018c). *Base de datos de los viajes realizados en el SITP para los meses de marzo, septiembre y octubre de 2017, entregada a la Veeduría Distrital*.



Subsidios en el SITP
Marzo y octubre 2017.

Transmilenio S.A. (2018d). *Tarifas* [Pagina web]. Recuperado el 26 de julio de 2018, de http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/Tarifas

Transmilenio S.A. Cámara de Comercio de Bogotá, y Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2013). *Foro Bogotá siempre gana con el SITP*. Recuperado el 23 de mayo de 2018, de <http://www.sitp.gov.co/descargar.php?id=4789>

FIN

trabajo, <u>la justicia, la igualdad</u>, el conocimiento, <u>la libertad</u> y la paz, <u>dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo</u>, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga la siguiente: Artículo 1. <u>Colombia es un Estado social de derecho</u>, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran <u>y en la prevalencia del interés general</u>. Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: <u>servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución</u>; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y <u>asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo</u>. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, <u>y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares</u>. Artículo 4. <u>La Constitución es norma de normas. En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales. Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades</u>. Artículo 6. Los particulares sólo son responsables ante las autoridades por	<u>administración desconoció la existencia de un Plan de movilidad que viene desde el año 2010, desde donde se propone reducción de costos para reducción de tarifas a los usuarios del transporte público colectivo de Tunja. Donde a consecuencia del Decreto 0365 de 2010 se contrataron estudios técnicos para la reestructuración operativa y funcional del transporte público colectivo en Tunja.</u> <u>Pero que dentro de esa reestructuración operativa y funcional del transporte público colectivo en Tunja se modificaron sólo las rutas y nunca se estableció dentro del régimen tarifario o una tarifa diferencial o un subsidio a la tarifa, este último ligado al Presupuesto Municipal.</u> De lo anterior se tiene que el Decreto demandado desconoce y omite establecer tarifa diferencial o subsidio a la tarifa a personas en condición de discapacidad, personas de la tercera edad y estudiantes, <u>violando el artículo 13 de la Constitución por violación al principio y derecho fundamental a la igualdad.</u> Con lo anteriormente dicho también se demuestra que Alcaldía de Tunja con la aprobación del Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022, ha violado las siguientes normas de la Constitución: Artículos 83, 85, 93, 209, 311, 315 numerales 1º, 5º, y 9º; 333, 345, 352, 365, 366, y 368 . Los anteriores relativos a la buena fe, derechos de aplicación inmediata, función administrativa, <u>Tratados Internacionales ratificados por Colombia sobre Derechos Humanos</u>, y a las entidades territoriales, especialmente municipios y las competencias de los Alcaldes como autoridades territoriales – Municipales, el régimen económico, la libre competencia, la posición dominante, los monopolios, la libertad económica, el presupuesto, la finalidad social del Estado, los servicios públicos y los subsidios. Pues de lo anterior se denota que el

infringir la Constitución y las leyes. Los servidores públicos lo son por la misma causa y por omisión o extralimitación en el ejercicio de sus funciones. Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. <u>El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.</u> Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio. En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable. Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho. Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso. Artículo 83. Las actuaciones de los	aumento hecho en la tarifa de transporte público colectivo de la ciudad de Tunja, atenta contra la constitución, cuando en el mismo no se incluyen grupos poblacionales marginados que debían ser diferenciados y tratados de manera diferente en virtud del artículo 13 de la Constitución. Pues de acuerdo a la Corte Constitucional y a la Veeduría Distrital de Bogotá sobre los subsidios al SITP Marzo – octubre de 2017 – estos se entienden como una acción de gobierno que confiere un beneficio a un grupo de interés (Mehndiratta, 2008). En este mismo sentido, el Fondo Monetario Internacional (2001) ha definido a los subsidios como “pagos corrientes sin contrapartida que las unidades gubernamentales hacen a las empresas en función de los niveles de su actividad productiva o de las cantidades o valores de los bienes o servicios que producen, venden, exportan o importan. Y en lo relativo al transporte se justifican los subsidios en dos vías: la eficiencia económica y la equidad distributiva. La primera plantea que subsidiar el transporte público promueve su uso y reduce las externalidades que genera el vehículo particular como: el incremento de la tasa de accidentabilidad vial, la contaminación del aire y la congestión vehicular. Ante estos argumentos, se presenta dos posiciones contrarias: la primera es que se puede estimular el uso del transporte público sin necesidad de subsidios, aumentando el costo del uso del vehículo particular; y la segunda es que el transporte público puede causar iguales o mayores externalidades que el vehículo particular. La segunda justificación establece que los subsidios en el transporte público facilitan su uso por parte de poblaciones vulnerables, bajo el concepto de que el transporte es un servicio intermedio que permite el disfrute de otros bienes y servicios, por ejemplo, el acceso a la salud, la educación y el trabajo. Sin embargo, su uso de debe canalizar hacia ciertos grupos de población que sin el subsidio

particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas. <u>Artículo 85. Son de aplicación inmediata los derechos consagrados en los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 37 y 40.</u> <u>Artículo 311. Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.</u> <u>Artículo 314. En cada municipio habrá un alcalde, jefe de la administración local y representante legal del municipio,</u> que será elegido popularmente para períodos institucionales de cuatro (4) años, y no podrá ser reelegido para el período siguiente. Siempre que se presente falta absoluta a más de dieciocho (18) meses de la terminación del período, se elegirá alcalde para el tiempo que reste. En caso de que faltare menos de dieciocho (18) meses, el gobernador designará un alcalde para lo que reste del período, respetando el partido, grupo político o coalición por el cual fue inscrito el alcalde elegido. El presidente y los gobernadores, en los casos taxativamente señalados por la ley, suspenderán o destituirán a los alcaldes. La ley establecerá las sanciones a que hubiere lugar por el ejercicio indebido de esta atribución. <u>Artículo 315. Son atribuciones del alcalde:</u> <u>1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo.</u>	no podrían acceder al servicio de transporte. Ahora bien, subsidiar el servicio de transporte a la población más vulnerable tiene dos motivaciones: por un lado, la perspectiva sectorial que busca hacer asequible a los usuarios pobres los servicios, y por el otro, la política social que pretende resolver a través de los subsidios la pobreza y la desigualdad con que cuenta este tipo de población (CEPAL, 2012). Sobre los Artículos 311, 314, 315, 333, 345, 352, 365 y 368 de la Constitución, estos son desconocidos por el Decreto 313 del 12 de mayo de 2022, pues desconoce las funciones del Alcalde relativas a la libertad económica, los monopolios y la posición dominante que tiene la Unión Temporal Mi Ruta en el transporte colectivo en Tunja, la cual es la única beneficiaria del aumento tarifario del servicio siendo operador único. Lo anterior también implica omisión y desconocimiento por parte de la Alcaldía de Tunja de grupos poblaciones en situaciones especiales o debilidad manifiesta como la población con discapacidad, adultos mayores o de tercera edad y los estudiantes, debiendo realizarse adiciones, modificación o traslado presupuestal para subsidiar la tarifa a través del presupuesto de las personas de menores ingresos, <u>siendo está situación que implica realizar inversión en gasto público social</u> o directamente en el Decreto 313 haberse realizado un acápite especial para tarifa diferencial.

3. <u>Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo;</u> representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes. 6. Sancionar y promulgar los acuerdos que hubiere aprobado el Concejo y <u>objeto los que considere inconvenientes o contrarios al ordenamiento jurídico.</u> 9. <u>Ordenar los gastos municipales de acuerdo con el plan de inversión y el presupuesto.</u> <u>Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.</u> <u>Artículo 336. Ningún monopolio podrá establecerse sino como arbitrio rentístico, con una finalidad de interés público o social y en virtud de la ley. La ley que establezca un monopolio no podrá aplicarse antes de que hayan sido plenamente indemnizados los individuos que en virtud de ella deban</u>	

quedar privados del ejercicio de una actividad económica lícita. La organización, administración, control y explotación de los monopolios rentísticos estarán sometidos a un régimen propio, fijado por la ley de iniciativa gubernamental. Las rentas obtenidas en el ejercicio de los monopolios de suerte y azar estarán destinadas exclusivamente a los servicios de salud. Las rentas obtenidas en el ejercicio del monopolio de licores, estarán destinadas preferentemente a los servicios de salud y educación. La evasión fiscal en materia de rentas provenientes de monopolios rentísticos será sancionada penalmente en los términos que establezca la ley. El Gobierno enajenará o liquidará las empresas monopolísticas del Estado y otorgará a terceros el desarrollo de su actividad cuando no cumplan los requisitos de eficiencia, en los términos que determine la ley. En cualquier caso se respetarán los derechos adquiridos por los trabajadores. Artículo 345. En tiempo de paz no se podrá percibir contribución o impuesto que no figure en el presupuesto de rentas, ni hacer erogación con cargo al Tesoro que no se halle incluida en el de gastos. Tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso, por las asambleas departamentales, o por los concejos distritales o municipales, ni transferir crédito alguno a objeto no previsto en el respectivo presupuesto. Artículo 352. Además de lo señalado en esta Constitución, la Ley Orgánica del Presupuesto regulará lo correspondiente a la programación, aprobación, modificación, ejecución de los presupuestos de la Nación, de las entidades territoriales y de los entes descentralizados de cualquier nivel administrativo, y su coordinación con el Plan Nacional de Desarrollo, así como también la capacidad de los organismos y entidades estatales para contratar. Artículo 355. Ninguna de las ramas u órganos del poder público podrá decretar auxilios o donaciones en favor	

de personas naturales o jurídicas de derecho privado. El Gobierno, en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal podrá, con recursos de los respectivos presupuestos, celebrar contratos con entidades privadas sin ánimo de lucro y de reconocida idoneidad con el fin de impulsar programas y actividades de interés público acordes con el Plan Nacional y los planes seccionales de Desarrollo. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

Artículo 368. La Nación, los departamentos, los distritos, los municipios y las entidades descentralizadas podrán conceder subsidios, en sus respectivos presupuestos, para que las personas de menores ingresos puedan pagar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios que cubran sus necesidades básicas. (Sobre lo subrayado hay que decir fuera de texto que es aplicable de manera analógica a otros tipos de subsidio incluido el transporte, teniendo en cuenta que se deberán incluir en el Presupuesto y respetar las normas jurídicas sobre dicha materia.

Normas Legales y Jurisprudencia infringidas	Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022
-Decreto 080 de 1987 -Artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo modificado por la Ley 1846 de 2017 - que el trabajo ordinario se realiza entre las seis horas (06:00am) y las veintiún (9:00pm) horas y el trabajo nocturno entre las veintiún horas (9:00pm) y las seis horas (6:00am). -Ley 136 de 1994: Artículos 1, 2, 3, 4, 5, 21, 22, 23, 25, 31, 32 numerales 3º y parágrafo 4º; 71 – parágrafo 1º; 73, 78, 79, 80, 84, 91. -Decreto Ley 111 de 1996. -Ley 715 de 2001 – Sistema General de Participaciones. -Ley 769 de 2002. - Ley 1551 de 2012: Artículos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 18, 29. -Sentencia C-507 de 2008. - Sentencia C-324 de 2009.	El Decreto Municipal 313 del 12 de mayo de 2022, viola el Decreto 080 de 1987, pues este Decreto de 1987 en el literal c) del artículo 1º no puede ser reproducido ni aplicado en lo relativo a para la fijación y aumento de las tarifas de transporte público, pues en el mismo se señala al Decreto número 588 de 1978, que fue declarado inexecutable por la Corte Suprema de Justicia mediante la Sentencia número 1822 del 8 de septiembre de 1987. El Decreto número 313 del 12 de mayo de 2022, en el parágrafo primero del artículo 1º desconocen tanto el artículo 160 del Código Sustantivo del Trabajo como la modificación realizada a este por la Ley 1846 de 2017, <u>en razón a que la verdadera jornada ordinaria corresponde de (6:00am) a (9:00pm) y el trabajo nocturno de (9:00pm) a (05:59am), atendiendo que este es el horario de trabajo de los conductores del Sistema de Transporte en la cual tiene funcionalidad la tarifa de lunes a domingo y ese sentido el Decreto demandado desconoce el horario laboral y la jornada de trabajo para establecer los periodos diurno y nocturno.</u> las leyes 136 de 1994, 715 de 2001 y 1551 de 2021 por las siguientes razones: -El Alcalde tiene iniciativa para presentar proyectos de acuerdo sobre presupuesto para orientar la política pública y financiera del Municipio en la prestación de los servicios públicos entre estos el transporte. -De lo anterior dentro de la iniciativa del presupuesto se puede crear un rubro para el financiamiento de la tarifa a grupos poblaciones especiales en condición de debilidad manifiesta y de bajos ingresos. - Lo anterior también implica la reglamentación de los Acuerdos y dar uso a los recursos públicos del Presupuesto al gasto público social vía subsidios y Sistema General de Participaciones.

	-Lo anterior también en virtud de la jurisprudencia especialmente las Sentencias C-507 de 2008 y C-324 de 2009 sobre subsidios.

De manera comedida, respetuosa y cordial, le solicito al señor juez, se conceda la medida cautelar de suspensión provisional del Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022, en razón a que vulnera las anteriores normas superiores, normas que en el ordenamiento jurídico regulan la fijación y aumento de las tarifas del transporte público colectivo y por lo cual existen serios motivos que de no otorgarse la medida los efectos de la sentencia serian nugatorios y porque en una ponderación de intereses resultaría más gravoso para el interés público negar la medida que concederla.

II. PRUEBAS – DOCUMENTOS PARA HACER VALER PARA EL JUICIO DE PONDERACIÓN

- a) Decreto Municipal número 0365 del 13 de octubre de 2010.
- b) Estudios Técnicos sobre costos y tarifas realizado por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) dentro del Convenio Interadministrativo celebrado entre el Municipio de Tunja y la Universidad.
- c) Plan de Gobierno del candidato a la Alcaldía de Tunja – 2020 -2023 Luis Alejandro Funeme González.
- d) Acuerdo Municipal 012 del 31 de mayo de 2020, "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo "Tunja La Capital que nos Une 2020-2023".
- e) Decreto Municipal número 313 del 12 de mayo de 2022.
- f) Informe veeduría Distrital Bogotá 2017 sobre subsidio a la tarifa de transporte.
- g) **Prueba de Oficio:** En virtud del artículo 167 del Código General del Proceso, atendiendo las particularidades del caso, por distribución de la carga probatoria y por mejor posición a la prueba, solicito de manera respetuosa, cordial y comedida se ordene de oficio al Municipio de Tunja en caso de que se opongan a la medida cautelar, alleguen la documental del expediente administrativo

contractual – Contrato de Consultoría número 1051 de 2021 – para FORMULAR Y ESTRUCTURAR EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD Y ESPACIO PÚBLICO VISIÓN 2020-2040, Y REALIZAR LA ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA LEGAL Y FINANCIERA DEL SISTEMA ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PUBLICO PARA EL MUNICIPIO DE TUNJA, en el estado en que se encuentre. **Lo anterior con el fin de saber en qué va la estructuración técnica, legal y financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público y si en el mismo se desarrolla acápite sobre la tarifa en el Sistema. De lo anterior también solicito que el Municipio de Tunja allegue como prueba de oficio los Decretos Municipales 0259 del 22 de julio de 2015 y 0291 del 20 de agosto de 2015.**

Atentamente,



JUAN SEBASTIÁN RAMÍREZ GARCÍA

CC. 1'049.626.701 de Tunja

TP. 268.006 del C.S. de la J.



DECRETO NO. 0365
Del 13 de Octubre de 2010

Por el cual se adopta el plan de movilidad para la ciudad de Tunja.
El Alcalde Municipal de Tunja,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 1 del artículo 313 y el 365 de la Constitución Política de Colombia; lo establecido en el artículo 103 de la Constitución Política; el artículo 2 de la Ley 134 de 1994; artículo 1º del Decreto 80 de 1987; artículos 1, 2 y 3 de la Ley 105 de 1993; artículos 2, 3, 5, 8, 29, 30, 31 y 32 de la Ley 336 de 1996; Decreto 170 de 2001; Ley 1083 de 2006, en concordancia con la Ley 136 de 1994 y,

CONSIDERANDO

Que el artículo 1º de la Constitución Política consagra que Colombia es un Estado Social de Derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que lo integran y en la prevalencia del interés general.

Que el artículo 24 de la carta Política señala que todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la Ley.

Que de acuerdo con el artículo 79 de la Constitución Política, todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano, y señala como deber del Estado protegerlo.

Que de conformidad con el artículo 365 de la Constitución Política, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y éste debe garantizar y reglamentar su prestación eficiente a todos los habitantes.

Que el artículo 333 de la Constitución Política señala que la competencia económica es un derecho de todos; que el Estado por mandato de la Ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional; y que la Ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exija el interés general.





Que por su parte, el artículo 334 de la carta establece que:

“La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.”

Que la Ley 1083 de 2006, establece que *“con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata...”* esa Ley.

Que la Ley 336 de 1996 establece que la operación de las empresas de transporte público tiene el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, lo cual implica *la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.*

Que la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, en su artículo 3, ha otorgado a los alcaldes municipales y distritales la calidad de autoridad de tránsito, la cual les faculta para intervenir dentro de la movilidad de personas y cosas dentro de su jurisdicción.

Que la Ley 105 de 1993, incluye dentro de los principios rectores del transporte la intervención del Estado, la libre circulación y la seguridad.

Que la Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte, señala como prioridad esencial del Estado, la protección de los usuarios, al tiempo que le ordena exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.





Que en estos términos, corresponde a las autoridades municipales ejercer la potestad reglamentaria para garantizar la eficiente prestación de los servicios públicos a su cargo.

Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, *"las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción"*.

Que de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 336 de 1996, el permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas; a su vez conforme al numeral 5º del artículo 3º de la Ley 105 de 1993, el otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público particulares, no genera derechos especiales diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

Que el Consejo de Estado en Sentencia del 2 de abril de 2009, señala que es deber del

Estado evitar que se presenten prácticas monopolísticas u oligopolíticas que afecten los intereses de los usuarios del transporte público colectivo de pasajeros urbano.

Que la Corte Constitucional en Sentencia No. C-043 de 1998 señala que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento o habilitaciones para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio; que se trata simplemente de derechos temporales de operación sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad.

Que el servicio de transporte de pasajeros no solo representa un bien público de interés general sino que a la vez constituye por conexidad un bien para la realización de varios derechos humanos relativos al bienestar y seguridad social, a la movilidad, a la integridad, al ambiente sano, la calidad de vida del desarrollo de las personas y de su dignidad humana.

Que conforme a lo establecido en la Ley 1083 de 2006, se requiere para la ciudad un Plan de Movilidad,





Que en consecuencia,

DECRETA

**TITULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 1.- ADOPCIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.

Adóptese el Plan de Movilidad para el Municipio de Tunja, en los términos del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.- DOCUMENTOS QUE INTEGRAN EL PLAN DE MOVILIDAD.

Hacen parte integral de este Decreto el Documento Técnico Soporte, que contiene el sustento que sirve de base del presente acto administrativo y en particular, las siguientes fichas técnicas de proyecto, incluidas en dicho documento:

Ficha Técnica del Proyecto No. 1: Anillo Perimetral – Centro Histórico

Ficha Técnica del Proyecto No. 2: Adecuación Avenida Oriental

Ficha Técnica del Proyecto No. 3: Corredores Preferentes Para Transporte Público- Centro Histórico

Ficha Técnica del Proyecto No. 4: Adecuación Avenida Norte

Ficha Técnica del Proyecto No. 5: Corredor Avenida Universitaria

Ficha Técnica del Proyecto No. 6: Proyecto Alameda Avenida El Progreso

Ficha Técnica del Proyecto No. 7: Acceso Regional - Zona de Abastos del Sur

Ficha Técnica del Proyecto No. 8: Acceso Regional – Futuro Terminal de Transporte

Ficha Técnica del Proyecto No. 9: Corredor Occidental (Carrera 14, Carrera 15, Carrera 16 Y Diagonal 38)

Ficha Técnica del Proyecto No. 10A: Red Urbana de Espacio Público

Ficha Técnica del Proyecto No. 10B: Red Urbana de Espacio Público

Parágrafo. Las condiciones de los perfiles viales y el monto del costo de los proyectos incluidos en las anteriores fichas son indicativos y pueden ser reconsiderados conforme a los diseños específicos de cada proyecto

ARTÍCULO 3.- PERÍODOS DE EJECUCIÓN.

El Plan de Movilidad para el Municipio de Tunja establece para la ejecución de los programas y proyectos, un corto plazo, comprendido entre la fecha de publicación del presente Decreto y junio de 2012, un mediano plazo, comprendido entre julio de 2012 y junio de 2020 y un largo plazo, correspondiente a los años 2020 a 2023.





ARTÍCULO 4.- CAMPO DE APLICACIÓN

Las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán dentro de la jurisdicción del Municipio de Tunja, por todos los actores del sistema, sea su naturaleza de carácter público o privado.

TÍTULO 2. DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MUNICIPIO.

ARTÍCULO 5. POLÍTICAS DEL PLAN DE MOVILIDAD. Este plan de movilidad:

Otorga la prelación a la movilización de las personas en transporte público colectivo y en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes.

Se fundamenta en la búsqueda de una correspondencia entre la estructura de la ciudad propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial y las formas de movilidad de la población, en el ámbito del logro de objetivos de sostenibilidad y en consonancia con la Ley 1083 de 2006.

Acoge los lineamientos de una movilidad sostenible, cuyos propósitos son:

La reducción de la dependencia del uso del transporte para la realización de las actividades urbanas, así como el desestimulo a desplazamientos de larga distancia, la vinculación de densidades y usos a los sistemas de transporte y puntos de intercambio, aspectos íntimamente relacionados con la planificación de usos del suelo que adopten las ciudades.

La reducción de los impactos negativos originados por los sistemas de transporte, lo cual demanda, entre otras prácticas, la reducción del consumo de combustibles de origen fósil y la utilización de fuentes sustitutas, la utilización de modos de transporte más eficientes en términos de consumo energético (transportes colectivos y masivos), el desestimulo al viaje motorizado del pasajero único y la generación de condiciones favorables para los desplazamientos en modos no motorizados.

La diversificación de los modos de transporte que soporte, en términos seguros y eficientes, una economía dinámica, lo cual exige una definición previa del papel de cada uno de ellos, teniendo en cuenta sus externalidades.

La interiorización, por parte del sistema de movilidad, de los costos derivados de las externalidades del mismo, en particular de aquellas asociadas a la degradación





del ambiente, así como la vinculación de los costos del sistema de transporte a la capacidad de pago de la ciudad y del ciudadano.

La modificación de los hábitos y comportamientos de los ciudadanos ante situaciones tales como la conducción de vehículos, la coexistencia de diferentes modos de transporte en un mismo espacio o la selección de modos de transporte por parte de los usuarios.

ARTÍCULO 6. OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD.

El plan de movilidad del municipio de Tunja busca promover e implantar formas de movilizarse que:

Incluyan a todas las personas que requieran de facilidades para el desplazamiento y permitan el acceso a las personas discapacitadas y a grupos sociales vulnerables.

Sean asequibles, es decir que los tiempos de viaje y gastos monetarios en que las personas y las empresas incurran sean minimizados, dentro de un marco de remuneración justa a los prestadores de los servicios de transporte.

Sean accesibles, es decir que existan facilidades para la realización de los desplazamientos.

Sean seguras, es decir que se busque reducir las muertes, heridos y pérdidas materiales resultantes de accidentes asociados al movimiento de personas y mercancías.

Sean compatibles con el ambiente, es decir que se desarrollen dentro de los parámetros ambientales permitidos.

Promuevan la salud pública, no solo mediante la reducción de la contaminación atmosférica asociable a las fuentes móviles sino con acciones que reduzcan el ruido y promuevan la actividad física.

Hagan cada día más competitivo y productivo el municipio, es decir que lo que la ciudad invierte en transporte sea retribuido con una mayor productividad y en que la ciudad cada vez pueda competir mejor en el entorno regional, nacional e internacional.

Permitan una relación eficiente con la región circundante, el país y el mundo

Promuevan el ordenamiento territorial acorde con los mismos objetivos.



Para Tunja... Lo Mejor!



**TÍTULO 3.
PROGRAMAS Y PROYECTOS DEL PLAN DE MOVILIDAD**

ARTÍCULO 7. PROGRAMAS DEL PLAN DE MOVILIDAD.

El Plan de Movilidad para la ciudad de Tunja formula los programas siguientes:

Programa de la infraestructura y mantenimiento vial
Programa de movilidad no motorizada
Programa de organización del sistema de movilidad
Programa de Semaforización y Señalización
Programa de seguridad vial

**Capítulo 1.
PROGRAMA DE LA INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL.**

ARTÍCULO 8. PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL Las actuaciones en materia de infraestructura vial se derivan de los requerimientos que sobre el particular surgen de la conformación de las redes de transporte público colectivo, del papel estructurante del sistema vial y del mejoramiento de la conectividad entre la ciudad y la región y el país.

ARTÍCULO 9. Vías preferenciales para el transporte público

En materia de transporte público, el programa contempla:

1. Conformación de un anillo perimetral al centro de la ciudad, para transporte público descrita en la Ficha Técnica de Proyecto 1.
2. Adecuación de la Avenida Oriental como vía urbana, según la Ficha Técnica de Proyecto 2.
3. Conformación de corredores al interior del centro histórico, para transporte público que se presenta en la Ficha Técnica de Proyecto 3.
4. Conformación del corredor de la Avenida del Norte, para transporte público. Los detalles del proyecto se presentan en la Ficha Técnica de Proyecto 4.

Parágrafo. El carácter de vía preferencial no significa exclusividad





ARTÍCULO 10. Vías estructurantes – Zona Sur Oriental

Corresponden a vías sobre las cuales el POT ha planteado la estructuración de sectores de la ciudad. Con este propósito, el Plan incluye, por su impacto sobre el sector sur oriental de la ciudad, los proyectos de la Avenida Universitaria, entre la Calle 6ª Sur y el Viaducto y la Avenida del Progreso.

Las intervenciones propuestas son presentadas en la Ficha Técnica de Proyecto 5, para los proyectos de la Avenida Universitaria y en la Ficha Técnica de Proyecto 6, para Avenida del Progreso.

ARTÍCULO 11. Vías para la conectividad regional

Corresponden a vías que permiten la conectividad a la red nacional y departamental, sobre las cuales el Municipio sustenta sus relaciones regionales. Al respecto el Plan formula los siguientes proyectos:

- 1) Acceso Regional - Zona de Abastos del Sur, según la Ficha Técnica de Proyecto 7.
- 2) Acceso Regional – Futura Terminal de Transporte, según la Ficha Técnica de Proyecto 8.
- 3) Corredor Occidental (Carrera 14, Carrera 15, Carrera 16 y Diagonal 38), según la Ficha Técnica de Proyecto 9.

ARTÍCULO 12. PROYECTO DE MANTENIMIENTO VIAL

Corresponde a las Secretarías de Infraestructura y Tránsito de Tunja definir, con base en los pronósticos de tránsito y evolución del estado de las vías, entre otros aspectos, definir los requerimientos técnicos de intervención en materia de mantenimiento y/o rehabilitación a la malla vial existente, con el fin de incluir dentro del presupuesto de la vigencia que corresponda, los montos respectivos.





Capítulo 2.
PROGRAMA DE MOVILIDAD NO MOTORIZADA

ARTÍCULO 13. Se formulan dos áreas de intervención para el desarrollo de modos alternativos:

El primero estructurado al interior del centro histórico, con énfasis en facilidades para el peatón, sin que se excluya la circulación en bicicleta

El segundo, buscando cubrir las zonas sur y nor-oriental a desarrollar, con dotación de ciclo rutas

Las intervenciones requeridas se sintetizan en la Ficha Técnica de Proyecto 10.

Capítulo 3.
PROGRAMA DE ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA DE MOVILIDAD.

ARTÍCULO 14. El Plan formula dos proyectos relacionados con la organización y administración del sistema de movilidad de la ciudad: La organización del transporte público colectivo y la formulación del Plan Maestro de Parqueaderos.

Subcapítulo 1.
Organización del sistema de transporte público colectivo.

ARTÍCULO 15. Objetivo general. La organización del sistema de transporte público, se dirige al mejoramiento de la calidad del servicio para los usuarios, en términos de seguridad y comodidad del desplazamiento, reducción de los costos y tiempos de viaje y puntualidad y confiabilidad del servicio. Así mismo, se busca una reducción de los costos de la operación del sistema y el mejoramiento del entorno urbano.

ARTÍCULO 16. Objetivos específicos.

1. Disponer de un servicio especificado por estándares de calidad que pueda ser evaluado por los usuarios y controlado por la Administración, donde la el servicio

Para Tunja... Lo Mejor!



es el objeto principal de la operación del transporte público, más allá de la simple atención de la demanda.

2. Establecer un ente gestor de flota, programación de la operación, la producción de planes de rodamiento y asignación de flota, generar información confiable oportuna y segura a los prestadores del servicio y a la Secretaría de Tránsito y Transporte
3. Establecer la gestión de la flota que permita atender los requerimientos de movilidad, bajo criterios de eficiencia económica y capacidad de pago de la población.
4. Establecer el manejo del recaudo centralizado de la operación del sistema. Corresponde a las empresas habilitadas la creación de la entidad pertinente, asumir los costos e implementar el sistema de recaudo
5. Adecuar corredores de mayor demanda para una operación preferencial del transporte público colectivo propuestos por el Plan
6. Establecer elementos de regulación y control por parte de la Administración que proporcionen información en tiempo real o en el momento de su consolidación que sirva de base para la gestión del sistema y establecimiento de tarifas.
7. Considerar la posibilidad de introducir cambios tecnológicos o modificaciones en la estructura del parque automotor.

ARTÍCULO 17. Directrices.

Debe establecerse una operación coordinada de los prestadores del servicio, eliminando operaciones segmentadas por rutas, el cual se atenderá las siguientes directrices:

1. Debe contar con un sistema de gestión de transporte público distinto al de los prestadores del servicio de transporte (empresas o de asociación de empresas).
2. La operación del sistema deber ser única, pero con la participación de varias empresas prestadoras del servicio.
3. La operación debe estructurarse con la participación de los prestadores del servicio (empresas de transporte) quienes suministran y operan los equipos de acuerdo con la programación de la operación y asignación de flota, generadas por el operador del sistema de gestión, según protocolos previamente definidos y acordados, atendiendo la red conjunta de rutas y estándares del servicio definidos por la Autoridad competente.





4. La actividad transportadora se debe desarrollar total y directamente por la empresa habilitada, con la capacidad transportadora actualmente asignada y, por lo tanto, asumirá los costos de la operación, a cambio de los ingresos que genere la prestación del servicio.
5. El ente gestor debe estar compuesto por un grupo técnico, capaz de generar, mantener y aplicar el software requerido para la producción de planes de rodamiento y asignación de flota y cuya idoneidad ha de ser avalada por la Secretaría de Tránsito y Transporte y por las empresas de transporte habilitadas.
6. La adquisición, implementación, mantenimiento y operación del sistema de gestión de flota estará a cargo de la Secretaría de Tránsito y Transporte.
7. El Municipio tendrá el control de todo el sistema de transporte, a través de mecanismos de autorización, supervisión, seguimiento de los actores involucrados.
8. El sistema de gestión de transporte público, realizará la programación de la operación, basado en la satisfacción de los requerimientos de demanda del servicio y la inclusión de criterios de eficiencia en la explotación de la flota.
9. El sistema de gestión de transporte público debe generar información confiable oportuna y segura a los prestadores del servicio y a la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio, y deberá proveer la base para la liquidación de los ingresos de los agentes participantes.
10. El sistema de recaudo debe compartir la plataforma tecnológica con el sistema de gestión de flota, de tal manera que el intercambio de información entre los mismos fluya adecuadamente, sin riesgos de incompatibilidad tecnológica.
11. La Administración debe definir el sistema de rutas y los parámetros de calidad del servicio y controlar la operación de la flota, de manera que se minimicen las desviaciones entre la ejecución de los servicios y la programación establecida previamente.
12. En su condición de Autoridad de Transporte, la Secretaría de Tránsito y Transporte municipal debe desarrollar la coordinación, supervisión, seguimiento y control, a través de la verificación de los estándares técnicos y de reporte de información que se le imponen al sistema de control y gestión.
13. El gestor del sistema debe realizar la planeación detallada del servicio de transporte público de acuerdo con las necesidades y deseos de viaje de los usuarios, de tal manera que se optimicen los recursos del sistema y se reduzca el impacto de su costo sobre la tarifa al usuario.





14. El gestor del sistema debe programar la operación para garantizar los niveles de servicio y registrar la ejecución planeada de acuerdo con la programación del sistema en cuanto a rutas, frecuencias y demás parámetros que contribuyen a mejorar la calidad del servicio.

15. Dicha programación incluirá los servicios especiales, tales como la atención a la población discapacitada o a grupos estudiantiles ubicados en zonas de la ciudad a las que las bajas demandas no quedan cubiertas por el sistema de rutas general de la ciudad.

16. En el marco de competencia y excelencia del servicio, la promoción de la reorganización y desarrollo empresarial, así como la modernización de su flota, puede realizarse con base en criterios de participación de la empresa en la asignación de servicios, base para el cálculo de los ingresos correspondientes.

17. La mayor capacidad, la menor edad y el tipo de combustible de los equipos podrán ser contemplados como aspectos de la prelación en la participación de las empresas en la prestación del conjunto de servicios de transporte en la ciudad.

ARTÍCULO 18. Acciones para la implementación del sistema de transporte público colectivo

Deben adelantar las siguientes acciones:

1. Configuración de la red de corredores sobre las cuales se soportará la prestación del servicio de transporte público, cuya identificación y desarrollo se plasma en el

Documento técnico de Soporte

2. Determinar de la demanda de transporte, de tal manera que se disponga de información para la reorganización de la red de rutas y la asignación de cargas a las mismas.

3. Diseñar la red de rutas de transporte público colectivo, con base en los resultados del estudio de demanda

4. Establecer los estándares del servicio con los que aspira atender a la comunidad, en términos de seguridad, disponibilidad, frecuencia, comodidad, regularidad y puntualidad, dentro del marco de la sostenibilidad económica, con base en los resultados del estudio de demanda.





**Subcapítulo 2.
Plan Maestro de Parqueaderos (o estacionamientos)**

ARTÍCULO 19. Políticas del plan de estacionamientos

El manejo de estacionamientos tanto públicos como privados, su tarifa y calidad del servicio se conciben como instrumentos de regulación de la demanda del uso de los modos para la movilidad, disponibles en la ciudad.

Además, el sector público debe asumir las actividades de planeación, regulación, supervisión, control, dejándole al sector privado la provisión de la inversión requerida para la dotación de infraestructura y la prestación de los servicios bajo parámetros de calidad y eficiencia.

ARTÍCULO 20. Objetivos del plan de estacionamientos.

1. Contribuir a desincentivar la utilización del automóvil como medio de transporte, con el fin de reducir la contaminación ambiental y la congestión vehicular, en concordancia con la política de generar zonas libres de tráfico vehicular y de bajo nivel de emisiones.
2. Incentivar la movilidad en modos no motorizados, reduciendo las fricciones entre el automóvil y los peatones y ciclistas.
3. Racionalizar el uso de la infraestructura existente, dando prelación a modos de transporte público colectivo.
4. Apoyar el desarrollo de las actividades urbanas (comercio, industria, servicios, educación, cultura y turismo), en donde la participación del vehículo particular o el cargue y descargue de mercancías juega un papel estratégico para dicho desarrollo.

ARTÍCULO 21. Estrategias del plan de estacionamientos

1. Considerar al estacionamiento como un elemento constitutivo del sistema de movilidad y complemento de las decisiones de ordenamiento establecidas en el POT y no simplemente como un elemento dotacional al interior de los predios o una actividad comercial en el caso de estacionamientos públicos.





2. Concebir la oferta de plazas, la calidad y la tarifa del estacionamiento como instrumentos de regulación de la demanda de desplazamientos en modos motorizados en la ciudad.
3. Diferenciar dos tipos de estacionamientos: Uno, relacionado con el establecimiento de cupos de estacionamiento al interior de los predios de cualquier uso, cuyos requerimientos emanan del Plan de Ordenamiento Territorial y la Oficina Asesora de Planeación Municipal, la entidad encargada de velar por su cumplimiento y, otro, correspondiente a los parqueaderos públicos.
4. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte, la potestad de aprobar los proyectos de estacionamientos públicos o privados, con base en los resultados del estudio técnico exigido para la mitigación de los impactos que sobre la movilidad del sector o impacto sobre la escogencia modal, pueda causar la provisión de sitios de estacionamiento.
5. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte la facultad de regular la oferta de estacionamientos en vía ya sea gratuito o con cobro de una tarifa, propendiendo por especificaciones técnicas que garanticen la seguridad y comodidad para el usuario y la mitigación de los impactos negativos resultantes de la operación del estacionamiento.
6. Establecer en cabeza de la Secretaría de Tránsito y Transporte la potestad de controlar el servicio y, conjuntamente con la Oficina Asesora de Planeación, la regulación y planeamiento del mismo.
7. Definir las áreas para el desarrollo de proyecto de estacionamiento logrando la optimización del suelo de forma vertical y no horizontal para lo cual deberá en el centro histórico y área de influencia someterse a la reglamentación del PEMP plan especial de manejo y protección y para el resto de la ciudad a los lineamientos establecidos en la revisión excepcional o general del POT, los cuales deberán ser desarrollados de forma conjunta por la oficina Asesora de Planeación y Secretaría de Tránsito y Transporte.
8. Para el trámite de licencia de este tipo de proyecto las curadurías urbanas de Tunja deberán contar con la viabilidad técnica emitida por la secretaria de transito y el certificado de uso de suelo emitido por Planeación municipal.

ARTÍCULO 22. Regulaciones para estacionamientos:

1. El acceso a los estacionamientos debe darse sobre vías de menor tráfico y han de estar restringidos en proximidades a los cruces peatonales.





2. Para los estacionamientos que según estudios técnicos indiquen la formación de colas sobre los carriles de circulación deberá proveerse un carril de incorporación.
 3. Los estacionamientos deben proveer facilidades para los diferentes grupos de usuarios (autos, bicicletas, motocicletas y según el caso, buses y vehículos de carga) y su diseño ha de contemplar no solo el fácil acceso de los vehículos, sino también la seguridad y comodidad de los peatones dentro del estacionamiento.
 4. La dotación de estacionamientos debe darse en edificaciones especializadas que hagan un uso racional del suelo urbano que reduzcan el deterioro del entorno urbano, buscando la disminución gradual de los estacionamientos en superficie (playas de parqueo), optando por construcciones en altura o en sótano, opciones que pueden ser incentivadas mediante beneficios tributarios para los inversionistas.
 5. En el caso en que se realice la operación en rampa, esta no debe superar el 20% de pendiente. Para pendientes mayores del 12%, los extremos de la rampa deben incluir una pendiente de transición del 6% con una longitud no menor de 3.60 m.
 6. La provisión de estacionamientos en vía debe considerar la oferta fuera de vía en el sector, las regulaciones a la circulación, los lineamientos del POT, la protección del espacio público y los impactos principalmente sobre las zonas residenciales.
- Los espacios habilitados deben demarcarse y disponerse en paralelo a la circulación vehicular, satisfaciendo las necesidades de estacionamiento de corta duración.
7. Las motocicletas deben quedar sometidas a las mismas restricciones de estacionamiento en vía que se establezcan para los demás vehículos motorizados, en tanto que los establecimientos públicos deben proveer de sitios de parqueo gratuito para bicicletas.
 8. Los parqueaderos públicos deben tener área administrativa y una capacidad mínima de veinticinco (25) cupos.
 9. No debe permitirse el ingreso de un número de vehículos mayor a la capacidad del parqueadero.
 10. Las dimensiones de los espacios destinados a estacionamiento de cada vehículo deben ser definidas por la Secretaría de Tránsito y Transporte, teniendo en consideración el ángulo del estacionamiento y el tipo de vehículo involucrado, incluidos los de personas discapacitadas





11. Los estacionamientos públicos deben disponer de espacios para motocicletas y bicicletas.
12. Deberá disponerse de una cantidad de plazas para personas discapacitadas, equivalente al 2% del total de cupos provisto.
13. La demarcación horizontal y la señalización vertical de los estacionamientos deben realizarse de acuerdo a las indicaciones del Manual de Señalización Vial – Resolución 1050 de 2004 – del Ministerio de Transporte
14. Los estacionamientos deben ofrecer una superficie pavimentada.
15. La información sobre la localización del estacionamiento se hará mediante la señal informativa SI-07 – Sitio de Parqueo.
16. Para el desarrollo de proyectos específicos de estacionamientos se debe considerar la aglomeración de servicios de escala urbana o regional que requieren como soporte las áreas dedicadas al sistema de transporte individual, entendiendo dentro de esta categoría tanto los vehículos privados como los públicos individuales (taxis).
17. El estacionamiento de vehículos de carga para abastecimiento y distribución de productos en aquellas zonas de la ciudad, en donde los impactos desde el punto de vista del tráfico o molestias para la ciudadanía sean sentidos, serán objeto de regulación de horarios y sitios para las operaciones de cargue y descargue, conforme las regulaciones específicas que expida la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio.

Capítulo 4.

PROGRAMA DE SEMAFORIZACION Y SEÑALIZACION.

ARTÍCULO 23. El Municipio establecerá un centro de control para el manejo de la totalidad de la red de semáforos en la ciudad, con posibilidades de expansión progresiva que le permita atender los requerimientos generados durante la vigencia del plan. El sistema suministrado deberá garantizar interoperabilidad con equipos de otros proveedores que cumplan las necesidades técnicas y de costos, ser modular (deberá permitir la expansión) y escalable (migrar mediante actualización), permitiendo el paso a un manejo de tráfico adaptativo, utilizando la infraestructura actual (controladores) y complementándola con los elementos de detección del tráfico de acuerdo con las necesidades y presupuestos disponibles.





El plan contempla las actividades de señalización y demarcación como parte integral del desarrollo de cada uno de los proyectos de construcción o adecuación de la infraestructura propuesta por el plan y, por lo tanto, se entiende incorporado dentro de estos sus costos de inversión.

En el mediano plazo, se deberá efectuar un estudio de actualización del sistema de señalización de la ciudad y proceder a la atención de los requerimientos identificados.

Capítulo 5. PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 24. Concepto. La seguridad vial no es concebida, solamente, como un asunto de infraestructura vial, sino como un aspecto que integra tanto las condiciones viales como la relación existente entre los actores que intervienen en la vía y sus comportamientos individuales y colectivos con la anterior.

ARTÍCULO 25. Objetivos. El objetivo general de la seguridad vial es la reducción del número de accidentes y del costo económico de los mismos.
Las acciones de la seguridad vial buscan abordar el problema en a partir del factor humano, el vehículo, y la vía y el entorno, antes de que el evento ocurra.

ARTÍCULO 26. Acciones. Se desarrollarán las siguientes acciones:

1. Cultura ciudadana. Se desarrollarán estrategias pedagógicas para dar a conocer la norma existente y el cumplimiento de la misma a partir del comportamiento individual y de la regulación social. Debe reiterarse la importancia del cumplimiento de las normas, para garantizar la convivencia ciudadana y la seguridad vial.

Para estos efectos se realizarán, a cargo de la Secretarías de Tránsito y Transporte:

Campañas de divulgación en medios masivos de comunicación y medios alternativos/locales de comunicación

Diseño y entrega de piezas comunicativas a actores de la vía: plegables, afiches, volantes, boletines, kits; etc., que contengan los aspectos fundamentales de los planes de seguridad vial de acuerdo al rol de cada actor dentro de la vía





Diseño de piezas comunicativas y material didáctico para el acompañamiento a procesos formativos.

En cumplimiento del Código Nacional de Tránsito se impartirán los cursos obligatorios de tránsito y seguridad vial diseñados por el Gobierno Nacional en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional.

Lo anterior, puede desarrollarse a través de diversas metodologías de acuerdo a los actores y condiciones de los mismos:

Actividades de aula, para estudiantes ubicados en centros educativos Patrullas escolares Actividades culturales (teatro, mimos)

Capacitación para organizaciones sociales y comunidad en general

Capacitaciones para actores de la vía y en la vía

2. Auditorías de Seguridad Vial. Se conformará un comité para la aplicación de metodologías de auditorías de seguridad vial, que permita calificar el potencial de accidentalidad y la seguridad de operación de los proyectos viales en cualquiera de sus etapas, es decir, factibilidad, diseño, construcción, preapertura, pos apertura y explotación, con el fin de abordar el tema de la seguridad vial desde la prevención

Las acciones preventivas y reactivas respecto a la problemática de seguridad vial, deben complementarse con medidas y estrategias en otras áreas, como:

Diferenciación de sistemas viales de los distintos modos de transporte.

Señalización horizontal y vertical.

Control efectivo por parte de la autoridad competente.

Generación de espacio público para impulsar los modos no motorizados.

Apoyo e impulso al transporte público colectivo.





TÍTULO 4. EJECUCION DEL PLAN DE MOVILIDAD

ARTÍCULO 27. Programa de Ejecución:

Se establece el siguiente programa de desarrollo de los programas y proyectos del plan:

HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
ANILLO PERIMETRAL CENTRO TRADICIONAL	Intervención Avenida Colón y Maldonado	Construcción Andenes	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
	Intervención Avenida Suárez Rendón Adecuación	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención Avenida Maldonado Adecuación	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO - CENTRO HISTÓRICO	Adecuación espacio público Avenida Maldonado	Construcción andenes Calle 24	corto plazo
		Construcción andenes Calles 16, 17	corto plazo
ADECUACIÓN AVENIDA ORIENTAL	Construcción de los andenes costado oriental	Construcción andenes	mediano plazo
	Adecuación de 4 Intersecciones vehiculares	Construcción Intersecciones	mediano plazo
		Total Proyecto	mediano plazo
	Construcción 4 puentes peatonales con ascensor	Construcción puentes peatonales con ascensor	mediano plazo
ADECUACIÓN AVENIDA NORTE	Intervención corredor Avenida Norte desde la glorieta a la antigua salida a Paipa	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción Cicloruta	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
		Adecuación 3 Intersecciones Vehiculares	corto plazo
		Construcción puente peatonal	corto plazo
	Intervención corredor Avenida Norte desde de la antigua salida a Paipa hasta el perímetro	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
CORREDOR AVENIDA UNIVERSITARIA	Intervención tramo 2	Construcción Andenes	largo plazo
		Construcción calzada	largo plazo
		Construcción Cicloruta	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo





HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA Y MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
PROYECTO ALAMEDA AVENIDA EL PROGRESO	Alameda Avenida el Progreso	Construcción Andén	corto plazo
		Construcción Andén	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción Cicloruta	corto plazo
ACCESO REGIONAL - ZONA DE ABASTOS DEL SUR	Construcción del tramo entre la intersección con la Vía Nacional y el cruce con el ferrocarril con el perfil 7.	Construcción andenes	corto plazo
		Construcción calzada	corto plazo
		Construcción separador	corto plazo
	Construcción del espacio público que adecue las calzadas existentes	Construcción andenes	mediano plazo
	Adecuación del tramo entre la Avenida del Progreso y la Avenida Oriental con Carrera 14	Construcción andenes	mediano plazo
NUEVA TERMINAL DE TRANSPORTE	Construcción Nueva Terminal de Transporte Intermunicipal con	Construcción Nueva Terminal de Transporte	mediano plazo
ACCESO REGIONAL - FUTURO TERMINAL DE TRANSPORTE	Construcción desde la Intersección de la vía nacional hasta la Avenida Universitaria	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción Cicloruta	mediano plazo
		Construcción calzada	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención y diseño de espacio público en una longitud 1.3 Km sobre el perfil	Construcción andenes	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
	Intervención de camera 16 y la Glorieta Av. Oriental	Construcción calzada	mediano plazo
		Construcción Paso a desnivel	mediano plazo
		Construcción separador	mediano plazo
CORREDOR OCCIDENTAL (CARRERA 14, CARRERA 15, CARRERA 16 Y DIAG 38)	Intervención de la cámara 14 entre la Avenida Oriental y la Calle 7ª	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de la cámara 15 entre la calle 7ª y la calle 12	Construcción Andenes	largo plazo
		Construcción calzada	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de cámara 15 entre la calle 12 y la calle 22	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo
	Intervención de cámara 16 entre calle 26 y la diagonal 38	Construcción andenes	largo plazo
		Construcción separador	largo plazo





HORIZONTE TEMPORAL -PROGRAMA DE MANTENIMIENTO VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
MANTENIMIENTO MALLA VIAL	Mantenimiento Preventivo	Obras de mitigación de deterioro (1 Intervención)	corto plazo
		Obras de mitigación de deterioro (2 Intervenciones)	mediano plazo
		Obras de mitigación de deterioro (1 Intervención)	largo plazo

HORIZONTE TEMPORAL - PROGRAMA PARA MODOS NO MOTORIZADOS

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
RED URBANA DE ESPACIO PÚBLICO	Modificación de las calles 19 entre colon y Av Oriental, Calle 20 entre la carrera 8 y su conexión con la Av. Oriental, la Calle 26 entre Carrera 16 y Av. Oriental, La calle 9 entre el INEM y la Zona Oriental, la carrera 11 entre Av Maldonado y Calle 18, la Carrera 10 entre Av Maldonado y la calle 14 desde la Av Oriental hasta la Carrera 10.	Construcción corredor peatonal calle 9 entre el INEM y la Zona Oriental, calle 26 entre carrera 16 y Avenida Oriental, calle 19 entre Colón y Avenida Oriental y calle 20 entre la carrera 8 y su conexión con la Avenida Oriental.	mediano plazo
		Construcción corredor peatonal carrera 11 entre Avenida Maldonado y calle 18 y la Carrera 10 entre Av Maldonado y la calle 21, carrera 10 entre calle 16 y calle 14	corto plazo
	Ampliación del Andén de la Calle 16 desde la Avenida Oriental hasta la carrera 10	Construcción andenes Calle 16	corto plazo
	Intervención red periférica peatonal	Construcción andenes	mediano plazo
	Intervención del tramo entre la Avenida Universitaria y la Avenida Norte a través del río Jordan	Construcción Cicloruta	mediano plazo
	Adecuación Carreras 8, 11 y 12	Construcción andenes Carreras 8, 11 y 12	corto plazo
	Adecuación Carreras 21 y 22	Construcción andenes Carreras 21 y 22	corto plazo





HORIZONTE TEMPORAL - PROYECTOS SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
SEMAFORIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN	Localización de paraderos y señalización	Localización Paraderos y señalización	corto plazo
		Localización Paraderos y señalización	
		Localización Paraderos y señalización	
	Semaforización	Centro de Controlum CC para 64 Intersecciones	largo plazo
		Ampliamente Intersecciones: (20)	mediano plazo
		Controladores locales: 16 CL (1 CL por cada 4 Intersecciones)	largo plazo

HORIZONTE TEMPORAL - PROYECTOS SEGURIDAD VIAL

PROYECTOS	TIPO DE INTERVENCIÓN	INTERVENCIÓN ESPECÍFICA	TEMPORALIDAD
SEGURIDAD VIAL	Comunicación Cultura Ciudadana	Campañas de divulgación en medios masivos de comunicación y medios alternativos de comunicación	corto, mediano y largo plazo
		Diseño de Piezas comunicativas: plegables, afiches, volantes	corto, mediano y largo plazo
		Piezas Comunicativas - Material didáctico	
		Diseño Manuales	
	Formación Cultura Ciudadana	Actividades de Aula	corto, mediano y largo plazo
		Patrullas escolares	
		Actividades escolares	
		Capacitación organizaciones sociales y comunidad	
	Auditorías Seguridad Vial	Capacitación actores en la vía	corto, mediano y largo plazo
		Realización Auditorías en la vía	

Parágrafo 1. El documento técnico de soporte del plan de movilidad, que hace parte integral de este decreto, propone la asignación de recursos para la ejecución del plan, discriminados en el corto, mediano o largo plazo, las fuentes de financiación y el esquema de gestión del plan. Los montos allí discriminados son indicativos y pueden ser reconsiderados conformes el desarrollo de su ejecución.

Parágrafo 2. Para la ejecución de los proyectos planteados en el presente documento, la administración podrá realizar e incorporar las fichas y especificaciones técnicas que considere necesario para la ejecución de los mismos de conformidad a la normatividad vigente.





ARTICULO 28. PROYECTOS COMPLEMENTARIOS

El proyecto de nomenclatura vial será incorporado automáticamente al presente decreto una vez el proyecto de acuerdo sea aprobado por concejo municipal, sancionado y publicado por el señor alcalde.

Según las nuevas centralidades y necesidades de la ciudad, la administración municipal en cabeza de las secretarías de infraestructura, tránsito y planeación podrán diseñar y adoptar nuevos proyectos que den solución a las nuevas necesidades de movilidad de la ciudad, los cuales deberán contar con los estudios y fichas técnicas correspondientes.

ARTÍCULO 29.- Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga las demás disposiciones que sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Tunja a los trece días (13) del mes de Octubre (10) de 2010.


ARTURO JOSÉ MONTEJO NIÑO
Alcalde Mayor de Tunja





G

COSTOS Y FINANCIACIÓN DE PROYECTOS

Herramienta de transporte terrestre urbano de pasajeros y carga.
Simulación del efecto de proyectos de infraestructura y políticas de
transporte

Convenio Interadministrativo 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja - UPTC

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA
Facultad de Ingeniería
Escuela de Transporte y Vías
Grupo de Investigación y Desarrollo en Planeación y
Operación del Transporte

GIDPOT



HERRAMIENTA DE TRANSPORTE TERRESTRE URBANO DE PASAJEROS Y CARGA. SIMULACIÓN DEL EFECTO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA Y POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Convenio interadministrativo No. 010 de 2012

G. Costos y Financiación

Noviembre de 2012

Preparado para:

Secretaría de Tránsito y Transporte

ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

Calle 19 No. 9 - 95 Edificio Municipal, Tunja -
Boyacá, Colombia

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA**

Facultad de Ingeniería

Escuela de Transporte y Vías

Grupo de Investigación y Desarrollo en
Planeación y Operación del Transporte

GIDPOT



ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

Dr. Fernando Flórez Espinosa

Alcalde



Ing. Juan Antonio Galindo Alvarado

Secretario de Tránsito y Transporte



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA Y TECNOLÓGICA DE COLOMBIA

Dr. Gustavo Álvarez Álvarez

Rector

Ing. Jorge Humberto Saavedra

Decano Facultad de Ingeniería

Ing. Jaime Pedroza Soler

Director Escuela de Transporte y Vías



EQUIPO TÉCNICO

Ing. M. Sc. Juan Carlos Poveda D'Otero

Director de proyecto

Ing. Dr. Luis Alfredo Vega Báez

Experto en evaluación y economía del transporte

Ing. Dr. Domingo Dueñas Ruiz

Experto en técnicas y métodos para la operación del transporte.

Ing. Dra. Sonia Esperanza Díaz Márquez

Experta en planificación del territorio

Ing. Dra. Claudia Cristina Salazar Díaz

Experta en Impactos ambientales del Transporte

Ing. M. Sc. Luis Gabriel Márquez Díaz

Experto en modelización y diseño experimental

Ing. M. Sc. Fredy Alberto Guío Burgos

Experto en tránsito

Ing. M. Sc. Juan Carlos Poveda D'Otero

Experto en procesamiento de datos

Ing. M. Sc. Luis Carlos Leguizamón Barreto

Experto en infraestructura vial

Ing. M. Sc. Jorge Enrique Quevedo Reyes

Experto en diseño de bases de datos para web



EQUIPO DE APOYO

Ing. Holmes Yamid Cucanchón Vargas

Auxiliar en técnicas y métodos para la operación del transporte.

Ing. Sindy Milena Díaz Guerrero

Auxiliar en modelización y diseño experimental

Ing. William Fernando Lizarazo Medina

Auxiliar en infraestructura vial

Ing. Diana Paola Martínez Torres

Auxiliar en Logística y transporte de carga

Lic. Edgar David Parra Vargas

Auxiliar en planificación del territorio

Est. Ing. Laura Marcela Mojica Vega

Auxiliar en Impactos ambientales del Transporte

Est. Ing. Carlos Andrés Muñoz León

Auxiliar en evaluación y economía del transporte

Est. Ing. Juan Guillermo Ríos Fonseca

Auxiliar en evaluación y economía del transporte

Est. Ing. Jeniffer María Niño Salazar

Auxiliar en estudios de tránsito



EQUIPO DE APOYO A LA INVESTIGACIÓN

Est. Ing. Jorge Eliécer Galindo León

Investigación “Tarifas de transporte urbano en Tunja”

Est. Ing. Jhonatan Alexander Leguízamo Echeverri

Investigación “Tarifas de transporte urbano en Tunja”

Est. Ing. Audy Alexander Nieves Ariza

Investigación “Terminal de transporte interurbano de Tunja”

Est. Ing. Leonardo Pacheco Niño

Investigación “Transporte interurbano a su paso por Tunja”

Contenido

1. Introducción.....	10
2. Los costos y la estructura tarifaria del TPCU	13
2.1. Normatividad y Contexto	13
2.2. Metodología para la estimación de los costos.....	14
2.2.1. Parámetros de Operación.....	15
2.2.2. Costos de Operación	16
2.2.3. Recolección de Información	17
2.3. Costos y parámetros observados.....	18
2.4. Estructura de costos del TPCU en Tunja	29
2.5. Estructura de costos en un escenario optimizado	31
3. Opciones de Financiación	35
3.1. Financiación del TPCU con una oferta optimizada	35
3.2. Financiación complementaria desde lo público	37
3.3. Financiación complementaria desde otras fuentes	40
4. Bibliografía	42



Lista de figuras

Figura 1 Principales parámetros de Operación del TPCU.....	16
Figura 2 Agrupación de Costos de TPCU	17
Figura 3 Metodología para la elaboración de la Estructura de Costos	19
Figura 4 Distribución de Viajes diarios en Tunja de acuerdo con el modo	22
Figura 5 Oferta y Demanda de Transporte en Tunja.....	23
Figura 6 Evolución de la tarifa de TPCU y referentes en Tunja.....	31



Lista de tablas

Tabla 1 Empresas y parque automotor de TPCU en Tunja.....	20
Tabla 2 Rutas o Itinerarios de TPCU en Tunja.....	21
Tabla 3 Parámetros de Operación del TPCU en Tunja	23
Tabla 4 Costo y rendimiento de Lubricantes y otros conexos	24
Tabla 5 Costo y rendimiento del combustible.....	25
Tabla 6 Costo y rendimiento de llantas y servicios conexos	26
Tabla 7 Salarios y prestaciones sociales en TPCU.....	26
Tabla 8 Impuestos y especies venales en el TPCU en Tunja	27
Tabla 9 Seguros y tipo de coberturas en TPCU en Tunja	28
Tabla 10 Costos de Capital de TPCU en Tunja con modelo promedio	28
Tabla 11 Estructura de Costos de Microbús Modelo 2004 en Tunja.....	30
Tabla 12 Estructura de Costos de TPCU. Escenario con P&P del 40%.....	33



G. Costos, Tarifas y Financiación

1. Introducción

En la mayoría de los mercados, los precios y en su caso las tarifas, tienen como funciones principales las de racionar y asignar el uso de recursos y por supuesto, el de financiar la producción. En el caso del transporte urbano el desempeño de esas funciones está sujeto a dificultades como la separación de responsabilidades en la provisión del servicio (infraestructura y operación separadas), la búsqueda de propósitos divergentes o la delegación de responsabilidades a entes con intenciones diferentes.

10

Como objetivos principales de este documento están la identificación de las variables a partir de las cuales se construyen los precios del transporte público en la ciudad de Tunja, la identificación de los factores y costos para la toma de decisiones sobre opciones de mejoramiento y la identificación de sus posibilidades de financiamiento.

Algunas organizaciones internacionales como el Banco Mundial, señalan la pertinencia de tarifas justas y asequibles (Armstrong Wright, A., 1986) y en esa medida recomiendan el estudio detallado de cada caso y su comparación con indicadores de otros entornos. A través de la publicación de metodologías de análisis y evaluación y de la promoción de observatorios de la movilidad, se ha intentado generar competitividad entre las ciudades para seguir y aplicar opciones y estrategias que han sido consideradas como “buenas prácticas”.

Entre las buenas prácticas se consideran las políticas orientadas a hacer que los costos sean transparentes, a la aplicación de instrumentos económicos para orientar la toma de decisiones (frente a la realización de viajes, por ejemplo), a la promoción de modos de transporte sostenibles (como el servicio de autobuses y los modos no motorizados), a las acciones de densificación de las ciudades y por ende a evitar la dispersión de la población, a promover el uso de suelo mixto, a calmar el tránsito (vecindarios tranquilos y habitables) y a reducir la dependencia del vehículo particular y en esa órbita se pueden encontrar muchas acciones que son complementarias e inducen sinergias en la búsqueda de esas metas y a hacerlo con el menor impacto socio ambiental.

Siguiendo ese marco y en particular el tema de transparencia, o de costos verdaderos, se intenta identificar las principales variables y parámetros de costo del sistema de transporte, señalando en cada caso los actores principales, con el fin de motivar un uso racional y sostenible de las diferentes opciones modales en el sector (Gwilliam, K., 2002).



G. Costos, Tarifas y Financiación

De forma resumida, los objetivos principales del documento se relacionan con:

- La recolección y análisis de la información de costos, rendimientos y parámetros para determinar la estructura tarifaria de Transporte público colectivo de la ciudad
- La propuesta de acciones de corto y mediano plazo que permitan una racionalización de costos y que promuevan la asequibilidad y sostenibilidad del TPCU.
- La identificación y descripción de fuentes de financiamiento para la realización de los proyectos a considerar en el marco del presente estudio.

11

Como se planteó en el documento F, en relación con los impactos ambientales, es fundamental explicar el punto de vista desde el cual se realiza el análisis pues algunos aspectos que pueden ser positivos para un actor, pueden ser perjudiciales para otros o indiferentes para unos terceros. En este caso se hará explícito el punto de vista, así por ejemplo, en el caso de la estructura de costos, esta hace relación con los operadores y en el caso de las decisiones sobre proyectos, hace relación con la sociedad (tema que se presenta en el documento H sobre Evaluación).

Desde la perspectiva de la sociedad y siguiendo los lineamientos que señala la OCDE¹, los costos del transporte se agrupan como costos internos o soportados por los usuarios y/o beneficiarios directos y como costos externos o causados a terceros por la actividad de producir o utilizar el sistema de transporte y de los cuales se hizo una presentación en el documento sobre los aspectos ambientales.

Esa agrupación es propia de la economía del Transporte (De Rus G. e., 2003) y ha sido ratificada en varios documentos de política de transporte (Breithaupt, 2002) y una simplificación de esa visión señala que:

$$C_{social} = C_{productor} + C_{usuario} + C_{externo}$$

En esa expresión, los costos privados se reagrupan según quien los percibe explícitamente, evitando la doble contabilización, que puede darse por las transferencias entre diferentes actores.

En el caso del productor o la empresa de transporte, los costos que le son inherentes y que son denominados como privados, son los que tienen que ver con

¹ OCDE: Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo



bienes tangibles y precios de mercado (costos de oportunidad) y que se relacionan con insumos como el combustible o los lubricantes, con el pago de servicios como la mano de obra en la conducción o en el mantenimiento, con los pagos por el uso de infraestructuras (peajes), con el aseguramiento, con el desgaste o depreciación de los bienes y con los costos de oportunidad del capital invertido.

Ese mismo caso puede asimilarse para los usuarios de vehículos privados (viajeros por cuenta propia), que asumen insumos y costos de ese mismo tipo, pero en los que y de forma particular, no se incluye el costo de la mano de obra dedicada a la conducción, al considerar esa actividad como un placer y además, incorpora otros ítems como el tiempo dedicado al servicio y, pueden relacionarse otros variables ajenas al productor, como el cobro por el uso de las infraestructuras o por la congestión.

En relación con los usuarios del transporte público (viajeros por cuenta ajena), su relación de costos se refiere a los costos del tiempo, a los costos de comodidad y a la tarifa o precio, de la cual, alguna parte podrá ser una transferencia de responsabilidad por erogaciones de otro actor, como el pago de peajes, por ejemplo.

Se resalta que la estructura de costos que se presenta en este documento se refiere únicamente al transporte público colectivo TPCU, por la participación e influencia que tiene este modo de transporte en la ciudad y por el aporte que puede hacer a la sostenibilidad, aclarando que estos resultados tienen como base el trabajo de investigación de los estudiantes de Ingeniería de Transporte y Vías Jhonatan Leguízamo Echeverri y Jorge Galindo León, quienes participaron haciendo su trabajo de grado, en el marco del Convenio con la Alcaldía Mayor de Tunja y bajo la coordinación del grupo de investigación GIDPOT².

Con estas precisiones se procede a relacionar los costos del sistema de transporte público que se agrupan como estructura de costos, los costos que son percibidos en las decisiones sobre la realización de desplazamientos y algunas recomendaciones sobre opciones u oportunidades para la financiación de los proyectos de transporte en la ciudad.

² Grupo de Investigación y Desarrollo en Planeación y Operación del Transporte, Escalafonado por Colciencias y avalado por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja



2. Los costos y la estructura tarifaria del TPCU

2.1. Normatividad y Contexto

En Colombia, de acuerdo con las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, el transporte urbano es de carácter público, planificado, regulado y controlado por el Estado, el cual, en general y mediante procesos licitatorios, ha concesionado al sector privado la prestación de ese servicio, esperando que dicho sector, a través de su búsqueda de eficacia y eficiencia, obtenga rentabilidad y ofrezca unos servicios oportunos, cómodos, económicos, confiables y seguros.

Sin embargo y a pesar de esa visión filosófica, en la práctica esa actividad ha sufrido algunos tropiezos como la divergencia de objetivos entre los actores de la cadena, por la escasa competencia por el mercado, por la consideración de los viajeros como “usuarios cautivos” y por el alza sistemática de tarifas, con consecuencias de sobreoferta de parque automotor, inseguridad, incomodidad y pérdida de demanda. Se presenta entonces un círculo vicioso, con impactos sobre la productividad de la ciudad y reducciones en los ingresos y en las oportunidades de las familias.

Con el propósito de estandarizar el proceso de cálculo tarifario y de hacer transparentes los costos, el Ministerio de Transporte, a través de la resolución 4350 de 1998 ha reglamentado la recolección y análisis de información sobre los costos del transporte público colectivo urbano, que sirve de base a la fijación de las tarifas de Transporte Público colectivo Urbano, pero ese procedimiento tiene algunas singularidades que dificultan una aplicación transparente, entre las cuales se destaca:

- Asimetrías de información. Mientras los operadores y las empresas del sector disponen de información detallada sobre los parámetros, costos y rendimientos, las autoridades locales tienen información fragmentada e insuficiente y su recolección es coyuntural y sólo asociada con el proceso de ajustes tarifarios.
- Ausencia de incentivos y sanciones en el sistema, que desmotivan la búsqueda de eficiencia en la operación.
- Ausencia o falta de auditoría sobre los procesos y la producción del servicio, facilitando el que la tarifa cubra variables que no se aplican en la práctica, como el aseguramiento contractual y extracontractual, la



G. Costos, Tarifas y Financiación

reposición del parque automotor, el mantenimiento, la profesionalización de conductores, etc.

- Desincentivos a la racionalización del parque automotor al deslindar la empresa de los operadores verdaderos y al favorecer tarifas que se diseñan para que cubran en todos los casos los costos incurridos más la rentabilidad esperada por el inversionista.

14

Estos y algunos otros problemas, como el incremento de los precios de los combustibles, han inducido un crecimiento de las tarifas, que superan ampliamente los índices de inflación, afectan los presupuestos familiares y motivan el cambio hacia otros modos de menores costos privados (motocicleta o autos de segunda mano) o en caso extremo, evitan la realización de desplazamientos, como puede haber ocurrido en la ciudad de acuerdo con los resultados de la encuesta OD de 2012.

2.2. Metodología para la estimación de los costos

En el caso del TPCU, los costos en los que incurre el consumidor (usuario) son el costo del pasaje, el costo del tiempo en su transporte, la incomodidad y otras variables de tipo cualitativo.

Para el productor u operador los costos son los asociados con los vehículos y con su operación y servicio (administrativos, de control, entre otros). Para el Gobierno, los subsidios dados al operador, los costos de inversiones en infraestructura y control, etc. Para la comunidad en general (no usuarios), la variación en el precio del suelo, el ruido, la contaminación atmosférica, la intrusión visual, la accidentalidad, la congestión y el efecto Mohring, que es claramente un impacto positivo (De Rus G. , 2010).

En el caso de los costos del transporte público colectivo urbano – TPCU, la mirada es la del operador o empresario y de acuerdo con la resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, se deben conocer los parámetros de operación, las inversiones, los insumos, los rendimientos, los precios y las formas típicas de operación y a través de una agregación estandarizada, se determina el ingreso normal requerido para cubrir los costos de operación (Costos medios de corto plazo). A continuación se relacionan los diferentes parámetros y costos a considerar y la aplicación en campo.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

2.2.1. Parámetros de Operación

Responden a las características de la oferta general y su relación coyuntural con la demanda. Entre los parámetros a estimar hacen referencia a:

El Parque Automotor: Es la oferta de vehículos de que dispone la ruta, la empresa o la ciudad y se caracterizan de acuerdo con el tipo, su capacidad, el combustible que utilizan y su edad o modelo.

Capacidad efectiva del vehículo: se define como la capacidad máxima de pasajeros, para la cual el vehículo está diseñado. En ocasiones se precisa haciendo referencia a sillas más el número potencial de pasajeros de pie.

El nivel de ocupación: número de personas a bordo de un vehículo de transporte público respecto a su capacidad efectiva en un punto determinado durante un recorrido. Junto con el punto siguiente, representan la demanda específica de la ruta y pueden dar señales de la coordinación entre las necesidades o demandas y las respuestas del sistema de transporte público

Índice de rotación de demanda: indicador obtenido de la relación entre el total de pasajeros transportados en un viaje y la ocupación crítica del vehículo de transporte. Este valor se calcula con base en los trabajos de campo correspondientes.

Recorridos diarios: desplazamientos en un solo sentido de un vehículo entre dos puntos. El número de recorridos o itinerarios se calcula teniendo en cuenta la frecuencia autorizada en hora punta y en hora valle para cada una de las rutas de la ciudad.

Días trabajados al mes: corresponde al número de días que opera el vehículo durante el mes y permite relacionar los costos variables con costos periódicos o fijos.

Un resumen de los principales parámetros de operación a que hace referencia la resolución 4350 de 1998 y de la relación y agrupación de los mismos se puede observar en la Figura 1.

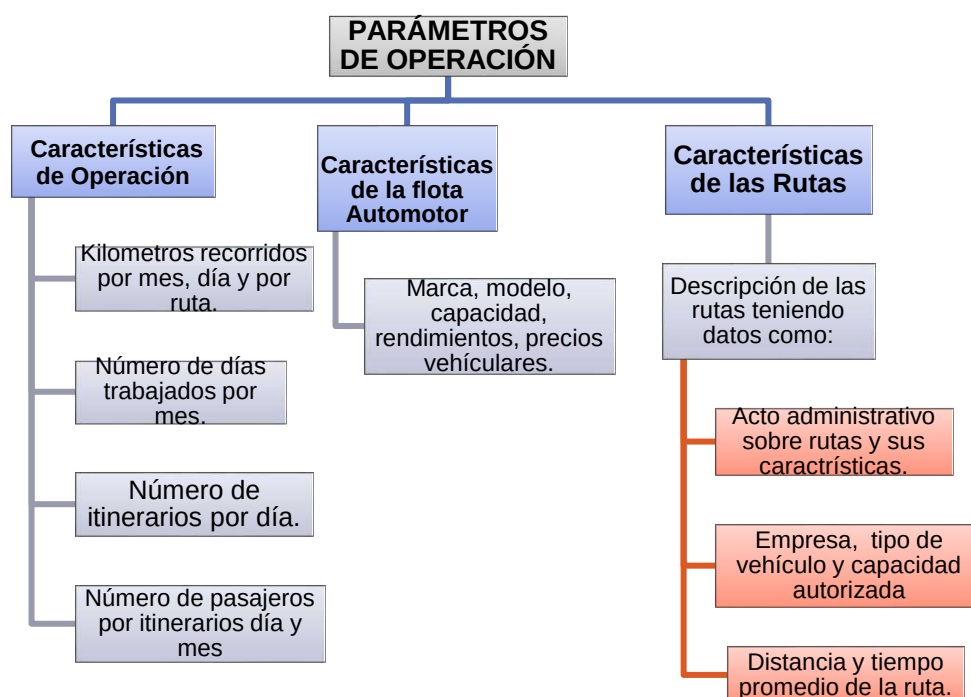


Figura 1 Principales parámetros de Operación del TPCU

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

2.2.2. Costos de Operación

De acuerdo con la estructura de costos del transporte urbano establecida por la resolución 4350 de 1998, estos se clasifican como costos fijos, costos variables y costos de capital (Figura 2).

Los costos fijos son aquellos que no dependen del volumen producido y podrían incluir a los costos de capital (de acuerdo con la resolución 4350 de 1998 se hace esa separación, que explica la magnitud de las inversiones en el sector y sus precios).

Los costos variables se relacionan de forma estrecha con el volumen de producción, que en este caso es kilómetros vehículo en servicio y no pasajeros transportados. Dentro de estos se encuentran el combustible, los lubricantes, las llantas, el mantenimiento y como caso singular, los salarios y prestaciones sociales que deberían hacer más bien parte de los costos fijos, en una actividad riesgosa, que amerita preparación y estabilidad.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



Figura 2 Agrupación de Costos de TPCU

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

Una descripción de cada una de esas variables de costo se realiza paralelamente con la indagación sobre los valores y rendimientos.

2.2.3. Recolección de Información

La información básica sobre el parque automotor y sus características, usos y rendimientos, sobre los insumos, la frecuencia de cambio y sus precios, sobre los servicios remunerados y sobre los viajeros y las condiciones de operación fueron determinados a través de procesos muestrales de carácter sistemático y aleatorio, en los que se realizaron aforos y observaciones y se aplicaron encuestas a los diferentes actores. Entre las encuestas realizadas se destacan:

- **Encuestas a empresas:** Con el fin de obtener información sobre el parque automotor de cada operador, rutas adjudicadas, características operativas y precios de administración, principalmente.
- **Encuestas a Conductores y Propietarios:** Para adquirir información sobre tipos de contratación, impuestos y seguros, costos de combustibles, lubricantes, llantas, etc., datos sobre mantenimiento y algunos costos fijos como el de garaje.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

- **Encuestas a estaciones de servicio:** Para comprobar y complementar los datos sobre los servicios y sus costos: lavado parcial, lavado de motor, alineación, montaje de llantas, balanceo, rectificaciones y precios de aceites, filtros y lubricantes.
- **Encuestas a talleres de mantenimiento y reparación:** Para obtener datos de costo de mano de obra del mantenimiento preventivo. La tarea típica en este caso es la actualización de la denominada matriz de mantenimiento, de la que sólo se hace una aproximación, que implica un detallado despiece y que se sale de los objetivos del trabajo.
- **Encuestas a almacenes distribuidores de repuestos:** Para obtener información sobre los costos de repuestos de los vehículos de transporte público y su frecuencia de cambio.
- **Encuestas a almacenes distribuidores de llantas:** Valor y frecuencia de cambio de las llantas, re-encauches e insumos complementarios.
- **Encuestas a concesionarios de vehículos:** para adquirir información sobre los costos de los vehículos de transporte público y rendimiento y frecuencia de cambio de algunos de sus insumos y componentes.
- **Encuestas sobre rendimiento de combustibles y pasajeros movilizados:** se realizó a los operadores y conductores para conseguir información sobre el rendimiento y precio de los combustibles y sobre la movilización de viajeros.

El diseño de la metodología y los procesos seguidos se pueden observar en el resumen presentado en la Figura 3.

2.3. Costos y parámetros observados

A continuación se hace mención de algunos de los principales parámetros y costos observados en la ciudad de Tunja, que sirven de base tanto para la construcción de la estructura de costos, como para proponer algunas modificaciones tendientes a la optimización

G. Costos, Tarifas y Financiación



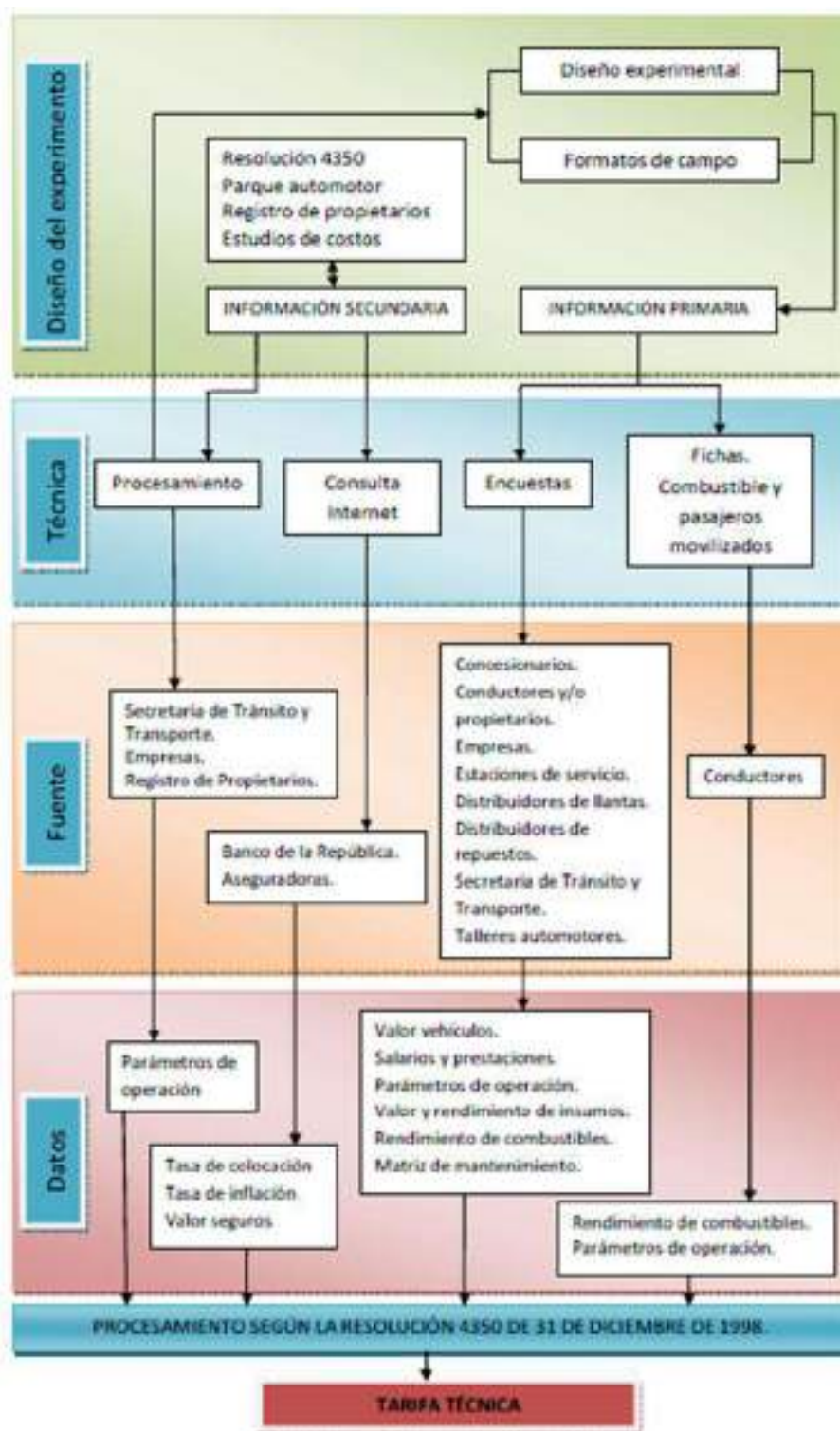


Figura 3 Metodología para la elaboración de la Estructura de Costos

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de resolución 4350 de 1998

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



En relación con el parque automotor y de acuerdo con los datos suministrados por la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, la Tabla 1 muestra las características de capacidad y la edad promedio de cada una de las empresas, mientras que la Tabla 2 permite observar las rutas y los itinerarios asignados a cada una de ellas.

Tabla 1 Empresas y parque automotor de TPCU en Tunja

Empresa	Busetas	Microbuses	Total**	%	Edad promedio
AUTOBOY	1	114	115	22,5	7
HUNZA	13	38	51	9,9	15
COOTRANSCOL	27	121	148	28,9	8
LOS MUISCAS	68	130	198	38,7	8
TOTAL	109	403	512	100,0	8,5

Fuente: Elaboración a partir de datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja - 2012

**Es posible que haya una divergencia en este dato (uno o dos vehículos) de acuerdo con la fuente

Los datos del parque automotor señalan que los vehículos típicos son los denominados como microbuses con cerca del 78% del total y con una capacidad promedio de 19 sillas. El 22% restante son los vehículos denominados como “busetas”, que corresponde a un autobús pequeño, con una capacidad de 21 sillas y un espacio relativamente mayor para alojar viajeros de pie.

Así mismo, la edad promedio del parque automotor de la ciudad es de 8,5 años (siendo el modelo tipo o promedio, un vehículo del año 2004, que es relativamente reciente), pero que si se observa por empresas, hay casos en los que la edad promedio de esos vehículos supera los 15 años.

En cuanto al consumo de combustible, el uso preponderante es diesel, que ofrece mayores rendimientos y precios más bajos, pero mayores emisiones, especialmente de partículas y óxidos de azufre, como se menciona en el documento F.

En cuanto, a la demanda y de acuerdo con la Encuesta OD de la ciudad de Tunja, en TPCU se realizan 123.000 viajes al día, que representan un tercio de los viajes totales de la ciudad y que se distribuyen como se observa en la Figura 4, en tres periodos punta típicos y en los que la demanda es de alrededor de 15.000 viajeros/periodo.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Tabla 2 Rutas o Itinerarios de TPCU en Tunja

No Ruta	Nombre	Empresa
1	Muiscas - Ciudad Jardín	Autoboy
2	Puente Boyacá – Muiscas	Autoboy
3	Arboleda - Sol de Oriente	Autoboy
4	Triunfo - Fuente -La Calleja	Autoboy
5	Cooservicios - Muiscas – Suamox	Autoboy
6	Cooservicios – Fuente	Autoboy
7	Muiscas – Fuente	Autoboy
8	Patriotas – Suamox	Cootranscool
9	San Luis - Dorado – Muiscas	Cootranscool
10	Germania - Retén Sur – Fuente	Cootranscool
11	Xativilla - CASD – ITBOY	Cootranscool
12	Asís - Pinos de Oriente	Cootranscool
13	Dorado - Reten Sur	Cootranscool
14	Asís - Villa Luz – Altamira	Cootranscool
0	Fuente – Muiscas	Cootranscool
15	Arboleda – Fuente	Cootranscool
16	Reten Sur – Patriotas	Cootranscool
17	Arboleda - Paraíso - Reten Sur	Cootranscool
18	Reten Sur – Asís	Cootranscool
19	Arboleda - Sol de Oriente	Cootranscool
20	Triunfo – Muiscas	Hunza
21	Arboleda – Paraíso	Hunza
0	Muiscas – Paraíso	Hunza
23	Colegio Militar -Santa Inés - Paraíso – Escandinavo	Hunza
22	(Colegio Militar) Santa Inés - Topo – Paraíso	Hunza
18	Reten Sur – Asís	Transmuiscas
20	Triunfo – Muiscas	Transmuiscas
21	Arboleda – Paraíso	Transmuiscas
19	Arboleda - Sol de Oriente	Transmuiscas
15	Arboleda – Fuente	Transmuiscas
0	Fuente – Muiscas	Transmuiscas
24	San Rafael - Florida (por la María y por Olímpica)	Transmuiscas
25	Florida - Santa Rita	Transmuiscas
26	Florida - Manantial - Portales del Norte	Transmuiscas
27	Alterna Cooservicios Villa Luz - Cooservicios Reten Sur	Transmuiscas
28	Alterna Cooservicios Reten Sur - Cooservicios Villa Luz	Transmuiscas
29	Arboleda - Ciudad Jardín - Pinos de Oriente	Transmuiscas
30	Runta - SaludCoop Mesopotamia y por Las Quintas	Transmuiscas
31	Runta - Jardines - CDA Automotriz	Transmuiscas
32	Runta - Florencia (vereda Tras del Alto)	Transmuiscas
33	Arboleda - Palos Verdes - Reten Sur	Transmuiscas

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
 Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

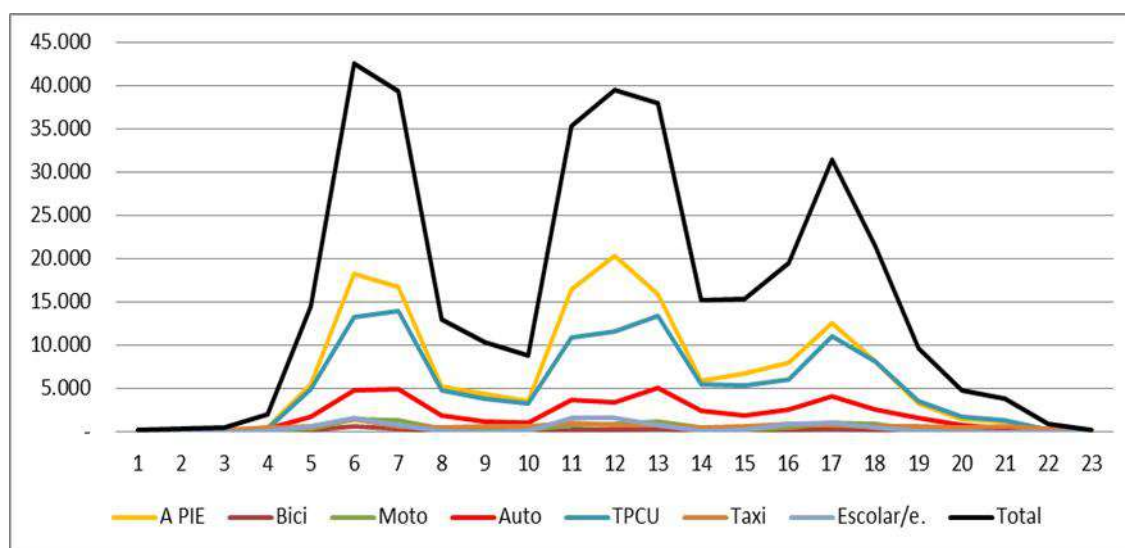


Figura 4 Distribución de Viajes diarios en Tunja de acuerdo con el modo

Fuente: Encuesta domiciliaria OD de Tunja 2012

Como complemento a la encuesta OD, se realizaron aforos y estudios de contraste visual in situ que mostraron a lo largo de un día típico la forma como se presenta la relación entre la oferta de sillas y el número de viajeros.

Este contraste se observa en la Figura 5, según la cual, el número de sillas duplica con creces el número de viajeros, incluso en las horas de más alta demanda, que se supone son los periodos para los cuales se diseña la oferta.

Este parámetro muestra la diferencia entre una situación de racionalidad deseable y la realidad de la sobreoferta de transporte y en la que además, sólo se ha contabilizado y contrastado la demanda con el número de sillas disponibles, pero que es significativamente peor, cuando se contabilizan los potenciales viajeros que podrían ir de pie.

Un resumen de los principales parámetros de operación del TPCU en la ciudad, que surge de los estudios y encuestas realizados, se puede observar en la Tabla 3 en la que se incluyen además algunos referentes claves como las distancias recorridas, el número de días trabajados y los pasajeros promedio, también obtenidos de la síntesis de las encuestas y demás datos de campo recopilados en el periodo de estudio.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC





Figura 5 Oferta y Demanda de Transporte en Tunja.

Fuente: Elaboración propia en el marco del convenio 010. Alcaldía de Tunja - UPTC

Tabla 3 Parámetros de Operación del TPCU en Tunja

PARAMETROS DE OPERACIÓN	Unidad	Valor
Trabajo años	Meses	12
Trabajo mes	Días	26,47
pasajeros movilizados por recorrido	Pas/recorrido	22,25
No de recorridos	Recorridos	9,91
Pasajeros movilizados al día	Pas/día	220.41
Pasajeros movilizados por mes	Pas/mes	5.834
Longitud de ruta	Km/rec.	18,38
distancia recorrida por día	Km/día	191.30
distancia recorrida por mes	Km/mes	5.063,65
Relación pas/Kilometro-día (IPK)	(Pas/Km)	1,15
Combustible tipo	Clase	Diesel
Vida útil del vehículo	Años	20
Modelo del vehículo tipo	Años	2004
Número de vehículos	Unidades	512

Fuente: Elaboración a partir de datos del informe monográfico "Determinación de la tarifa de transporte público colectivo" elaborado por Leguizamón y Galindo (2012).

En relación con los costos y rendimientos de los insumos y factores de costo, en las tablas siguientes se presentan algunos de los principales valores encontrados,

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

atendiendo a su importancia o peso relativo y a algunas singularidades en su costo.

En la Tabla 4 se presentan los principales ítems, costos y rendimientos relacionados con los lubricantes y filtros. Este es un costo variable que dado el kilometraje y las frecuencias de cambio ocurre cada mes.

Tabla 4 Costo y rendimiento de Lubricantes y otros conexos

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Aceite motor					
Precio	14000	\$/cuarto			
Capacidad de motor	10	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	5800	Km			
Costo			121,542	24.14	20.83
Lubricante de caja					
Precio	14500	\$/cuarto			
Capacidad de la caja	4	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	50000	Km			
Costo			5,841	1.16	1.00
Lubricante de Transmisión					
Precio	14500	\$/cuarto			
Capacidad de la Transmisión	5	Cuartos			
Frecuencia de Cambio	50000	Km			
Costo			7,301	1.45	1.25
Filtro de aceite					
Precio	12500	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	5800	Km			
Costo			10,852	2.16	1.86
Filtro de aire					
Precio	26000	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	7700	Km			
Costo			17,002	3.38	2.91
Filtro de combustible					
Precio	10500	\$/unidad			
Cantidad	1	Unidad			
Frecuencia de Cambio	7700	Km			
Costo			6,866	1.36	1.18
Costo lubricantes			169,405	33.64	29.04

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas de campo

En la Tabla 5 se presentan el precio y el rendimiento del combustible (diesel) en el TPCU. Este es el ítem crítico en el servicio, pues los precios han crecido hasta

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

tres veces la inflación general y los rendimientos son bajos por la topografía y la tecnología vehicular, lo cual, aunado a una sobre oferta de vehículos, son las variables responsables de los fuertes crecimientos de la tarifa y la consiguiente reducción del ingreso de los viajeros, como se expresó previamente.

Tabla 5 Costo y rendimiento del combustible

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Combustible					
Precio	8360.5	\$/galón			
Rendimiento	19.25	Km/galón			
Total Costo del combustible			2,186,468	434	375

Fuente: Leguizamo & Galindo (2012) a partir de encuestas a operadores y estaciones de servicio

Así mismo, se enuncian los costos y frecuencias de cambio de llantas y servicios conexos. En este caso, el costo hace relación sólo con llantas nuevas y en la frecuencia de cambios quedan incorporados tópicos como los re-encauches, que es tradicional que se realicen en esa actividad (Tabla 6). Este ítem, al contrario del caso de los combustibles, ha venido reduciendo su participación en el costo, por razones de la tasa de cambio, por precios internacionales más competitivos y por mayor durabilidad que en el pasado.

En relación con la remuneración salarial y las prestaciones sociales, que típicamente debería ser un ítem de costos fijos, pero que la misma normativa (resolución 3450 de 1998) considera como variable, en la Tabla 7 se relacionan los valores periódicos y por indicador. Los resultados que se presentan se consideran en esta estructura como valores conservadores (Se le asigna una cifra superior), pues además de todos los cargos a la nómina, incluye una remuneración cercana a los dos salarios mínimos legales vigentes, que es un valor pertinente para un sector que debe ser profesionalizado y de alta responsabilidad. La información sobre las remuneraciones, obtenidas a partir de las encuestas a operadores y conductores señala cifras inferiores a las que acá se presentan.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

Tabla 6 Costo y rendimiento de llantas y servicios conexos

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
Llantas					
Precio	305,000	\$/unidad			
Cantidad	6.5	Unidad			
Frecuencia de Cambio	50,000	Km			
Costo			199,651	39.65	34.22
Monta-llantas					
Precio	5,000	\$/unidad			
Cantidad	13	Unidad			
Frecuencia de Cambio	50,000	Km			
Costo			6,546	1.30	1.12
Total Llantas			206,197	40.95	35.34

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a proveedores

Tabla 7 Salarios y prestaciones sociales en TPCU

Ítem	Valor	Unidades	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasj.
SALARIO Y AUXILIOS					
Salario	1,079,612	\$/mes			
Auxilio de Transporte	67,800	\$/mes			
Total Salarios			1,147,412	227.87	196.67
SEGURIDAD SOCIAL					
Aporte a ARP	24,700	\$/mes			
Aporte a EPS	70,900	\$/mes			
Aportes a FP	90,700	\$/mes			
PRESTACIONES					
Aportes Parafiscales	51,050	\$/mes			
Vacaciones	23,613	\$/mes			
Prima	52,875	\$/mes			
Int. Cesantías	6,345	\$/mes			
Cesantías	52,875	\$/mes			
Total Seguridad y prestaciones sociales			373,058	74.09	63.94
Total costo salarios			1,520,470	302.0	260.6

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a operadores, conductores y la normatividad vigente en materia laboral

G. Costos, Tarifas y FinanciaciónFormulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

En la Tabla 8 se presentan las cifras de impuestos y especies venales relacionadas con el transporte público colectivo entre las que se destaca el valor de los impuestos a vehículos, cuya tasa es del 0,5% anual sobre el valor comercial del capital y que como se mencionó previamente, considera un vehículo promedio, que en este caso es uno de modelo 2004. Así mismo, se incluyen los costos relacionados con especies venales que se toman en cuenta para la producción del servicio de transporte público. Todos esos valores en términos absolutos y de acuerdo con los periodos de renovación se traducen en los indicadores pertinentes.

Por otra parte y teniendo en cuenta los riesgos inherentes al sector, se incluyen los costos de las primas de aseguramiento de carácter obligatorio (Soat y aseguramiento contractual) y de tipo extracontractual que deberían ser objeto de contratación (Tabla 9).

Tabla 8 Impuestos y especies venales en el TPCU en Tunja

Ítem	Valor	Unidad	Costo /Mes (\$/mes)	Costo/Km (\$/km)	Costo/pasajero (\$/pasajero)
Impuesto					
Impuesto vehicular	244,000	\$/año	20,333	4.04	3.49
Especies venales					
Impuesto rodamiento municipio	85,000	\$/año	7,083	1.41	1.21
Tarjeta de operación municipio	56,700	\$/año	4,725	0.94	0.81
Revisión y estudio de documentos	18,900	\$/año	1,575	0.31	0.27
Derechos de semaforización	37,800	\$/año	3,150	0.63	0.54
Revisión nacional	37,800	\$/año	3,150	0.63	0.54
Licencia de tránsito municipio	9,450	\$/año	788	0.16	0.13
Calcomanía certificado movilización	5,700	\$/año	475	0.09	0.08
Calcomanía tarifas	3,000	\$/año	250	0.05	0.04
Revisión técnico – mecánica	70,000	\$/año	5,833	1.16	1.00
Revisión emisiones contaminantes	70,000	\$/año	5,833	1.16	1.00
Total Impuestos			32,863	10.56	9.12

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de datos de la Secretaría de Tránsito y Transporte y el Ministerio de Transporte

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC



Tabla 9 Seguros y tipo de coberturas en TPCU en Tunja

Ítem	Valor	Unidad	Costo/mes (\$/mes)	Costo/Km (\$/km)	Costo/pasajero (\$/pasajero)
Seguro obligatorio accidente de tránsito (SOAT) .	619,500	\$/año	51,625	10.3	8.8
Seguro responsabilidad civil (Extracontractual.)	240,000	\$/año	20,000	4.0	3.4
Seguro de pasajeros (Contractual)	160,000	\$/año	13,333	2.6	2.3
Total Seguros			84,958	16.8	14.6

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de cotizaciones a intermediarios de seguros

Se incluye, así mismo, en la Tabla 10 la relación de los costos de capital propios de la inversión. El valor base es el de un vehículo modelo 2004 tipo NKR, que es el más utilizado. Se presentan así mismo los costos financieros y de rendimiento del capital o costos de oportunidad, que capítulo aparte, son considerados en la resolución 4350 con una tasa significativamente alta (tasa de colocación del sistema financiero), posiblemente cubriendo al inversionista por los altos riesgos de la actividad. Este ítem es otro de los que ha venido reduciendo su participación por las mismas razones que se expresaron para las llantas: una tasa de cambio favorable, un mercado automotriz competitivo, una menor necesidad de mantenimientos y reparaciones y un menor costo financiero.

Tabla 10 Costos de Capital de TPCU en Tunja con modelo promedio

Ítem	Unidad	Valores	Costo/mes	Costo/Km	Costo/pasajero
(Va) Precio de compra del vehículo Microbús	\$	76,550,000			
(Vs) Valor salvamento (10% (Va))	\$	7,655,000			
Tasa de colocación promedio anual	%	12.03%			
Tasa de inflación promedio anual	%	3.90%			
Tasa de interés real	%	7.82%			
(n) Vida útil del vehículo	años	20			
Costo de capital		7,524,877.59	627,073.13	124.5	107.5
Rentabilidad		4,192,936.00	349,411.33	69.4	59.9
Recuperación de capital		3,331,941.60	277,661.80	55.1	47.6
Total Costos de Capital		7,524,877.59	627,073.13	124.5	107.5

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de encuestas a concesionarios y Banco de la República

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

2.4. Estructura de costos del TPCU en Tunja

Con estos costos y los procedimientos metodológicos relacionados en la resolución correspondiente, se procede a la determinación de la estructura de costos, al cálculo de los indicadores de costo por mes, de costo por km y de costo por viaje y por supuesto, del ingreso normal requerido por cada uno de los viajeros (ver la Tabla 11).

29

Ese cálculo, como se mencionó previamente obedece a los parámetros observados en campo o sintetizados a partir de la muestra de encuestas aplicadas y en su caso, se ha calculado cubriendo por lo menos los cargos y pagos o gastos exigidos por la normatividad, independientemente de las formas de contratación o de operación que ocurren en la práctica y que en general, podrían estar por debajo de los valores relacionados, como ocurre por ejemplo en la remuneración salarial o en el pago de primas de aseguramiento.

De esta forma y si se compara el ingreso normal requerido con la tarifa, los precios son alrededor de un 25% más altos que los costos del sistema actual, con las consecuencias e impactos que esa circunstancia tiene sobre la asequibilidad al sistema y sobre la sostenibilidad de un servicio necesario y fundamental en las ciudades modernas. Lo anterior, considerando la presencia creciente de alternativas como la motocicleta o el vehículo particular.

Ahora bien, de acuerdo con los resultados obtenidos y como era de esperarse, el combustible es el ítem que más pesa en la estructura de costos (36,9%), seguido por los salarios y prestaciones (25,7%), por el mantenimiento, que sigue siendo una variable con información insuficiente (11,8%) y los costos de capital que de forma agregada (incluyendo depreciación y rentabilidad), apenas representan el 10,5% de todos los costos, que es un dato básico en una propuesta de optimización a que se hará referencia posteriormente.

Si se hace una revisión del comportamiento de costos de combustibles, de las tarifas y de los ingresos sobre una base indexada para el año 1999 (ver Figura 6), se puede observar que mientras la inflación media de los precios fue de alrededor de un 75% en ese periodo, el salario mínimo avanzó un 65% por encima de dicha inflación, pero el combustible (diesel en este caso) creció cerca de un 400% y las tarifas en 280% con relación a esa referencia para 12 años.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Tabla 11 Estructura de Costos de Microbús Modelo 2004 en Tunja

MICROBUS CHEVROLET NKR, DE 19 PASAJEROS, MODELO 2004, COMBUSTIBLE ACPM.				
PARÁMETROS DE OPERACIÓN				
PASAJEROS AL MES	5834.25	IPK	1.16	
KILÓMETROS AL MES	5035.33	RECORRIDOS AL DÍA	10.41	
DÍAS AL MES	26.47	KILÓMETROS AL DÍA	190.23	
LONGITUD DE RUTA PROMEDIO (KM)	18.27355	PASAJEROS AL DÍA	220.41	
ESTRUCTURA DE COSTOS				
COSTOS VARIABLES	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Combustible	\$ 434.23	\$ 2,186,468.06	\$ 374.76	36.91%
Lubricantes	\$ 33.64	\$ 169,405.35	\$ 29.04	2.86%
Llantas	\$ 40.95	\$ 206,196.65	\$ 35.34	3.48%
Mantenimiento	\$ 138.94	\$ 699,632.50	\$ 119.92	11.81%
Salarios	\$ 227.87	\$ 1,147,412.09	\$ 196.67	19.37%
Prestaciones	\$ 74.09	\$ 373,058.00	\$ 63.94	6.30%
Servicios de estación	\$ 16.51	\$ 83,116.67	\$ 14.25	1.40%
TOTAL DE COSTOS VARIABLES	\$ 966.23	\$ 4,865,289.31	\$ 833.92	82.14%
COSTOS FIJOS	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Garaje	\$ 15.39	\$ 77,500.00	\$ 13.28	1.31%
Impuestos	\$ 10.56	\$ 53,195.83	\$ 9.12	0.90%
Seguros	\$ 16.87	\$ 84,958.33	\$ 14.56	1.43%
Gastos de administración	\$ 42.70	\$ 215,000.00	\$ 36.85	3.63%
TOTAL DE COSTOS FIJOS	\$ 85.53	\$ 430,654.17	\$ 73.81	7.27%
TOTAL DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES	\$ 1,051.76	\$ 5,295,943.48	\$ 907.73	89.41%
COSTOS DE CAPITAL	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Recuperación de capital	\$ 55.14	\$ 277,661.80	\$ 47.59	4.69%
Rentabilidad	\$ 69.39	\$ 349,411.33	\$ 59.89	5.90%
TOTAL DE COSTOS DE CAPITAL	\$ 124.53	\$ 627,073.13	\$ 107.48	10.59%
TOTAL DE COSTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,176.29	\$ 5,923,016.61	\$ 1,015.21	100.00%
COSTOS POR KILÓMETRO			\$ 1,176.29	
INGRESO NORMAL REQUERIDO			\$1,015.21/VIAJERO	

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010 de 2012 entre la Alcaldía de Tunja y la UPTC y encuestas a diferentes actores

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

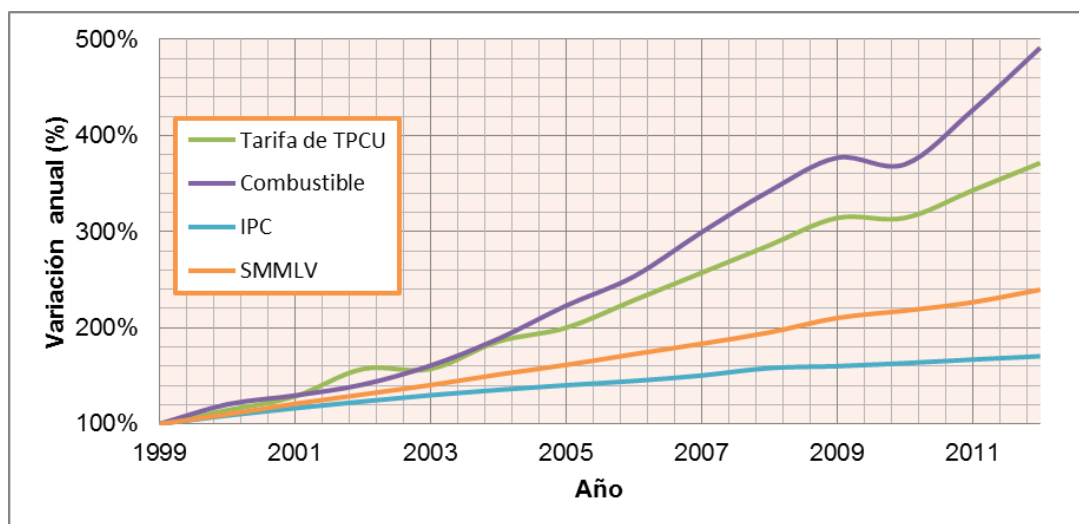


Figura 6 Evolución de la tarifa de TPCU y referentes en Tunja

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010

En resumen, en los últimos 12 años las tarifas del transporte público colectivo de la ciudad de Tunja ha crecido más de dos veces en términos reales y la responsabilidad se asocia en gran medida con los precios de los combustibles, pero así mismo, con la forma de operación, de acuerdo con la cual, se prestan servicios sobredimensionados, consumiendo combustibles y otros insumos, a pesar de la fuerte inflación específica que estos tienen.

2.5. Estructura de costos en un escenario optimizado

Como se ha mencionado, uno de los problemas fundamentales se asocia con el crecimiento de los precios, pero estos se han exacerbado o aumentado por las condiciones y formas de operación, de acuerdo con las cuales se presenta una sobreoferta promedio de sillas, que en algunos periodos puede ser de hasta cuatro veces las demandas requeridas (ver el contraste visual en las horas valle) y que se ratifica en indicadores como el denominado Índice pasajero kilómetro IPK, que en el caso de la ciudad de Tunja, es de apenas 1,16 y que si se le compara con el de otras ciudades, es uno de los más bajos, razón de más para emprender acciones de racionalización (en el caso de Transmilenio el IPK es superior a 5).

Considerando el problema de la sobreoferta de parque, como uno de los aspectos principales a atacar y tomando en cuenta que los costos variables representan más del 80% de los costos totales, ésta es una de las variables claves, por lo que después de varios estudios y análisis de sensibilidad, se ha podido observar que en el corto y mediano plazo y con medidas relativamente sencillas se puede conseguir un crecimiento significativo de la productividad a través de la aplicación

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

de estrategias como la de pico y placa para el transporte público y especialmente para el transporte colectivo. La medida, se ha simulado económicamente para dos escenarios, el primero con un 40% de reducción del parque automotor en los días hábiles y el segundo, con una reducción del 50% del parque y con rotación que puede ser cada dos o tres meses.

Los resultados desde la óptica de los operadores significarán demandas de viajeros más altas para cada uno de los vehículos, que operaran sólo la mitad del tiempo que potencialmente pueden hacerlo (La demanda puede ser del doble cuando deban salir de operación los vehículos que cumplen la vida útil), mayor rentabilidad de su inversión dadas las condiciones previas y, si acaso, un consumo mayor de combustibles por kilómetro, pero así mismo, una reducción en la accidentalidad en la vía (se reduce la guerra del centavo) y unas condiciones mejores para el personal de conductores, quienes así mismo tendrían cambios positivos al requerirse uno por cada una de las jornadas del nuevo esquema.

Para los usuarios significará en principio una pérdida de calidad, al tener tiempos de espera mayores y alguna incomodidad en las horas punta por un uso vehicular más intensivo, pero así mismo, podrán disponer de tarifas más asequibles, con las que compensarán los tiempos e incomodidades enunciadas. En el caso de los usuarios de más baja renta, que serán los principales ganadores, su disposición a pagar por ahorros de tiempo es baja y por ende, su compensación por las pérdidas de tiempo estará más que justificada.

Para la sociedad, se obtendrá una reducción de la congestión en la zona centro, un menor riesgo de accidentalidad (reducción de guerra del centavo), un uso menor de combustibles y por ende, una reducción de la contaminación y del efecto invernadero y por supuesto, asequibilidad por la reducción de tarifas, que le permitirá ofrecer mejores oportunidades a esos grupos de usuarios. Esto se observa con mayor detalle en el documento H.

En el mediano y largo plazo, la ciudad y el sistema, deberán avanzar en la eliminación del parque de vehículos innecesarios (con lo cual se reducirán algunos costos de capital y los costos de oportunidad del dinero, correspondientes), en la creación y consolidación de esquemas integrados tarifaria y funcionalmente, hasta llegar a esquemas estructurados que apropiadamente financiados, sean seguros, asequibles y ambiental y económicamente sostenibles.

De los esquemas que se han simulado económicamente, se presentan en la Tabla 12 los indicadores de costo para el escenario del 40% de reducción de vehículos a través del esquema de pico y placa en días hábiles.

G. Costos, Tarifas y Financiación



Tabla 12 Estructura de Costos de TPCU. Escenario con P&P del 40%

ESCENARIO OPTIMIZADO 1, NIVEL DE SERVICIO TIPO C				
Pasajeros al mes	5983.38	IPK	1.73	
Kilómetros al mes	3453.70	RECORRIDOS AL DÍA	10.5	
Días al mes	18	KILÓMETROS AL DÍA	191.87	
LONGITUD DE RUTA PROMEDIO (KM)	18.273	PASAJEROS AL DÍA	332.41	
NÚMERO DE VEHICULOS OPERANDO	307	60% PARQUE		
ESTRUCTURA DE COSTOS				
COSTOS VARIABLES	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Combustible	\$ 473.55	\$ 1,635,514.45	\$ 273.34	33.68%
Lubricantes	\$ 33.64	\$ 116,194.14	\$ 19.42	2.39%
Llantas	\$ 40.95	\$ 141,429.09	\$ 23.64	2.91%
Mantenimiento	\$ 138.94	\$ 479,873.87	\$ 80.20	9.88%
Salarios	\$ 236.34	\$ 816,240.00	\$ 136.42	16.81%
Prestaciones	\$ 142.58	\$ 492,436.56	\$ 82.30	10.14%
Servicios de estación	\$ 19.98	\$ 69,000.00	\$ 11.53	1.42%
TOTAL DE COSTOS VARIABLES	\$ 1,085.99	\$ 3,750,688.12	\$ 626.85	77.24%
COSTOS FIJOS	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Garaje	\$ 36.19	\$ 125,000.00	\$ 20.89	2.57%
Impuestos	\$ 15.40	\$ 53,195.83	\$ 8.89	1.10%
Seguros	\$ 24.60	\$ 84,958.33	\$ 14.20	1.75%
Gastos de administración	\$ 62.25	\$ 215,000.00	\$ 35.93	4.43%
TOTAL DE COSTOS FIJOS	\$ 138.45	\$ 478,154.17	\$ 79.91	9.85%
TOTAL DE COSTOS FIJOS Y VARIABLES	\$ 1,224.44	\$ 4,228,842.29	\$ 706.76	87.09%
COSTOS DE CAPITAL	\$/Km	\$/Mes	\$/Pasajero	%
Recuperación de capital	\$ 80.40	\$ 277,661.80	\$ 46.41	5.72%
Rentabilidad	\$ 101.17	\$ 349,411.33	\$ 58.40	7.20%
TOTAL DE COSTOS DE CAPITAL	\$ 181.57	\$ 627,073.13	\$ 104.80	12.91%
TOTAL DE COSTOS DE OPERACIÓN	\$ 1,406.00	\$ 4,855,915.42	\$ 811.57	100.00%
COSTOS POR KILOMETRO			\$	1,406.00
INGRESO NORMAL REQUERIDO			\$	811.57

Fuente: Leguizamó & Galindo (2012) a partir de parámetros de operación determinados en el Convenio 010 de 2012 entre la Alcaldía de Tunja y la UPTC y encuestas a diferentes actores

El escenario, así planteado, considera como supuestos el incremento de algunos costos como los de combustibles y el pago de salarios por vehículo y que algunos insumos como llantas, lubricantes y mantenimiento permanecerán constantes, lo

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

cual deberá verificarse en el terreno al tener una ocupación y una carga mayor, pero así mismo, velocidades más constantes.

Por otra parte y dadas unas tarifas más asequibles y sabiendo que la demanda es elástica a los precios, especialmente para los grupos de más bajos ingresos (Litman, T., 2012), se espera un aumento más que significativo de usuarios, con las consecuencias sobre la rentabilidad de los operadores y la sostenibilidad del sistema ya expresada.

El esquema mostrado es un proceso de optimización parcial, que aborda una de las variables críticas y que muestra resultados muy positivos, pero así mismo, pueden considerarse esquemas más complejos y completos en los que se considere la forma de abordaje, la localización de paradas, el pago de las tarifas, la publicidad y otras estrategias como las de fidelización, que se traducirán en una percepción positiva de la población, en precios apropiados, en empleos estables y tecnificados y en rentabilidades sociales verdaderas.

Como bien se menciona en documentos de transporte sostenible (Duarte, 2004), en el mediano plazo debería haber un proceso de reducción física de la sobre oferta vía chatarrización (se cambian los costos de capital en el tiempo de los equipos ociosos y obsoletos, por un pago único para su desintegración o eliminación) y por consiguiente, se dará un uso intensivo de los vehículos que quedan en el sistema, con un incremento significativo en el recaudo y la rentabilidad (Si se llega a eliminar el 40% del parque, que en principio funciona bajo el esquema de pico y placa, los vehículos que quedan en el sistema pasarán de operar 18 días al mes, a hacerlo 26,5 días en promedio y con el incremento en la ocupación ya señalada).

Como quiera que los propietarios de los vehículos que salen del mercado, deberían ser indemnizados, de acuerdo con el valor comercial de esos bienes, el pago deberá ser asumido con cargo a la mayor rentabilidad futura que obtienen los propietarios que se quedan en el sistema, pero así mismo, deberán contemplarse otros costos como los de sistemas automáticos de recaudo, el de comunicaciones y el de terminales y comunicaciones que serán considerados en el capítulo siguiente sobre financiación y que podrían ser asumidos con presupuestos públicos del orden local o nacional como se verá a continuación.



G. Costos, Tarifas y Financiación

3. Opciones de Financiación

La financiación en este caso se refiere a las fuentes de recursos para abordar los cambios que se plantean. Las rentabilidades privadas pueden por sí solas justificar el uso y la remuneración de recursos provenientes por ejemplo del sector financiero o de los inversionistas privados y en ese caso, el sector público podría intervenir con el otorgamiento de avales y con el establecimiento de garantías de estabilidad del sistema.

En relación con las rentabilidades socio económicas, en las que los proyectos demuestran que se incrementa el bienestar de la población (en términos de eficiencia), como los efectos de la reducción de congestión y/o de externalidades como la contaminación, el riesgo de accidentalidad o los impactos sobre el uso de recursos, la sociedad, vía los presupuestos públicos y los recursos de financiamiento público, deberá hacer las asignaciones al sector, que como se verá a continuación son clara y fácilmente demostrables

La literatura es hoy por hoy abundante en estrategias (May, 2003) e instrumentos económicos (Breithaupt, 2002), (Wright, 2002) para abordar el problema del financiamiento y, las principales opciones pasan por la aplicación de cobros específicos por el uso de la vialidad, cobros por la congestión, cobros por el aparcamiento en las zonas más densas, cobros por licencias de servicio e impuestos a la compra de vehículos y a los combustibles y la más típica y específica de todas que es la sobretasa a la gasolina, que podría ser la mejor alternativa para el mantenimiento de la vialidad y el mejoramiento del transporte público, pero que en los últimos tiempos ha estado sometida a presiones y distorsiones, orientando buena parte del recaudo a cubrir los costos de nómina de las administraciones locales.

Considerando que el objetivo principal de este capítulo es identificar alternativas de financiamiento para las medidas de corto y mediano plazo y para los proyectos de inversión previstos para el mediano y largo plazo en la ciudad, se hace a continuación una relación de algunas de las principales oportunidades y potencialidades de acceder a esas opciones de financiación.

3.1. Financiación del TPCU con una oferta optimizada

Como se ha mostrado a lo largo de este documento, las tarifas se han incrementado significativamente por encima de los precios de los demás bienes y servicios (más del doble), con las consecuencias sobre los ingresos y la asequibilidad de la población, pero así mismo, se ha observado que hay una gran



G. Costos, Tarifas y Financiación

sobreoferta de parque automotor y como corolario de lo anterior el ingreso requerido por viajero en el transporte público está por debajo de la tarifa, conformándose un círculo vicioso que aleja a los usuarios y que con el tiempo, hace insostenible el sistema.

En este caso, las soluciones para el corto y el mediano plazo provienen directamente del mismo sistema, la mejor financiación será la prestación de un servicio eficaz, que responda a las verdaderas necesidades en términos al menos del número de vehículos requerido y una tarifa pertinente.

Como se ha demostrado en el capítulo anterior, en el corto plazo se puede realizar un proceso de optimización parcial, a través de los esquemas de Pico y Placa enunciados, de acuerdo con los cuales, sólo un 60% del parque estaría operativo cada día. Con este sencillo cambio y la reducción de la tarifa en alrededor de un 30% se tendrían mejores rentabilidades y reducción de los impactos económicos, sociales y ambientales.

Un segundo cambio para el mediano plazo, implicará la chatarrización del parque automotor de vehículos ociosos y más obsoletos. Esto implicará unas erogaciones relacionadas con la desintegración de ese parque automotor (aproximadamente 200 vehículos) a los cuales no se les renovarían la licencia de operación y a sus propietarios se les pagaría el valor comercial de esos vehículos, de acuerdo con los estudios y avalúos correspondientes.

En este caso, cada una de las cuatro empresas reduciría en la misma proporción su parque automotor, de acuerdo con la premisa previa. Los impactos en este caso serán un mayor ingreso por vehículo (podrá aumentar en más de un 35% mientras que los viajeros por vehículo podrán aumentar en cerca del 70%) unos menores costos de capital en operación (por la reducción del parque), una mayor transparencia, una reducción adicional de la tarifa (comparada con el caso de Pico y Placa) y como contraprestación, la necesidad de pagar las compensaciones de los vehículos que deberán salir del mercado.

Acá estará inmerso el tema de la financiación, que deberá ser asumida directamente por las empresas y propietarios de los vehículos que continuarán en operación vía la mayor rentabilidad que obtendrán. Este financiamiento puede lograrse del sector bancario, con avales públicos y compromisos de estabilidad y con tasas de fomento que podrían gestionarse a cambio de publicidad de apoyo por la “responsabilidad social asumida”.



G. Costos, Tarifas y Financiación

A un plazo de cinco años y con tasas de fomento inferiores al 10% anual implicarían aportes de máximo 80 pesos por cada uno de los pasajeros transportados, un proceso de tipo gana gana inaplazable.

3.2. Financiación complementaria desde lo público

En los esquemas de mediano y largo plazo, en donde se contempla además la estructuración de tipo jerárquico (tronco alimentados, por ejemplo), pueden considerarse como fuentes el gobierno local, el gobierno regional, las transferencias y aportes del gobierno nacional y la financiación de organismos multilaterales como el BID, la CAF e incluso la financiación a través de los Mecanismos de Desarrollo Limpio, cuando como en el caso previo, se demuestran reducciones en las emisiones gases de efecto invernadero.

En este caso, las autoridades locales deberán hacer un esfuerzo de identificación de las oportunidades y posibilidades de políticas del orden nacional como la del programa de ciudades amables (ley 1151 de 2007) y que se han traducido en la cofinanciación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) que en este caso se diseñó para ciudades de más de 600 mil habitantes y los Sistemas estratégicos de Transporte Público (SETP) que se refería a ciudades de más de 250 mil habitantes, como queda evidenciado en el decreto 3422 de 2009 y el documento Conpes³ 3657 (2010), pero que de acuerdo con el artículo 132 de la Ley 1450 de 2011 – Plan Nacional de Desarrollo y que se refiere al apoyo a los sistemas de Transporte contempla que:

“Adicionalmente, buscará aumentar la cobertura de los SITM y los SETP para lo cual podrá apoyar por solicitud de los entes territoriales en consulta con los operadores la estructuración de Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), de Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) y los Planes de Movilidad para Municipios con población menor a los 250.000 habitantes.”

Esta expresión del Plan de Desarrollo que se encuentra vigente, es un gran apoyo a los entes municipales de población inferior a 250 mil habitantes y como quiera que las ciudades con población mayor ya quedaron involucradas, el tema atañe claramente a la capital boyacense que cumple además ese segundo rol, por lo que deben hacerse las propuestas y solicitudes correspondientes. Por este ítem la ciudad podría apostarle a recursos de más de 150.000 millones de pesos, si se le compara con Popayán u otras que quedaron involucradas en el SETP y que tienen una población relativamente superior a la de Tunja.

³ Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES - DNP



Ahora bien, el artículo 134 de la ley 1450 hace una exigencia sobre los sistemas de recaudo y control de flota, que se expresa de la siguiente forma:

“...Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la Nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo o estratégico, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial en el sistema de recaudo, el mecanismo de pago electrónico”.

38

De esta forma se podría y debería blindar el sistema de transporte público, pues una estrategia pertinente del gobierno nacional para que se corrijan las falencias asociadas con la estructura actual de costos y la guerra del centavo que ha sido varias veces referida.

En resumen, desde lo público y desde lo nacional están planteadas las opciones y oportunidades y la ciudad de Tunja, deberá trabajar intensamente en el corto y mediano plazo en el ajuste que se ha planteado para el TPCU como optimizado parcialmente, pero así mismo, rediseñando y coordinando los presupuestos públicos para aportar significativamente al mismo, por las justificaciones evidentes de incrementos de bienestar y competitividad de la ciudad y porque se entiende, que este es un sistema sostenible que evita el uso de modos intrusivos y contaminantes. Algunas de las acciones de mejoramiento complementario serán:

- La promoción y puesta en práctica de su sistema de recaudo centralizado y ejecutado por fuera de los vehículos, que garantice seguridad en la operación y que aporte eficiencia al sistema, pero que además y primordialmente, elimine la denominada guerra del centavo. Que se entiende es una obligación para garantizar aportes de la Nación.
- La disposición y adecuación de terminales, sitios de parada y lugares de intercambio de viajeros, que sean seguros, cómodos y eficientes. Los recursos podrán provenir de lo nacional.
- La construcción de una red de paseos, caminos y ciclovías (con sus equipamientos y aparcamientos), que aporten accesibilidad al sistema de transporte público colectivo, que sean seguros, agradables y cómodos, que estarán en ese mismo paquete y que pueden ser complementadas con la red de senderos y vías peatonales propuestas como autónomas y estructurales (En particular las redes alrededor de las universidades, en la zona centro, en la zona occidental y en la zona sur de la ciudad.



G. Costos, Tarifas y Financiación

- Una red de comunicaciones amigable en las paradas e incluso a bordo de los vehículos que informe a los usuarios sobre los itinerarios, las frecuencias, los cobros y que, en línea, permita a los usuarios conocer los detalles de operación y que venda al sistema como orgullo de la ciudad

Adicional a lo anterior, es posible pensar en algunas opciones complementarias de cofinanciación, que son exigencia del gobierno nacional para asignar esos recursos, entre estas se puede citar:

- Esfuerzos fiscales adicionales, como los provenientes del impuesto predial, que en la ciudad se incrementó en más del 30% en el último año y que se relaciona con aumentos en la valorización predial a que se hizo mención en el documento B.
- Asignación específica de una porción de la Sobretasa a la gasolina. Como se ha mencionado, este es un subsidio cruzado, que proviene de los vehículos típicamente particularidades, que corresponde a más de 6.000 millones de pesos anuales (ver documento F.), que debería estar creciendo significativamente en precios constantes tanto por los incrementos en el valor del combustible, como por los de las tasas de motorización en los hogares de la ciudad. La administración debe hacer un esfuerzo para mejorar ese recaudo y para dedicar una porción específica del mismo al sistema de transporte público.
- Cobros por el aparcamiento en las zonas más densas. Una política que ha dado significativos resultados en las ciudades compactas de países desarrollados, es la de regulación del aparcamiento en las zonas más densas, con la que se han producido grandes sinergias, gracias a una disuasión de los usuarios de los vehículos particulares y un recaudo que puede ser invertido en el mejoramiento del transporte público. Esta opción implicaría la intervención sobre los aparcamientos actuales (lotes privados), un incremento fuerte en esos precios y la transferencia de esos pagos adicionales vía tasas o impuestos, que se orientarían como en el caso de la sobretasa a la gasolina, al mejoramiento en este caso del transporte público colectivo.
- Plusvalías adicionales relacionadas con una ciudad más amigable, más productiva y más eficiente.



G. Costos, Tarifas y Financiación

- Recursos de crédito: La ciudad ha contratado unos empréstitos para el transporte, que no han sido utilizados, pero que incluso podrían ser superiores en la medida en que mejora el recaudo y la productividad de la ciudad.
- Otros de recursos propios, como las regalías, que se han visto significativamente incrementadas por la nueva ley de regalías y que en buena medida deberían dedicarse al mejoramiento del transporte público y de la vialidad.

Como se ve las opciones y alternativas son interesantes, pero se demandan actividades de justificación ante las instancias pertinentes y el esfuerzo mancomunado de todos los actores: Gobierno, universidades, operadores, usuarios y gremios, principalmente.

3.3. Financiación complementaria desde otras fuentes

Como bien se presenta en documentos de referencia como el de guía para el examen de opciones (Armstrong Wright, A., 1986) o el de Transporte masivo en autobuses (Wright, 2002), la financiación adicional o complementaria requerida por estos sistemas de transporte público es relativamente baja, pero podría pensarse en algunas fuentes alternas, que le vendrían bien al sistema de transporte público de la capital boyacense, así:

- Recursos asociados al bicentenario de la batalla de Boyacá. Con ocasión de los 200 años de esa efemérides, la ciudad obtendrá algunos recursos especiales, que mediante una ley específica, tramitada con esa razón, le proveería algunos proyectos, en los que de manera particular, debería pensarse en por ejemplo, un sistema de transporte de relevancia como Un Tranvía que uniera los principales polos de desarrollo educativo, cultural y económico de la ciudad (30 km de longitud y frecuencia de 3 minutos en las horas punta). De acuerdo con el documento “Guía para el examen de opciones (Armstrong Wright, A., 1986), debidamente actualizado, se requerirían alrededor de 150.000 millones de pesos para la adquisición de los equipos, la adecuación de la infraestructura y la dotación tecnológica en el corredor principal.
- Recursos por el desarrollo inmobiliario. El sistema puede ser gestionado de forma tal, que la densificación alrededor de las estaciones puede proveer recursos adicionales significativos, tanto por la concesión de explotación inmobiliaria directa, como por las plusvalías del suelo, asociadas con la



G. Costos, Tarifas y Financiación

accesibilidad provista por los nuevos sistemas de transporte (esto especialmente en el caso del Tranvía propuesto).

- Financiación a través de Mecanismos de Desarrollo Limpio – MDL. Siguiendo lineamientos como los desarrollados por el sistema Transmilenio de la ciudad de Bogotá o de la ciudad de Pereira, el cambio hacia una optimización incluso parcial de la oferta, conducirá a ahorros del orden de 5.000 toneladas de CO₂ equivalente que luego de un proceso de certificación de esos ahorros frente al escenario base, podrían representar alrededor de 200 millones de pesos anuales de compensación, que además de mostrar al sistema y a la ciudad de Tunja como “responsables”, aportaría a la financiación de proyectos, como el de chatarrización, previamente relacionado.
- La financiación por los inversionistas privados a través de los esquemas nacies de asociación publico privadas o a través de las concesiones en esquemas como el peaje en sombra, que pudieran ser muy apropiados para pagar en el mediano y largo plazo.
- Financiamiento comercial. hoy por hoy, una parte significativa de recursos puede obtenerse vía la explotación comercial y publicitaria del sistema y así, los equipamientos como terminales, paraderos y estaciones de transferencia más los mismos equipos pueden ser comercializados publicitariamente y obtener por esa vía algunos recursos.

Como se observa entonces, en el actual marco legislativo y económico, las opciones de mejoramiento del sistema de transporte son variadas y realistas y pueden obtenerse por etapas: En primera instancia, el mejoramiento se podrá conseguir vía la optimización, incluso parcial de la oferta de transporte público convencional. A un plazo mayor, pueden considerarse los esquemas integrados en los que se puede contar con los recursos dispuestos por el gobierno nacional y, a más largo plazo y haciendo un cambio radical al sistema, utilizando opciones como las de tranvía, se podrían obtener buena parte de los recursos de la celebración del bicentenario, de la plusvalía del suelo y de opciones de financiación de largo plazo por los mismos concesionarios y por opciones de sostenibilidad como los de los mecanismos de desarrollo limpio MDL.

G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

4. Bibliografía

- Armstrong Wright, A. (1986). *Urban Transit Systems. Guidelines for examining options*. Washington D. C.: World Bank WTP 52.
- Breithaupt, M. (2002). *Instrumentos Económicos. Transporte Sostenible. Texto de Referencia 1d para fomuladores de políticas*. Eschborn: GTZ.
- De Rus, G. (2010). *Evaluación Económica de Proyectos de transporte. Metodología*. Madrid: Cedex.
- De Rus, G. e. (2003). *Economía del Transporte*. Barcelona: Antoni Bosch.
- Duarte, E. (2004). *Una visión de transporte Urbano Sostenible en Colombia*. Bogotá: Universidad Nacional.
- Gwilliam, K. (2002). *Cities on the move. A World Bank Urban Transpor Strategy Review. TWU-44*. Washington: World Bank.
- Litman, T. (2012). *Understanding Transport Demands and Elasticities*. Victoria: VTPI.org.
- May, T. (2003). *Prospects. Procedures for recommending optimzal sustainable planning of European city Transport Systems*. Leeds UK: ITS. .
- Wright, L. (2002). *Transporte Masivo Rápido en Autobuses. Módulo 3b. Texto de referencia*. Eschborn: GTZ.



G. Costos, Tarifas y Financiación

Formulación de un plan de transporte sostenible en Tunja
Convenio No. 010 de 2012, Alcaldía Mayor de Tunja – UPTC

PLAN DE GOBIERNO

LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZALEZ
CANDIDATO ALCALDÍA DE TUNJA
2020-2023



¿Quién es Alejandro?	1
¿Por qué Nos UNIMOS?	5
Presentación Metodológica	7
Gestión y Soporte	9
PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO	11
1. PILARES	13
1.1. Pilar de Movilidad	13
1.2. Pilar de Empleo	18
1.3. Pilar de Salud	21
2. EJES DE DESARROLLO	25
2.1. Consolidación Regional	25
2.2. Responsabilidad Ambiental	26
2.3. Desarrollo económico y competitividad	28
3. ESTRATEGIAS DE GOBIERNO	33
3.1. Ordenamiento Territorial	33
3.2. Desarrollo Rural, Emprendimiento e industria	34
3.3. Empoderamiento Cultural y patrimonial	38
3.4. Ciudad de la Creatividad, Ciencia Tecnología e Invocación	43
3.5. Turismo Creación de Producto	44
3.6. Hábitat, vivienda y embellecimiento local	45
3.7. Tunja Bicentenaria	49
3.8. Ciudad del Conocimiento, Educativa y Universitaria	50
3.9. Mujer, Adolescencia, Niñez y Primera Infancia	52
4. PRINCIPIOS ARTICULADORES TRANSVERSALES	57
4.1. Seguridad y convivencia ciudadana	57
4.2. Tunja Incluyente y Diversa	60
5. DIMENSIONES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE	64



¿QUIÉN
SOY?

¿Quién es Alejandro?

Tengo 38 años, Mis padres Luis y Carmen, boyacenses, emprendedores, me enseñaron y transmitieron el amor por mi ciudad.

Mi esposa Gisela Rodríguez Bacca con la cual tenemos dos maravillosos hijos Juan Sebastián y Mariana, nuestra familia la complementa Kiara, nuestra peluda, ellos son mi mayor orgullo, mi apoyo continuo, motivación y alegría para emprender este sueño: tener una mejor ciudad.

Soy bachiller del Colegio de Boyacá; Médico Cirujano de la Universidad de Boyacá; y especialista en Gobierno y Gestión Territorial de la Universidad Santo Tomas de Tunja.

Cada una de las personas que han acompañado mi vida, así como las Instituciones por las que he pasado, fortalecieron los principios y valores inculcados en mi infancia, así como el don de servicio.

Mi pasión desde niño por el deporte me permitió representar la Selección Tunjana y Boyacense de Fútbol, posteriormente presté mis servicios como médico al equipo Patriotas Boyacá e hice parte del cuerpo técnico que ascendió a la categoría "A" en el año 2011.

A mis 31 años, fui honrado al ser electo concejal de esta ciudad con la mayor votación del municipio, en aquel periodo lideré los proyectos: trabajo decente, nueva terminal para Tunja, parque agroalimentario, gestión de recursos para hospital de segundo nivel y todos y cada uno de los proyectos que demostraron beneficios para nuestra ciudad, los cuales estudié de manera responsable y minuciosa.

Como profesional en salud, desempeñé cargos en diferentes instituciones, tanto públicas como privadas, el último de ellos Sub Gerente de Servicios de Salud del Hospital San Rafael conociendo la problemática y haciendo aportes en la solución a los mismos con programas de ampliación en el número de consultas ambulatorias, implementación de plan de contingencia por emergencia funcional, atención en consulta de urgencias directamente por pediatra en menor de 14 años, entre otros.

A lo largo de mi carrera política, empresarial y profesional, he podido conocer a detalle mi ciudad, dándome una visión holística y crítica de los potenciales que

tenemos para salir a delante, pero reconociendo también, los problemas que la aquejan y han impedido el desarrollo de Tunja.

En este largo recorrido he podido escuchar y hablar con los representantes de las comunidades, académicos, comerciantes y empresarios de la ciudad, donde he podido ratificar que los tunjanos tienen claro lo que quieren: oportunidades reales de trabajo, una mejor movilidad, eficiencia en la salud y control en las alzas y distribución de los impuestos, ¡y claro! al igual que nosotros sueñan con una ciudad que progrese a un mejor mañana.

En este largo recorrido he podido escuchar y hablar con los representantes de las comunidades, académicos, comerciantes y empresarios de la ciudad, donde he podido ratificar que los tunjanos tienen claro lo que quieren: oportunidades reales de trabajo, una mejor movilidad, eficiencia en la salud y control en las alzas y distribución de los impuestos, ¡y claro! al igual que nosotros sueñan con una ciudad que progrese a un mejor mañana.

No pararemos de caminar y estudiar a Tunja, de escuchar a los ciudadanos y todos los sectores sociales, con el fin de plasmar en este plan de gobierno, respuestas sensatas a todas y cada una de esas necesidades.

Si bien la ciudad ha avanzado en muchos asuntos y ha obtenido logros importantes, considero que nos falta aún mucho por caminar. Sueño, quiero y creo en una ciudad Segura, con Salud, con Oportunidades, una ciudad moderna y eficaz en su movilidad, una ciudad de todos y para todos, donde lo primero es la gente.

Mi aspiración a la Alcaldía de Tunja será por el partido conservador, el cual ha confiado y cree en mí y en nuestra propuesta, la cual puede volver una realidad todos los sueños de los tunjanos.

Te invito para que me conozcas y me acompañes en este plan de gobierno, que materializará esos sueños de ver a Tunja como la mejor ciudad de Boyacá y por qué no decirlo una de las más sobresalientes del país.

Luis Alejandro Fúneme González

Candidato a la Alcaldía de Tunja 2020-2023

Partido Conservador Colombiano.



¿Qué nos Une?



Nos UNE Un sentimiento de mejorar nuestra ciudad, **Tunja...**

Soñamos con una ciudad que brinde a sus habitantes oportunidades dignas de trabajo.

Soñamos en tener la ciudad más culta y consciente de su potencial turístico.

Soñamos con autopistas modernas, que favorezcan la movilidad de toda Tunja.

Soñamos en contar con una cobertura escolar para todos nuestros niños, tanto en la ciudad como en las veredas de Tunja.

Soñamos con niños, adultos y abuelitos sanos, con un sistema de salud que cubre más del 80% de la población.

Soñamos en tener espacios lúdicos recreativos idóneos para la ciudad.

Soñamos con profesionales recién graduados encontrando trabajo en la ciudad, reduciendo la tasa de desplazamiento laboral.

¿Por qué Nos UNIMOS?

Cansados de la manera tradicional en que se hace política y con el ánimo de querer transformar y mejorar las falencias de nuestra ciudad desde la vida pública, decidimos salirnos de nuestra zona de confort y renunciar a la comodidad de solo opinar o criticar para empezar a movilizarnos, proponer y hacer política.

Representamos un cambio político, donde se combina la juventud con la experiencia, permitiendo contar con una nueva alternativa, una nueva forma

de gobernar. Sabiendo que la política es, ante todo, una decisión de servicio, una responsabilidad. Es trabajar por la gente y para la gente.

Rechazamos las prácticas indeseadas que otros han adoptado para convertir la política en un negocio. Sin duda, la corrupción sigue siendo una realidad inaceptable y estamos convencidos que, bajo un buen gobierno, se puede presentar transparencia y eficacia en la gestión y ejecución del presupuesto municipal.

Sabemos que **Unidos por Tunja** podemos tener un gobierno y política decente y honesta. Quiero demostrarles a todos aquellos que confían en nosotros y a todos los Tunjanos, que se pueden dar resultados, que haremos realidad este plan gobierno y cambiaremos el estilo de vida de todos sus pobladores y sus futuras generaciones.

Somos conscientes y tenemos claro que no debemos dejarle el espacio de la política a los que de manera cómoda y sícnicamente se aprovechan de ella. No hay duda: en la política es donde se toman las decisiones más importantes de la sociedad.

Todos **Unidos por Tunja**, lograremos:



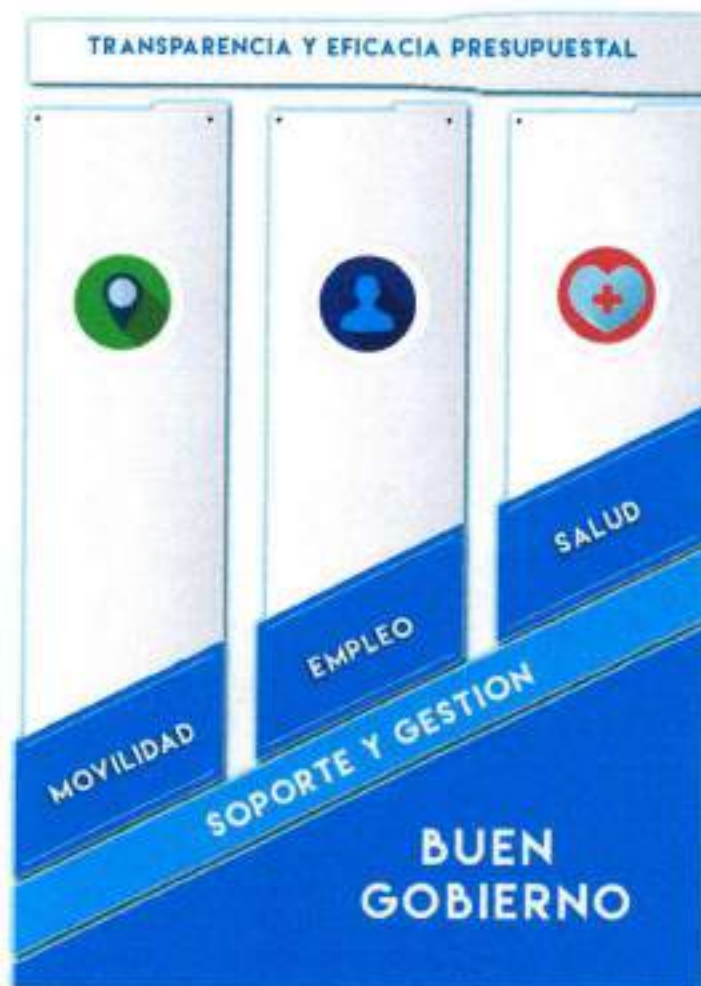
- Tener la mejor ciudad del país.
- Contar con una cobertura de salud, digna para la mayoría de nuestros habitantes.
- Ser la ciudad más educada.
- Tener el mejor esquema de movilidad, con los índices de tráfico más eficientes del país.
- Desarrollar el potencial de la ciudad y elevar su calidad de vida.
- Generar opciones dignas de trabajo, para nuestros jóvenes favoreciendo el desarrollo de la ciudad.

Presentación Metodológica.

A partir del estado actual en el que encontramos a Tunja y con el fin de hacer la diferencia, nuestra administración trabajará bajo la implementación y aplicación de la metodología de buen gobierno, la cual pretenderá garantizar la transparencia y eficacia presupuestaria de la ciudad.

La implementación de la metodología de buen gobierno permitirá de igual forma tener reportes diarios y en tiempo real del plan de desarrollo y de cada una de las acciones de la alcaldía, favoreciendo el control ciudadano.

Nuestra alcaldía se enfocará en:



La focalización en estos segmentos de trabajo NO expresa que no atenderemos los demás sectores y carteras de la alcaldía. Todo lo contrario, de esta manera se pretenderá presentar una administración ordenada y sistemática en el direccionamiento de la ciudad; la cual, hoy por hoy está en constante crecimiento, los nuevos proyectos de vivienda y centros comerciales se están descentralizando hacia el norte; el centro alberga a las instituciones públicas y potencial arquitectónico - turístico, al noroccidente se concentra más de la mitad del estudiantado universitario de la ciudad, la pequeña y mediana industria desarrolla su actividad al suroriente, a estos le sumamos la baja capacidad para abrir nuevas vías, lo que nos conlleva a constantes trancones y tráfico lento, lo que hace agobiante los desplazamientos y desfavoreciendo el desarrollo económico local. La capacidad laboral publica esta reducida a los empleos generados por la gobernación, la alcaldía, Corpoboyaca y la rama judicial, contrastado con el sector privado, se evidencia una ausencia notable de grandes empresas que desfavorecen el ecosistema laboral de la ciudad de donde se aprecian a las universidades como grandes contratantes, la mediana empresa es casi nula, dejando la mayor carga sobre las pequeñas y microempresas familiares, las cuales son bajamente generadoras de empleo.

Sabemos y entendemos el bienestar de la salud como un proceso íntegro, de nada sirve contar con empleo y gozar de excelentes comodidades si no se cuenta con una salud real, es por ello por lo que consideramos la salud, como un pilar de desarrollo en nuestro plan de gobierno, ello y gracias a las últimas adquisiciones hechas en 2019 por la gobernación de Boyacá, Tunja cuenta con la infraestructura instalada necesaria para poder dar cubrimiento total a toda su comunidad y municipios vecinos. Es una apuesta ambiciosa y osada, pero bajo la creación e implementación de un plan de control y prevención, podemos llegar a ser un modelo nacional en atención primaria, secundaria y terciaria.

Asimismo, la cultura, el deporte y la recreación, se estimularán con el propósito que todos los tunjanos, reconozcan el potencial turístico cultural con el que cuenta la ciudad, se trabajará para reformar la conciencia colectiva por medio de campañas pedagógicas que pretenderán volver más consciente y cívicos a todos los ciudadanos.

El preludio anteriormente mencionado, lo llevaremos bajo la implementación de buenas prácticas de gobierno, la transparencia y eficacia presupuestal serán los estándares de este gobierno, y por lo que queremos ser recordados por todo nuestro pueblo tunjano. por tal motivo hemos dispuesto la generación de dos herramientas de control y veeduría ciudadana, las cuales pondremos en funcionamiento a los 5 meses de estar posicionados, la primera herramienta permitirá tener en tiempo real, nombre de los proyectos presentados, avance en las obras, entrega e impacto de estos, la segunda cruzará variables financieras develando el gasto e inversiones que realizará la administración municipal.

Se presentan a continuación los diagramas y estructuras internas planteadas para el logro de este plan de gobierno.

Gestión y Soporte



Fuente: Creación Propia Plan de Gobierno – Tunja nos UNE

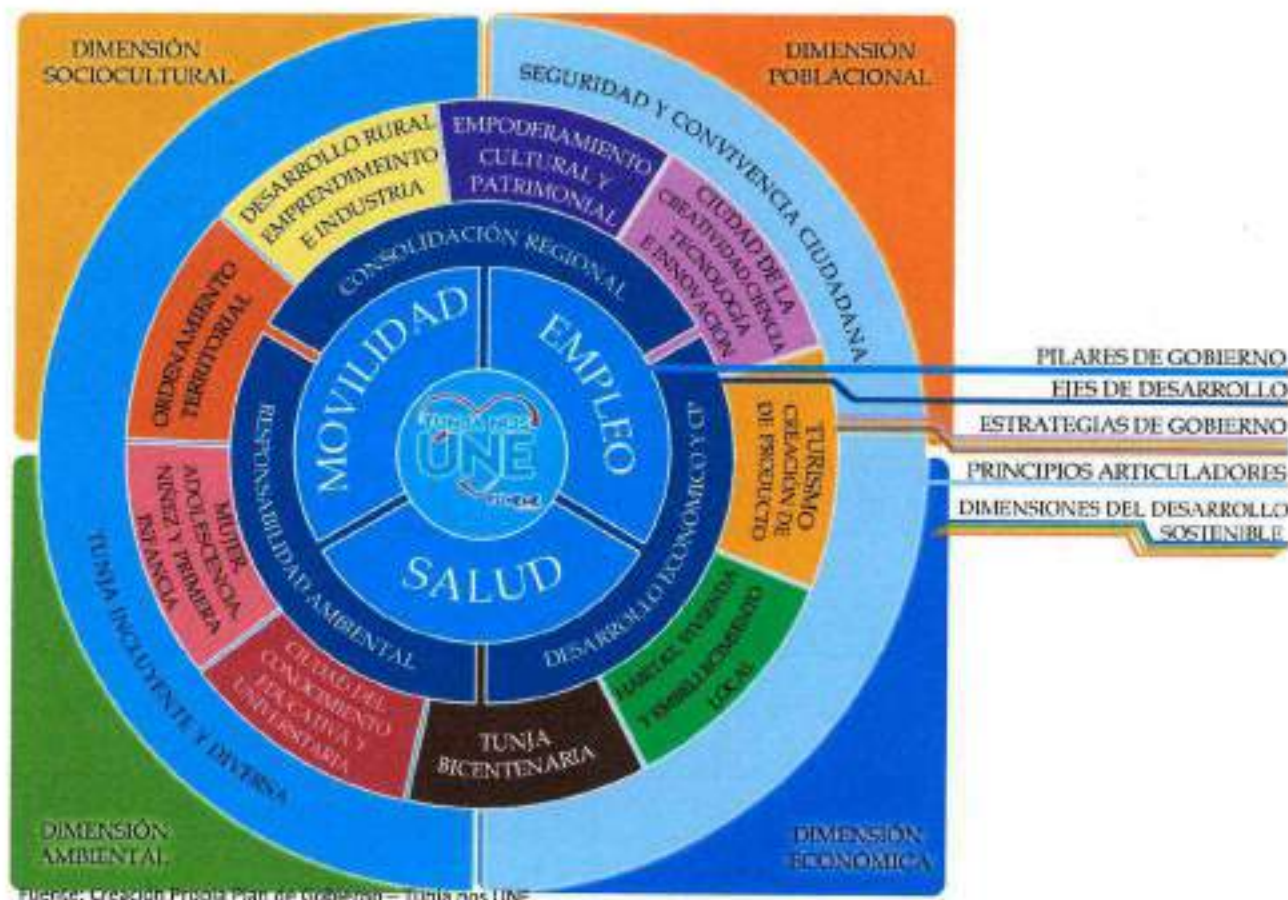
La oficina asesora de planeación y las secretarías de infraestructura, hacienda y de gobierno, fungirán su rol articulador y de gestión, garantizando transversalmente la planeación, puesta en marcha y entrega de los proyectos planteados en el plan de desarrollo, velando por la prontitud en la toma de acciones con el fin de facilitar trámites al interior de la administración. De igual manera serán los responsables de liderar y tener actualizados los tableros de control y monitoreo presupuestal y de gestión, los cuales se podrán consultar en tiempo real, facilitando los procesos de veeduría por parte del concejo y ciudadanía local.

Estas oficinas, también tendrán la responsabilidad de gestionar ante organismos departamentales, nacionales e internacionales, públicos y privados, recursos técnicos, logísticos y económicos que favorezcan y contribuyan al plan de desarrollo 2020-2023. De esta forma, se mitigará la dispersión de esfuerzos administrativos que perjudican tan fuertemente a las entidades públicas, capitales departamentales.

Las secretarías de control interno disciplinario, jurídica, administrativa y contratación, licitación y suministros, junto a las oficinas asesoras de comunicaciones y control interno y gestión, serán denominadas oficinas de soporte, las cuales conllevarán la fluidez de los procesos internos de la administración, restructurando todos aquellos procedimientos complejos, que retrasan y dificultan la gestión, en diagramas pragmáticos de pronta respuesta, elevando favorablemente el rendimiento y gestión municipal. Velarán y unificarán las comunicaciones externas de toda la administración, garantizando eficacia concordancia y legitimidad institucional.

Tanto las oficinas de gestión como las de soporte, apoyaran las funciones sustantivas de las demás secretarías y oficinas asesoras, a fin de controlar la duplicación de esfuerzos y mejorar el desempeño organizacional de la administración.

PUESTA EN MARCHA Y DESARROLLO



Fuente: Creación Propia Plan de Gobierno – Tunja nos UNE

Nuestro plan de gobierno y posterior plan de desarrollo se plantea y ejecutará con una estructura compositiva semiformal, que privilegia la irregularidad no lineal, por el contrario, los pilares girando sobre los ejes, demuestra la sinergia y coherencia que existe entre cada eslabón de la estructura, al igual que las estrategias, con cada uno de los principios y dimensiones.

Este modelo inspirado en la economía estratégica circular iniciará un proceso metodológico que pretende encaminar a la administración municipal, a la utilización eficiente de sus recursos humanos y materiales, aprovechamiento eficaz de espacios y herramientas tecnológicas, que favorezcan el máximo aprovechamiento y reducción del gasto económico -energético.

Su construcción se generó, a partir de la decodificación de necesidades de la ciudadanía tunjana, determinando el nivel de insatisfacción y descontento que aducían los pobladores y señalaban como temas prioritarios para dinamizar, el desarrollo y crecimiento de la ciudad. posteriormente en mesas de trabajo con

líderes, empresarios y la comunidad, se priorizó cada una de las problemáticas, determinando concertadamente cada uno de los pilares, los ejes transversales, las estrategias y principios.

No obstante, al momento de plasmar la propuesta, y siguiendo las recomendaciones metodológicas para el alcance y contribución de los objetivos de desarrollo sostenibles, en los planes de gobierno y planes de desarrollo, planteados por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD, se determinó que existía una correlación directa entre los 4 niveles del esquema, revelando para el equipo programático, que al generar respuestas integrales y multidimensionales, varios sectores simultáneamente, generarían crecimiento y avance. sumado ello y bajo la metodología dispuesta para la construcción del plan - FOPLADE - (formulación de planes desarrollo) desarrollada por el equipo de trabajo, se determinó la estructura, características e indicadores de verificación de cada nivel.

Los pilares establecidos fueron, la movilidad, el empleo y la salud. Estos representan las principales problemáticas de desarrollo, que manifestaron la mayoría de los pobladores en las diversas mesas de concertación, que se adelantaron a lo largo de los meses, a continuación, se desarrollaran conceptualmente cada uno ellos:

1. PILARES

1.1. Pilar de Movilidad



La capital del departamento de Boyacá, en vista de su exponencial crecimiento y desarrollo emergente focalizado, requiere contar con un plan moderno y alternativo de movilidad, dicho plan debe permitir: 1. solucionar los principales problemas de congestión vehicular de Tunja, 2. Trazar los diseños que definieran en años posteriores el crecimiento de la ciudad, 3. Recoger las opiniones y expectativas de todos los sectores productivos (turístico-cultural, comercial formal e informal, entre otros) esto se basa en,

Como lo manifiesta Ricardo Agustín Smith Quintero, asesor de ASOMOVILIDAD, el ministerio de transporte y el BID, las ciudades emergentes, capitales departamentales y grandes ciudades deben saber resolver dos problemas para garantizar el desarrollo económico de sus ciudadanos, 1. el acceso a los sistemas de transporte público de toda la población, hasta las ubicadas en las zonas marginales de la ciudad, 2. la conectividad o alimentación de todas las zonas de la ciudad con el sistema integrado de transporte.

Según el último estudio realizado por la Asociación Nacional de Alternativas Innovadoras (Asomovilidad) demostró que, los dos problemas anteriores, a pesar de ser distintos y de involucrar tipologías de poblaciones diferentes, tienen una solución similar. Ambos, pero especialmente el primero, son fuente de inequidad en el transporte, ya que involucran grupos poblacionales diferentes. Estas problemáticas, también se han manifestado en Tunja, donde la mayoría de los barrios periféricos, a pesar de contar con una o dos líneas de transporte público, las frecuencias de dichas rutas son muy bajas, aumentando los tiempos en los desplazamientos, acrecentándose en las horas pico de la mañana (6:30 a.m. a 8:00 a.m.); medio día (11:45 a.m. a 2:00 p.m.) y tarde-noche (de 5:45 p.m. a 7:00 p.m.) horas en las que salen y regresan, la mayoría de los habitantes de sus hogares a sus lugares de trabajo, colegio y/o universidades; a esta problemática ya descrita, se le puede sumar el estado actual de las vías, las cuales presentan un deterioro notable de la capa asfáltica y la baja creación de nuevos trazos viales.

No obstante, Tunja tiene todas las condiciones convertirse un modelo de movilidad en Colombia y Latinoamérica, su crecimiento y oportunidades de desarrollo son altamente atractivas para implementar soluciones integrales que resuelvan las demandas de viajes de cada habitante y cada visitante de la capital del departamento de Boyacá.

Particularmente, cada usuario del servicio de transporte público busca satisfacer las siguientes necesidades: Accesibilidad, Asequibilidad (economía), Seguridad, Comodidad, Velocidad, y Tiempo de viaje, técnicamente, estas variables se conocen como atributos que permiten calificar el nivel de servicio de una modalidad y/o un modo de transporte.

El transporte es motor de desarrollo para cualquier economía, incluyendo las economías unipersonales, o de núcleos familiares, los desplazamientos de los ciudadanos son en su gran mayoría motivo trabajo, y seguidamente como motivo de viaje es para estudio; en Tunja, dadas las distancias relativamente cortas, y temas culturales, cada usuario puede generar diariamente hasta cuatro (4) viajes, es decir, más de 700 viajes/año.

Pese a que los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) son aplicables en ciudades con poblaciones entre 250.000 y 600.000 habitantes de acuerdo con el Decreto 3422 de 2009, en donde se reglamentan los mismos (SETP), apoyados en sus definiciones, alcances, cobertura, y objetivo general, y tomando como base lo descrito en el CONPES 3833 de 2015 en donde se les hace seguimiento a los SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO (SITM-SETP), dadas las condiciones de demanda de transporte público de Tunja, tanto de sus habitantes nativos, como su población estudiantil flotante, es evidente que se cuenta con un entorno más que apropiado para estructurar, desarrollar, e implementar este tipo de sistemas, y así actualizar el actual Transporte Público Colectivo Urbano (TPCU), ampliar su cobertura, lograr la accesibilidad (equidad) necesaria de toda la población, mejorar los niveles de servicio, y construir un sistema de beneficio para todas las partes interesadas.

Los principales problemas de la oferta de servicio de transporte público en Tunja son:

- Cobertura insuficiente,

- Frecuencias irregulares,
- Infraestructura deficiente, tanto en estado de la malla vial actual, como en los trazados y geometría de esta...,
- Congestión vehicular dada la falta de control en la tasa de motorización y en los sistemas de control en intersecciones...,
- Inconsistencia entre el crecimiento de la ciudad y la red de transporte público...
- Falta de conectividad y/o complementariedad de modos de transporte.

Todo esto, implica que los habitantes de la ciudad gasten mayores tiempos en llegar a sus destinos, o tengan que gastar más dinero en su movilización, situación que se empeora en horas pico, esto va en contravía de los principios de ciudad como la equidad, y el mismo derecho fundamental de acceder de manera digna al servicio público de transporte.

Objetivos Específicos del Plan:

- Contar con un Sistema de transporte público idóneo bajo el modelo de los SETP para Tunja y sus habitantes,
- Lograr un equilibrio entre oferta y demanda de los usuarios de acuerdo con sus expectativas (atributos) de nivel de servicio,
- Integrar a todos los actores de la prestación del servicio en la modernización del sistema,
- Gestionar recursos de orden nacional e internacional para la modernización de la malla vial, y la infraestructura de paraderos para el Sistema de Transporte Público de Tunja,
- Viabilizar la construcción de transversales de alto impacto que mitiguen la congestión vehicular, y coadyuven al crecimiento sostenible de la ciudad,
- Adoptar el control de los sistemas de control de tráfico para hacer más eficiente la movilidad,
- Profesionalizar a los conductores y facilitadores de la prestación del servicio de transporte en la ciudad,
- Mantener conectada la ciudad con quienes entran y salen de ella, dadas las condiciones de ubicación del nuevo terminal de transporte.

Propuesta,

1. Estructurar e implementar de un Sistema de Transporte Público eficiente bajo el esquema SETP con horizonte a veinte (20) años, en donde se tengan paraderos definidos, se logre la cobertura necesaria, los horarios y las frecuencias adecuadas para todos los habitantes, se unifique el sistema de pago, se le den condiciones de trabajo dignas a los conductores, se tenga visibilidad de la flota vehicular, se planee la reposición de la flota, y se aproveche la experiencia de los prestadores actuales.
2. Construir dos grandes líneas de ciclorrutas con ciclo parqueaderos en los paraderos de primer nivel del SETP para lograr un sistema de transporte complementario sostenible, disponiendo también de bicicletas eléctricas para alquiler en estos puntos estratégicos de conexión.
3. Se adoptará el control total del sistema de Semaforización de la ciudad, actualizando las intersecciones que sean necesarias, con el objetivo de tener el control de la movilidad, facilitar los pasos peatonales, y mejorar los indicadores de seguridad vial con una meta de accidentalidad cero (0).
4. Realizar un estudio de viabilidad para la Construcción del tren ligero desde la glorieta norte hasta el centro de la ciudad
5. Diseñar un modelo integral de movilidad, donde el transporte público pueda pasar a un sistema multimodal.
6. Conforme al modelo integral de movilidad, gestionar la actualización y reparación de la malla vial a fin de garantizar, un aumento de la velocidad en la circulación, menor deterioro del parque automotor público y privado.
7. Crear y desarrollar 3 obras de Importancia local, que favorezcan el crecimiento y movilidad de la ciudad.
8. Diseñar nuevas rutas y trazos viales que favorezca la conectividad de todos los barrios entre sí, y con el centro.
9. Mejorar las condiciones laborales de los conductores y operarios del transporte público, con horarios dignos de trabajo, descanso y remuneración.
10. Prestar el mejor servicio de transporte a los residentes y visitantes de la ciudad de Tunja, pretendiendo optimizar los tiempos de desplazamientos y satisfacción de los usuarios.

11. Implementar un plan especial de cercanía, para nuevo terminal de transporte de la ciudad.
12. Desarrollar y poner en marcha el Plan estratégico de movilidad de Tunja

Los recursos para materializar estos proyectos también se gestionarán con la nación, el DNP, la ANSV, la ANI, y con entes de otras latitudes como el Banco mundial a través del IFC, el BID, la CAF, y banca de inversión privada.

El desarrollo y puesta en marcha de estas iniciativas, estará a cargo de las secretarías de 1. Tránsito y transporte, 2. Desarrollo, 3. Educación, 4. Cultura y turismo, 5. Gerencia de la ESE de Santiago de Tunja y la Dirección de la UMCITI, con el acompañamiento de las oficinas de gestión y apoyo.

De igual forma se pretenderá la búsqueda de cooperación nacional e internacional para el desarrollo y puesta en marcha de los proyectos e iniciativas ya descritas.



1.2. Pilar de Empleo



Como lo afirma el profesor Jacinto Pineda Jiménez, director del grupo de investigación GRIMAP, de la Escuela Superior de Administración Pública- ESAP, en entrevista para el periódico el diario, revela qué, 11.568 habitantes en Tunja, a 31 de diciembre de 2018, estaban en condición de desempleados, es decir 2.422 más que el año anterior. La tasa de desempleo en el año 2018 en Tunja registró el 11.3%, mayor a la que presentó el país que fue de 9.7%.

La primera muestra realizada en el tercer trimestre octubre – diciembre de 2018, develó un índice de desempleo a nivel nacional del 9,2% mientras en Tunja la tasa alcanzó el 11,9%, lo que representó un aumento de 2, 4 puntos porcentuales respecto al mismo trimestre de la ciudad en el 2017, el cual estaba en (9.5%). en otras palabras 2.422 personas perdieron su empleo en el último año. Esta evolución histórica del desempleo en Tunja presentaba el peor índice en los últimos 10 años como lo evidencia la gráfica .1



Fuente: DANE, citado por <http://xurl.es/ui17d>

A enero de 2019, se sostenían 97.101 habitantes económicamente activos, de los cuales 85.533 habitantes se encontraban laborando y 11.568 desempleados; no obstante Tunja cuenta con un potencial de trabajo de 138.154 habitantes y 60.983 son inactivos, es decir estudiantes, amas de casa, pensionados, incapacitados permanentes o simplemente aquellos que no están interesados en actividades remuneradas para un total de 199.137 habitantes a diciembre de 2018, según cifras del DANE.

Según el Observatorio Regional de Mercado de Trabajo de Boyacá, (ORMET Boyacá) de los 85.533 habitantes laborando, 23.906 se encuentran en situación de subempleo subjetivo, es decir manifiestan que desean trabajar más horas a la semana o tienen una jornada inferior a 48 horas, de igual manera dicen contar con un empleo inadecuado a sus competencias. Adicional 6.834 (7.03%) están en condición de subempleo objetivo, quienes manifiestan haber realizado una gestión para materializar su aspiración y están en disposición de efectuar el cambio. Las cifras evidencian la gran informalidad y precariedad laboral a la que son sometidas las personas, por ejemplo, a quienes laboran por pocas horas semanales o en ciertas temporadas, o quienes no alcanzan a obtener el salario mínimo legal vigente

Para marzo de 2019, el desempleo según el último registro hecho por el DANE, la capital boyacense estuvo por encima del 13%, el más alto en toda la historia de la ciudad, teniendo en cuenta que, en 2018, la tasa de desocupación en la capital boyacense llegaba a un 10,4%.

Hoy Tunja es la décima ciudad capital en el país con mayor tasa de desempleo, superada por Quibdó (20,3%), Armenia (18,4%), Cúcuta (17,7%), Ibagué (17,3%), Riohacha (17,1%), Florencia (16,7%), Valledupar (16,4%), Villavicencio (13,6%), y Manizales (13,6%). sumado a ello, Tunja tiene indicadores por debajo de la media nacional en lo referente a tasa de ocupación y tasa general de participación, lo que entrega un claro panorama de la crisis de empleabilidad existente en la capital boyacense.

En vista de este panorama y con el fin de reactivar el mercado laboral y de empleo de Tunja se propone desde el pilar de empleo,

1. Actualizar y poner en marcha la iniciativa de sistema de ciudades, en articulación con el departamento administrativo de planeación nacional DNP, los municipios de Duitama, Paipa y Sogamoso; con el fin de gestionar recursos de orden nacional para generación de proyectos productivos, fuentes de trabajo local, creación de un plan de regional de riesgo y amortización al empleo laboral - primero en el departamento.

2. Gestionar con grandes empresas nacionales la apertura de oficinas técnicas y tecnológicas que generen empleos de clase media y alta, favoreciendo la economía local.

3. Creación y gestión de una política pública, que estimule la contratación laboral de los tunjanos.

4. Generar desde la secretaría de la mujer, estrategias inclusivas y productivas para la puesta en marcha de emprendimientos locales y regionales.

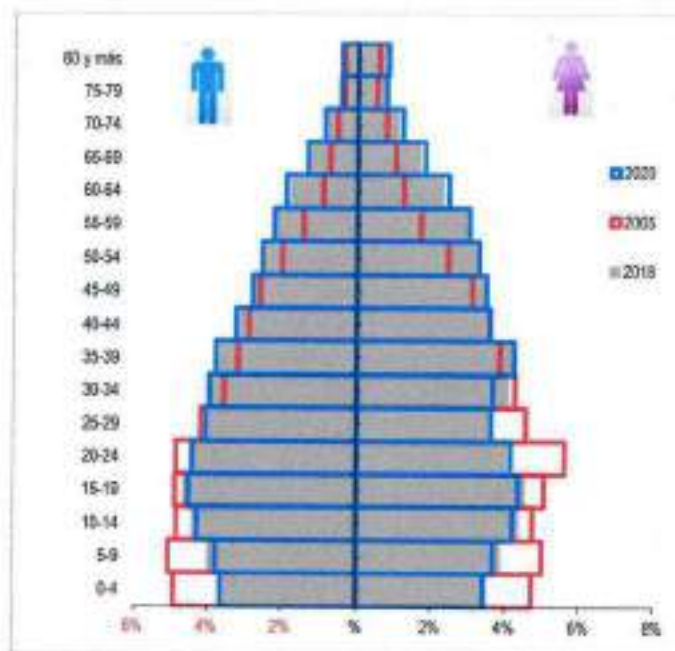
5. Implementar, en articulación con los centros de emprendimiento de las Universidades y centro de aprendizaje SENA de Tunja, estrategias que favorezcan el emprendimiento, canalización y condonación de capital semilla, para la puesta en marcha de proyectos tecnológicos y productivos.



1.3. Pilar de Salud



Como lo describe la secretaria de protección social en el informe "Situación de Salud de Tunja en el año 2018" Tunja demográficamente ha presentado durante los últimos 13 años, un crecimiento progresivo controlado.



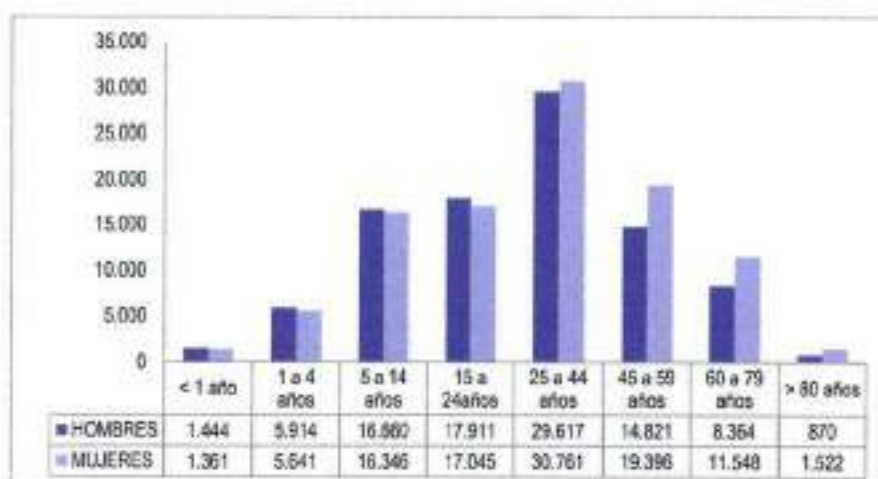
Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Como se presenta en la siguiente tabla, la población por curso de vida según el módelo de atención integra la salud MIAS del Municipio de Tunja, se observa que el curso de vida Primera Infancia (0 a 5 años), Infancia (6 a 11 años), adolescencia (12 a 17 años) tienen un comportamiento hacia la disminución, mientras que los cursos de vida Juventud (18 a 28 años), Adultez (29 a 59 años) y Persona Mayor (60 años y más) van en aumento progresivo. El curso de vida que concentra el mayor porcentaje de la población es la Adultez (29 a 59 años) con un 41,4% para el año 2018, también se observa que los ciclos de Juventud (18 a 28 años) ocupan un porcentaje significativo de la población del municipio por lo cual se deben establecer programas que favorezca su bienestar.

Curso de vida	2005		2018		2020	
	Número absoluto	Frecuencia relativa	Número absoluto	Frecuencia relativa	Número absoluto	Frecuencia relativa
Primera infancia (0 a 5 años)	17.982	11,7	17.341	8,7	17.549	8,5
Infancia (6 a 11 años)	18.305	11,9	19.385	9,7	19.320	9,3
Adolescencia (12 a 17 años)	17.839	11,6	21.678	10,9	21.712	10,5
Juventud (18 a 28 años)	33.314	21,6	36.113	18,1	37.792	18,3
Adultez (29 a 59 años)	55.793	36,2	82.400	41,4	85.461	41,3
Persona mayor (60 años y más)	10.833	7,0	22.304	11,2	24.993	12,1
Total Población	154.066	100,0	199.221	100,0	206.827	100,0

Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Mas al detallar la población por sexo y grupo de edad del municipio de Tunja en el año 2018, se pudo observar que el género masculino es mayor en los grupos de edad de < 1 año, de 1 a 4, de 5 a 14 años y el de 15 a 24 años y el género femenino es mayor en los grupos de edad de 25 a 44, de 45 a 59 y 60 a 79 años; a nivel general en el municipio la población femenina (103.620) fue mayor que la masculina (95.601).



Fuente: Censo DANE 2005 y proyecciones poblacionales

Sumado a la población local, el desplazamiento forzado durante los últimos años ha acrecentado la población emergente y flotante en el municipio, este fenómeno constituye una violación de los Derechos Humanos, el Derecho Internacional, los

derechos constitucionales y la dignidad. No obstante dichos movimientos de masas pueden generar en Tunja, elevación de los índices de pobreza, agudización de los conflictos armados internos, la modificación en las formas de ocupación y prácticas culturales. La siguiente tabla representa la Población victimizada de desplazamiento por grupo de edad en el año 2016, en el Municipio de Tunja en la cual se observa que han ingresado en total de 7022 víctimas de desplazamiento, de los cuales 2903 son mujeres y 4027 son hombres.

Grupo de edad	Mujeres victimizadas de desplazamiento		Hombres victimizados de desplazamiento		Personas sexo no definido victimizadas de desplazamiento		Personas sexo no reportado victimizadas de desplazamiento		No. LGBTI victimizados de desplazamiento
	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	N° personas	Proporción	
0 a 4 años	96	3.3%	85	2.1%	0	0.0%	0	0.0%	
05 a 09 años	178	6.1%	297	5.1%	0	0.0%	1	1.1%	
10 a 14 años	213	7.3%	202	5.0%	0	0.0%	32	34.8%	
15 a 19 años	201	6.9%	197	4.9%	0	0.0%	53	57.8%	
20 a 24 años	377	13.0%	540	13.4%	0	0.0%	3	3.3%	
25 a 29 años	334	11.5%	454	11.3%	0	0.0%	0	0.0%	
30 a 34 años	363	12.5%	428	10.6%	0	0.0%	0	0.0%	
35 a 39 años	291	10.0%	421	10.5%	0	0.0%	0	0.0%	
40 a 44 años	233	8.0%	346	8.6%	0	0.0%	0	0.0%	
45 a 49 años	208	7.2%	314	7.8%	0	0.0%	0	0.0%	
50 a 54 años	162	5.2%	284	7.1%	0	0.0%	0	0.0%	
55 a 59 años	97	3.3%	294	5.1%	0	0.0%	0	0.0%	
60 a 64 años	61	2.1%	126	3.1%	0	0.0%	0	0.0%	
65 a 69 años	40	1.4%	96	2.4%	0	0.0%	0	0.0%	
70 a 74 años	24	0.8%	48	1.2%	0	0.0%	0	0.0%	
75 a 79 años	16	0.6%	36	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	
80 años o más	18	0.6%	38	0.9%	0	0.0%	0	0.0%	
No Definido	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	
No Reportado	1	0.0%	1	0.0%	0	0.0%	3	3.3%	
Total	2903	41.3%	4027	57.3%	0	0.0%	92	1.3%	0

Todos y cada uno de estos grupos poblacionales requiere cubrir una serie de necesidades de bienestar y salud integral.

Por tal motivo desde el pilar de Salud se trabajará el pro del desarrollo integral del bienestar de todos los hogares tunjanos, por medio de campañas barrio a barrio a fin de garantizar la cobertura de todos los servicios salud.

Así mismo se pretende:

1. Elevar la tasa de salud preventiva del 8% actual al 38% durante los dos primeros años, garantizando un 45 % al finalizar el periodo.

2. Educación a todo nivel: transporte, UBA's (Unidad Básica de Atención), Bancos, salas de espera de instituciones públicas y privadas; donde de forma clara y creativa se incentive a la prevención de la enfermedad y el cuidado de la salud.
3. Crear espacios de bienestar artística y deportiva para las personas y sus animales de compañía.
4. Especialización por competencias de las UBA: Fortalecer las 9 UBA de acuerdo a las necesidades de su comunidad, pero además adicionando servicios especializados y diferentes para cada una de ellas que soporten la problemática de consumo de ESPAM, alcohol, enfermedades mentales, discapacidad, entre otros; tanto de los Tunjanos del régimen subsidiado, como contributivo.
5. Realizar mantenimiento y reparación de las UBA que lo ameriten a fin de establecer un plan de inversión anual en salud pública, coherente con la prestación del servicio.
6. Generar programas de protección de la primera infancia y adolescencia.
7. Convenios interadministrativos, Alcaldía-Instituciones educativas con dos propósitos: capacitación continua de los profesionales en salud generando bienestar laboral y aumentando el nivel de atención con calidad; programas de campo de los estudiantes para realización de estudios epidemiológicos con el fin de caracterizar la población, pero además llegar a ella con programas de capacitación integral para toda la familia.
8. Fortalecer el hospital de Tunja que hoy se encuentra en construcción, el cual está proyectado y aprobado para el primer nivel de atención, como un segundo nivel, aumentando la cobertura y ayudando a descongestionar las demás instituciones de segundo y tercer nivel de la ciudad, esto con el fin de permitirles a los últimos especializarse en la prestación de servicios para lo cual están habilitadas y mejorar así la calidad de la atención en salud para los Tunjanos.



9. Desarrollar programas deportivos que promuevan la actividad física y la recreación.
10. A poyar el quehacer de las escuelas deportivas, en los procesos de formación a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores.
11. Generar nuevos espacios deportivos que favorezcan, el entrenamiento y formación en diferentes disciplinas.
12. Generar convenios públicos – privados que permitan el correcto funcionamiento de escuelas deportivas, y demás funciones de IDR
13. Fomentar la realización de torneos en la ciudad.

2. EJES DE DESARROLLO

2.1. Consolidación Regional

Las fronteras y divisiones políticas que se observan con detalle en los mapas y en la cartografía general de los libros de texto, obedecen a dinámicas muy diferentes a las que realmente suceden en los territorios. Las fronteras políticas, la delimitación cartográfica y la circunscripción con fines administrativos obedece, grosso modo, a dos grandes elementos: de un lado, a una delimitación histórica que obedeció a procesos de asentamientos comunitarios, posesión de tierras por parte de grandes hacendados, acuerdos administrativos, distancias geográficas y demás elementos que, en su conjunto, no respondieron en ningún momento a la dinámica aglutinadora de los territorios; de otro lado, a un proceso de división administrativa guiado por principios de gestión pública ajenos a las necesidades del territorio. Nuestra visión del territorio va más allá de las divisiones administrativas y las fronteras. Estamos convencidos de que Tunja es una ciudad con múltiples territorios, con necesidades y soluciones potenciales diferentes; igualmente creemos que nos unimos y con firmeza Tunja puede liderar un proceso de transformación y cambio de la visión local a lo regional, pero ello nos requiere de intervenciones y desarrollos estratégicos en territorios vecinos, por tal motivo de la mano con los pobladores y alcaldes de los municipios circunferentes, gestionaremos la creación y consolidación de la primera RPG (región de planificación y gestión) normatizada en la Ley Orgánica 1454 de 2011, Art. 19. permitiendo, Constituir bancos de proyectos de inversión estratégicos de impacto regional y de avanzar en

la modelación para la consolidación futura de la Asociación de Municipios del centro de Boyacá - AMUNA.

Proponemos,

- Consolidación de la primera RGP del país
- Realización del estudio del técnico para la creación y consolidación la asociación de municipios del centro de Boyacá – AMUNA o área metropolitana.
- Creación y operativización del banco de proyectos regionales.
- Desarrollo de los agroservicios regionales.
- Generar el documento de caracterización regional.
- Diseño del modelo operativo regional.

2.2. Responsabilidad Ambiental

Sin duda, para hablar de ciudad se requiere, necesariamente, hacerlo de una manera integral; y hacerlo de una manera integral implica ver la ciudad no como una entidad aislada y descontextualizada sino, por el contrario, mirarla como una unidad de fines ciudadanos que pueden y deben ser considerados desde múltiples y variadas perspectivas. Se deben entender las ciudades como organismos que consumen productos, materias primas, recursos naturales, etc.; y a su vez generan otros productos y subproductos, desechos, residuos de todo tipo. Es el manejo que se le da a estos subproductos la clave para la sostenibilidad de una ciudad. Así como para hablar del hombre debemos hablar de su circunstancia, aquella sin la cual el hombre, difícilmente se puede concebir, para hablar de ciudad también es necesario hablar de su contexto, de su medio, de su ambiente, aquél dentro del cual la ciudad es y está. Una ciudad depende entonces de su medio ambiente, de su forma de relacionarse con el entorno, con la tierra. Nosotros creemos en una ciudad enmarcada en el desarrollo sostenible, la cual debe ser entendida como un proyecto común, de todos y para todos, donde lo primero sea la gente, donde como sociedad podamos crecer y desarrollarnos, social, cultural y económicamente, con considerables y evidentes mejoras en las condiciones de vida de todos sus habitantes; soñamos con una ciudad que avanza, pero una ciudad que lo hace de manera responsable, consciente y en equilibrio con el medio ambiente, aquél que el

día de mañana le permitirá seguir proyectándose hacia el futuro. Porque es eso lo que está en juego, es el futuro, el nuestro y el de nuestros hijos, y el de todas las demás generaciones. Queremos, una ciudad que se preocupa y ocupa de su presente, pero que no hipoteca el futuro de las generaciones venideras. somos conscientes de la necesidad de cuidar el medio ambiente y en el compromiso que debe haber por parte de los sectores de la sociedad, y de las administraciones públicas particularmente, para propender por un desarrollo de una ciudad sostenible, responsable y amigable con ese medio ambiente, con sus recursos, con su aire, con su tierra, y con su gente. Se trata de un bien común, es de todos, y de ninguna manera puede entenderse como cosa de nadie. A todos nos pertenece, y todos debemos protegerlo. De él dependemos. Se planificará correctamente para su uso efectivo y sabio aprovechamiento. Hablar de medio ambiente no se convertirá en un simple asunto o discurso de un sector de la población; se convertirá la protección del medio ambiente en un estilo de vida, en una extensión de la cultura Tunjana. Porque nos preocupa que no seamos lo suficientemente conscientes para darnos cuenta de que en muchas ocasiones nos convertimos en una sociedad que se engeuece dentro de su propia dinámica de crecimiento. Consumos sin medida y actividades sin control, por ejemplo, sumado a una gestión ineficiente o ausente en esta materia ambiental, infortunadamente, hacen que exista la posibilidad de una ciudad no sostenible durante el tiempo. No podemos ser egoístas. Si bien el ambiente con todos sus recursos y todas sus riquezas es un medio que la misma naturaleza nos ha dado, debemos cuidarlo, saberlo tratar, porque si bien como seres humanos y como sociedad tenemos muchas necesidades (infinitas por lo cierto) y nos podemos servir de él para satisfacerlas, ese medio, por el contrario, no es infinito, es finito, se acaba y de hecho lo estamos acabando. Tenemos entonces un reto, y es un reto humano. Debemos encontrar cada vez más y mejores maneras de aprovechar y relacionarnos con nuestro medio ambiente, estas deben ser las más eficientes en pro de mantener un equilibrio entre lo estético y lo práctico, sin perder de vista nunca el objetivo y el propósito al que se quiere llegar. Esa es una necesidad, y contamos con otro medio o instrumento, y es la inteligencia del hombre, su capacidad de innovar y replantear la creatividad que genera tecnología. Por medio de varias herramientas de gestión, se convertirán en una oportunidad para seguir aprovechando nuestros recursos sin caer en su instrumentalización indiscriminada. Ahora, hablar de medio ambiente implica referirse a múltiples factores que hacen

parte y componen esa circunstancia, ese contexto natural dentro del cual se encuentra la ciudad. Hablar de medio ambiente no se puede quedar en una simple mirada o en un concepto global y bonito por lo demás, como es el de ciudad sostenible. Esa sostenibilidad se debe materializar en asuntos puntuales. A continuación, se proponen algunas estrategias para favorecer la transversalidad de lo ambiental en el plan de gobierno.

Proponemos,

- Reducción de la tarifa de electricidad.
- Ampliar los tanques de transferencias.
- Generar zonas de amortización que protejan las fuentes actuales de agua.
- Identificación de una 3 fuente de agua que garantice su disponibilidad en los años venideros.
- Generar un estudio de factibilidad para la ampliación del alcantarillado urbano y rural.
- Conforme al estudio de factibilidad propiciar los recursos necesarios para ampliación de alcantarillado urbano-rural.
- Apoyo a las empresas de aprovechamiento de residuos asociadas.
- Implementar un sistema de monitoreo para determinar la calidad del aire.
- Actualizar el plan de la planta de tratamiento de basuras.

2.3. Desarrollo económico y competitividad

Índice Competitividad Ciudades 2018 (Icc)

Este es un estudio realizado por el Consejo Privado de Competitividad (CPC) y el Centro de Pensamiento en Estrategias Competitivas (CEPEC) de la Universidad del Rosario, y es un complemento al Índice Departamental de Competitividad (IDC), que provee información confiable y permanente sobre el desempeño de las ciudades en materia de competitividad. Según estas dos importantes entidades y siguiendo la metodología del Índice Global de Competitividad del Foro Económico Mundial: "El Índice de Competitividad de Ciudades (ICC) 2018, evalúa la competitividad de las principales ciudades y áreas metropolitanas (AM) del país a partir de diez pilares, los cuales están agrupados en tres factores: i) condiciones básicas, ii) eficiencia y iii) sofisticación e innovación. El factor condiciones básicas comprende seis pilares:

instituciones, infraestructura y equipamiento, tamaño del mercado, educación básica y media, salud y sostenibilidad ambiental. Por su parte, el factor eficiencia consta de dos pilares: educación superior y capacitación, y eficiencia de los mercados. A la vez, el factor sofisticación e innovación está compuesto por los pilares de sofisticación y diversificación e innovación y dinámica empresarial. El ICC 2018, que parte de la identificación y el cálculo de 89 variables duras, evalúa la competitividad de 23 de las principales ciudades y áreas metropolitanas del país, clasificadas en tres etapas, de acuerdo con su nivel de desarrollo.”. (Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario 2018). El siguiente grafico muestra los resultados y como se ubican las 23 Ciudades estudiadas frente a la competitividad, que le permitirá a los entes encargados de las políticas públicas establecer las brechas y conocer su situación actual frente a las facilidades para inversión y acceso a mercados, como también mejorar las condiciones de vida de sus ciudadanos a través de un mejor empleo, más ingresos, mayores oportunidades y mejorar sus condiciones generales de vida El siguiente gráfico nos muestra que la Ciudad de Tunja, se encuentra ubicada en una honrosa quinta (5) posición, después de Bogotá-Soacha, Medellín, Manizales y Bucaramanga.



Clasificación En Doing Business 2017

Por considerarlo de una gran importancia frente a nuestra propuesta de hacer de Tunja una Ciudad Inteligente, que sea capaz de generar una economía basada en el conocimiento, la investigación y el desarrollo tecnológico, presentamos este estudio del Banco Mundial que analiza las condiciones de países y ciudades para crear las condiciones y los entornos favorables para la generación de nuevas empresas, creación de empleos e importantes inversiones. Donde la verdad la Ciudad de Tunja presenta unos índices que nos muestran unas de las razones del porque hoy nuestra Ciudad, no es bien mirada por inversionistas nacionales y extranjeras para tener nuevos desarrollos empresariales, que potencien diferentes sectores de la economía tunjana. Tomado: Banco Mundial, 2017. Doing Business en Colombia 2017. Washington, D.C.: Grupo del Banco Mundial. Licencia Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.

“Doing Business analiza entre 190 economías del mundo las regulaciones empresariales de 11 áreas que afectan a las pequeñas y medianas empresas nacionales. Doing Business en Colombia 2017 cubre 4 de estas áreas: apertura de una empresa, obtención de permisos de construcción, registro de propiedades y pago de impuestos. f La metodología de Doing Business se basa en estudios de casos estandarizados que se aplican en la ciudad más importante para cada economía desde el punto de vista de los negocios. Doing Business subnacional expande el análisis de Doing Business más allá de esta ciudad, identificando las diferencias en las leyes y en las regulaciones o en la aplicación de las regulaciones nacionales entre distintas localidades de una misma economía o de una región. f Doing Business en Colombia 2017 se basa en 4 fuentes de información principales: las leyes y regulaciones aplicables, el conocimiento y la experiencia del sector privado en los procesos que se analizan, los gobiernos de las economías objeto de estudio y los especialistas del Grupo del Banco Mundial. f Los gobiernos utilizan Doing Business como una fuente de datos objetivos, que aporta nuevos conocimientos con respecto a las buenas prácticas.”

Cae – Centro De Atención Empresarial

Con el fin de facilitar y promover los procesos de creación y constitución de empresas y apoyar de manera decidida y tangible a los emprendedores, empresarios, inversionistas extranjeros y usuarios, es importante iniciar este proceso de simplificación de trámites, en sinergia con entidades como Cámara de comercio, Dian, etc.)

- Reducción de trámites y tiempos en el proceso de formalización de su empresa.
- Reducción de costos.
- Minimización de riesgos.
- Inicio de actividades rápido y formal.

Atracción De Inversión

Convertir a Tunja en una ciudad capital atractiva para inversionistas nacionales e internacionales, generando condiciones adecuadas que beneficien el desarrollo de nuevos proyectos (conectividad, infraestructura, oferta hotelera, mano de obra calificada, impuestos, menos tramites).

Promoción ciudad, Tunja polo de desarrollo de negocios, comercio y turismo, facilitando los trámites para el desarrollo de la inversión y gestionando recursos para generar proyectos atractores de inversión como:

- Universidades
- Call Center
- Cadenas Nacionales
- Data center
- Zonas francas.

Fortalecimiento Empresarial – El Desarrollo De Los Comerciantes Locales Nos Une

Promover el emprendimiento empresarial, menos tramites menos impuestos, la innovación y el desarrollo de clústeres y fortalecimiento de cadenas productivas, generando competitividad a las pymes empresas locales y preparándolas para competir en mercados más globales.

- Escuela de Comerciantes en sinergia con Universidades
- Formalización
- Desarrollo económico
- Competitividad
- Calidad de vida

Tunja Como Centro De Acopio Departamental – Nuestra Marca Producto Nos Une

Centros de acopio y verdaderas redes de valor que permitan acceder a la comercialización a los centros de alto consumo en el país.

- Su principal función sería la consolidación de la oferta de varios productos de la zona a fin de ofrecer mayor volumen consolidado con estándares de calidad y empaque homogéneos, y así facilitar su movilización a mercados de abasto regional, nacional e incluso la posibilidad de comercializar en mercados internacionales.

Tunja Capital De Eventos

Fortalecer la dinámica económica a través del fortalecimiento del turismo, identificando productos turísticos de la ciudad y del departamento, garantizando las condiciones necesarias para hacer una ciudad atractiva durante todo el año en la realización de eventos de orden nacional (Congresos, encuentros, etc.).

Programas De Gobierno De Empleo Para Jóvenes –

- Favorecer la implementación de la Políticas públicas de trabajo decente. Ley 1780 del 02 de mayo de 2016.
- Favorecer la representación de jóvenes (18 a 28 años) en cada una de las secretarías de la alcaldía.
- Generar las condiciones necesarias para el óptimo desarrollo de la dirección de juventudes.

3. ESTRATEGIAS DE GOBIERNO

3.1. Ordenamiento Territorial

El POT es la herramienta que marca la guía de la planeación de la ciudad en cuestiones físicas, urbanas, ambientales y de uso del suelo para el futuro próximo de Tunja. Definiendo las estrategias, normas y objetivos para la ciudad en un periodo de largo, mediano y corto plazo, determinando el alcance de la visión de ciudad, la normatividad reglamentaria, la disposición de los suelos, su uso y la discrecionalidad para realizar grandes proyectos urbanos en la ciudad. dicha responsabilidad había recaído sobre la actual administración y según el cronograma que reposa en la página web de la alcaldía las fechas nunca se cumplieron, pues dicho cronograma devela que se tenía previsto la aprobación final del concejo hasta el 31 de mayo de 2018; y a la fecha de hoy, el documento sigue en construcción, impidiendo que este plan de gobierno pueda generar análisis o propuestas que enriquezcan y favorezcan el desarrollo de ciudad. en vista de ello y bajo un enfoque de planeación estratégica, se han generado 3 escenarios hipotéticos que nos permita responder rápidamente en este tema tan delicado para la ciudad.

Escenario 1.

supuesto: la administración alcanza a radicar el documento y este es concertado y aprobado por todas las entidades competentes y es adoptado.
desarrollo: se realizará una inclusión de planes y programas, que pretendan desarrollar dicho plan y favorezcan el corto y mediano plazo, de igual manera se creará la estrategia que permita la alineación con el plan de ejecuciones del POT, ajustando el plan de inversiones municipal.

Escenario 2.

Supuesto: la actual administración municipal, entrega el documento final, mas este, en una de las instancias de concertación y aprobación no es aprobado, regresándolo a correcciones y por ende no alcanza a ser adoptado.

desarrollo: se creará un comité de revisión y ajustes, con el fin de realizar las respectivas correcciones, y poder radicar nuevamente el documento y poder ser adoptado en los nuevos tiempos establecidos.

Escenarios 3

Supuesto: la actual administración municipal, entrega el documento final, pero este según las instancias de concertación y aprobación, no cumple las características mínimas para la aprobación Y/O el documento no es entregado.

desarrollo: se designará un equipo interdisciplinario, que realice la revisión estructural de todo lo avanzado por la actual administración y en un plazo no mayor a 60 días, presentar una propuesta con cronograma, a fin de determinar los mecanismos, costos y tiempos para la obtención del nuevo POT.

Adjunto a uno de los escenarios se propone,

- Desarrollar el estudio para la implantación del nuevo catastro multipropósito.
- Favorecer la contratación de una empresa que genere los
- Favorecer la actualización plan de gestión riego de desastre por medio del CMGRD.

3.2. Desarrollo Rural, Emprendimiento e industria

Desarrollo Rural

Siendo Boyacá la despensa agrícola de Colombia y Tunja su Capital, la Agricultura será eje vital en el desarrollo económico y social de la Ciudad. Se crearán todos los mecanismos necesarios para cambiar la forma de producir, comercializar y consumir alimentos con el fin de hacer un sector productivo sostenible y que genere bienestar para nuestros campesinos dedicados a esta noble labor. La Investigación, la Innovación y desarrollo tecnológico serán vitales y de gran importancia para el crecimiento y consolidación del sector. Manejo de Agua, conservación de suelos y

tierras degradadas. Se crearán apoyos al Productor en forma colectiva, servicios generales y apoyo a consumidor final para el fortalecimiento del sector. Proyectos donde se aproveche la vocación productiva rural de la Ciudad, los recursos de todas las entidades del sector, los avances tecnológicos de diferentes países, que lleven inmersos la solución a problemas como el riego en cualquier mes del año, la proveeduría, el mercadeo y la asociatividad serán prioridad para esta nueva administración. Se trabajará enérgicamente por la asociatividad, fortaleciendo a las ya creadas e instimulando nuevas iniciativas de economía solidaria.

Más del 85% del territorio de Tunja es suelo rural, espacio que no está siendo aprovechado dado el potencial agropecuario que representa. Se deben obviar las consideraciones que plantean que la ciudad únicamente debe trabajar en temas urbanos de ciencia, tecnología e innovación, para apostarle a un desarrollo rural en el que se incluyan los corregimientos de la ciudad como unidades productivas con potencial de desarrollo. Se trata de aprovechar todas las potencialidades que ofrece el territorio de manera orgánica, dejando a un lado tanto la segregación temática como la territorial. De esta manera, deben crearse proyectos de fortalecimiento del empresario rural donde, a través de la institucionalidad creada por Mercados Campesinos, se trascienda de la venta de productos agrícolas hacia la creación de empresas rurales con potencial productivo para insertarse en cadenas de valor.

Desde esta estrategia se propone,

1. Crear una agroindustria con valor agregado.
2. Diseñar nuevos planes para la erradicación de la pobreza.
3. Garantizar mediante planes e inversión pública, mecanismos para la prevención y protección del agua y suelos
4. Avanzar en la legalización de predios rurales, promoviendo la eliminación de la falsa tradición.
5. Desarrollar un estudio de viabilidad para la consolidación de una comercializadora mixta que dignifique la labor campesina.
6. Estimular a las universidades que favorezcan investigaciones agrarias.
7. Privilegiar en convocatorias, a los proyectos que desarrollen la ciencia, la tecnología y creatividad en el campo Tunjano,

8. Favorecer la compra colectiva por medio de las asociaciones.
9. Favorecer el parque agroalimentario, con el fin de generar transformaciones, que permitan consolidar valor agregado
10. Desarrollar un proyecto que determine las zonas de reconversión agrícola del municipio
11. Desarrollar estrategias alternas como el agroturismo que estimule y desarrolle la economía campesina.
12. Establecer las líneas y protocolos para desarrollar mercados y negocios verdes.
13. Desarrollar estudio de factibilidad para el secretaria o dirección de desarrollo rural.
14. Realizar un nuevo estatuto de rentas que estimule la llegada de empresas con beneficios tributarios.
15. Desarrollar proyectos de gran envergadura con empresas privadas bajos APP.
16. Consolidar una zona industrial que favorezca la generación de empleo.

Emprendimiento

Le apostamos a la evolución positiva del desarrollo económico de Tunja, en tanto se trate de un proceso estratégico y orgánico. Es cierto que la dinámica y las políticas nacionales influyen mucho en materia económica y, en el mismo sentido, en el comportamiento de la economía en los mercados locales y municipales; pero también es cierto que los proyectos, intervenciones y políticas públicas que se lleven a cabo desde los municipios son capaces, si se trabaja de manera orgánica, de generar espacios armoniosos para el impulso de la economía, generando empleo y riqueza. Y en materia de generación de oportunidades y emprendimiento es uno de los aspectos donde más fuerte y clara debe ser la apuesta de la ciudad. La política de emprendimiento es clave en una ciudad como Tunja, la cual ha sufrido históricamente por la baja tasa de industrialización y la generación de empleo (con una tasa de desempleo superior al promedio nacional). Esta política de emprendimiento de la administración municipal debe focalizar esfuerzos en la construcción y sostenimiento de Empresas sociales sostenibles para la solución de

problemáticas locales y, sobre todo, atender a la vocación de ciudad. Se deben priorizar aquellas empresas cuya misión es la solución de los problemas de los tunjanos, para que se conviertan en aliados de la administración pública en la mejora del bienestar y la calidad de vida de la población. Así, el apoyo a los emprendedores sociales se convierte en un proyecto con beneficio de doble vía en el que, además de crear empresas formales sostenibles en el largo plazo, se disminuyen las demandas sociales pues estas empresas están aportando en uno de los roles de la administración pública, el cual es el contribuir a la satisfacción de las necesidades básicas y a las múltiples soluciones de los problemas sociales de la ciudad. Las administraciones pasadas y el mercado de Tunja han trabajado arduamente en la identificación de unos clústeres alrededor de los cuales debe girar el crecimiento económico de la ciudad en una lógica de generar riqueza y empleo. Para el funcionamiento de este ecosistema de mercado debemos trabajar decididamente en la atención, potencialización y revisión permanente del funcionamiento de estos. Esta apuesta de fortalecimiento de clúster (los existentes y los que puedan llegarse a constituir), obedeciendo a un proceso de articulación. Debemos garantizar el emprendimiento de alto impacto, dándole prioridad al impacto social y de ciudad; al mismo tiempo que se fortalece los emprendimientos de subsistencia y sumerge a la ciudad en un proceso de desarrollo por clúster liderado por la Administración. Para avanzar decididamente en esta apuesta, se propone,

- Crear un programa en educación emprendedora
- Consolidación de la estrategia 2R. La cual favorece el acceso a financiación y capital semilla,
- Estimular y atraer fondos extranjeros que deseen invertir en los emprendimientos locales.
- Garantizar el ecosistema del emprendimiento al alcance de todos, con acompañamiento en todas las etapas de la empresa.
- Reestructurar las funciones sustantivas del centro de emprendimiento Activa

3.3. Empoderamiento Cultural y patrimonial

La generación de políticas públicas y sociales en torno a la cultura a nivel nacional ha permitido el despliegue de programas y proyectos que dan respuesta a lo planteado alrededor del concepto y finalidades de lo denominado como economía naranja con la que se busca el crecimiento de la industria creativa como eje de desarrollo económico para el país.

Ahora bien, aunque en Tunja como ciudad estudiantil y universitaria, la cultura esta llamada a jugar un papel fundamental, los espacios que ha ganado no son suficientes y por lo mismo, carecen de efectividad. Por esta razón, se empieza a evidenciar una baja articulación entre lo planeado a nivel nacional con lo regional, por lo que se generan dificultades para la cultura en la ciudad que deben atenderse con el mayor cuidado y diligencia.

Algunas de estas dificultades que no pueden dejar de ser mencionadas, están ligadas a la falta de apropiación, gestión y proyección de Tunja como una verdadera ciudad de academia, en la que se perciba una vida cultural permanente, con mayor movimiento artístico y un contacto continuo entre la familia, el ciudadano de a pie, el estudiante y el turista con espacios en los que el teatro, la arquitectura, la escultura, la pintura, la música, la danza, la literatura, la poesía, el cine, entre otros, garanticen una destacable oferta de productos y servicios de entretenimiento en línea con una adecuada formación cultural para propios y visitantes, a través de museos, salas de concierto, teatros, galerías de arte, exposiciones y escenografías que se abran espacio entre las comunidades, y que por ende, le den vida a la ciudad. Los espacios culturales ofertados actualmente en Tunja son cerrados, y, por lo tanto, carecen de una promoción y difusión adecuada. El tunjano en su gran mayoría, no interactúa con escenarios creativos y de divulgación cultural. Los teatros son espacios para unos pocos. Y en las calles no se respira cultura. Estas situaciones indiscutiblemente causan un efecto en el nivel de cultura general y cultura ciudadana de nuestros habitantes.

Por otra parte, una problemática general en Boyacá y en la que Tunja no es una excepción, se presenta por la falta de políticas y programas que apoyen de forma idónea y oportuna a los distintas partes de interés en el medio cultural de la región.

El talento creativo de la ciudad es inmenso, sin embargo, los espacios de participación son muy reducidos. La existencia de festivales al parque es prácticamente nula. Aunque se han desarrollado festivales como el Reacción Tour que reúne bandas de rock nacionales y las trae a la ciudad, hace falta mayor gestión a la hora de llevar nuestros autores, artistas, bandas e intérpretes a otros escenarios, permitiendo aportar con el talento local al desarrollo de la industria creativa y cultural nacional.

Para dar mayor sustento a lo anterior, no es extraño, encontrar que la preocupación por acompañar de cerca el talento local es tan regular, que en eventos de gran trascendencia para la ciudad como el Aguinaldo Boyacense, encontremos agrupaciones locales formadas de un día para otro y que son seleccionadas para representar a los artistas de nuestra tierra. El acompañamiento del municipio a los artistas emergentes regionales y con una propuesta organizada es muy regular. Esto se ve reflejado en la poca participación de nuestros emprendedores culturales en la industria nacional.

El papel de la Alcaldía Municipal debe ser un papel activo, que promueva la articulación entre los distintos miembros que integran la cadena de valor de las industrias culturales tanto a nivel nacional como regional, de tal forma, que se impulse el crecimiento e impacto que tienen nuestras organizaciones culturales locales y se conviertan en referente para el país.

Para rescatar de la situación actual, es menester hacer mención de la Escuela de Música de Tunja. La cual ha logrado convocar un buen número de niños y jóvenes para comenzar su formación en aptitudes musicales. El reto permanente con la Escuela esta potencializar la continua formación musical, avanzando continuamente y llegando a mayores niveles que eventualmente puedan llevar a la consolidación de un conservatorio en la ciudad como referente a nivel nacional.

La Escuela de Música actualmente la conforman la orquesta sinfónica, banda juvenil, banda infantil, orquesta típica, orquesta de cuerdas frotadas, orquesta de vientos, pre-orquesta de cuerdas típicas, pre-banda, pre-orquesta de cuerdas frotadas, adicionalmente, el coro de cámara, coro infantil, coro de pequeños cantores, coro juvenil y el ensamble general. Por lo cual, el objetivo será poder abrir espacios dentro de la escuela para la formación musical y creativa ligada a la industria, y en la que

generen espacios de formación que articulen la producción musical y el emprendimiento musical a nivel introductorio.

Además, es necesario proyectar la escuela a nivel general como una academia de formación en bellas artes que permita la interacción de estudiantes con diferentes áreas y escenarios artísticos que cubran desde la pintura hasta el cine. En la actualidad se encuentran en proceso, convocatorias que están articuladas entre el fondo mixto de cultura con la Alcaldía Mayor de Tunja a través de la Secretaría de Cultura y Turismo de la Ciudad, y que atienden puntualmente a otorgar estímulos con los que se busca incentivar a artistas, gestores, creadores, investigadores y emprendedores culturales residentes en la ciudad de Tunja, para que pongan en marcha o fortalezcan sus propuestas artísticas y culturales y se visibilice las prácticas artísticas y culturales de la ciudad. Sin embargo, es importante señalar que no se observa un trabajo de promoción y publicidad idóneo que permita llegar a las distintas partes interesadas, de tal forma, que se generan límites en la vinculación, y de igual manera, que estos proyectos no tendrán feliz término, si no se articulan con los intereses culturales de la industria nacional. Además, se encuentra en proceso de formación el Colectivo Artístico Dancístico Bicentenario, el cual puede ser un proyecto referente nacional, pero requiere potencializarse.

De igual forma, se realizó la apertura de una convocatoria para que gestores culturales y prestadores de servicios turísticos se inscribieran en el sitio web: tunjaculturayturismo.gov.co, sin embargo, este sitio web no se encuentra disponible todavía, y el enlace para las inscripciones se encuentra fuera de servicio, lo cual deja una mala impresión del proyecto.

Existe otra convocatoria para reconocer a artesanos que por su oficio han aportado identidad cultural a la región, pero se encuentra abierta en este momento y de igual forma se tiene en etapa de apertura una convocatoria de la Alcaldía Mayor de Tunja para la mejora de condiciones de infraestructura y servicios de espacios escénicos destinados a la realización de espectáculos de artes escénicas de diferentes formatos. Esta última convocatoria acabo de cerrar el día 10 de Julio por lo que no es posible medir su impacto en la comunidad.

Propuestas:

- **Gestión de encuentros y redes para la industria cultural:** Es indispensable y fundamental traer a Tunja, espacios de encuentro que permitan generar conversación entre las distintas partes que conforman el escenario cultural independiente y la industria, de tal forma, que confluyan la cultura y los negocios en un mismo escenario. Para lograr esto será necesario articular artistas, productores y agencias de "management", además de diversas organizaciones y centros culturales, entidades sin ánimo de lucro, universidades, fondo mixto de cultura y alcaldía municipal a través de la secretaría de cultura y turismo, con el fin de establecer y concretar la realización de estos encuentros. Sería de gran provecho, poder establecer contactos con gestores y organizadores de "CIRCULART" en la ciudad de Medellín, teniendo en cuenta que este es uno de los eventos más importantes de Latinoamérica para la industria musical independiente y que se ha constituido como un referente latinoamericano a nivel de ruedas de negocios y espacios de "networking" cultural con más de ocho años de experiencia. Igualmente, contamos en Colombia con una de las plataformas de circulación y contacto para negocios de la industria audiovisual más importante a nivel nacional e internacional: "BAM" el "Bogotá Audiovisual Market", por lo que los referentes son variados y de gran trascendencia, siendo de gran ventaja contar con la batuta y el acompañamiento de los líderes de estos encuentros, para el desarrollo de nuestros eventos a nivel local.
- **Tunja como una verdadera ciudad estudiantil y universitaria:** Para lo cual es indispensable habilitar los espacios que ofrece la ciudad, tales como museos, bibliotecas, parques, salas de conciertos, entre otros, mediante la promoción de actividades culturales en las que se tengan convenios activos con instituciones educativas para garantizar la participación permanente de la población estudiantil en todos los niveles de formación y el apoyo a creadores y artistas locales.
- **Interacción cultural Permanente:** Se debe fortalecer la participación de las familias en la cultura local, involucrándola en las actividades y talleres experimentales, para lo cual será fundamental dejar de trabajar en políticas culturales cerradas y por el contrario abrir las puertas y darle vida a la cultura de

la ciudad, consolidando programas que permitan llevar el mejor talento local a las calles y a los barrios, acercándonos a la comunidad. En tal sentido, será de igual manera importante, ampliar la oferta de Festivales al Parque, en los que se reúna lo mejor del talento local en espacios abiertos. Garantizando, por una parte, la participación activa de la comunidad en eventos y actividades culturales y, por otro lado, efectuando un acompañamiento a los artistas independientes de nuestra región, contribuyendo en el impulso de sus emprendimientos culturales y generando crecimiento empresarial.

- **Protección de la Propiedad Intelectual y Gestión de Alianzas:** Como medio de protección de las creaciones, se deben generar jornadas de registro de obras en articulación con la Dirección Nacional de Derecho de Autor, que permitan garantizar la salvaguarda de obras en beneficio de autores, artistas, intérpretes y ejecutantes, y en las que además se promueva su articulación a redes de participación en industrial culturales como la red naranja y sociedades de gestión colectiva para el aseguramiento del recaudo de utilidades por la explotación de sus obras.

De igual forma se propone,

- Contenidos de Cátedra Paz y Reconciliación en los colegios de Tunja.
- Acciones de apropiación social del patrimonio realizados en Tunja." Combos culturales
- Eventos académicos realizados. "Tunja culta y leal"
- Formulación de proyectos para la elaboración de Planes Especiales de Manejo y Protección de Bienes
- Acciones encaminadas a la creación y conservación de monumentos en los Barrios
- PASEO DEL BICENTENARIO
- Dotación de elementos para los procesos culturales de Tunja" Trenzando Saberes "
- Murales en los barrios de Tunja creados. "
- Eventos culturales asociadas a los procesos de formación realizados.
- Profesionalización para formadores y directores de áreas artísticas
- Fortalecer el Consejo Municipal de Cultura.

- Implementar estrategia de Lectura para primera infancia Itinerante.
- Desarrollar y fortalecer la Red de Museos y Vigías del patrimonio.
- Apoyar las Redes de Emprendimiento Cultural
- Generar un proceso de formación cultural para adolescentes dentro del Sistema de Responsabilidad Penal.
- Estimular la participación de las convocatorias realizadas para el apoyo del sector cultural.
- Creación de la revista TUNJA CULTURAL.
- Estrategia cultural para la resignificar "AGUINALDITO EN MI BARRIO

3.4. Ciudad de la Creatividad, Ciencia Tecnología e Innovación.

La inversión en ciencia, tecnología e innovación se constituye como proceso base para el fortalecimiento de la competitividad económica. Si comprendemos este tipo de inversión como un factor diferenciador y promotor del desarrollo económico, es posible avanzar en la consolidación de los clústers facilitando el acceso a mercados, a capital y a nuevas tecnologías que las empresas que los componen requieren y que el ecosistema del emprendimiento necesita. El crecimiento económico y el desarrollo proveniente –o de la mano– de innovación, ciencia y tecnología cuenta con valor agregado lo suficientemente amplio como para superar en margen de rentabilidad a medios tradicionales de emprendimiento. Hoy por hoy las brechas entre países desarrollados y en desarrollo se hacen cada vez más grandes debido a la diferencia en la inversión en ciencia y tecnología, por lo que incrementar dicha inversión o, por lo menos, agenciar un proceso de aprovechamiento de los recursos con que se cuenta actualmente, es fundamental para reducir estas brechas. Se debe tener en cuenta que, en las nuevas prácticas de políticas públicas, las ciudades autosostenibles son las emplean la ciencia y la tecnología para lograr sus fines. Si queremos una sociedad más equitativa, sostenible, con desarrollo económico y competitiva, la inversión en CTI es un imperativo para los gobernantes venideros Tunja se ha marcado la meta de cambiar su economía, por una economía del conocimiento donde se genere verdadero valor agregado y que vaya acorde al devenir de las tendencias mundiales, en donde son los negocios con alto contenido en CTI los que están generando la mayor cantidad de riqueza para sus habitantes.

Aquellos países que no migren hacia una economía basada en ciencia y tecnología estarán indiscutiblemente relegados a la base de la pirámide económica mundial. Tunja cuenta con el Plan estratégico departamental de Ciencia, Tecnología e Innovación- PEDCTI, como primer insumo, el cual marca la hoja de ruta del departamento y sus principales ciudades en este tema hasta el 2022. En este documento se exponen las brechas tecnológicas a cubrir enfocados en los clústers de CTI, salud y energía, mostrando donde se debe desarrollar Tunja.

De esta manera se propone,

- Crear la política municipal de ciencia tecnología e innovación.
- Favorecer la construcción de 3 tecnoparques del conocimiento que favorezcan la industria creativa y del saber.
- Desarrollar la marca Tunja como símbolo de industria creativa e innovadora.
- Iniciar el plan Tunja ciudad del conocimiento.
- Diseñar, modelar y establecer una zona territorial de interés que favorezca la producción de conocimiento, el desarrollo inventivo, patentes y marcas registradas.

3.5. Turismo Creación de Producto

El turismo, como transformación social de Tunja, es la mejor estrategia para dinamizar un sector que durante años no se ha sabido aprovechar correctamente. para el caso de Tunja, se ve como una oportunidad desarrollar, el turismo social, entendido como aquel que pretende conocer las dinámicas de transformación, de mejora en la calidad de vida, de intervención en zonas vulnerables, desarrollando la economía local y respetuoso con el ambiente y nuestra cultura. Esto parte de la premisa, que nuestra ciudad, no ha desarrollado como tal, la industria turística, más Tunja, sí es famosa por eventos particulares definidos en el año, que desplazan grandes volúmenes de visitantes a ella, como la semana santa y el aguinaldo en diciembre.

La baja articulación de los comerciantes pertenecientes al sector turístico debilita y evita que los visitantes puedan comprar paquetes y servicios complementarios,

sumado a la ausencia de una promotora que comercialice y venda la ciudad de Tunja, esta no ha podido desarrollar su mercado potencial.

En vista de ello se propone,

- Desarrollar el puente de Boyacá, como zona de interés cultural, en compañía de los municipios circunvecinos.
- Actualizar el inventario turístico de Tunja
- identificar recursos turísticos potenciales a ser intervenidos
- Desarrollar y consolidar atractivos turísticos en el municipio, que favorezcan la creación de producto.
- capacitar y certificar a los actores y prestadores de servicios turísticos de la ciudad (hoteles, restaurantes, transporte, guías, grupos artísticos y de animación cultural) a fin de realizar el alistamiento para la comercialización
- empaquetar y crear producto turístico, a partir de los atractivos adecuados y la oferta turística creada con los prestadores de servicios.
- consolidar una promotora local, que se encargue de vender los productos y servicios de Tunja.
- Generar campañas de marketing nacionales, que promuevan y den a conocer la ciudad, sus atractivos y cultura a fin de promover la llegada de visitantes.
- participar de macroruedas a fin de comercializar el producto turístico de Tunja
- Diseñar una estrategia de comercialización y participar en la vitrina turística de ANATO.

3.6. Hábitat, vivienda y embellecimiento local

Vivienda

La vivienda en Tunja es un tema fundamental a la hora de hablar de los proyectos de urbanismo social que se contemplan para los próximos cuatro años de administración. La vivienda debe quedar inscrita de forma armónica a estos proyectos, es decir, deben hacer parte de la integralidad de los procesos de construcción urbana como una herramienta de bienestar y para la calidad de vida. Allí donde se construya vivienda, debe también llegar la administración con la oferta completa de bienes y servicios que necesitan los ciudadanos residentes de estas nuevas viviendas, esta debe ser nuestra visión de vivienda integral. Se debe dejar de pensar que la vivienda social es una vivienda para “pobres”, cuya prioridad es la mera

funcionalidad y el cumplimiento del rigor técnico, dejando de lado el carácter humano de la vivienda. La vivienda social debe dar la oportunidad para que sus ocupantes puedan adecuarla a su gusto y generar apropiación sin que esto se traduzca en aumento del costo de su calidad de vida y a la larga, un perjuicio al tener vivienda propia. Esto es permitir que la vivienda sea un activo soñado de la familia. Este carácter humano de la vivienda, donde la importancia radica no solamente en que sea habitable, sino también que sea agradable para sus habitantes, donde la calidad no se refleje solamente en la técnica de la vivienda, sino también en el diseño, la arquitectura, la sostenibilidad, el urbanismo y la habitabilidad. La vivienda con calidad humana es la que combina los elementos de ingeniería con arquitectura para brindar una vivienda que garantice una vida digna para sus ocupantes. Debe ser un bien que se valore en el tiempo y que les permita a los usuarios habitar un espacio diseñado con altos estándares técnicos y de habitabilidad. Esta es nuestra visión de la vivienda integral y a lo que le queremos apuntar. Cuando se habla de la generación de vivienda, se debe tener en cuenta también el contexto donde se genera, puesto que los proyectos de construcción de vivienda impactan el entorno donde se construirá en los ámbitos de movilidad, transporte público, convivencia, demanda de bienes y servicios, comercio, recreación y deporte, cultura, y demás temas que implican el ámbito urbano para esa zona. Por lo tanto, vamos a pensar más allá de intervenciones puntuales y aisladas para darle paso a estrategias como el “Mejoramiento Integral de barrios”. Esto impacta de forma directa con la sostenibilidad de los barrios donde se materializan las nuevas viviendas, sean sociales o de privados. Aquí es donde también deben intervenir la administración, en garantizar esta sostenibilidad, donde los barrios de nuestra ciudad, viejos y nuevos no caigan en una crisis de habitabilidad por la carencia o deficiencia de bienes y servicios, lo cual repercute en el deterioro de la calidad de vida de los habitantes de estos barrios. ¿De qué sirve la generación de vivienda a gran escala cuando en esos espacios no se genera también movilidad, educación, salud, seguridad, comercio y otros servicios? Aquí se encuentra nuestra interpretación acerca de hacer barrios sostenibles y proyectos de vivienda integrales. Otro aspecto importante de este plan para la vivienda es, el hecho que un ciudadano reciba ayuda o subsidio para acceder a una vivienda no puede repercutir en la calidad de la vivienda que se le entrega, en relación con la persona que puede acceder por su cuenta a una vivienda del mismo nivel. Esta interpretación ubica en un nivel equitativo el acceso a la vivienda. Esto también permite que se creen proyectos de vivienda de clase media donde la diferenciación del subsidio sea la posibilidad de acceso a esta, y no la

calidad de la vivienda. Esto es, viviendas de clase media accesibles, de calidad y equitativas. Finalmente, se debe entender la generación de vivienda en la ciudad como la construcción de un microtejido en la ciudad. Esto es, hacer intervenciones de forma puntual en lugares determinados que solucionen problemas específicos de vivienda. Esto significa dejar un modelo que invierte en grandes proyectos y ciudadelas de vivienda en lugares especiales para ello, para invertir en un modelo que priorice la construcción de una gran cantidad de proyectos más pequeños pero que abarquen toda la ciudad, invertir en mejoramientos barriales integrales allí donde se construyan nuevas viviendas y permitir que la arquitectura y el diseño sean parte de este nuevo modelo para la construcción de viviendas.

Sabemos y tenemos claro, la difícil situación que están pasando los residentes de torres del paraíso con sus 6 torres, las cuales deben ser demolidas, por ende, se debe reubicar casi 1410 personas. Estamos comprometidos no solo con ellos, si no con todo el municipio, por ende, desde el componente de vivienda se propone,

- Creación de un plan de contingencia para las familias de torres del paraíso
- Generar y concertar una solución para atender a las familias de torres del paraíso
- Desarrollar la actualización de necesidades de vivienda de interés social, bajo estandarización de ciudad sostenible.
- Favorecer la conexión de servicios complementarios, en los diferentes barrios de la ciudad.
- Mejorar con unidades sanitarias las viviendas rurales.
- Avanzar en la oferta de vivienda rural.

Embellhecimento Local

- Reforestación

Tunja al estar situado entre dos formaciones geológicas, genera un efecto paisajístico único en el país, sus laderas son espacios privilegiados y futuros pulmones de nuestra ciudad, por tal motivo se plantea: crear un programa de reforestación con árboles y arbustos nativos de Tunja en diferentes laderas y lotes dentro de la ciudad, que puedan llegar a convertirse en áreas protegidas urbanas. Este proyecto debe ir acompañado de un plan para adquirir los terrenos o en su

defecto plantear otras alternativas para el manejo de estos, tales como el comodato y el pago de incentivos forestales. Se dotarán de herramientas legales a la dirección de Medio Ambiente para la adquisición de los terrenos que conforman las laderas o en su defecto los incentivos a los propietarios, con el fin de protegerlos como patrimonio ambiental de la ciudad. Cuando se tengan los predios se debe proceder con la reforestación y el diseño de intervenciones ambientales y urbanísticas con impacto social. El anillo verde debe ser una apuesta de ciudad que se acomoda y es coherente con un concepto de una ciudad que crece ordenadamente, protegiendo las laderas. Pero se requiere que este anillo sea verde. Esta zona de reforestación o protección, como está consagrada en BIO 2030 debe comprender la compra de predios y la consecuente siembra de árboles nativos del altiplano cundiboyacense. Es necesario establecer la zona de protección, y posteriormente la zona de transición que comprenda los equipamientos urbanos que se requieran en las comunidades a intervenir, así como senderos peatonales y espacios de integración y esparcimiento que se consoliden como muro urbano del anillo verde. Se impulsará una urbanización planeada y ordenada de la zona urbana y habitacional que actualmente existe en las laderas de la ciudad. De estos nuevos bosques se planteará, la creación de 2 parques naturales, en donde convivirían diferentes dotaciones y centros de investigación, cultura y recreación tales como: Parque Natural, Estación Biológica, Centros culturales para el reconocimiento histórico y la conservación de patrimonios naturales y culturales tangibles e intangibles, la recreación pasiva y activa, la convivencia ciudadana, la generación de empleo para la comunidades aledañas, el espacio público de alta calidad y dos atractivos turísticos de la mayor importancia para locales y visitantes, posicionados y reconocidos por su eficiencia en la prestación del servicio que les obliga su vocación de espacio público al servicio de toda la comunidad, además de ser Zonas protegidas, con las precauciones y consideraciones que comprende esta declaratoria. se definirá el rol de estos dos Parques Naturales en el ámbito ambiental y recreativo, así como la visualización de su desempeño futuro como organizaciones estructuradas con base en la generación de valor, cuya sostenibilidad garantice la protección de ambiente y la educación ciudadana, a partir de prácticas y metodologías que garanticen su conservación y permanencia en el tiempo. Partimos de la certeza de que, en la actualidad, todo proyecto cultural debe involucrar la naturaleza sustentable y el patrimonio al servicio del disfrute y de la educación ciudadana, además de ofrecer una renovadora mirada sobre el uso ideal de los patrimonios en función del desarrollo integral de una comunidad.

Desarrollaremos un modelo de administración e ideas para un Plan de negocios que posibilite la permanencia de estos parques al servicio de la comunidad en todos sus aspectos patrimoniales, naturales y sociales, fortaleciendo estos espacios con contenidos pedagógicos, sentido y espíritu ambiental.

Asimismo, como parte del embellecimiento de la ciudad se propone,

- Favorecimiento de expresiones culturales y artísticas en el marco de la ciudad.
- Creación de murales a lo largo y ancho de la ciudad que representen la historia y patrimonio de Tunja.
- Recuperación del concurso los barrios más bellos de mi ciudad.
- Estímulo al mejoramiento de fachadas.

3.7. Tunja Bicentenaria

Tunja, hoy por hoy conmemora el bicentenario de la independencia española, y no es para menos, su participación en la justa libertadora fue clave como epicentro de cambio y cuna de libertad. hecho y motivo por la cual la nación rinde exaltación, por medio del ministerio de cultura en 2017, avalando el proyecto de infraestructura denominado "plan Bicentenario para Tunja"

Dicho plan se gestionó en 3 partes, la primera fase remodelo la plaza de Bolívar, cambiando las losas del piso y modernización y recuperación de la carrera décima, desde la calle 18 hasta la calle 21; de la calle 20, desde la carrera 14 hasta la carrera octava; y de la calle 19, desde la carrera novena hasta la carrera 11; también la Plazoleta de San Ignacio, la Plazoleta de la Pila del Mono y la intervención de la Plaza de Bolívar. "La fase dos contempla el complemento de la carrera décima, desde la calle 13 hasta la calle 18, y de la carrera décima desde la calle 21 hasta la calle 25". Esa segunda fase también incluye la intervención de la Plazoleta de San Francisco y del Bosque de la República. Mientras tanto, la fase 3 aún se desconoce su alcance.

Desde la estrategia bicentenaria se propone:

- Desarrollar el centro histórico de la ciudad, con miras a la creación de producto turístico, que permita su articulación con los demás prestadores de servicios turísticos de la ciudad, favoreciendo la comercialización y creación de paquete.

- Desarrollar una alternativa de movilidad, que permita el acceso al centro teniendo en cuenta el cierre de vías por la peatonalización.
- Crear un parque tecnológico, conmemorativo al bicentenario que promueva la creatividad, ciencia, tecnología e innovación de la ciudad.
- Desarrollar contenido histórico, que relate los hechos históricos de Tunja, sus costumbres, tradiciones, mitos y leyendas.
- Apoyar y promover la construcción del paso deprimido de la glorieta, como solución a la movilidad de la ciudad.
- Recuperación del patrimonio histórico del municipio y posterior adecuación para el desarrollo de producto turístico.

3.8. Ciudad del Conocimiento, Educativa y Universitaria

A pesar de que los resultados en educación básica y media de la ciudad de Tunja han sido satisfactorios en las pruebas de estandarización nacional, la realidad puede divergir dramáticamente. la dinámica de la educación pública se puede entender al analizar la multiplicidad de características que deben sobre llevar los docentes y administrativos de estas instituciones educativas. al comprender que el arte de formar es un trabajo interdisciplinario y cohesivo donde se involucran componentes pedagógicos, psicológicos, nutricionales, familiares y sociales, se puede replantear y exhortar a los colegios del rendimiento y condiciones de aprendizaje de los estudiantes.

Si bien es un trabajo conjunto, se evidencia en la educación, tanto en los colegios públicos como en los privados el desarraigo de la familia y padres. se evidencia que los hogares transfieren la responsabilidad a los colegios y escuelas, responsabilizando a estos mismo por el bajo rendimiento o perdida del año escolar de sus hijos. Sumado ello, la mayoría de las instituciones educativas públicas del municipio, poseen problemas en infraestructura escolar, limitando aún más la transferencia de conocimiento, este fenómeno se ha dado en buena parte, porque las instituciones educativas están en previos de grupos religiosos o privados, desfavoreciendo la posibilidad de intervenciones de la administración municipal.

La brecha entre los colegios públicos y privados, está seriamente marcada en básica, mientras que en la media a pesar que se cierra aún es muy notoria, por tal motivo es necesario generar una serie de ajustes físicos y apoyar la labor y el quehacer

docente, de todos y cada uno de los maestros de nuestras instituciones, a fin de aumentar los niveles de conocimiento escolar; de la misma manera, se evidencia las pocas opciones de perfeccionamiento con el que cuentan los maestros hoy en día, limitándolos a diplomados de actualización o formación transitoria. es de notar, que a pesar de que se hacen reconocimientos a los mejores docentes, estos estímulos no generan ningún beneficio, ni favorecen su práctica diaria; ligada a esta situación, se evidencia inconformismos de los docentes por el pago oportuno de las prestaciones sociales. de la misma forma, se ve con preocupación que la mayoría de los colegios en básica y media, no cuentan con un profesor de tiempo completo en la materia de educación física.

En educación superior, Tunja cuenta con el mayor porcentaje de profesionales en formación por kilómetro cuadrado en la nación, no obstante, también somos la principal capital que pierde profesionales recién formados por año. esto dado las pocas oportunidades de empleo existente en el municipio.

Todas y cada una de estas condiciones nos permiten proponer,

- Crear una escuela de padres, que favorezcan el acompañamiento y genere alertas tempranas por rendimiento o comportamiento escolar.
- generar un programa de perfeccionamiento docente avanzada (especializaciones y maestría).
- organizar y exaltar el quehacer docente, por medio de los resultados de la evaluación docente.
- desarrollar un programa para sanear jurídicamente las instalaciones de las instituciones educativas.
- favorecer la inspección y vigilancia sobre privados.
- desarrollar una estrategia que favorezcan la movilidad y subsidiariedad en el transporte público de todos los estudiantes de la ciudad.
- Reducir la brecha de calidad que existe entre la educación pública y la privada.
- Aumentar y mejorar definitivamente la calidad de toda la educación.
- Enfocar y dirigir la educación desde la Administración, con la ayuda del sector privado.
- Profundizar la integración entre estudiantes de colegios públicos y privados alrededor de actividades deportivas, culturales, artísticas y académicas.

- Mejorar las capacidades comunicativas y aumentar las capacidades de bilingüismo en estudiantes de colegios públicos y privados y las Instituciones de Educación Superior.
- Mejorar el acceso y la permanencia en la educación superior en los niveles técnico, tecnológico, universitario y de posgrado.
- Contribuir a la apropiación y al mejoramiento de las capacidades básicas de educación necesarias para fortalecer el sector de ciencia, tecnología e innovación de manera transversal a todos los niveles del Sistema Educativo del municipio.
- Apostarle a la formación humana, familiar, cívica y en valores de los estudiantes. Una educación que les proporcione no solo los elementos para entrar al mundo laboral o profesional sino, también, al mundo ciudadano.
- Favorecer zonas francas y parques tecnológicos que contribuyan a la generación de conocimiento, ciencia e investigación.
- Fortalecimiento a la red pública de bibliotecas
- Articulación con los centros de conocimiento C.U
- Mecanización con los centros tecnológicos
- Privilegiar las investigaciones aplicadas en el territorio por parte de las universidades y centros de investigación.

3.9. Mujer, Adolescencia, Niñez y Primera Infancia

Mujer

El machismo patriarcal que ha caracterizado la sociedad Tunjana ha dejado grandes lastres de violencia generacional, ubicándola dentro de las ciudades de mayor índice de agresión contra la mujer, razón por la cual es de urgente necesidad soportar la política pública de género bajo dos ejes sectoriales: educativo y económico. El primero que se trabajará en las diferentes etapas de la vida formativa del ser humano y en escenarios como el hogar, colegio y la calle, y en cuanto a la economía disminuir los índices de pobreza que afectan la dignidad de la población con extrema pobreza donde ni siquiera se alcanza la satisfacción de las necesidades de sus mínimos vitales. Valiéndonos de las propuestas del Ministerio de Educación y del desarrollo de la economía naranja propuesta por el Gobierno Nacional.

De igual manera es necesario retomar aspectos como la parte psicoafectiva, constructiva, reconstructiva y reproductiva, en los múltiples roles de la mujer en nuestra ciudad como ser madre y jefa de hogar que contribuye a la transformación de sociedad pero que requiere del apoyo decidido de programas que detengan el flagelo de violencia y agresión contra ella, y en donde las políticas públicas deben ser garantes y facilitadoras de su crecimiento, protección y empoderamiento; a su vez facilitársele nuevas oportunidades laborales que como lo ha dicho la historia que cuando la mujer logra equilibrar su economía se equilibra la de toda una familia, razón por la cual, generaré estrategias con Instituciones de Educación Superior para capacitar a la mujer sobre liderazgo y reconstrucción del tejido social que propicie su empoderamiento, desde la inteligencia emocional y desde la economía su capacitación y empoderamiento desde la generación de proyectos de vida y creación de nuevas fuentes de trabajo en esta línea específica.

Infancia y adolescencia.

La generación de una política pública inclusiva, equitativa e incluyente, es el núcleo esencial de desarrollo para los años 2020-2023 en la ciudad de Tunja. Nuestra ciudad se caracteriza por tener polos de inequidad social, donde mujeres gestantes, niños, niñas, adolescentes, adultos con necesidades especiales, personas con discapacidad, violencia basada en género y extrema pobreza entre otras caracterizaciones poblacionales, sufren la invisibilización en la Agenda de los mandatarios de esta ciudad en los últimos gobiernos.

Razón por la cual nos encontramos desarrollando proyectos basados en necesidades específicas de la población vulnerable, con la participación directa de quienes la sufren y la padecen, con la injerencia directa de los gestores sociales, líderes y voceros de los sin estrato, y de los estratos 1 y 2 especialmente. Todos ellos son coparticipes de la redacción y profundización de mi plan de desarrollo en favor del respeto y aplicación efectiva de los derechos humanos, fundamentales, mínimos vitales y especialmente de la reivindicación de la dignidad humana.

Dentro de la problemática de los niños, niñas y adolescentes encontramos factores como el educativo en razón a que no se cuenta con colegios con infraestructura adecuada y propicia para la diversificación académica, tecnológica e inclusiva.

Tunja ha sido considerada por muchos años como ciudad universitaria, mas no con respecto a nivel preescolar, básica y secundaria, en este sentido es necesario

replantear toda la política educativa frente a los nuevos bachilleres que año a año se gradúan en las I.E; buscando generar un puente que le sea propicio para su ingreso a la educación superior o soporte su formación para la educación para el trabajo. Esta ciudad tiene alto niveles de trabajo informal que no ha sido preocupación de ningún mandatario para intervenir su cualificación laboral y mejoramiento de calidad de vida.

De otro lado este segmento poblacional, sufre el flagelo de la drogadicción, prostitución y suicidio; requiriéndose intervención estatal desde la salud mental, psicológica, social y espiritual; que convalida mi plan de gobierno en estos aspectos ignorados hasta ahora en la política pública local, razón por la cual las alianzas y el trabajo mancomunado y corresponsable entre padres-madres- tutores- docentes- sociedad y Estado es el eje transversal de mi trabajo y del de mi equipo de gobierno por los ciudadanos de Tunja.

Desde ahora anuncio que institucionalizaré la cátedra mural y extramural la “Cátedra del Buen Vivir”, que desarrolla aspectos integrales de la condición humana y de espiritualidad sin distinciones de religión ni creencias y que propende por la recuperación de la civilidad en esta ciudad, cometidos Constitucionales que obligan a los burgomaestres, que asumimos el reto de gobernar en este siglo con ruptura de paradigmas y procesos de resiliencia.

Niñez

Tunja ha afrontado cambios sociales a nivel de juventud, generados por factores múltiples, como el consumismo, la globalización de la cultura, la incertidumbre económica y la búsqueda de identidad y pertenencia a grupos que los acepten y los hagan realmente partícipes, entre otros. La llegada a la ciudad de personas de otras partes del país y del departamento, debido al carácter de “ciudad estudiantil”, es uno de los factores relevantes en la transformación cultural de este municipio. Así aparecen y evolucionan situaciones sociales, escolares y juveniles que se presentan tanto a nivel interno como externo de las instituciones educativas y que repercuten en la cultura escolar y, por ende, en la sociedad; debido a que “el niño, al entrar en la adolescencia, traza una línea de demarcación para instalarse en un territorio (vedado a los mayores) donde gustos, estilos, vestimenta, lenguaje, modos de consumo y diversiones son, por esencia y por derecho, los de su edad. Esto es a lo

que se ha llamado la nueva cultura juvenil” (Perinat, 2003, p. 67). Partiendo de lo mencionado anteriormente y con el paso del tiempo se ha evidenciado en la ciudad no solo cambios en la niñez, adolescencia y juventud frente a sus concepciones de ocio y esparcimiento, sino que problemáticas como el consumo de sustancias psicoactivas, microtráfico, delincuencia juvenil, trabajo infantil e índices de desescolaridad han sido robustecidas por la carencia en la oferta municipal hacia esta población en temas culturales y de aprovechamiento del tiempo libre. Sin embargo, no se puede desconocer que existen otras problemáticas que inciden en la situación actual de la niñez en nuestro departamento y la ciudad de Tunja, como la violencia intrafamiliar, negligencia en los hogares y falta de acompañamiento en el hogar a los niños. En cuanto al impacto educativo que lo anterior genera, entran en juego problemáticas diversas, como malestar escolar por parte los miembros de las instituciones educativas, debilitamiento en el interés por las actividades académicas y, por ende, bajo rendimiento académico, el ausentismo, la falta de identidad escolar, familiar y la pérdida del valor a lo académico, social y cultural, así como al futuro vocacional y profesional. Del mismo modo, se naturalizan estos fenómenos en profesores y padres de familia frente a la realidad adolescente y juvenil, lo que impulsa a reforzar actitudes no deseables. (Castro, Belén, Blanco, Cristina Martín, 2007).

ESTRATEGIA DE AFRONTAMIENTO En Tunja se hace latente la necesidad de crear espacios para el tiempo libre dentro del contexto social de la ciudad, en sectores vulnerables, donde se hace más propenso el consumo de SPA (Sustancias psicoactivas), delincuencia común, venta de estupefacientes, trabajo infantil, abandono, entre otros. La falta de acompañamiento familiar es una de las problemáticas que más aqueja a las instituciones educativas actualmente, puesto que los niños, niñas y adolescentes se quedan solos en contra jornada de la IE, donde no hay quien oriente las actividades académicas, hay espacio para el uso inadecuado del tiempo libre (redes sociales, televisión, dormir), además de salir a las calles a conocer, y vivenciar experiencias poco productivas y probamente nocivas. Tras la creación de espacios en la ciudad y sobre todo en las zonas ya descritas, en donde los niños, niñas y adolescentes de Tunja puedan recibir acompañamiento en tareas, refuerzo escolar y participación en espacios de formación que les permitan fortalecer sus habilidades, destrezas y por ende su proyecto de vida, se espera poder mitigar el impacto negativo en la sociedad tunjana de las problemáticas que en el transcurso del tiempo se han podido identificar. Un programa dirigido a los NNA de

la ciudad en situación de vulnerabilidad en donde por medio de la interdisciplinariedad se propenda por la protección de la niñez tunjana, involucrando a las familias, instituciones educativas, dentro de un proceso de corresponsabilidad, con el fin de generar un impacto positivo psicosocial y educativo en esta población. Dicho programa no solo buscara mitigar si no prevenir problemáticas como consumo, violencia, permanencia en calle, bajo rendimiento académico, ausentismo escolar, etc.

Sumado a lo anterior se propone,

- Generar los procesos pertinentes para el acompañamiento de Mujer, Adolescencia, niñez y primera infancia.
- Favorecer los mecanismos de protección en procesos de violencia.
- Desarrollo de la catedra el buen vivir
- Desarrollar espacios idóneos para los niños, jóvenes y adolescentes, empleen correctamente el tiempo libre.
- Generar programas de promoción y prevención en (drogadicción, embarazo, bajo rendimiento académico, enfermedades de transmisión sexual)
- Consolidar un programa para atención a personas en estado de vulnerabilidad.
- Favorecer la política de inclusión, para personas con discapacidades.
- Tunja será una ciudad segura para las mujeres por esto le dará continuidad y fortalecerá programas de seguridad y convivencia para prevenir las violaciones de derechos a mujeres y niñas, incluyendo la revisión de prácticas y legislación discriminatoria que perpetúe y legitime la violencia.
- Se implementará un plan integral de autonomía económica para las mujeres, para asegurar su igualdad en el acceso a recursos y su participación en la economía formal y el trabajo decente. Esto con el fin de disminuir la feminización de la pobreza y superar la profunda situación de explotación, pauperización y empobrecimiento de gran parte de las mujeres en el municipio.
- Se iniciará una intensiva campaña de sensibilización para instar a los medios de comunicación locales para que contribuyan a la eliminación de los estereotipos de género patriarcales, evitando comerciales y publicidad sexista, promoviendo la consciencia del público para la erradicación de la

violencia contra las mujeres y la producción de material no discriminatorio con enfoque de género.

- Se mantendrá la Secretaría de la Mujer y se le dotará de las herramientas para el cumplimiento de su misión institucional en la promoción de derechos de las mujeres y la transversalización del enfoque de género.
- Se continuarán proyectos que han sido exitosos para evitar la deserción escolar femenina. Además, se aumentará la calidad educativa que tienen que ver con el cumplimiento de los indicadores de género para la educación y la coeducación. Se pondrá especial énfasis en la capacitación de docentes y directivas docentes, para la equidad de género.
- Se priorizará a las mujeres de estratos sociales 1 y 2 para la adquisición de vivienda digna.

4. PRINCIPIOS ARTICULADORES TRANSVERSALES

4.1. Seguridad y convivencia ciudadana

Seguridad

A pesar de que ha avanzado, hoy por hoy la inseguridad es una realidad. No solo es un asunto de percepción. En muchos escenarios de nuestra ciudad, el accionar criminal ha logrado niveles tales de arraigo que el miedo ha absorbido la confianza de los pobladores.

Mas aun así sabemos que mediante plan estratégico y articulado podemos recuperar la esperanza, debemos volver hacer, la capital más seguridad del país, Soñamos con una Tunja que brille por la alegría y el futuro de sus niños y no por la desesperanza de sus padres.

Unidos fortaleceremos la imagen institucional, mediante el liderazgo de la alcaldía, se recuperará, el control territorial a lo largo y ancho de toda la ciudad. Un Estado que busca y garantiza la seguridad no como un fin en sí mismo sino como un medio para lograr la estabilidad de la población, la permanencia del sistema, la vigencia del

Estado y la materialización de su categoría “Social y de Derecho”. La seguridad es, en este sentido, un bien fundamental y un punto de partida.

Se trabajará en una Política Pública de Seguridad y Convivencia, que regule y favorezca la armonía ciudadana, que garantice la justicia y recupere esa tan anhelada sensación de seguridad que teníamos años atrás. Pero para ello, debemos trabajar UNIDOS, ayudando en la creación de escenarios y estrategias de solución, que debelen el camino por mediante el cual llegaremos a esta meta.

Trabajaremos por la seguridad en Tunja a partir de un enfoque de integralidad. Comprendemos la seguridad como un eje transversal de la labor que ha de ejercer y ejecutar la Administración, en el que deben confluir sectores y visiones de otros ejes conceptuales del accionar gubernamental.

Sabemos y nos preocupa el tema migratorio venezolano, hemos visto como la mayoría de nuestros paisanos y amigos, han sido relegados por la contratación de mano obra barata extranjera. Desde nuestra llega a la alcaldía, reglamentaremos la contratación desigual y todo acto que no esté contemplado en el ministerio de trabajo, por ende,

Desde este principio se propone,

- Consolidar y crear el plan integral de convivencia y seguridad ciudadana.
- Crear la Política pública de convivencia y seguridad ciudadana.
- Poner en marcha un programa de vigilancia y control migratorio
- Generar y garantizar los recursos necesarios para desarrollar programas de prevención y protección de la policía nacional.
- Favorecer los medios necesarios para garantizar la efectividad de la policía y demás órganos de reacción.
- Operativizar los consejos de seguridad.
- Reglamentar y disponer las horas de funcionamiento de bares y tabernas de la ciudad.
- Disponer, ajustar y reglamentar el uso del espacio público, vendedores y eventos.
- Generar un estudio de analice la factibilidad de contar con un sistema de monitoreo.
- Desarrollar dependiendo el estudio de factibilidad, el centro de monitoreo de la ciudad.

Espacio publico y convivencia ciudadana

El espacio público es el punto de encuentro de toda la ciudadanía, y aquí comparten personas de todas las clases socioeconómicas, de todas las edades, culturas, religiones, modas y toda la variedad de personas que pueden habitar en una metrópolis digna de este nombre. Desde grandes eventos públicos con masiva asistencia de personas, hasta recorriendo a la ciudad a pie o en bicicleta, el espacio público es el lugar donde se comparten todo tipo de formas de pensar, opinar, amar y ver el mundo y la ciudad. Este es también escenario de las alegrías, glorias, tristezas y tragedias de una ciudad entera, es el lugar que comparten todos los Tunjanos, donde se deben sentir como en casa, pues la ciudad es su hogar. Es por eso por lo que es inconcebible que este espacio de lo que debe ser su casa, sea un espacio para la inseguridad, la contaminación, la incomodidad y la inclemencia social. No es posible que el ciudadano, lejos de ser un habitante de la ciudad, se aleje del espacio público en vez de ir hacia él. El espacio público debe ser un lugar que motive su uso y su disfrute, para con ello tener una ciudad más incluyente, plural y consciente de la otra persona que sujeto de derechos y de respeto. El espacio público, al ser el espacio más democrático que puede existir en la ciudad, es foco de desarrollo del sentido de civilidad y pertenencia por un espacio, en este caso, por Tunja. De allí proviene la responsabilidad de la administración por mantener y crear un espacio público que estimule a los ciudadanos usarlo, a salir a la calle y encontrarse con otros ciudadanos diferentes a él, pero en un espacio propicio para la compartición de pensamientos e ideas, un espacio para la convivencia y para la paz. Un espacio público digno es también generar una ciudadanía digna, con pertenencia y empoderara de su ciudad. si queremos formar un ciudadano en todo el sentido de la palabra, un habitante de la ciudad, debemos pues crear y mantener un espacio correspondiente a la ciudad que queremos. Por ende, proponemos,

- Reglamentación uso del espacio publico
- Crear el manual de uso del espacio publico
- Establecimiento de los protocolos, para la realización de actividades deportivas, políticas y comerciales cíclicas.

4.2. Tunja Incluyente y Diversa.

Adulto mayor

En la ciudad hay una población adulta mayor, entre los 60 y 99 años, de 22.304 personas. 9.792 de ellas se encuentran dentro del Sisbén y la gran mayoría en los niveles 1 y 2. Sin duda, se trata de un sector de la población que en casos es olvidado y marginado, y por ende enfrenta en ocasiones una situación propicia para el estado de vulnerabilidad. La ciudad de Tunja debe ser agradecida con estas personas que representan la experiencia y lo bueno que hoy somos. No es solo una obligación legal, también lo es moral y, en el fondo, se trata de un sentimiento natural de agradecimiento y un compromiso por incluirlos dentro de nuestras políticas de ciudad. Será una prioridad el adulto mayor en cualquier condición, reconociendo y recuperando el valor que deben tener en la familia y la sociedad. Se tratará de una atención integral partiendo de la visibilización de sus derechos, evitando que sea relegado y promoviendo su integración bajo condiciones de vida digna al núcleo social que lo rodea.

Propuestas

- Promover campañas masivas que busquen recuperar el valor del anciano en la sociedad.
- Implementar una estrategia de cuidadores y voluntarios que velan por personas ancianas con discapacidad severa o enfermedad.
- Cero ancianos en situación de calle a través de intervenciones directas y oportunas por parte del municipio de Tunja. En estos casos, así como en los casos de ancianos abusados y en situación de vulnerabilidad, no permitiremos que se caiga en dilación ni tramitología en la atención de casos puntuales, haciendo que la presencia del Estado llegue al adulto mayor y no que el adulto mayor llegue al Estado.
- Se fortalecerá y ampliará la red de centros de atención al adulto mayor, de la mano de otros entes estatales y organizaciones privadas. Vigilancia y control de los centros de atención al anciano existentes en la ciudad - crear y fortalecer los Clubes de vida en los territorios urbanos y rurales de la ciudad, ampliando la oferta deportiva, lúdica, cultural y académica, propiciando encuentro intergeneracional que permitan recuperar y conservar la memoria histórica que pueden transmitir.

Tunja población en situación de discapacidad

La inclusión para la población en situación de discapacidad (PcD) es un proceso sobre el cual se debe seguir trabajando y avanzando en Tunja. Si bien se han obtenido logros, aún faltan procesos de integración, normalización y regulación que se deben desarrollar junto con el sector público, privado y académico de la ciudad para fortalecer la oferta de servicios, oportunidades y acciones afirmativas de derechos en la ciudad, para el desarrollo de capacidades y autonomía para la vida de esta población. Para esto es necesario continuar con el trabajo realizado al momento para que se dé la interseccionalidad de la Política Pública de inclusión social para las personas con Discapacidad de Tunja, Acuerdo 026 de 2011 y la operatividad del plan Municipal de Discapacidad, con otras políticas y planes de desarrollo en la ciudad de acuerdo con los marcos normativos y de derechos para esta población. Es de resaltar que, de acuerdo con el censo de DANE en 2005, en Tunja existen 7.823 personas en situación de discapacidad (PcD). Pese a los esfuerzos presupuestales y técnicos por parte de entes nacionales y locales para actualizar este dato, aún existe un subregistro que no refleja el número real ni caracterización socioeconómica de esta población en Tunja. Por esto se considera que debemos empezar desde un registro real de la población para continuar la ejecución de propuestas actuales y emprender nuevas que se requieren en la ciudad. La propuesta está dirigida a que las PcD gocen de sus derechos en cualquier lugar de la ciudad de manera que el acceso a la información y a servicios estén lo más cerca como sea posible a la persona con discapacidad. Pero detrás de ello debe haber una estrategia por medio de la cual, y mediante acciones interdisciplinarias, intersectoriales e interinstitucionales, se promuevan y dinamicen los procesos de articulación para la inclusión en Tunja.

Propuestas

- Incluirlos dentro de programas de ciencia, tecnología e innovación. También dentro de capacitación laboral y educación. Sistematización de experiencias.
- Crear Red de Atención para la Autonomía y el Bienestar (CAB) que permita llegar a cada barrio para que la PcD, familiares y cuidadores tengan información de la oferta y la Red de Apoyo del Municipio.
- Implementar un sistema de información y caracterización de discapacidad permanente, actualizado y claro que emita datos confiables sobre la realidad de esta población y para el monitoreo programas municipales encargadas de

garantizar acceso y calidad en servicios de salud, educación, vivienda entre otros.

- Fortalecer el observatorio que permita hacerle seguimiento al goce efectivo de derechos de las PcD, sus familiares y cuidadores.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad a las tecnologías de la comunicación y la información a la PcD y definir una política de comunicación accesible en la Alcaldía y sus dependencias.
- Fortalecer programas de salud en servicio básico de asistencia en casa para personas dependientes por enfermedad o discapacidad severa,
- Implementar políticas a familiares y cuidadores de personas enfermas o con discapacidad severa que requiera dependencia de cuidado.
- Apoyar y promover la investigación social y en tecnología e innovación de propuestas que mejoren la calidad de vida y beneficien la autonomía de las PcD. • Se hará cumplir la normatividad de inclusión con la PcD con los parámetros de accesibilidad o diseño universal, en la modernización del sistema de movilidad y adecuación del parque automotor de la ciudad.

Protección animal

Tunja es una ciudad que ha avanzado en el trato y protección a sus animales, convirtiéndose en ejemplo a nivel nacional en el manejo de la fauna doméstica, callejera y silvestre; a través de políticas públicas que han garantizado la sustitución de los vehículos de tracción animal, la consolidación de programas de rescate, rehabilitación y adopción de fauna callejera.

Carecemos de datos estadísticos fidedignos que nos den cuenta del número de animales que están en situación de calle, aun cuando en medios de comunicación se calculan unos mil, bien sea por motivos de abandono o pérdida. De igual forma, se siguen presentando casos de maltrato animal, abandono y tenencia irresponsable de los mismos. Actualmente no existe una política pública que promueva el respeto y tenencia responsable de animales, al igual que acciones preventivas que disminuyan el riesgo de animales en situación de abandono y calle, y que garanticen las actividades de esterilización dentro del marco del manejo ético de fauna callejera. Afortunadamente los defensores de animales independientes, privados y organizados en fundaciones o corporaciones han

tomado mucha fuerza en la Ciudad, convirtiendo la problemática animal en una situación de corresponsabilidad entre el Estado y la ciudadanía, incrementando los llamados hogares de paso y albergues independientes, para animales en situación de calle. Esto amerita un sistema de identificación efectiva y la creación de un protocolo que permita a las personas naturales y jurídicas que toman esta iniciativa, cualificarse técnicamente sobre el manejo de estos centros, protocolos para una adopción exitosa y acompañamiento por parte de la Administración municipal en temas como provisión de alimentos, vacunas y esterilización, teniendo en cuenta que el manejo de animales es un tema interrelacionado entre Salud Pública y Medio ambiente. Según la encuesta de calidad de vida de 2013, en los hogares de Tunja se registraron 21.710 perros, de los cuales el 6.24% no está vacunado; y 22.725 gatos, de los cuales el 13.36% no está vacunado. Ahora, cuando hablamos de animales en nuestra ciudad debemos estar hablando de: Animales de compañía, animales en situación de calle y Fauna salvaje. Así las cosas, muchas de las propuestas deben tener el factor diferencial atendiendo a estas cuatro situaciones o condiciones de animales.

Teniendo en cuenta esta situación, se hacen las siguientes: Propuestas

- Crear un sistema efectivo de identificación que consolide la información de animales con o sin hogar de la ciudad de Tunja y registre el número de albergues y hogares de paso que tiene la ciudad para animales domésticos en situación de abandono. Avanzar en programas incluso de identificación de los animales de compañía mediante herramientas como el chip.
- Realizar un acompañamiento a albergues y hogares de paso a través de capacitación, vacunación y esterilización de animales, en convenios con el sector privado y la presencia de las diferentes universidades.
- Estructurar programas de cuidado y manejo de mascotas que, de la mano del sector privado y las instituciones, puedan llegar estratégicamente a los territorios: barrios, unidades, parques, etc.
- Fortalecer las campañas de esterilización gratuitas barriales para hembras y machos, así como las campañas de adecuado manejo de animales y de adopción animal, debidamente protocolizadas y trabajando de la mano con fundaciones y organizaciones protectoras.

- Generación de instalaciones dentro del espacio público para las mascotas. Así como también oferta de actividades públicas y de ciudad que sean para asistir con las mascotas.
- Estructuración de proyectos para la investigación y el desarrollo de actividades en las que los animales puedan acompañar y servirle al ser humano. Así, por ejemplo, se piensa en situaciones como ayuda, acompañamiento y guía por parte de los animales a personas en condición de discapacidad, y desde el campo de la salud, en procesos de tratamientos y terapias en los que los animales y las mascotas puedan traer beneficios para las personas tratadas.
- Impulsar y replicar la atención a perros callejeros en gatos callejeros.
- Se crearán programas de prevención y control de tráfico de fauna silvestre. Así como también se realizarán campañas en todos los sectores de la ciudad sobre la fauna que habita la zona, sobre sus cuidados mínimos y sus peligros, capacitando a los habitantes sobre qué hacer si ven una especie y a quién llamar en caso de necesitar ayuda.

5. DIMENSIONES DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Posteriormente bajo el modelo BIT PASE (balance de las tensiones en las interacciones entre la población, su base ambiental y su dinámica socio económica) se ponderaron los escenarios que garantizaban un equilibrio entre las cuatro dimensiones del desarrollo sostenible (poblacional, ambiental, sociocultural y económica).

Entendiendo el nuevo rol, que se propone darle a la alcaldía, el cual no será únicamente de asignación de recursos para la ejecución del gasto, sino la orientación y gestión integral del desarrollo local, la administración adquirirá, una responsabilidad en la definición del tipo de desarrollo hacia el que orientará la gestión pública con el fin de favorecer dinámicas territoriales de desarrollo. (Cordepaz & Externado, 2016)

Conceptualizando y retomando lo expuesto por la Corporación Desarrollo para la Paz del Piedemonte Oriental - Cordepaz y la Universidad Externado de Colombia en la

cartilla de planes de desarrollo 2016-2019, entenderemos y desarrollaremos las dimensiones del desarrollo sostenible como:

Todas las sociedades humanas tienen una idea de progreso y bienestar a la cual aspiran. Es una característica de la condición humana construir el presente, evaluar el pasado y prever el futuro. En todas las decisiones de política esta idea de desarrollo está presente, aunque en muchas ocasiones no se la explicita claramente.

Cuando el Estado y la sociedad orientan este proceso hacia determinados objetivos, con el fin de avanzar hacia una visión de sociedad compartida como la deseable, estamos frente a procesos de planeación para el desarrollo.

Si bien, no existe un consenso acerca de lo que se entiende por “desarrollo”, y cada sociedad adopta una versión o un paradigma particular, sí es necesario reconocer que la discusión internacional en torno a este tema ha ido confluyendo en torno a una comprensión del desarrollo como un proceso integral y sustentable, de cambio y transformación de una sociedad, de la base ambiental que la soporta y de su organización económica y social. Cuando decimos integral y sustentable nos referimos a que este proceso de cambio incluye de manera simultánea y en estricta interdependencia todos los elementos que conforman el sistema hombre-naturaleza, los que se agrupan en cuatro dimensiones: la Poblacional, la ambiental, la económica y la social. Cuando decimos sustentable estamos asumiendo que el sistema en su conjunto tiene la capacidad y los recursos necesarios para reproducirse y perdurar en el tiempo por sí mismo.

En Colombia, los departamentos y municipios tienen como atribución “planear el desarrollo económico, social, garantizar la gestión ambiental y orientar el gasto público social para asegurar la consolidación progresiva del bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En esta tarea las entidades territoriales gozan de autonomía según la ley, de manera que la administración, en concertación con la sociedad organizada, elige una opción de desarrollo, y adoptan las estrategias y medios para lograrlo. Esto es lo que se plasma en el plan de desarrollo.

Estas cuatro dimensiones del desarrollo forman un todo indisoluble, como los elementos de una molécula, de cuya interacción permanente resulta la sostenibilidad de la sociedad y su territorio. La figura del prisma de cuatro puntas ilustra esta integralidad.



Fuente: Orientaciones para la Formulación de Planes de Desarrollo 2026 - 2028

Cada una de las esferas representa una de las dimensiones, las que están ligadas entre sí por estrechas relaciones de interdependencia (las líneas que unen los vértices) de las que depende el equilibrio del sistema global. Ninguna de las dimensiones es más o menos importante que las otras y se requieren mutuamente para mantener el equilibrio. Cuando una de ellas se fragiliza la estructura pierde el equilibrio y puede colapsar.

La población depende de la base ambiental, pues de ella obtiene los elementos necesarios para su mantenimiento y reproducción, al tiempo que la transforma. La organización económica utiliza los recursos ambientales convirtiéndolos en bienes para el consumo de la sociedad, transformando simultáneamente la base ambiental y la población. Por su parte la organización social y política define cómo, cuándo y con qué propósitos se realiza la producción económica, quiénes pueden acceder a ella y bajo qué condiciones. Pero al mismo tiempo los requerimientos de la economía y del ambiente obligan a modificar los patrones de regulación y control, las creencias y los valores acerca de la sociedad y del mundo. Las reglas y normas establecidas por la cultura y las instituciones regulan las relaciones de poder y autoridad entre los distintos grupos sociales y ponen límites al uso del ambiente y la producción económica. Este juego de relaciones define finalmente qué poblaciones perdurarán en el tiempo y con qué características

Avanzar en la planeación del desarrollo de manera integral implica reconocer la dinámica de cambio y transformación propia de cada una de sus dimensiones, e identificar los grandes nudos que, en un momento particular jalonan (articulan) con mayor o menor fuerza la historia del territorio y definen sus características particulares, o lo que más adelante vamos a desarrollar como las configuraciones de la entidad territorial.

Adoptar una perspectiva de desarrollo integral implica regular adecuadamente la actividad humana en el territorio, de suerte que se establezcan relaciones armónicas entre la población su organización social y económica y su base ambiental, para que la entidad territorial resulte sostenible en el tiempo. Cuando se respetan los ciclos de los ecosistemas, garantizando su reproducción en el largo

plazo y con ello la permanencia de la población y del planeta en su totalidad, estamos hablando de desarrollo humano integral sustentable.

Si, por el contrario, se privilegia una dimensión del desarrollo en detrimento de las demás, se generan desequilibrios irreversibles, crisis ambientales, poblacionales, o rupturas sociales y económicas difíciles de superar y el sistema se torna insostenible. De allí que las administraciones de las entidades territoriales tengan una enorme responsabilidad, en la sustentabilidad total de los procesos ecológicos de los que depende la vida en el planeta incluyendo la vida humana.

La gestión del desarrollo integral se basa en el reconocimiento y comprensión de las estrechas e indisolubles relaciones que ligan a los seres humanos unos con otros, con su base ambiental y con su organización social y económica, de manera que las decisiones de política pública resulten también integradas y acordes con las necesidades de la población y el territorio.



	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 1 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

ACUERDO MUNICIPAL N° **012** DE 2020

(31 MAY 2020)

POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO "TUNJA, LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020 -2023" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA

En uso de sus atribuciones Constitucionales y legales y en especial las que le confiere la Constitución Política de 1991, la Ley 136 de 1994, el Decreto 111 de 1996, la Ley 617 de 2000, la Ley 715 de 2001, la Ley 819 de 2003, la Ley 1551 de 2012, el Acuerdo 047 de 2008, y

CONSIDERANDO:

Que tal como se define en el Artículo 1 Constitucional, Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República Unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.

Que en el Artículo 259 de la Constitución Política de Colombia, establece que los ciudadanos imponen al Alcalde por mandato de acuerdo con el programa que presentó al inscribirse como candidato.

Que según el Artículo 287 constitucional, las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley.

Que de conformidad con lo establecido en Artículo 311 numeral 2 de la Constitución Política de Colombia, corresponde al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado, prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local,

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 2 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes.

Que tal y como se define en el artículo 313 numeral 2 de la constitución política de Colombia, corresponde a los concejos adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.

Que la Constitución Política de Colombia en su artículo 315, estipula que se deben presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio.

Que en el artículo 339 Inciso 1o. modificado por el artículo 2o. del Acto Legislativo 3 de 2011, prevé que las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional los planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de corto y mediano plazo.

Que el artículo 342 de la Constitución Política de Colombia, establece los procedimientos conforme a los cuales se hará efectiva la participación ciudadana en la discusión de los planes de desarrollo.

Que de acuerdo al artículo 34 de la Ley 152 de 1994, el Municipio de Tunja convoca y conforma el Consejo Territorial de Planeación.

Que el señor Alcalde con su equipo de gobierno elaboró, presentó, y puso a consideración del Consejo Territorial de Planeación- CTP- el anteproyecto del Plan de Desarrollo Municipal 2020-2023 **"Tunja, la Capital que nos une"** y que

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 3 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

el CTP presentó de manera oportuna y pertinente el concepto al Plan, tal como lo establece el artículo 39 de la Ley 152 de 1994.

Que el Alcalde también entregó el anteproyecto del Plan a la Corporación Autónoma Regional "CORPOBOYACA", en los tiempos establecidos, recibándose concepto de ésta, según lo señala el Decreto 1865 de 1994.

Que el señor Alcalde realizó un proceso participativo para la construcción colectiva del Plan, donde participaron grupos sectoriales, poblacionales, organizaciones e instancias del municipio y comunidad en general, y que se disponen de las actas y documentos de soportes de estas reuniones.

Que el Consejo de Gobierno en las sesiones convocadas para la construcción del Plan de Desarrollo participó activamente en el estudio, modificación y análisis del contenido y lo aprobó mediante acta el día 29 de febrero.

Que adicionalmente, se realizó la audiencia pública para que la ciudadanía conociera los proyectos de inversión en el marco del plan plurianual de inversiones del Plan, tal como lo señala la Ley 1909 de 2018.

Que según la Ley 152 de 1994 en su Artículo 40 Numeral, los planes serán sometidos a la consideración del Concejo dentro de los primeros cuatro (4) meses del respectivo periodo del Alcalde para su aprobación.

Que de conformidad a lo establecido en el artículo 27 de la Resolución 1536 de 14 de mayo de 2015, el Plan Territorial de Salud por ser parte integral del Plan de Desarrollo Territorial, se aprobará simultáneamente en las Asambleas Departamentales y Concejos Distritales y Municipales y se cargará a través de la plataforma habilitada del SISPRO para ser integrado a dicho sistema, a más tardar el treinta (30) de Junio de cada periodo de Gobierno Territorial.

En mérito de lo expuesto,

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-CA-05	Página 4 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ACUERDA

TITULO I

PARTE GENERAL DEL PLAN

ARTÍCULO 1. Adopción del Plan. Se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio Tunja, para el periodo 2020 – 2023 **"Tunja, la Capital que nos une"**.

ARTÍCULO 2. Objetivo Central del Plan. El objetivo del Plan de Desarrollo Municipal **"Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023"**, es fomentar la empleabilidad y habitabilidad, por medio de la reactivación productiva, el desarrollo rural y el fortalecimiento de condiciones sociales, económicas y de salud en armonía con el medio ambiente, que garanticen oportunidades de bienestar y calidad de vida para todos sus habitantes.

ARTÍCULO 3. Objetivos específicos. Los objetivos específicos del Plan de Desarrollo Municipal **"Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023"**, son:

1. Fortalecer los planes de inversión de los recursos públicos, aplicando criterios de eficiencia, coherencia y transparencia en cada una de las acciones a ejecutar en un marco de legalidad, tendientes a satisfacer las necesidades de los ciudadanos
2. Fortalecer la diversidad e inclusión social en el municipio, a través de políticas de interacción y humanización, adoptando mecanismos permanentes para su divulgación a la ciudadanía y las comunidades objeto de dichos programas.
3. Fortalecer la política de seguridad como un deber de la administración y un derecho del Ciudadano, e implementar medidas que representen una garantía para su protección y cumplimiento

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 5 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. 012 De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

4. Implementar políticas de desarrollo, en los sectores de la salud, educación, deporte y cultura que generen transformación social.
5. Impulsar el crecimiento sostenible en un marco de nuevas oportunidades de empleo, apoyo a la empresa local, mejores condiciones laborales y desarrollo del territorio para fortalecer sectores estratégicos de la ciudad.

ARTÍCULO 4. Incorporación al presente acuerdo de las bases del plan de desarrollo, "Tunja, la Capital que nos une: 2020- 2023". Apruébese como parte integral del presente acuerdo, el documento base del Plan de Desarrollo del Municipio de Tunja, que cuenta con los siguientes componentes: diagnóstico, componente estratégico, componente metodológico y de participación ciudadana, componente fiscal y financiero y el componente de seguimiento y evaluación.

Este documento base del plan fue elaborado por la administración municipal, con la participación del Consejo Territorial de Planeación, la Corporación Autónoma Regional de Boyacá, y la comunidad, y se incorpora al presente acuerdo como un anexo.

ARTÍCULO 5. Aprobación del Plan Territorial de Salud. Apruébese el Plan Territorial de Salud, por ser parte integral del Plan de Desarrollo.

ARTÍCULO 6. Planes de Acción y Banco de Proyectos. Todas las dependencias elaborarán su plan de acción con base en lo aprobado en el Plan de Desarrollo. Así mismo, para la ejecución de los programas y/o proyectos que hagan parte del respectivo Plan de Acción deberán estar viabilizados y registrados en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión de la Entidad.

TITULO II

COMPONENTE ESTRATEGICO DEL PLAN

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 6 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 7. Estructura del Plan. El Plan de Desarrollo del municipio se basa en elementos estructurales denominados pilares, que constituyen el asiento fundamental para desarrollar el programa de gobierno y se soportan en políticas para alcanzar el crecimiento y desarrollo territorial de los habitantes del Municipio de Tunja.

El componente estratégico del plan está definido en siete (7) pilares, cuatro (4) pilares estratégicos, tres (3) pilares transversales, trece (13) líneas temáticas, veintiocho (28) programas y ochenta y tres (83) estrategias. Esta estructura obedece a las competencias institucionales y sectoriales que se encuentran articulados con el plan de gobierno.

La estructura principal del Plan de Desarrollo se detalla a continuación:

i) Nos une un ambiente natural y construido

- Ambiente construido y ordenamiento territorial
- Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático

ii) Nos une la movilidad

- Ciudad capital con movilidad alternativa e incluyente

iii) Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico

- Desarrollo rural, emprendimiento y comercio
- Tunja, territorio de innovación
- Ciudad Bicentenario turística

iv) Nos une el empleo

- Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno

v) Nos une una sociedad justa, incluyente y educada

- Tunja, ciudad del conocimiento
- Tunja incluyente, diversa y cultural
- Seguridad y convivencia ciudadana
- Cierre de brechas de pobreza

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 7 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

vi) Nos une la salud y la vitalidad

-Salud, vitalidad y calidad de vida

vii) Gobernanza territorial

-Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad

TITULO III

PLAN DE INVERSIONES Y PRESUPUESTO PLURIANUAL

ARTICULO 8. Plan Municipal de Inversiones 2020-2023: El Plan Plurianual de Inversiones 2020-2023, se estima en un valor de \$1.206.139 millones, financiados de la siguiente manera:

Pilar	Lineas temáticas	2020	2021	2022	2023	Total 2020-2023
I. NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO	1. Ambiente construido y ordenamiento territorial	\$34.690	\$30.631	\$31.543	\$32.489	\$129.352
	2. Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	\$23.236	\$18.954	\$19.008	\$19.578	\$80.776
		\$57.926	\$49.585	\$50.551	\$52.067	\$210.128
II. NOS UNE LA MOVILIDAD	3. Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	\$11.603	\$13.437	\$19.668	\$15.521	\$60.228
		\$11.603	\$13.437	\$19.668	\$15.521	\$60.228
III. NOS UNE EL EMPRENDIMIEN	4. Desarrollo rural,	\$723	\$699	\$720	\$742	\$2.884

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	FORMATO	
		F-CA-05	Página 8 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

TO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO	emprendimiento y comercio					
	5. Tunja, territorio de innovación.	\$1.681	\$2.879	\$2.938	\$3.024	\$10.522
	6. Ciudad Bicentenario turística	\$99	\$259	\$266	\$243	\$866
		\$2.504	\$3.836	\$3.923	\$4.009	\$14.272
IV. NOS UNE EL EMPLEO	7. Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno	\$3.666	\$1.783	\$1.837	\$1.892	\$9.178
		\$3.666	\$1.783	\$1.837	\$1.892	\$9.178
V. NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA	8. Tunja, ciudad del conocimiento	\$74.778	\$87.474	\$89.884	\$92.577	\$344.713
	9. Tunja incluyente, diversa y cultural	\$11.153	\$10.644	\$9.716	\$9.595	\$41.109
	10. Seguridad y convivencia ciudadana	\$10.077	\$8.104	\$8.347	\$8.597	\$35.125
	11. Cierre de brechas de pobreza	\$190	\$196	\$202	\$208	\$795
		\$96.198	\$106.418	\$108.148	\$110.977	\$421.741
VI. NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD	12. Salud, vitalidad y calidad de vida	\$62.478	\$49.521	\$51.006	\$52.536	\$215.542
		\$62.478	\$49.521	\$51.006	\$52.536	\$215.542
VII. GOBERNANZA TERRITORIAL	13. Administración municipal efectiva al	\$70.626	\$66.137	\$68.121	\$70.165	\$275.049

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 9 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

	servicio de la comunidad					
		\$70.62 6	\$66.13 7	\$68.12 1	\$70.16 5	\$275.04 9
Total general		\$306.0 02	\$290.7 17	\$303.2 64	\$307.1 67	\$1,206. 139

*Valores en millones de pesos

Parágrafo. El Plan Plurianual de Inversiones 2020 -2023, corresponde a la estimación de gastos para la articulación de los pilares, líneas estrategias y programas.

ARTICULO 9. Recursos financieros, presupuestos plurianuales y consistencia fiscal del plan nacional de inversiones públicas. El valor total de los gastos que se realicen para la ejecución del presente plan deberá contar con la consistencia fiscal y armonización de presupuesto de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) del Gobierno.

Parágrafo 1. La administración adelantara estrategias de saneamiento fiscal tendientes al fortalecimiento de las finanzas municipales, así como acciones para mejorar sus ingresos.

Parágrafo 2. Para la ejecución de proyectos estratégicos del Plan de Desarrollo Municipal, se podrá utilizar herramientas y alternativas para su desarrollo y financiación, previstos en las Leyes 819 de 2003, Ley 1508 de 2012, Ley 1473 de 2011 y demás complementarias, previo trámite ante el Concejo Municipal.

ARTICULO 10. Informe anual. En virtud de la Ley 152 de 1994, el Alcalde presentará informe anual de la ejecución de los planes al respectivo Concejo Municipal, para efectos de control político, y realizará audiencias públicas para efectos del control social.

ARTÍCULO 11. Armonización del Plan. Una vez entre en vigencia el presente Acuerdo, la Entidad Territorial armonizará el presupuesto del Municipio para el año 2020 con el Plan Plurianual de Inversiones del Plan de Desarrollo.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 10 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 12. POAI. Para la elaboración del plan operativo anual de inversiones se deberá tomar como base el plan plurianual de inversiones y para su elaboración y modificación se aplicarán las disposiciones presupuestales pertinentes y vigentes.

TITULO IV

SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PLAN

ARTICULO 13. Seguimiento y Evaluación. El Plan de Desarrollo será evaluado anualmente en sus resultados por la dependencia de Planeación municipal y departamental con base en su Plan Indicativo, conforme a lo establecido en la Ley 152 de 1994, sin perjuicio de la evaluación que realicen otras entidades como la Contraloría Departamental, la Oficina de Control Interno, y entidades ejecutoras.

ARTICULO 14. Sistema de seguimiento y monitoreo. La Alcaldía Mayor de Tunja, realizará el seguimiento y monitoreo al Plan de Desarrollo Municipal, para evaluar el avance físico y financiero de los compromisos de gobierno y la generación de información útil y oportuna, para la toma de decisiones tendientes a mejorar la efectividad y eficiencia en la generación y entrega de bienes y servicios. El seguimiento se realizará a indicadores de gestión, producto y resultado, con metas definidas en formas claras y anualizadas en los planes de acción de cada vigencia.

La información generada a partir de dicho sistema, se convertirá en el insumo principal para rendir cuentas a la ciudadanía en general y a los diferentes grupos de valor de la entidad.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 11 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

TITULO V

DISPOSICIONES FINALES

ARTICULO 15. Ajustes al plan. Si durante la vigencia del plan de desarrollo que se adopta a través del presente acuerdo, se establecen nuevos pilares, proyectos o programas, el Alcalde Municipal podrá presentar para la aprobación del Concejo, ajustes a su plan pluriannual de inversiones, para hacerlo consistente con aquéllos.

ARTICULO 16. Autorizaciones. De conformidad con el numeral 30 del artículo 313 de la Constitución Política, el Concejo Municipal, deberá decidir sobre la autorización al alcalde para contratar en los siguientes casos:

1. Contratación empréstitos
2. Contratos que comprometan vigencias futuras.
3. Enajenación y compraventa de bienes inmuebles.
4. Enajenación de activos, acciones y cuotas partes.
5. Concesiones
6. Las demás que determine la ley

ARTÍCULO 17. Divulgación del Plan de Desarrollo. El Municipio diseñará y aplicará una estrategia de comunicación para la divulgación de los contenidos del plan de desarrollo en un lenguaje claro, labor que deberá ser liderada por la Oficina de comunicaciones y /o quien haga sus veces juntamente con la dependencia de Planeación,

ARTÍCULO 18. Vigencias y derogatorias. El Plan de Desarrollo Municipal "Tunja, la Capital que nos une 2020 -2023" estará vigente hasta tanto no se apruebe un nuevo plan de desarrollo en los términos establecidos en la ley orgánica que rige para el plan de desarrollo, y rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	FORMATO	
		F-CA-05	Página 12 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

ARTÍCULO 19. - El Presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su sanción y publicación

Dado en el Salón de Sesiones del Concejo Municipal de Tunja, a los Veintinueve (29) días del mes de mayo del año dos mil Veinte (2020).

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE



CAMILO HERNAN HOYOS GOMEZ

Presidente



JUAN PABLO NEIRA MARTINEZ

Secretario General

	CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA	PROCESO	GESTIÓN ADMINISTRATIVA
		FORMATO	
	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN	F-GA-05	Página 13 de 13
		Versión 1	26-02-15
		ACUERDO MUNICIPAL	

Acuerdo Municipal No. **012** De 2020 "por medio del cual se adopta el plan de desarrollo Tunja la Capital que nos Une 2020-2023 y se dictan otras disposiciones"

EL SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE CONCEJO MUNICIPAL DE TUNJA

CERTIFICA:

Que el presente Acuerdo correspondió al Proyecto de Acuerdo No. 010 de 2020 **POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO TUNJA LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020-2023 y se dictan otras disposiciones**", surtió los dos (2) debates reglamentarios en las siguientes fechas:

Primer Debate: 25 de Mayo de 2020 – Comisión Primera o del plan de bienes y programas de desarrollo.

Segundo Debate: 29 de Mayo de 2020 – Plenaria

La iniciativa fue presentada por el Dr LUIS ALEJANDRO FUNEME GONZALEZ – Alcalde de Tunja y actuó como ponente de la misma, los Honorables Concejales JUAN CARLOS BORDA TORRES, MARIO JOSUE JUNCO y JULIAN DAVID MARIÑO SOSA.

Para constancia se firma la presente, a los VEINTINUEVE (29) días del mes de Mayo del año Dos Mil veinte (2020).



JUAN PABLO NEIRA MARTINEZ
Secretario General



Alcaldía Mayor de Tunja
DESIMCHO



Tunja
La Capital
que nos UNE

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA
a los 31 días de mayo de 2020

SANCIONA

El presente Acuerdo "POR EL CUAL SE ADOPTA EL PLAN DE DESARROLLO "TUNJA, LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020 - 2023" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" y pasa al Despacho del señor Gobernador del Departamento de Boyacá, para su revisión jurídica, de conformidad a lo estipulado en el Código de Régimen Municipal Ley 136 de 1994 en sus artículos 81 y 82 y Ley 1551 de 2012 artículo 29 numerales 5 y 7.

PUBLÍQUESE Y EJECÚTESE.


LUIS ALEJANDRO FUNEME GONZALEZ
Alcalde Mayor de Tunja

Únete *al Plan*



Tunja
La Capital
que nos **UNE**



ALCALDÍA MAYOR
DE TUNJA

 | • www.tunja-boyaca.gov.co •

EQUIPO DE GOBIERNO MUNICIPAL

Luis Alejandro Fúneme González
Alcalde

Gisela Rodríguez Bacca
Gestora social

Ronald Zamir Cadena Ávila
Oficina Asesora de Planeación

Karen Dayana Estupiñán Díaz
Oficina Asesora de Comunicaciones y
Protocolo

Jorge Luis Mora Franco
Oficina Asesora de Control Interno y
Gestión

Myriam Magnolia Bernal Camargo
Oficina Asesora de SISBEN

José Antonio Camargo Galvis
Secretaría de Contratación, Licitaciones y
Suministros

Wilders Hernán González Botia
Secretaría Administrativa

Sandra Ximena Flechas Lara
Secretaría de Control Interno Disciplinario

Amanda Paola Vargas Vaca
Secretaría de Cultura y Turismo

Wilson Leonardo Velásquez Ayala
Secretaría de Desarrollo

José Alberto Moreno Villamil
Secretaría de Educación

Vicente Aníbal Ojeda Martínez
Secretaría de Gobierno

Jeffer Iván Ochoa Sanguña
Secretaría de Hacienda

Germán Ricardo Camacho Barrera
Secretaría de Infraestructura

Diana Sthefany Reina Cufiño
Secretaría de la Mujer, Equidad de Género
y Desarrollo Social

Lucy Esperanza Rodríguez Pérez
Secretaría de Protección Social

Luis Felipe Cárdenas Ávila
Secretaría de Tránsito y Transporte

Libardo Ángel González
Secretaría Jurídica

Magda Yolima Balcazar
Dirección TIC'S y Gobierno Digital

Néstor Alfredo Barrera Mora
UMCITI-Unidad Administrativa Especial de
Ciencia, Tecnología e Innovación

Iván Arturo Corredor Hurtado
Instituto de Recreación y Deporte - IRDET

Elmer Román Díaz Ruíz
Empresa Constructora de Vivienda -
ECOVIVIENDA

Alexander Mesa Romero
E.S.E. Santiago de Tunja

CONCEJO MUNICIPAL

Camilo Hernán Hoyos Gómez
Presidente

Mario Josué Junco Ordúz
Primer Vicepresidente

Enrique Armando Cortés
Segundo Vicepresidente

Honorables concejales

Juan Carlos Borda Torres
Jonathan Armando Bosigas Malagón
Julián David Mariño Sosa
Wilson Ruíz Lara
Pedro Alexander Pineda Ávila
Eddye Yarik Reyes Grisales
Luis Alejandro Camargo Martínez
Sandra Milena Estupiñán Orjuela
John Ernesto Carrero Villamil
Rafael Adolfo Rojas Martínez
Jeffer Simón Parra Bohórquez
Juan Eduardo Escobar Vargas
Julián Yamith López Laiton

EQUIPO COORDINADOR DEL PLAN DE DESARROLLO DE TUNJA

Ronald Zamir Cadena Ávila
Jefe Oficina Asesora de Planeación

Jonathan Iver David López Gomez

Coordinador

Luz Carolina Niño Pico	Andrea Rodríguez Torres
Liana Gabriela Mendoza Rincón	Daissy Alejandra Ulloa Rodríguez
Nancy Amaya Pedraza	Betty Yanire Espitia Castellanos
Nataly Callejas Rodríguez	William Josseph Carreño Riaño
Iván Gustavo Pirazán Cuervo	Guisseppe Malagón Ramírez

Enlaces sectoriales

Zaida Yeline Soler Camargo	Patricia Moreno Moreno
Carlos Eduardo López López	Patricia Valcarcel
Natalia Maribel Suarez Álvarez	Rosana Montañez
Adher Alain Camargo	María Cristina Cifuentes
Dorisol Pamplona Vanegas	Francisco González Bernal
Esther Escobar García	José Vicente Gonzales
Amparo Lucía Torres	Nelson Enrique Martínez Farias
Doris Amanda Chávez Bautista	Claribeth Armijo Agualimpia
Wilson López	Luz Elena Noreña Vargas
Laura Angélica Castellanos	Adriana del Pilar Guerrero
Dayana Vargas	Carolina Alarcón
Nidia Stella Robles	

Los anteriores fueron los principales enlaces sectoriales de las dependencias, sin embargo, el agradecimiento es extensivo a todos los funcionarios de la administración, quienes con su participación y aportes hicieron posible la construcción de este documento que servirá de guía para el desarrollo de la ciudad en el próximo cuatrienio.

CONSEJO TERRITORIAL DE PLANEACIÓN

José Baudilio López Garzón
Sector Deporte
Presidente

Jorge Eduardo Molano Riveros
Sector Comercio
Vicepresidente

Alexandra Rubio
Desarrollo humano: población vulnerable
Secretaria

Germán Uribe Chacón
Sector Agropecuario

Wilson Armando Lancheros Cañón
Juntas de Acción Comunal

Fredy Geovanny García Herreros
Sector Construcción

Luis Guillermo Martínez Medina
**Sindicatos y organizaciones de
profesionales**

Martha Esperanza García
Sector Industrial

Cayo Nixon Rincón Velandia
Sector Transportadores

Edgar Manuel Vargas Montañez
Sector Medio ambiente y servicios

Yadira Ivonne Rodríguez C.
**Desarrollo humano: población con
discapacidad**

Julián Andrés Perdomo Mendoza
Sector Educativo

Nelly Sol Gómez de Ocampo
Desarrollo humano: mujer

José Julio Borda Mancipe
Sector Cooperativo

David Leonardo Moreno Jiménez
Sector Cultura

Fernando Suarez Rincón
Sector Salud

José Cepeda Vega
Sector minero

Flor Lubia López Ibáñez
Sector Turismo

Sandra Yaneth Fajardo Rincón
Sector Financiero

Agradecemos a cada uno de los miembros del CTP por su valiosos conceptos, aportes y sugerencias, que realizaron de forma acertada y responsable en representación de los sectores de la ciudad, lo cual permitió fortalecer y enriquecer la construcción del Plan de Desarrollo “Tunja, la Capital que nos une”

Tabla de contenido

PROLOGO	10
INTRODUCCIÓN.....	12
MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL.....	16
PRINCIPIOS DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO	18
DESARROLLO METODOLÓGICO Y PARTICIPATIVO	19
PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO.....	21
DESARROLLO ESTRATÉGICO DEL PLAN.....	40
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	53
Modelo BIT-PASE	56
I. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO....	62
Introducción	62
Caracterización	66
Estructura propositiva	84
1. Línea Temática: Ambiente construido y ordenamiento territorial	84
1.1. Programa: Espacios públicos amables.....	84
1.2. Programa: Vivienda y hábitat	85
1.3. Programa: ordenamiento territorial integral.....	86
1.4. Programa: Servicios públicos para todos	87
2. Línea Temática: Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	89
2.1. Programa: Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental	89
2.2. Programa: Gestión del riesgo de desastres	90
II. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA MOVILIDAD	93
Introducción	93
Caracterización	95
Estructura propositiva	108
3. Línea Temática: Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	108
3.1. Programa: Modernización de la red vial.....	108
3.2. Programa: Plan Maestro de Movilidad.....	109

3.3. Programa: Seguridad vial	111
III. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL EMPRENDIMIENTO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO	114
<i>Introducción</i>	<i>114</i>
<i>Caracterización</i>	<i>116</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>125</i>
4. Línea Temática: Desarrollo rural, emprendimiento y comercio	125
4.1. Programa: Fomento agropecuario	125
5. Línea Temática: Tunja, territorio de innovación	126
5.1. Programa: Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity	126
6. Línea Temática: Ciudad bicentenaria turística	128
6.1. Programa: En Tunja el turismo nos une	128
.....	130
IV. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE EL EMPLEO	131
<i>Introducción</i>	<i>131</i>
<i>Caracterización</i>	<i>133</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>143</i>
7. Línea Temática: Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno	143
7.1. Programa: emprendimiento y fortalecimiento empresarial	143
7.2. Programa: Ambiente empresarial y atracción de la inversión	144
7.3. Programa: Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana	145
V. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA	148
<i>Introducción</i>	<i>148</i>
<i>Caracterización</i>	<i>151</i>
<i>Estructura propositiva</i>	<i>211</i>
8. Línea Temática: Tunja, ciudad del conocimiento	211
8.1. Programa: Nos une la educación	211
9. Línea Temática: Tunja incluyente, diversa y cultural	213
9.1. Programa: Garantía de derechos	213
9.2. Programa: Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural	217

9.3.	Programa: La Cultura nos Une	218
10.	Línea Temática: Seguridad y convivencia ciudadana	219
10.1.	Programa: Construcción de paz y convivencia ciudadana	219
10.2.	Programa: Justicia y seguridad	220
10.3.	Programa: Protección y bienestar animal	222
11.	Línea Temática: Cierre de brechas de pobreza	223
11.1.	Programa: Implementación y crecimiento social	223
VI.	PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD	226
	<i>Introducción</i>	<i>226</i>
	<i>Caracterización</i>	<i>228</i>
	<i>Estructura propositiva</i>	<i>255</i>
12.	Línea Temática: Salud, vitalidad y calidad de vida	255
12.1.	Programa: Tunja nos une por la salud publica.....	255
12.2.	Programa: Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud.....	258
12.3.	Programa: El deporte nos une	259
VII.	PILAR TRANSVERSAL: GOBERNANZA TERRITORIAL	262
	<i>Introducción</i>	<i>262</i>
	<i>Caracterización</i>	<i>263</i>
	<i>Estructura propositiva</i>	<i>272</i>
13.	Línea Temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad	272
13.1.	Programa: Alcaldía y comunidad unida.....	272
13.2.	Programa: Administración municipal efectiva.....	273
	ESTRUCTURA FISCAL Y FINANCIERA.....	276
	SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN	297



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
la Capital
de la Boyaca

TUNJA nos UNE

PROLOGO

Tunja, ciudad enmarcada en su inmenso valor patrimonial, se ha destacado por que hombres y mujeres desde sus orígenes han entregado lo mejor de sí por el bienestar de sus 480 años de historia, además, se han encargado de marcar páginas imborrables en el desarrollo de nuestro país, escritas con gran valor de su gente; situación que habla de la fuerza y determinación que representa nuestra esencia para la transformación de este territorio.

A continuación, me complace presentar el Plan de Desarrollo “*Tunja la capital que nos une 2020-2023*”, un trabajo realizado de la mano con los tunjanos, en el cual se plasmaron todas sus ideas, necesidades y sueños para hacer de la Tunja educada que todos conocemos, una ciudad que se transforma pensando en sus ciudadanos desde la equidad y la inclusión social; una ciudad donde la salud no será más un privilegio de pocos, sino de fácil acceso para todos.



Del mismo modo, una ciudad con una movilidad ejemplo a nivel nacional y un sistema de transporte público moderno; una ciudad que se desarrolla apoyada en las nuevas tecnologías; una ciudad auto sostenible, donde el emprendimiento y la creatividad serán pilares fundamentales de desarrollo; una ciudad que invita a la inversión nacional y extranjera gracias a la competitividad que alcanzaremos; una ciudad generadora de empleo y finalmente, una ciudad hecha para los tunjanos.

Este plan se convierte en nuestra hoja de ruta para que en los próximos cuatro años podamos abordar los problemas urgentes de nuestra gente, pero, también, es nuestra gran oportunidad para crear y desarrollar la visión de ciudad con la que hemos soñado. Tenemos la oportunidad de trabajar por *la Capital que nos Une*. Sabemos que no será fácil, pero los sueños de los tunjanos están para cumplirse.

Somos una ciudad educadora que vive un proceso de transformación que nos va a llevar a ser de las ciudades más competitivas de nuestro país. Nuestra historia, nuestro patrimonio cultural y nuestras tradiciones tienen que estar enfocadas con las nuevas tecnologías que han llegado para fortalecer el crecimiento de nuestro territorio, siempre enfocados en la formación de nuevos talentos y en el apoyo fundamental a la investigación. Hoy como ciudad tenemos retos enormes y el primero de ellos, es el desarrollo económico,

aprovechando las oportunidades que nos brinda la economía naranja, la economía verde y la economía circular, las cuales, con gran esfuerzo y dedicación, nos permitirán un progreso integral a corto, mediano y largo plazo, enfocado en la obtención de inversión local y extranjera que se traducirá en creación de nuevas oportunidades de negocio en nuestra ciudad.

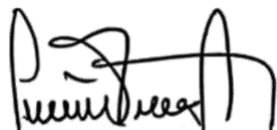
Otro de los retos que debemos afrontar, es que necesitamos transformarnos como ciudad, para que la modernización en la infraestructura, el transporte público y la movilidad sean una realidad. Pensar en grande es pensar en los tunjanos, no podemos continuar con el conformismo de las cosas pequeñas. Tunja y sus habitantes merecen dar el siguiente paso para que el mejoramiento en la comunicación interna y externa hagan de *La Capital Que Nos Une*, una ciudad incluyente, pero lo más importante, una ciudad sostenible.

Dentro de los grandes retos de la ciudad que no podemos eludir está la salud; no podemos permitir un sistema excluyente. Es momento de establecer un modelo para todos, un modelo que cubra a cada uno de los tunjanos, un modelo realmente preventivo que garantice la atención primaria y cubra las necesidades de los ciudadanos. Nos hemos dado cuenta de que podemos sacar adelante lo que nos proponemos, por ejemplo, el Nuevo Hospital Local, que desde ya es una referencia de capacidad administrativa y de ejecución de propósitos de los tunjanos. Redefinirnos y repensarnos en estos momentos de emergencia nos da la capacidad de creer más que nunca en nuestra gente y en nuestra ciudad.

El equipo de trabajo de *La Capital Que Nos Une* está listo para trabajar por toda la comunidad. Este Plan de Desarrollo es ambicioso, es una apuesta histórica para la transformación de Tunja, pero necesitamos de ustedes, tunjanos, necesitamos de su apoyo, porque nuestra ciudad se lo merece y porque ustedes también se lo merecen.

¡Hoy como alcalde, los quiero invitar a unirnos por nuestra gente, los invito a unirnos por este sueño de transformación, desarrollo, inclusión, crecimiento y por este sueño llamado Tunja, *La Capital Que Nos Une*!

Hoy Tunja nos necesita a todos.



LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZÁLEZ

Alcalde de Tunja

INTRODUCCIÓN

Tunja se proyecta como una ciudad en permanente crecimiento y cuya transformación en distintos órdenes le ha permitido el sobresalir a nivel nacional e internacional. El reconocimiento en lo educativo y su ubicación geográfica favorece la apuesta realizada por este gobierno para implementar un ecosistema fundamentado en el fortalecimiento del sistema de salud, la generación empleo y la planificación estratégica del sistema de movilidad, que permita la reactivación económica de la ciudad y aproveche la riqueza natural, social, histórica y cultural al servicio del bienestar de su población.

Es fundamental, por parte de este Gobierno Municipal, desarrollar el presente proyecto, bajo el principio de transparencia que implica la existencia de reglas claras y conocidas para el ejercicio de la Función Pública (planeación, decisión, ejecución y evaluación de programas y planes), contando en todo momento, con la vigilancia por parte de los entes de control a nivel nacional: lo anterior con el fin de permitir la materialización de los fines señalados en el artículo 2 de la Constitución Nacional y en aras de garantizar, para los ciudadanos, una administración funcional, pronta y sin barreras de acceso. Además, se relacionan los demás principios orientadores que permitirán a esta Administración gobernar con el corazón como se hizo en campaña; al igual, que la misión que se tiene para el cuatrienio y la visión que ubica en el 2030 a la ciudad como una capital con reactivación económica, habitabilidad, empleabilidad y condiciones sociales y de salud, que garantizan el bienestar y la calidad de vida de sus ciudadanos.

El Plan de Desarrollo expone en el aparte de *“Desarrollo metodológico y participativo”* la hoja de ruta de la propuesta que garantizara el cumplimiento del mandato de los ciudadanos en el territorio, identificando los componentes políticos, participativos y prospectivos del proyecto y señalando las disposiciones que se tendrán con relación al gasto público- social en procura del cumplimiento de los objetivos de cada sectorial en los años de gobierno. El Plan fue concertado de manera mancomunada entre gobierno y población, bajo una metodología de investigación denominada “Acción participativa – IAP”, con el fin de estimular la practica transformadora y el cambio social en la ciudad, a partir del equilibrio entre las cuatro dimensiones del BIT PASE. En total se clasificó la ciudad en 12 zonas, agrupadas por barrios con características y connotaciones similares. Posteriormente, se elaboró el cronograma de actividades en el cual, se definieron 16 talleres participativos y se ubicaron 16 buzones dirigidos a la población estudiantil de las diferentes instituciones educativas, tanto públicas como privadas, de la zona urbana y rural de la ciudad de Tunja. El desarrollo de dichas actividades mencionadas dio como resultado la integración de más de 1.900 personas, y 5.000 estudiantes respectivamente, quienes se pronunciaron y expresaron su deseo de tener una Tunja **Unida**.

Del trabajo de participación con la comunidad, la reunión con gremios, líderes comunales y rurales, instituciones educativas, comerciales, los consejos consultivos y demás

agrupaciones sociales que manifestaron no solo las problemáticas de la ciudad sino posibles soluciones, se consolidaron los grandes retos que tiene nuestra ciudad y a los que debemos hacer frente como Administración, sirviendo con responsabilidad por la gente y para la gente. Por ello, para lograr ese modelo sostenible de ciudad, planteamos a continuación, las distintas realidades y a su vez, como el Plan de Desarrollo “Tunja la Capital que nos Une” pretende asumirlas y responder a ellas, a través de cuatro pilares estratégicos y tres pilares transversales que responden a las dimensiones del desarrollo:

Inicialmente, presentamos el pilar estratégico *“Nos **Une** el Ambiente natural y construido”* el cual reconoce la importancia de la preservación y protección del medio ambiente sin dejar de lado la relevancia del crecimiento y desarrollo económico de la ciudad, a partir de la incorporación de acciones encaminadas a la conservación y el tratamiento de los recursos naturales, el fortalecimiento de la cultura de planificación y gestión integral del territorio, que permita una organización acorde a las características y necesidades de la ciudad, y promuevan el mejoramiento de manera integral de los espacios públicos y el equipamiento municipal y mobiliario urbano de la ciudad, así como la construcción de ambientes sostenibles y vivienda, que garanticen una vida digna a sus ocupantes. Este pilar consta de las siguientes líneas temáticas: a.) Ambiente construido y ordenamiento territorial; b.) Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático.

A continuación, se presenta el pilar estratégico *“Nos **Une** la Movilidad”*, que tiene como gran apuesta el ofrecer a Tunja la oportunidad histórica de dar inicio a la implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público, a partir del diseño del Plan Maestro de Movilidad, el cual integre mecanismos y medios para unificar la información de cómo se desplazan los ciudadanos de la capital y así planificar soluciones integrales y estructurales de movilidad sostenible, que mejoren las condiciones de habitabilidad de la ciudad. Este pilar tiene una única línea temática que es: a.) Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente.

El tercer pilar es estratégico y se denomina *“Nos **Une** el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico”*, el cual pretende generar alternativas de productividad especialmente en el sector rural, la planificación turística y estrategias de expansión laboral, que a partir de procesos de investigación e innovación puedan crear valor agregado que permita la reactivación económica de la ciudad, en concordancia con acciones de sostenibilidad y sustentabilidad del territorio. Este pilar se compone de tres líneas temáticas: a.) Desarrollo rural, emprendimiento y comercio; b.) Tunja, territorio de innovación y c.) Ciudad Bicentenaria turística.

El siguiente pilar es transversal y se denomina *“Nos **Une** el empleo”* el cual busca integrar el planeamiento urbano-regional, identificando espacios geográficos que permitan el crecimiento empresarial, la creación de más y distintos puestos de trabajo, y la formulación de incentivos tributarios que promuevan nuevas economías y dinamización del empleo en

la ciudad, así como, incrementen la productividad y a su vez la competitividad, orientando esfuerzos en gestión para la consecución de más y mejores oportunidades laborales para los habitantes de la ciudad. Este pilar tiene una línea temática: a.) Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno.

El quinto pilar estratégico es *“Nos Une una sociedad justa, incluyente y educada”*, el cual contiene las estrategias para fortalecer el desarrollo social y hacer frente a condiciones de pobreza y pobreza extrema de la ciudad, como aspecto fundamental para garantizar equidad, seguridad, justicia, inclusión, y en general, los derechos humanos, civiles y sociales de la población, que permitan traducir el progreso económico en bienestar y oportunidades para todos los Tunjanos, promoviendo la cultura y convivencia ciudadana. Este pilar contempla las siguientes líneas temáticas: a.) Tunja, ciudad del conocimiento; b) Tunja incluyente, diversa y cultural; c) Seguridad y convivencia ciudadana; d.) Cierre de brechas de pobreza.

A su vez, se presenta el pilar transversal *“Nos Une la salud y la vitalidad”*, el cual apunta a la construcción, fortalecimiento y consolidación de escenarios, estrategias y programas que permitan ofrecer un servicio de salud eficiente y eficaz, considerando enfoques diferenciales y derechos fundamentales, que en articulación con el Plan Territorial de Salud, den cuenta de acciones para garantizar “el disfrute del más alto nivel posible de salud que le permitan a sus ciudadanos vivir dignamente”, y con ello el desarrollo humano en la ciudad. Este pilar se basa en la siguiente línea temática: Salud, vitalidad y calidad de vida.

El séptimo pilar es transversal y es *“Gobernanza territorial”*, el cual plantea que, a través de la interacción asertiva entre gobierno y sociedad, se genere una sinergia beneficiosa para la capital de los boyacenses. Se complementará la infraestructura, el capital humano institucional y los servicios operativos de la Administración municipal. A su vez, se fortalecerá la participación ciudadana en la toma de decisiones para garantizar una intervención eficaz de las problemáticas evidenciadas a través de presupuestos participativos con grupos de interés, organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas. De igual manera, con el fin de garantizar el seguimiento a las acciones planteadas, se fortalecerán los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas, en búsqueda de otorgar a la comunidad el conocimiento de las acciones y decisiones tomadas. Este pilar se fundamenta en la línea temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad.

Cada uno de estos pilares contiene líneas temáticas anteriormente relacionadas, y dentro de ellas se incorporó una parte diagnóstica que expone la caracterización del estado de cada uno de ellos, la estructura propositiva, además de las diferentes estrategias que en conjunto exponen las metas que se propone el Plan de Desarrollo “Tunja la Capital que nos Une” 2020 – 2023, y en ellas, los objetivos y descripciones de la meta.

Seguidamente, el componente fiscal y financiero del plan de desarrollo se basan en el marco fiscal de mediano plazo, con sus respectivas fuentes, cuyo fin es la armonización con los planes de gasto público para todo el cuatrienio. Se describen los diferentes rubros y se presenta la revisión de los indicadores de ley que garantizan sostenibilidad y solvencia en el manejo financiero de la entidad.

También en esta parte, acorde con las metas programadas para los proyectos de inversión y según la proyección de los costos de éstos, se prevé el Plan Plurianual de Inversiones Públicas. Adicionalmente se explican las fuentes financieras alternativas de la inversión, aclarando que estos recursos se gestionarán durante el cuatrienio, procurando impactos mayores en los proyectos del Plan de Desarrollo Municipal.

“Tunja la Capital que nos **UNE**”; se convierte entonces, en una herramienta de planificación participativa para la gestión de la ciudad, que aprovechara el inmenso potencial de los Tunjanos; la riqueza natural, cultural y arquitectónica, y una administración municipal comprometida con la gestión transparente y efectiva que lleve a un proceso de transformación integral, articulado y sostenible de la ciudad, con un gobierno coherente con las dinámicas sociales reales, necesidades y potencial de cada barrio, así como de cada una de las personas que allí habitan.

Reconoceremos el trabajo realizado hasta hoy por antiguos gobiernos, y daremos continuidad a las estrategias que han servido para el crecimiento de la ciudad, aprovecharemos el conocimiento, los recursos invertidos y el equipamiento existente, orientando estratégicamente el presupuesto a problemas apremiantes de nuestra ciudad, de forma estructural.

Para todo lo anterior, invitamos a cada habitante de la ciudad a **UNIRSE** confiada y propositivamente a este propósito por lograr que Tunja sea más dinámica empresarialmente y proporcione bienestar para todos. **Hoy ¡Tunja nos une!**

MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

El Plan de Desarrollo “LA CAPITAL QUE NOS UNE 2020-2023” está proyectado en toda su estructura como un elemento de gestión pública que, desde lo local, se enmarca en una normativa vigente. De este modo, se considera oportuno recordar algunos principios constitucionales y normativos que hacen parte de este plan de desarrollo:

Constitución política de Colombia

El artículo 340 constitucional, quien constituye el sistema nacional de planeación y con él los Consejos de planeación como instancia de carácter consultivo. En lo referente al principio de publicidad, el artículo 209 define que la administración está obligada a poner en conocimiento de sus destinatarios los actos administrativos para que estos se enteren de su contenido.

Complementariamente el artículo 270 responsabiliza a la ley de organizar formas y sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública.

Ley 152 de 1994

La cual establece los procedimientos para elaborar, aprobar, ejecutar y evaluar los planes de desarrollo conforme a las prioridades que los grupos sociales que conforman la entidad territorial y el programa de gobierno.

Ley 136 de 1994

En las actividades de rendición de cuentas relativas al plan de desarrollo administrativo, en su artículo 91, literal e, establece que el alcalde debe informar sobre el desarrollo de su gestión a la ciudadanía.

Ley 111 de 1996

En los términos de la ejecución, el estatuto orgánico de presupuesto debió ser adoptado en las entidades territoriales en sus estatutos presupuestales, en los términos definidos en los artículos 8 y 49.

Ley 388 de 1997

Referida en la formulación y aprobación del plan de ordenamiento territorial, en su artículo 6 establece la condición complementaria de la planificación económica y social con la planificación física, para orientar el desarrollo del territorio, racionalizar las intervenciones sobre este y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible.

Ley 489 de 1998

En el mismo sentido que el punto anterior, regula el sistema de desarrollo administrativo, al impulsar la rendición de cuentas a través de la promoción de estrategias orientadas a fortalecer los sistemas de información de la gestión pública.

Ley 715 de 2001

Estipula que las secretarías de planeación Departamental o la entidad que haga sus veces, debe elaborar un informe semestral de evaluación de la gestión y la eficacia con indicadores de resultado y de impacto de la actividad local y además informar a la comunidad a través de medios de comunicación masiva.

Ley 1098 de 2006

Con relación al proceso de formulación y aprobación del plan de desarrollo , en su artículo 204 establece que el gobernador y el alcalde , dentro de los primeros cuatro (4) meses de su mandato, deben elaborar un diagnóstico sobre los temas de infancia, niñez, y adolescencia teniendo en cuenta el ciclo de vida, el enfoque de garantía y restablecimiento de derechos, con el fin de establecer problemas prioritarios y las estrategias a corto mediano , y largo plazo que se implementaran en el plan de desarrollo para tenderlas

PRINCIPIOS DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO

Misión

Confiamos en las ventajas comparativas de nuestra ciudad y el potencial de sus habitantes, donde pese a los grandes retos que existen en la actualidad, espera convertirse en un referente de crecimiento y desarrollo territorial a partir de nuevas oportunidades generadas en distintos ámbitos para la ciudad y sus habitantes.

Visión

Para el año 2030, Tunja se convertirá en una ciudad con mayor empleabilidad y habitabilidad, que genere valor agregado y nuevo conocimiento en sus procesos, bienes y servicios, por medio de la reactivación productiva, el desarrollo rural y el fortalecimiento de condiciones sociales, económicas y de salud en armonía con el medio ambiente, que garanticen oportunidades de bienestar y calidad de vida para todos sus habitantes.

Principios

Nuestros principios son el fundamento para ejercer de manera adecuada la administración pública de Tunja convencidos de gobernar con el corazón como se hizo en campaña:

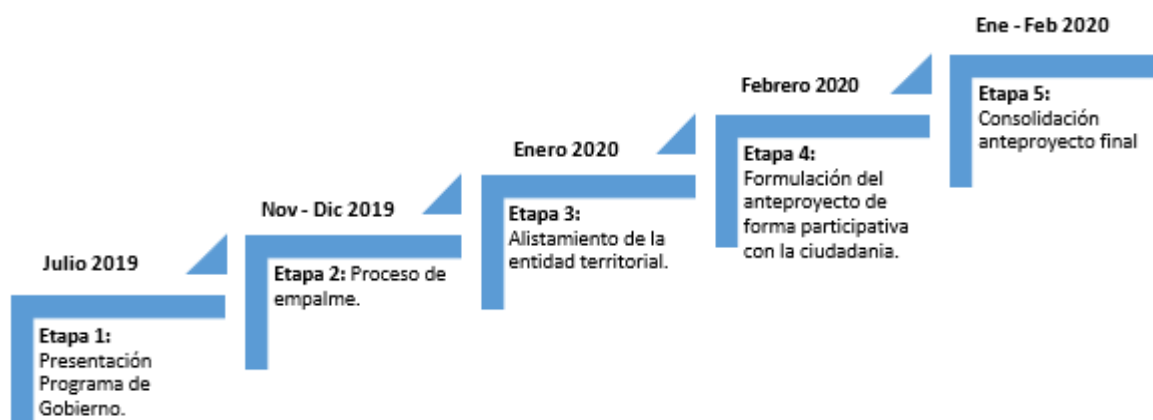
1. Este gobierno se compromete al respeto por los recursos públicos, la eficiencia y la transparencia en las acciones a realizar, en un marco de legalidad y coherencia con las necesidades de los ciudadanos.
2. Tunja es capital diversa e incluyente, y su gobierno será cercano a la gente.
3. La seguridad es un derecho y, por ende, se generarán medidas para dar garantía de su cumplimiento.
4. Con identidad cultural los habitantes de Tunja serán dueños y responsables de las acciones que se emprendan por articular cada actividad a los focos de desarrollo de la ciudad como oportunidad para proporcionar bienestar y calidad de vida.
5. La salud, la educación, el deporte y la cultura como motor generador de transformación social.
6. Crecimiento sostenible en un marco de nuevas oportunidades de empleo, apoyo a la empresa local, mejores condiciones laborales y desarrollo del territorio para fortalecer sectores estratégicos de la ciudad.
7. Tunja será una ciudad adecuadamente planeada, comprometida con la gestión responsable de los recursos, el entorno y amigable con sus habitantes.

DESARROLLO METODOLÓGICO Y PARTICIPATIVO

El Plan de Desarrollo se convierte en la herramienta estratégica de planeación local señalada en la actualización realizada a nuestra constitución política en el año 1991 y regulada con la Ley 152 de 1994, que dispone los procedimientos y mecanismos para su elaboración y control. Este permite exponer de manera técnica la propuesta que garantizará el cumplimiento del mandato de los ciudadanos de un territorio al ver materializado su voto, y tendrá como características el reconocer el enfoque político, participativo y prospectivo con el que se presentara la hoja de ruta que orientara la gestión pública en los años de gobierno, señalando las disposiciones que se tendrán en relación al gasto público – social en procura de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio y garantizar el bienestar social de los mismos.

Bajo estas disposiciones constitucionales, en el periodo 2020-2023, bajo el liderazgo del alcalde Luis Alejandro Fúneme González, se proyecta un Plan de Desarrollo coherente con la realidad que afronta Tunja, y que tiene como principal objetivo recuperar la confianza de la ciudadanía, a partir de un dialogo cercano con los distintos grupos poblacionales que intervienen en la dinámica de nuestra ciudad, seguido de un proceso de compromiso por la participación de los habitantes que permita su ejecución y seguimiento oportuno para verificar su cumplimiento. Este documento presenta la metodología y proceso de construcción que se planteó la actual administración para formular el Plan de Desarrollo Municipal, en cumplimiento de la normativa jurídica colombiana vigente, y con la intención de vincular el mayor número de grupos sociales que representen a la ciudadanía, de manera que sea un Plan participativo y equitativo. De esta manera y en respuesta a lo dispuesto por la Ley 152 de 1994, y a lo señalado por el Departamento Nacional de Planeación, presentamos las fases que dan lugar al plan de desarrollo de nuestra ciudad:

Figura 1: Etapas para la Formulación del Plan de Desarrollo 2020 - 2023





Fuente: Ley 152 de 1994 y guía para la elaboración de Planes de Desarrollo – DNP

Tunja nos une, reconoce la importancia que el entorno ambiental en la comprensión de integralidad de los seres humanos, mirando la ciudad desde múltiples y variadas perspectivas, pero como una unidad que consume productos, materias primas, recursos naturales, entre otros; y a su vez genera productos y subproductos, desechos, residuos de todo tipo; y en el tratamiento que da a estos últimos se encuentra la clave de la sostenibilidad como ciudad.

De ahí el reto de procurar un equilibrio entre las necesidades que tenemos como seres humanos (infinitas por lo cierto) y el medio, que por el contrario es finito, se acaba y de hecho estamos agotando con sus recursos. Es impórtate entonces encontrar cada vez más y mejores maneras de aprovechar y relacionarnos con nuestro medio ambiente, las cuales deben ser más eficientes en pro de mantener lo estético y lo práctico, sin perder de vista nunca el objetivo y el propósito de sostenibilidad.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA CONSTRUCCIÓN DEL PLAN MUNICIPAL DE DESARROLLO

El alcalde de la ciudad Luis Alejandro Fúneme González con la iniciativa de concientizar sobre la importancia de promover la participación ciudadana y generar a través de esta la pertenencia y mejora de su territorio, concertó en desarrollar la estrategia de participación ciudadana “Tunja la Capital que nos Une 2020-2023,” trabajando de forma conjunta Alcaldía y la población, con la metodología Investigación – Acción Participativa - IAP, fomentando la participación ciudadana en el proceso de formulación del plan, con el fin de estimular la practica transformadora y el cambio social en la ciudad.

Con esta iniciativa de apoyo y en aras de generar un equilibrio entre las cuatro dimensiones del BIT PASE, se buscó comprender mejor la realidad de la población (sus problemas, necesidades, capacidades y recursos) y de esta manera, mejorar la calidad de vida de cada uno de los habitantes de la capital del departamento de Boyacá.

Con este proceso de comunicación y de participación, se visibilizó la importancia que tiene la comunidad y de la aplicación de las diferentes formas como puede “participar”, con esto, dar “voz” a la población en general. Se quiso que sus voces fueran escuchadas y que con ellas se fomentaran ideas relevantes para el plan de desarrollo, el cual marca la gran pauta para trabajar unidos los cuatro años en el marco de la transparencia y la perspectiva integral de desarrollo.

Objetivos de la Metodología

- Fomentar la participación de la población como insumo necesario para los procesos de formulación y evaluación del plan de desarrollo.
- Trabajar conjuntamente en el análisis de los problemas, necesidades, capacidades y recursos con el fin de llegar a un desarrollo integral de la población.
- Desarrollar lineamientos que articulen los pilares transversales y estratégicos y de esta manera asegurar simultáneamente el bienestar de la población, la sostenibilidad ambiental y la dinamización social y económica, es decir, obtener como resultado la sostenibilidad de la sociedad y su territorio.

Este plan proporciona la estrategia para desarrollar a Tunja como un todo, de manera que la población y todos los sectores tengan iguales oportunidades y las mejores condiciones para alcanzar el progreso de la ciudad. Por ende, esta es una apuesta de futuro, la cual debe ser construida colectivamente con la participación de todos los actores del municipio.

Desarrollo metodológico

Se dio inicio al proceso de construcción participativa con el diseño del mapa de la ciudad de Tunja, convirtiéndose este, en el instrumento principal para la formulación del documento de Plan de Desarrollo. Resultado del ejercicio y con el propósito de desarrollar una mejor articulación entre la administración y la población, se clasificó la ciudad en 12 zonas, agrupadas por barrios con connotaciones y características en común.

Figura 2: Métricas y zonas para realización de talleres



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Posterior a esta primera instancia, se elaboró el cronograma de actividades en el cual se definieron 16 talleres participativos que tendrían lugar entre el martes 4 al viernes 14 de febrero de 2020, en diversos escenarios como coliseos, salones de juntas de acción comunal y demás espacios pensados para tal fin, cumpliendo con la función de dinamizar las actividades propuestas.

Figura 3: Cronograma Talleres Participativos

Id.	Nombre de tarea	Comienzo	feb. 2020													
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
1	Zona 1 – Polideportivo el Libertador	4/02/2020	■													
2	Zona 2 – Salón social el Paraíso	4/02/2020	■													
3	Zona 3- Aula Máxima Ins Educativa Gonzalo Suárez Rendón	5/02/2020		■												
4	Zona 4- Casa de Fundador	6/02/2020			■											
5	Zona 4- Auditorio CREM Alcaldía Tunja	6/02/2020			■											
6	Zona 5 – Salón comunal el Dorado	7/02/2020				■										
7	Zona 6- Escuela Rural del sur	8/02/2020					■									
8	Zona 6- Polideportivo Santa Inés	8/02/2020					■									
9	Zona 7 – Coliseo San Antonio	9/02/2020						■								
10	Zona 8- Salón comunal San Francisco	10/02/2020							■							
11	Zona 9- Salón comunal Gaitan	11/02/2020								■						
12	Zona 10 – Salón comunal La Estancia de Roble	12/02/2020									■					
13	Zona 11 – IRDET Polideportivo	12/02/2020										■				
14	Zona 12- Casa del fundador	13/02/2020											■			
15	Zona 12- Colegio Antonio Jose Sandoval -Muisca	13/02/2020												■		
16	Auditorio CREM Alcaldía Tunja	14/02/2020													■	
17	Auditorio CREM Alcaldía Tunja	14/02/2020														■

Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

La finalidad de este proceso de socialización fue reunir a toda la sociedad en general. Se exploró en diversas bases de datos, para obtener información de contacto en pro a hacerlos partícipes en la construcción colectiva del plan a cada uno de los grupos académicos, institucionales, empresariales, defensores de animales, grupos étnicos, minorías residentes en el territorio, líderes sociales, deportistas, infancia, adolescencia y juventudes, mujeres y comunidad de la zona urbana y rural de la ciudad. Esta extensiva invitación se llevó a cabo por correo electrónico y medio físico.

Como se mencionó inicialmente, se trabajó basados en la metodología IAP, la cual se fundamenta en generar un conocimiento liberador a partir de la propia percepción popular; por tanto, se clasificó el campo de cada taller participativo en 11 mesas temáticas, las cuales integraban sectores específicos de acuerdo con las secretarías que conforman la estructura actual de la Alcaldía Municipal, como se puede observar en la siguiente ilustración.

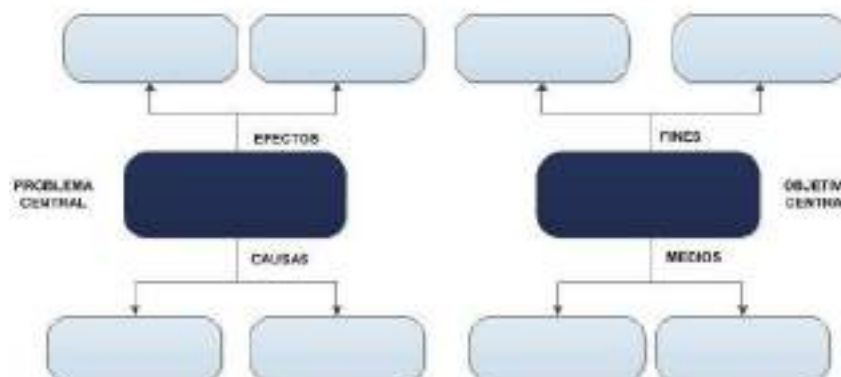
Figura 4: Métricas Mesas Temáticas designadas para el desarrollo de los talleres participativos "Tunja la capital que nos Une 2020-2023"



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo "Tunja la capital que nos Une 2020-2023"

La creación de mesas hace un mayor énfasis en los lazos de confianza que han de crearse entre la administración y los habitantes de la ciudad; por consiguiente en consenso con el equipo del plan de desarrollo "Tunja La Capital que nos une 2020 -2023", se definió el árbol de problemas y soluciones, como la herramienta que fue implementada por los enlaces en cada una de las mesas temáticas para identificar situaciones negativas (problema central), la cual busca solucionar la problemática analizando relaciones de tipo causa-efecto. Por último, se contempló un espacio para la batería de soluciones, siendo esta la recopilación de pasos para el desarrollo de cada una de las iniciativas asociadas a las problemáticas presentadas.

Figura 5: Estructura Implementada Árbol Problemas y Soluciones



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo "Tunja la capital que nos Une 2020-2023"

Los talleres participativos tienen un valor significativo y por ello se consideraron dos mecanismos de participación como fueron los 16 talleres en 12 zonas dirigidos a toda la población y 16 buzones dirigidos a la población estudiantil de las diferentes instituciones educativas, tanto públicas como privadas, de la zona urbana y rural de la ciudad de Tunja. Algunos de los colegios que participaron fueron el Colegio Nuestra Señora del Rosario, Gimnasio Agustiniانو, Colegio de Boyacá - sección Integrada, Institución Educativa San Jerónimo Emiliani, entre otros.

Estos buzones se distribuyeron con la finalidad de conocer por medio de dibujos los problemas, necesidades, capacidades y recursos que dan a conocer los niños y niñas de la sección primaria, y los jóvenes y adolescentes de educación media y técnica, siendo participes a través de cartas. El resultado del ejercicio integró a más de 5.000 mil niños quienes se pronunciaron y expresaron su deseo de tener una Tunja unida.

Ilustración 1 Entrega de buzones Colegio Gonzalo Suárez Rendón- Sección Primaria



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Para la administración municipal, estos mecanismos permiten conocer las expectativas y aspiraciones ciudadanas de cara al Plan de Desarrollo, trabajando unidos por una Tunja mejor. Por tanto, buscando articular todas las secretarías, dependencias y sectoriales se solicitó a cada una de ellas delegar diferentes enlaces que lideraran junto al equipo de plan de desarrollo cada una de las mesas temáticas.

Con miras a garantizar a los enlaces herramientas que diera curso positivo a cada uno de los talleres, se procedió a la realización de dos capacitaciones: la primera se hizo de manera general el viernes 31 de enero, participando todos los enlaces de las secretarías y la segunda el 3 de febrero, quienes participaron en las mesas temáticas a fines a su dependencia.

Ilustración 2 Capacitación enlaces, 31 de enero 2020 Auditorio CREM – Alcaldía de Tunja



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Construyendo unidos el Plan de Desarrollo, del problema a la solución

El primer ejercicio de participación ciudadana integró personas de todas las edades, géneros y grupos sociales en escenarios urbanos como rurales, los cuales fueron pensados estratégicamente para llevar a cabo el desarrollo de los talleres. El ejercicio estuvo influenciado por diversas estrategias de comunicación con la que se dio a conocer a la ciudadanía la ubicación de los encuentros para ser partícipes de las diferentes actividades, las cuales se habían planeado cuidadosamente con anterioridad en conjunto con Jail Alexander Corredor Valderrama, presidente de las juntas de acción comunal de la ciudad.

Ilustración 3 Salón Comunal Estancia del Roble, Desarrollo de Taller Participativo, 12 de febrero 2020



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Más de 1900 personas de todas las edades, géneros y grupos sociales participaron activamente en el desarrollo de los talleres para la construcción del Plan de Desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Como se puede observar en la tabla número 1, uno de los talleres que más tuvo participación se llevó a cabo en la vereda Runta Abajo y conto con un aforo de 279 personas. Así mismo, el taller que se realizó en el salón comunal del Barrio la Estancia del Roble contó con una asistencia de 128 personas aproximadamente. Esta reunión estuvo acompañada por el Ingeniero Elmer Román Díaz Ruíz, Gerente de ECOVIVIENDA, quien escuchó atentamente las problemáticas e inquietudes de la comunidad asistente.

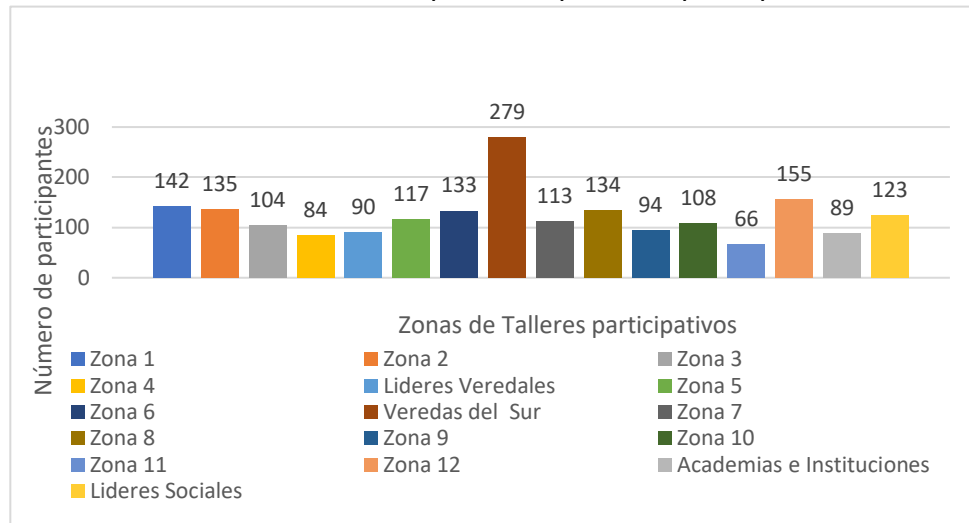
Tabla 1 Número de personas por taller participativo

TALLERES PARTICIPATIVOS	# ASISTENTES
Zona 1	142
Zona 2	135
Zona 3	104
Zona 4	84
Líderes Veredales	90
Zona 5	117
Zona 6	133
Veredas del Sur	279
Zona 7	113
Zona 8	134
Zona 9	94
Zona 10	108
Zona 11	66
Zona 12	155
Academias e Instituciones	89
Lideres Sociales	123
Total Número Personas	1966

Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

Así mismo, como se puede observar en la gráfica número 1, el taller que dio apertura al ciclo de participación ciudadana tuvo lugar el día 4 de febrero en la cancha del libertador y reunió barrios como: Altos del Triunfo, Bolívar, Triunfo, Villa María, Trinidad, Balcón de la Villa, Libertador, Siberia, Surinama, Obrero y Andes conto con una afluencia de 142 personas aproximadamente.

Gráfica 1 Número de personas por taller participativo

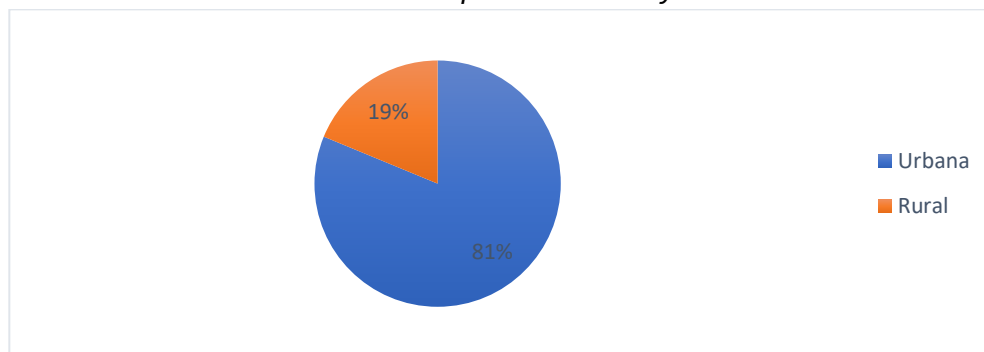


Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

Con la participación de la ciudadanía en todo el territorio se culminó la jornada participativa que sirvió como insumo para la construcción de plan de desarrollo para el próximo cuatrienio. Según proyecciones del DANE, para el año 2020, Tunja cuenta con 206.827 habitantes, de los cuales cerca de 1% corresponde a la población total que se vinculó al desarrollo del primer mecanismo de participación ciudadana como lo fueron los 16 talleres que se llevaron a cabo en todo el territorio tunjano.

Así mismo, se puede observar en la gráfica número 1 que la participación fue significativamente importante en la zona rural con 369 habitantes y para el caso de la zona urbana 1597.

Gráfica 2 Participación Urbana y Rural



Fuente: Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”

El componente territorial permite la participación directa de la población en general, por ende, los talleres participativos fueron indispensables en la construcción de este documento. En un primer escenario, el proceso comenzó cuando los habitantes dieron a

conocer su problemática o necesidad a un líder de plan de desarrollo, y seguido a ello, fueron sugeridas las posibles mesas temáticas afines a su inquietud.

Luego de pasar a las diferentes mesas, por medio del diligenciamiento de su problemática o necesidad en fichas de papel, se entrega al líder de la mesa en que participa para su posterior lectura y socialización con los demás asistentes de la mesa, siendo seleccionada democráticamente la problemática en común; y así dándose de forma conjunta la actividad lúdica de elaboración del árbol de problemas y soluciones.

En la realización de estas mesas para la construcción del plan de desarrollo se contó con la participación del alcalde Luis Alejandro Fúneme González, quien realizaba una introducción y dialogaba sobre planteamientos recolectados en las mesas de trabajo. A su vez, estuvieron presentes los secretarios de despacho que hacían las veces de articuladores en compañía de los delegados anteriormente mencionados.

Ilustración 4 Taller participativo Academias- instituciones Auditorio CREM Alcaldía de Tunja .



Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

Además de esta metodología desarrollada en cada una de las mesas, el día 14 de febrero en el Auditorio El Crem de la Alcaldía Mayor de Tunja se presentó el penúltimo taller con una dinámica diferente. Contó con la presencia de academias, instituciones, agremiaciones y Cámara de Comercio; en una metodología de mesas cruzadas, en la que se dan recomendaciones prácticas para facilitar la comunicación, principalmente escrita, entre el estado y su principal interlocutor, el ciudadano.

Para concluir la jornada de talleres participativos con la ciudadanía, se convocó líderes sociales y líderes en tema de discapacidad y con el ánimo de cumplir con los propósitos que tiene el gobierno para el próximo cuatrienio, en cabeza del Señor Alcalde Luis Alejandro

Fúneme González. El abordaje de esta temática inclusiva se dio a través de intérpretes de señas que garantizaran la óptima comunicación de los asistentes que lo requerían.

Ilustración 5 Taller participativo Líderes sociales- discapacidad



Fuente: *Elaboración equipo plan de desarrollo “Tunja la capital que nos Une 2020-2023”*

La participación de los ciudadanos en la construcción del desarrollo de la región debe unir diferentes sectores sociales, para que mancomunadamente se conozca, analice y se busquen las soluciones de tal manera que se pueda disminuir la fragmentación social, económica y política; lo cual dará un norte sobre lo que la ciudadanía espera y quiere para la ciudad en los próximos cuatro años. Se pudo concluir que el desarrollo de talleres participativos con la comunidad fue una experiencia exitosa, la cual estuvo basada en el intercambio de ideas y la escucha activa. Como resultado de la dinámica participativa y haciendo el análisis por mesa temática se obtuvo lo siguiente:

1. Economía y empleo

Entre las problemáticas más recurrentes referidas por los tunjanos se destacaron las siguientes:

Tabla 2 Consolidado general, mesa 1 - Economía y empleo

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Emprendimiento • Fortalecimiento empresarial • Ambiente empresarial y atracción de la inversión • Desarrollo empresarial	• Ausencia de empleo • Falta de acompañamiento empresarial • No hay empresas en Tunja • No hay empleo para jóvenes • Exclusión laboral por falta de experiencia

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	- Falta de incentivos a empresas - Alto número de población extranjera que desplaza la mano de obra - Exceso de trámites para creación de empresa - Falta de capacitación para el emprendimiento - Falta de financiación

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las principales solicitudes que expresó la comunidad en los talleres participativos, se verán contempladas en el apoyo profesional para emprender y gestión del conocimiento, la construcción de la zona franca para el desarrollo económico, gestión del fondo de emprendimiento, nos une la competitividad, la productividad, la innovación, las TIC, la calidad y la comercialización, alianzas estratégicas para emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión; las cuales son estrategias que se encuentran definidas en el PDM.

2. Salud y bienestar

En la segunda mesa participativa se evidenció que la percepción de problemáticas se concentra en las siguientes temáticas:

Tabla 3 Consolidado general, mesa 2 - Salud y bienestar

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud	- Deficiencias en la prestación del servicio de salud a la población con discapacidad - Consumo y expedido de sustancias alucinógenas - Mal manejo ambiental - Falta de convivencia social y articulación sectorial - Falta de acompañamiento a la salud mental - Falta de acceso y atención en salud de la población - Déficit en la oferta institucional de programas sociales orientadas a la población vulnerable

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	Programas de atención dirigidos a cuidadores para población con discapacidad.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Son incluidas como estrategias del PDM la implementación de la política pública de salud mental, programa RBC¹ implementado, modelo de atención integral territorial en salud implementado, proyecto integral de ESE municipal como hospital de mediana complejidad en el municipio, atención integral del adulto mayor, IRCA², acciones de IVC³ para el monitoreo y control de factores de riesgo ambiental, estrategia integral de salud pública para prevención y mitigación de enfermedad emergente COVID 19 y enfermedades transmisibles prevalentes, oportunidad en el tiempo de la atención pre hospitalaria en caso de urgencias, y en emergencias y desastres, atendiendo así a las principales solicitudes de la comunidad.

3. Medio ambiente y servicios públicos.

A través de la interacción con la comunidad y de la dinámica participativa los tunjanos identificaron que las principales problemáticas en esta mesa fueron:

Tabla 4 Consolidado general, mesa 3 - Medio ambiente y servicios públicos

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Medio ambiente Responsabilidad ambiental Servicios públicos para todos Protección y bienestar animal	- Presencia de perros callejeros y excretas en las calles - Falta de protección de fuentes hídricas - Falta de alumbrado público - Altos costos de servicios públicos - Zonas verdes sin mantenimiento - Falta de reforestación - Contaminación por basuras - Inadecuado manejo de residuos sólidos - Falta de conocimiento de separación en la fuente - Ausencia de servicios públicos en zonas rurales

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

¹ Rehabilitación basada en comunidad

² Índice de riesgo para la calidad de agua potable.

³ Inspección, vigilancia y control

Así mismo se contempla la adecuación de espacios públicos para la ciudadanía, alumbrado público y energía eléctrica, protección de recursos ambientales, reforestación urbana y rural, esterilización, vacunación y cuidado animal, las cuales hacen parte del conjunto de estrategias que contempla el PDM para el próximo cuatrienio.

4. Mujer, género, inclusión y mujer rural

A través de las reuniones la comunidad se hizo escuchar frente a las diferentes problemáticas que se enfrenta la mujer tunjana. De esta manera se pudo concluir que la percepción de las principales dificultades se enfoca en:

Tabla 5 Consolidado general, mesa 4 - Mujer, género, inclusión y mujer rural

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Productividad rural • Fomento agropecuario • Garantía de derechos • Implementación y crecimiento Social	• Generación de violencia intrafamiliar por parte de padres y cuidadores a niños y niñas. • Trabajo infantil • Pobreza extrema • Falta de oportunidades para la mujer • Falta de apoyo a los cuidadores de NNA (niños, niñas y adolescentes) con discapacidad • Violencia de género • Falta de empoderamiento dirigido a las mujeres cabeza de familia • Falta de colegio y jardín para atender a la población con NEE • Falta de ingresos económicos para madre cuidadoras • Falta de programas y oportunidades para el desarrollo social con equidad de género • Falta de espacios para actividades que promuevan la integración del adulto mayor • Desempleo • Abuso sexual • Falta de programas de capacitación a mujeres y adulto mayor que promueva el empoderamiento y el liderazgo.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las inquietudes y solicitudes de la población son tenidas en cuenta a través de las siguientes estrategias: atención integral al adulto mayor, familia y crianza con amor, unidas

somos más, sabiduría con amor, equidad de género, familias en acción, y el diseño universal con enfoque diferencial, las cuales están contempladas en el PDM.

5. Seguridad y convivencia ciudadana

Entre las principales problemáticas percibidas por los tunjanos en temas de seguridad se concluyó que estas son las más relevantes para la ciudadanía:

Tabla 6 Consolidado general, mesa 5- Seguridad y convivencia ciudadana

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Construcción de paz y convivencia ciudadana • Justicia y seguridad	• Desconocimiento de la norma • Delincuencia • Deserción escolar • Consumo de sustancias SPA en espacios públicos • Migración de población extranjera a nuestra ciudad • Indiferencia social • Falta de cultura ciudadana • Inseguridad • Invasión del espacio publico • Falta de cámaras • Falta de presencia de autoridades en horas de la noche • Violencia intrafamiliar • Desconocimiento del código de policía

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Atendiendo a lo manifestado por los tunjanos en los talleres participativos, desde la administración se han formulado las siguientes estrategias definidas en el PDM así: Tunja con legalidad, justicia efectiva, uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana, espacios seguros estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas, cátedras de paz.

6. Educación – Ctel

En temas de educación cabe resaltar que la comunidad reconoce que las principales dificultades más comunes son:

Tabla 7 Consolidado general, mesa 6- Educación - Ctel

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Nos une la educación	- Infraestructura educativa inadecuada - Inseguridad en los colegios - Falta de subsidios para acceder a estudios superiores - Falta de una cultura inclusiva en los ámbitos educativos, sociales y productivos - Informalidad de colegios privados - Debilidad en el modelo educativo para asegurar condiciones necesarias para la educación inclusiva. - Falta de educación para el uso adecuado de la tecnología - No se considera la vocación agrícola en lo educativo que permita aprovechar la población rural para generar empleo en líneas agroindustriales - Deserción escolar - Falta de capacitación docente y de docentes de apoyo - Actualización de diagnóstico infantil que requiere atención - Falta de aulas especializadas en atención inclusiva - Plan de estudios no va acorde a las necesidades individuales - Falta de orientación integral para desarrollar un proyecto de vida que considere las TICs, la cultura y el arte

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Las principales solicitudes que manifestó la comunidad a través del ejercicio participativo están contempladas dentro de las siguientes estrategias: infraestructura educativa, educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, familia unidas por la educación, disminución de brechas de acceso y permanencia, nos une la educación superior - generación E, diseño universal con enfoque diferencial, las anteriores estrategias hacen parte del alcance de objetivos que pretende alcanzar esta administración para el próximo cuatrienio.

7. Cultura y turismo

En el tema de turismo la ciudadanía manifiesta preocupación dado que es recurrente que se presenten las siguientes dificultades:

Tabla 8 Consolidado general, mesa 7 - Cultura y turismo

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
En Tunja el turismo nos une	- Falta de programas culturales y conformación de grupos en el sector - No hay continuidad de programas y capacitación de la población de guías turísticos - Falta de aprovechamiento de espacios comunales y encuentros en todas las áreas - Falta de divulgación de programas y convocatorias - Falta de sentido de pertenencia - No hay articulación entre instituciones y comunidad para generar procesos y apropiación del sector cultural y turismo - Descuido de atractivos turísticos - Falta de cultura ciudadana - Falta de actividades turísticas y culturales en zonas rurales - Falta de vinculación a niños en programas culturales - Falta de recursos económicos que promuevan el turismo en la ciudad

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Así mismo y como estrategias que permitan dar solución a las solicitudes hechas por los tunjanos se contempla la protección y salvaguardia del patrimonio cultural, la gestión de escenarios culturales, la dinamización y fomento a la cultura y la creatividad, el fortalecimiento del sistema municipal de cultura y la promoción de procesos de formación artísticos y culturales, la planificación turística.

8. Recreación y deporte

En la mesa 8 la población tunjana reconoce la falta de gestión en temas como:

Tabla 9 Consolidado general, mesa 8- Recreación y deporte

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
El deporte nos une Espacios públicos amables	- Falta promover festivales deportivos para población con discapacidad - Falta de escenarios deportivos en diferentes zonas de la ciudad - No hay cobertura deportiva en el sector rural

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	• No hay mantenimiento ni adecuación de escenarios deportivos • Descentralización de los programas • Falta de conocimiento de los diferentes programas deportivos • Falta de hábitos y estilos de vida saludables • Falta de bio parques

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Como respuesta a las problemáticas percibidas por la comunidad a través de los talleres participativos se han diseñado las siguientes estrategias: Optimización de la infraestructura deportiva y nos une la transformación social a través del deporte.

9. Infraestructura, espacio público y vivienda

A lo largo de los talleres participativos la comunidad refirió que la ciudad presenta varias problemáticas en temas de espacio público destinados para goce y disfrute de la comunidad, entre las cuales son más repetitivas las siguientes:

Tabla 10 Consolidado general, mesa 9 - Infraestructura, espacio público y vivienda

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Espacios públicos amables • Vivienda y hábitat • Ordenamiento territorial integral	• Falta de control urbano • Falta de construcción, mejoramiento y mantenimiento de vías, andenes y puentes peatonales • Falta de subsidios de vivienda • Falta de construcción de un centro integral para la atención a la población con discapacidad • Falta de puentes peatonales • Falta de salones comunales • Falta de mantenimiento a escenarios deportivos • Falta de mantenimiento para mejoramiento de vías • Conflicto con los usos de suelo del sector rural • Falta de legalización de predios de uso publico • Uso indebido del espacio publico

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
	- Falta de infraestructuras continuas de ciclo vía - Mala calidad en las obras - Falta de construcción de escenarios deportivos

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Atendiendo a las solicitudes hechas por la comunidad se plantearon las siguientes estrategias: construcción y mejoramiento de la red vial capital, intercomunicación rural-urbana, optimización de la infraestructura deportiva y nos une la transformación social a través del deporte, adecuación de espacios públicos para la ciudadanía, equipamiento municipal y mobiliario urbano, vivienda nueva, mejoramiento de vivienda urbana y rural, revisión, ajuste y adopción del POT.

10. Movilidad y transito

Entre las problemáticas más recurrentes detectadas por los tunjanos en temas de movilidad de tránsito se destacaron:

Tabla 11 Consolidado general, mesa 10- Movilidad y transito

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
Modernización de la red vial Plan Maestro de Movilidad Plan Maestro de Seguridad Vial	- Falta parque automotor y espacios públicos con adaptaciones para personas con movilidad reducida - Baja cobertura de rutas a los barrios más lejanos - Falta de presencia de la autoridad de transito - Falta de cultura ciudadana - Baja regulación de parqueaderos - Falta señalización vertical y horizontal - No hay sistema de paraderos estipulados - Bajo efecto positivo de la medida de pico y placa en la ciudad - Malla vial deteriorada - Baja señalización en zonas escolares - Invasión vehicular en el espacio peatonal - Andenes pequeños, interrumpidos y dañados - La ciclo vía no es continua.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Así mismo, como respuesta a las inquietudes manifestadas por la ciudadanía esta administración desarrolló las siguientes estrategias: implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, para la capital, Movilidad alternativa y sostenible - movilidad activa, sensibilización de actores viales, las cuales pretenden dar respuesta a las necesidades de la comunidad tunjana.

11. Juventudes

Los jóvenes también tuvieron el espacio para hacernos saber sus inquietudes y nos dejaron conocer las principales problemáticas a las que se enfrentan los jóvenes en la ciudad.

Tabla 12 Consolidado general, mesa 11 - Juventudes

Programas incluidos en el plan	Solicitudes de la comunidad
• Bienestar y Desarrollo • Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud • Construcción de paz y convivencia ciudadana • Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural • Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity	• Inseguridad juvenil • Alto consumo de sustancias psicoactivas • Falta de capacitación en salud sexual • Dificil acceso a la educación superior • Bajas oportunidades laborales • Falta de espacios culturales • Deserción escolar • No hay orientación vocacional desde las aulas • Desconocimiento de las actividades propuestas desde el municipio para el aprovechamiento del tiempo libre.

Fuente: Construcción propia a partir de la información obtenida en los talleres participativos

Con la intención de atender las solicitudes de los jóvenes se plantearon las siguientes estrategias contenidas en el PDM: Generación de capacidades, educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, disminución de brechas de acceso y permanencia, nos une la educación superior - generación E, familia y crianza con amor.

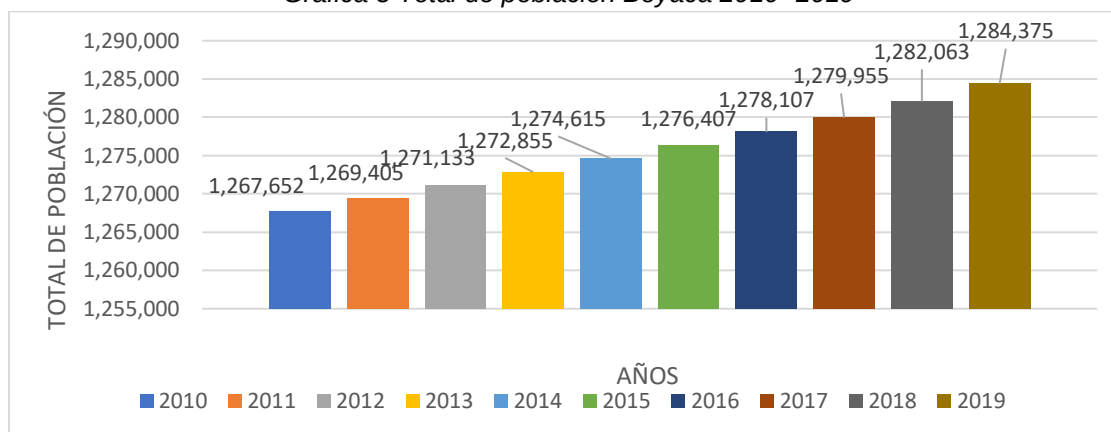
En el desarrollo estratégico del plan se evidencia la inclusión de estos programas, asociando el objetivo general de cada programa y sus indicadores y metas asociadas de acuerdo con las demandas de la ciudadanía en diferentes aspectos sociales, económicos y culturales para la ciudad de Tunja.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DEL PLAN

Contexto del departamento

Según el DANE, Boyacá desde el año 2010 a 2019 ha tenido un movimiento significativo en el número de su población. Para el año 2019 el total de la población en el departamento fue de 1.284.375 personas, distribuidas en 629.344 hombres y 655.031 mujeres.

Gráfica 3 Total de población Boyacá 2010 -2019



Fuente: Elaboración propia a partir de proyecciones DANE, 2019

Así mismo, como se puede observar en la gráfica, el crecimiento poblacional durante los últimos 10 años ha ido en aumento. Para el año 2010 el departamento contaba con 1.267.652 de personas, seguido del año 2016 con 1.278.107 y para el 2019 con 1.284.375. Para este caso, según la actualización del DANE en Proyecciones de Población 2018-2023 en información general de las 1.284.375 personas para el 2019, Tunja la capital del departamento, tenía 176.347 personas.

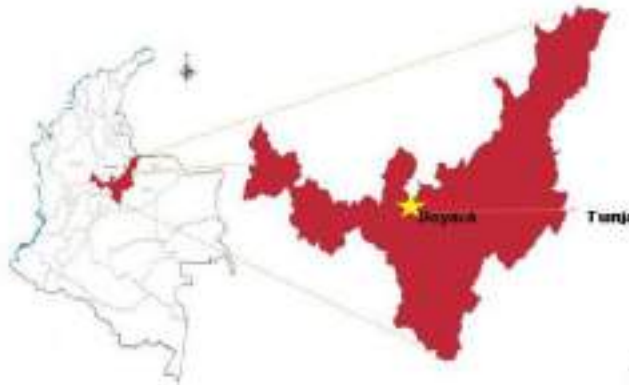
Contexto histórico

La ciudad de Tunja se encuentra ubicada en la provincia Centro del Departamento de Boyacá a una altitud de 2.782 metros sobre el nivel del mar, sobre la cordillera oriental de los andes a 130 km al noreste de la capital colombiana Bogotá, con una temperatura promedio de 13° centígrados. Tunja se encuentra dividida en 200 desarrollos urbanísticos en la zona urbana y 10 veredas en el área rural (Pirgua, Runta, Chorroblanco, Tras del Alto, La Esperanza, Porvenir, Barón Germania, Barón Gallero, La Lajita, La Hoya). Los ríos: Jordán, que atraviesa a la ciudad de sur a norte, y la Vega, que va de occidente a oriente, son sus principales fuentes hídricas superficiales.

En los últimos años el desarrollo de Tunja se ha dinamizado, posiblemente gracias al auge de la matrícula universitaria, el mejoramiento significativo en el abastecimiento de agua

potable y las obras viales que la aproximaron con la capital Bogotá. El proceso de expansión incluye la urbanización hacia municipios cercanos como Soracá, Motavita, Cómbita y Oicatá.

Figura 6: Localización Tunja - Boyacá, Colombia

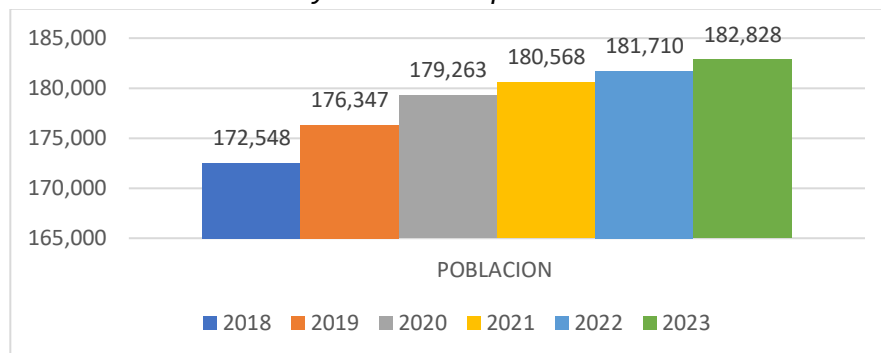


Fuente: Elaboración propia a partir del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018.

Dinámica demográfica

De acuerdo con los datos presentados por el DANE, Tunja ha obtenido un crecimiento constante en su población. En la siguiente gráfica se muestra como ha sido su crecimiento en los últimos años. Se observa que del año 2018 al año 2023 se tiene proyectado un aumento poblacional promedio de 2.056 personas. Para 2018 Tunja contó con 172.548 habitantes, así mismo en proyecciones para el año 2021 se tiene un estimado de 180.568 y finalmente para el año 2023 se proyecta una población de 182.828 habitantes, por lo cual es pertinente que la dimensión poblacional tome importancia en las decisiones de crecimiento y desarrollo para la ciudad de Tunja.

Gráfica 2: Proyecciones de población 2018-2023.



Fuente: *Elaboración propia a partir de datos DANE – Proyecciones de población 2018-2023*

En cuanto a la extensión territorial, de acuerdo con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC 2017, y a la población total respecto al DANE se puede analizar la proporción de la población urbana y rural en la siguiente tabla.

Tabla 13 Distribución por extensión territorial - Tunja 2019

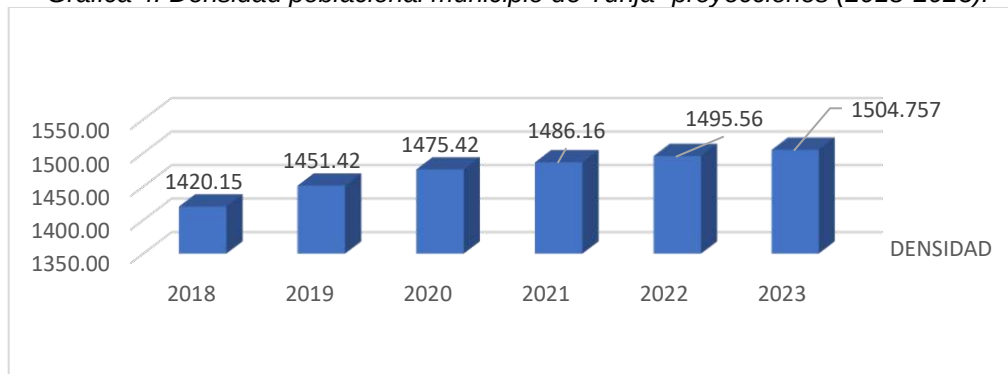
Descripción	2018	%	2019	%	2020	%
Población urbana	163.894	94,98%	167.883	95,2%	171.196	95,5 %
Población rural	8.654	5,0%	8.464	4,8%	8.067	4,5%
Total	172.548		176.347		179.263	

Fuente: Elaboración propia a partir de datos Cartografía Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC

En el año 2018, para el municipio de Tunja la población urbana fue de 163.894 y la población rural fue de 8.654 personas. Así mismo, para el año 2020, se espera una proyección en el área urbana con 171.196, lo que corresponde al 95% y la población rural fue 8.067 equivalente al 4,5%. Por lo anterior se infiere que, aunque la mayor parte del área del municipio de Tunja corresponde al área rural mayor parte de la población se encuentra ocupando el área urbana. Esto debido a la actividad y características económicas que presenta el municipio al ser la capital del departamento.

Teniendo en cuenta lo anterior, la *población* se compone de todos los organismos de una especie en particular que viven en un área determinada, por tanto, esta se moviliza y a su vez tiene una distribución característica de un territorio; en este sentido se habla de distribución, haciendo precisión inicial desde la densidad poblacional que para el caso de la ciudad de Tunja es 1.475,41 habitantes sobre km² con reportes del año 2020, siendo así la octava ciudad capital con mayor densidad poblacional, ocupando el puesto 21 en tamaño de población. Esto significaría, entre otras conclusiones, que la ciudad debe pensar su crecimiento y desarrollo urbano con las condiciones necesarias de bienes y servicios de equipamiento para densificar las unidades comerciales y habitacionales.

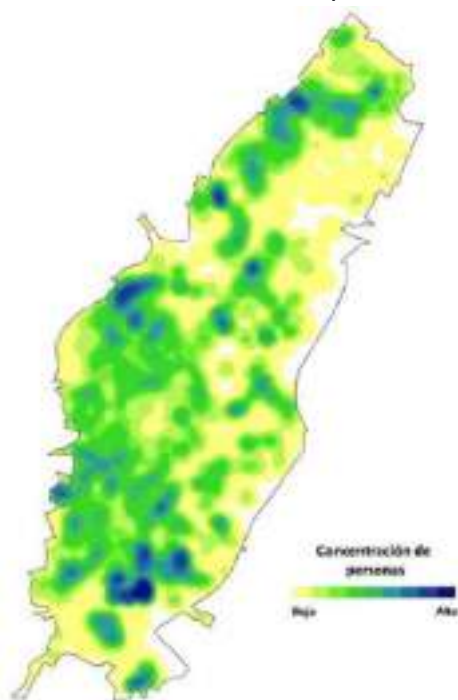
Gráfica 4: Densidad poblacional municipio de Tunja- proyecciones (2018-2023).



Fuente: DANE- Proyecciones de Población 2018-2023

Según los datos del censo del departamento administrativo nacional de estadística (DANE) en las proyecciones de población municipal por área para el año 2018 el municipio conto con 172.548 personas, que comparada con las cifras proyectadas para el año 2020 tuvo incremento de 2.916 habitantes. Se espera que para el año 2021 aumente en 1.305 habitantes, ya que este comportamiento se puede asociar dado a que la ciudad de Tunja es la capital del departamento, por lo cual se produce una migración de habitantes hacia este municipio en busca de oportunidades laborales y educativas.

Ilustración 6 Concentración de la población en Tunja

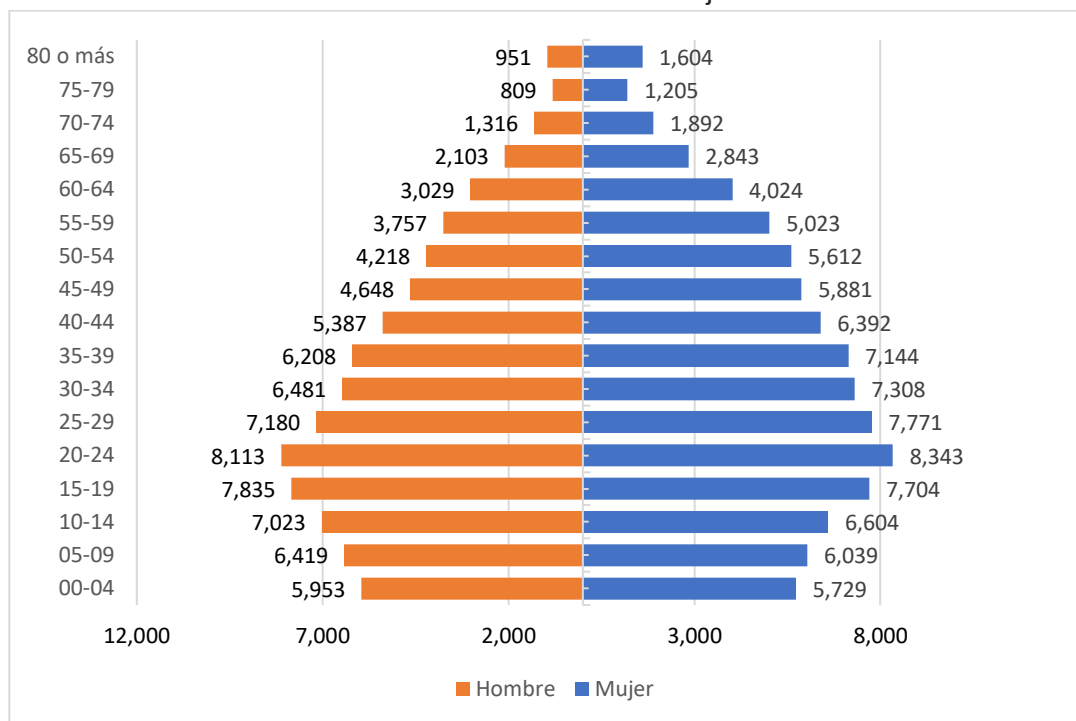


Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2018 - DANE

Una pirámide de población muestra gráficamente la composición de una población según la edad y el sexo, es lo que se denomina estructura poblacional. Las barras horizontales representan los números o las proporciones de hombres a mujeres para cada grupo. Evidenciando la composición de la población por medio de los elementos, características o atributos que permiten cualificar una población.

En la siguiente gráfica se observa la pirámide poblacional del Municipio de Tunja, representando datos básicos de una población, tales como sexo y edad y permite identificar fenómenos demográficos como son el envejecimiento poblacional, la existencia o no de equilibrio entre los géneros y los efectos de acontecimientos catastróficos que puede sufrir la población.

Gráfica 5 Distribución etaria en Tunja año 2018

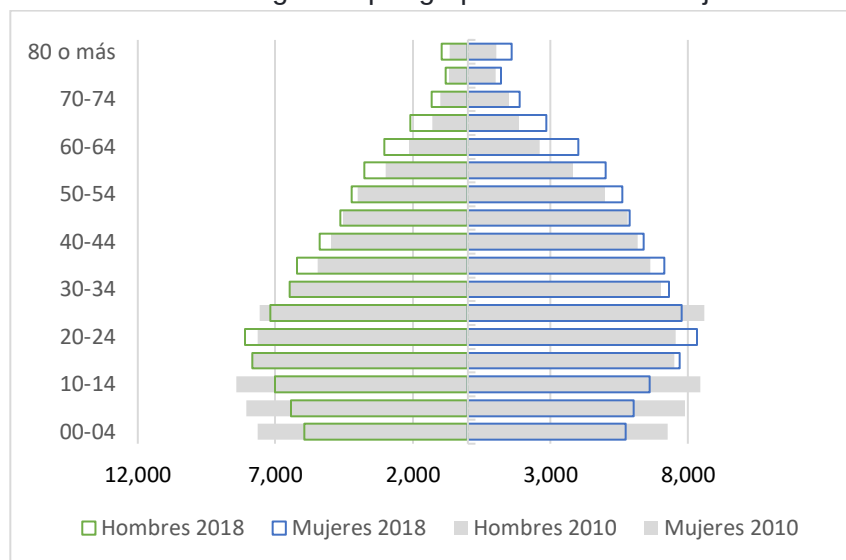


Fuente: Encuesta 2018 - DANE

En esta figura se observa que la distribución etaria de Tunja es progresiva, presenta una base ancha y una cúspide angosta. Así mismo, se puede señalar que el número de mujeres es ligeramente superior al de hombres, donde el primero entre los rangos de edad de 20 a 24 años es de 8.113 hombres respecto a las mujeres con 8.343 en el mismo rango de edad. En la cúspide en el rango de 70 a 74 años se ve una participación de 1.205 hombres y 809 mujeres.

Así mismo, el crecimiento poblacional por grupos etarios en la última década permite identificar una disminución significativa en las edades comprendidas entre los 35 y 75 años. A su vez, el crecimiento poblacional entre los 5 a 19 años, así como los 25 a 34 años ha crecido en menor medida. En la siguiente grafica se detalla el crecimiento poblacional por grupos etarios entre los años 2010 y 2018.

Gráfica 6 Crecimiento demográfico por grupos etarios en Tunja años 2010 y 2018



Fuente: Elaboración propia a partir de Encuesta 2018 - DANE

Una disminución en la parte superior de la pirámide poblacional sugiere que las políticas públicas que se desarrollen en Tunja para el corto, mediano y largo plazo requieren una atención especial en los grupos etarios desde los 35 años hasta la tercera edad.

La población con mayor expectativa de vida está entre las edades de 20 a 24 años. Así mismo, en Tunja la población de jóvenes tiene un número significativo, pues la cúspide es relativamente estrecha. Igualmente, el grupo poblacional menor tiene un mayor índice de masculinidad, pero que, respecto a la población adulta, tiene una mayor proporción de mujeres que de hombres.

Con relación a los grupos étnicos poblacionales, según TerriData, para el año 2005 la población indígena fue de 276, población negra, mulata o afrocolombiana 281, población raizal 17, población ROM 1 y población palenquera 2 personas, para un total de población étnica de 577 personas.

Tabla 14 Población por pertenencia étnica- Tunja 2019

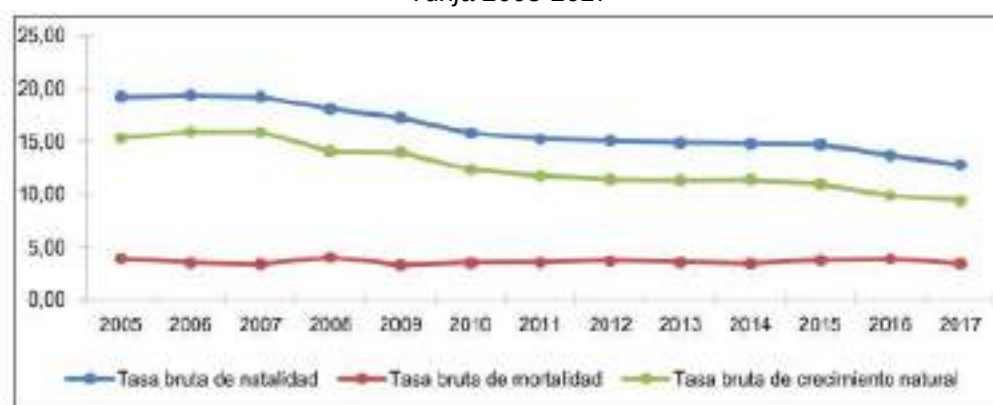
Pertenencia étnica	Total	Porcentaje
Indígena	276	0,1
ROM (gitana)	1	0
Palenqueros	2	0
Raizal	17	0
Negro, mulato, afrocolombiano o afrodescendiente	281	0,1
Total	577	0,2

Fuente: Censo DANE 2005- ASIS Tunja 2019

Dinámica de crecimiento vegetativo

El crecimiento vegetativo o natural es la diferencia entre los nacimientos y las defunciones de una determinada población. Para el caso de Tunja en la siguiente gráfica se analiza que la tasa bruta de natalidad se encuentra por encima de la tasa bruta de mortalidad y de crecimiento natural; indicando este último la diferencia entre los nacimientos y las defunciones. Por lo anterior, la ciudad presentó un crecimiento natural con tendencia a la disminución, es decir, que en mayor proporción se presentaron más nacimientos que muertes.

Gráfica 7 Comparativo entre tasa bruta de natalidad mortalidad y crecimiento natural, Tunja 2005-2017



Fuente: Censo DANE 2005- ASIS Tunja 2019

La tasa de natalidad para la ciudad de Tunja presento un movimiento en la curva notándose que la tasa más alta fue en el 2006 con un 19,41% y la tasa más baja en el año 2017 con un 14%. Mientras que la tasa de mortalidad tiene un comportamiento diferente, pues para el año 2008 el porcentaje de muertes fue de 4% y para el 2017 del 3,4%.

Dinámica migratoria

Tunja como capital del departamento de Boyacá y con la importancia que esto implica, presenta un número de inmigrantes que comparado con los demás municipios del departamento es significativo. Para ciudades principales como Sogamoso y Duitama la cifra está entre los 1500 y los 2500 inmigrantes venezolanos, y ciudades como Chiquinquirá y Cubará reportan un ingreso promedio de 500 venezolanos.

Tabla 15 Inmigrantes venezolanos por ciudad

Ciudad	# inmigrantes venezolanos
Tunja	4.447
Sogamoso	2.539

Ciudad	# inmigrantes venezolanos
Duitama	1.415
Villa de Leyva	1.049
Chiquinquirá	532
Cubará	505
Total	10.487

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

La migración en Tunja respecto al departamento para el año 2018 muestra que la ciudad es el centro de afluencia como punto de destino. En la ciudad de Tunja hay un censo total de 4.447 ciudadanos venezolanos de los cuales 1.992 tiene Permiso Especial de Permanencia activo, 2.394 ilegales, 47 lo tienen vencido, a 11 se les ha cancelado y otros 3 lo tienen inactivo.

Tabla 16 Número de inmigrantes venezolanos en Tunja 2019

Estado de permiso	# inmigrantes venezolanos
Permiso especial de permanencia activo	1992
Ilegales	2394
Permiso vencido	47
Permiso cancelado	11
Permiso inactivo	3
Total	4447

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

Respecto a las emigraciones de venezolanos de la ciudad de Tunja obedecen a varias razones. 532 venezolanos salieron voluntariamente de la ciudad, mientras que 117 fueron expulsados. Además, entre deportaciones y multas el Centro Facilitador de Servicios Migratorios reportó 75 inmigrantes venezolanos.

Tabla 17 Principales motivos de emigraciones venezolanas- Tunja 2019

Motivos de salidas	# inmigrantes venezolanos
Expulsiones	117
Deportaciones	16
Multas	59
Multas a empleadores	42
Salidas voluntarias	532
Total	766

Fuente: Elaboración propia a partir de Centro Facilitador de Servicios Migratorios- 2019

Como conclusión y según los datos presentados se puede afirmar que Tunja ha experimentado en los últimos años un incremento constante de su población, donde este comportamiento puede estar asociado a que la ciudad es la capital del departamento y su migración de habitantes hacia este municipio es por oportunidades laborales y educativas.

POLÍTICAS PÚBLICAS DEL MUNICIPIO DE TUNJA

Las demandas sociales de la población requieren de objetivos y acciones concretas que permitan fortalecer la democracia y mejorar las condiciones de gobernabilidad de cada ente territorial, por esta razón, uno de los instrumentos para incorporar no solo los intereses del Estado sino de la sociedad en general son las políticas públicas. Por lo anterior, la actual Administración Municipal dando seguimiento a las mismas, identifico la necesidad de revisar, actualizar o generar las políticas públicas municipales, de manera que en el cuatrienio puedan generar un verdadero impacto sobre las necesidades de la población que habita la ciudad. Estas políticas públicas son:

Política Pública de Primera Infancia del Municipio de Tunja - Acuerdo 003 del 21 de enero de 2014

Esta política se insertó y articulo con la Estrategia Nacional de Atención Integral a la Primera Infancia de 0 a Siempre, bajo el marco de la Ley 1098 de 2006, Código de la infancia y la Adolescencia, el CONPES 109 de 207 Política pública Nacional de Primera Infancia y la Ley 1295 de 2009 que reglamentaba la atención integral de los niños y las niñas de la primera infancia de los sectores clasificados como 1, 2 y 3 del SISBEN, las dos últimas fueron derogadas actualmente por la Ley 1804 de 2016 que se establece la política de estado para el Desarrollo Integral de la primera infancia de Cero a Siempre, la cual incorpora nuevas disposiciones, estrategias y acciones a tener en cuenta para cumplir el propósito del desarrollo integral de esta población. En consecuencia, es necesario que la política municipal vigente sea actualizada y armonizada con los nuevos lineamientos de orden nacional establecidos. Teniendo en cuenta lo dispuesto desde su artículo 1°, fortalecer el marco institucional para el reconocimiento, la protección y la garantía de los derechos de las mujeres gestantes y de los niños, niñas de cero a seis años, así como la materialización del estado de derecho. Hasta aspectos fijados en el artículo 22 que da cuenta de la implementación territorial y el artículo 25 sobre la financiación de esta.

Si bien se menciona que la actualización de la política municipal obedece en gran medida a su armonización con la actual política nacional ley 1804, esta actualización representa una oportunidad para tener en cuenta otros marcos indispensables para la garantía de derechos de la primera infancia; uno de ellos es la articulación con las metas y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, ley 1955 de 2019, así como los “10 asuntos impostergables para la niñez” compilados por Niñez Ya y reconocidos también en el PND.

Teniendo en cuenta lo anterior y los resultados del informe de garantía de derechos de infancia, adolescencia y juventud solicitado por la procuraduría el año anterior, se reconoce también que la política actual tiene componentes de fondo que deben tenerse en cuenta dada su representatividad en el desarrollo integral de la primera infancia como sus principios de: equidad e inclusión social; corresponsabilidad; focalización; interés superior de los niños y las niñas; prevalencia de los derechos; la responsabilidad parental, y sus tres áreas estratégicas 1. Garantizar una nutrición adecuada; 2. Prevenir el maltrato infantil; 3. Promover la educación, estas áreas, dado que aun representan puntos álgidos y representativos para el cumplimiento de derechos de la primera infancia, deben ser revisadas y analizadas en cuanto a sus estrategias de implementación, y en general para toda la política es indispensable generar un plan de acción claro en el que quede incluido el proceso de seguimiento y evaluación.

Política Pública de Infancia y Adolescencia del Municipio de Tunja - Acuerdo 0008 de 2015

Esta política se inspiró y articulo con la Convención Internacional de Derechos de los niños, adoptada por las Naciones Unidas en el año 1989, el Código de Infancia y Adolescencia en la Ley 1098 de 2006, el CONPES social 3629 de 2009 que establece la Responsabilidad Pública de responsabilidad penal para adolescentes y el CONPES 147 de 2012, que establece los lineamientos de embarazo en adolescentes y la promoción de proyectos de vida en los niños, niñas y adolescentes entre los 6 a 19 años.

Actualmente, la política requiere de la implementación y seguimiento del plan de acción que permita cumplir el propósito de la misma, que es el promover entornos incluyentes y protectores que potencien el desarrollo integral de la infancia y adolescencia, con un enfoque de derechos, teniendo en cuenta lo dispuesto desde su artículo 1°, adopción, concepto, ámbito de aplicación y enfoque de la política pública, hasta aspectos fijados en el artículo 23 que responsabiliza a todas las Secretaria de la Administración Pública con competencias sobre los temas tratados, asegurar la sostenibilidad de la misma, el artículo 24 sobre la financiación de la misma, y los articulo 25 y 26 que exponen el control y seguimiento que se hará por parte del Honorable Concejo mediante informes presentados y la armonización que tendrán con el Plan de Desarrollo Territorial de cada cuatrienio.

Los principios y objetivos que orientan las acciones de la Política Pública son desarrollo humano, inclusión, inmediatez, integralidad, justicia social y corresponsabilidad, y se estructura en cinco ejes estratégicos definidos así: Familias afectivas y unidas; manejo adecuado del tiempo libre; derechos sexuales y reproductivos, y sexualidad responsable; promoción del buen trato y prevención de violencias, prevención del consumo de sustancias psicoactivas y alcohol.

Política Pública de Juventud de Tunja 2019 -2030 - Acuerdo 0030 de 2019

Esta política se inspiró y reglamentó de acuerdo con las disposiciones de Ley 1622 de 2013, por medio de la cual se establece el marco constitucional para garantizar a todas y todos los jóvenes el ejercicio pleno de la ciudadanía juvenil en los ámbitos civil, personal, social y público, el goce efectivo de los derechos reconocidos en el ordenamiento jurídico interno y lo ratificado en tratados internacionales, y la adopción de las políticas públicas necesarias para su realización, protección y sostenibilidad, garantizando condiciones de igualdad de acceso, participación e incidencia en la vida social, democrática, económica y cultural del país; modificada por la Ley 1885 de 2018 que expide el Estatuto de Ciudadanía Juvenil, reglamentado lo concerniente al Sistema Nacional de Juventudes. Así mismo, adopta disposiciones de la Ley 1098 de 2006, el Código de infancia y adolescencia.

Esta política requiere actualmente, la elaboración del Plan de acción que exponga las actividades, indicadores y metas para dar cumplimiento a la misma en concordancia con los principios establecidos de inclusión, participación, corresponsabilidad, integridad, proyección, territorialidad, complementariedad, descentralización, evaluación y difusión. Esta política presenta desde su artículo primero las disposiciones generales de adopción, conceptos básicos, componente técnico, campo de aplicación, sujetos de la política pública de la juventud, enfoques, hasta los objetivos, principios, misión, visión y estructura programática, ejes estratégicos, líneas de acción y acciones estratégicas, expuestas en el título IV, a partir del artículo décimo primero. En el artículo décimo octavo, del título V, los responsables de la implementación los instrumentos para su implementación, y en el título VI los recursos, seguimiento y evaluación. Dentro de la parte estratégica se presentan 6 ejes fundamentales: participación e incidencia en la vida pública; acceso a la salud, la recreación y el deporte como derechos fundamentales para el desarrollo integral de los jóvenes; garantías de calidad y permanencia en el sector educativo; ampliación de oportunidades laborales y económicas; ampliación de oportunidades sociales, culturales, ambientales y de perspectiva de equidad; protección, fortalecimiento familiar, fortalecimiento institucional.

Política Pública para las familias del Municipio de Tunja - Acuerdo 014 de 2017

La política pública se incorporó y articuló con la Declaración Universal de Derechos Humanos; en su artículo 25 relacionado con el derecho que tiene toda persona a que se le asegure salud, bienestar y particularmente alimentación para sí y su familia. Así mismo, con el Pacto de los Derechos Civiles y Políticos, de la Ley 74 de 1968, artículo 23, el cual establece que la familia es el elemento natural y fundamental de la sociedad y tiene derecho a la protección de la sociedad y del Estado; el Pacto de los Derechos Económicos, Sociales y culturales, ley 74 de 1968, artículo 10, el cual garantiza que el estado preste la más amplia y asistencia posible a la familia; ley 575 de 2000 la cual establece normas para prevenir, remediar y sancionar la violencia intrafamiliar; Ley 1361 de 2009, la cual determina

la protección integral a la familia y elaboración de política pública de apoyo y fortalecimiento a la familia; entre otros artículos de normatividad referente a atención integral y apoyo a familias. Quedando articulado en su Título I, el objeto, definición, ámbito de aplicación, enfoques de política y tiempo de ejecución; en su título II, los principios y objetivos de la política pública para las familias del municipio de Tunja; en su título III los ejes estratégicos y componentes de la política pública para las familias del municipio de Tunja; en su título IV los aspectos de implementación y el título V, la evaluación, monitoreo y seguimiento, para finalmente en el título VI, artículo 25, la financiación de la misma.

La política actualmente requiere de la implementación del Plan de acción que da cumplimiento a la misma y promueve los principios de: enfoque de derechos, equidad, solidaridad, descentralización. La conforman 4 ejes estratégicos que están actualmente en ejecución mediante los planes de acción. Los ejes son: Sana convivencia, el buen trato y la adecuada resolución de conflictos en las familia y parejas; la relación de factores Socioeconómicos en la estabilidad laboral de las familias; la protección y seguridad de la familia; la cohesión familiar como factor formador y socializador.

Política Pública de envejecimiento y vejez para el Municipio de Tunja, 2019 - 2030 - Acuerdo 032 de 2019

La política pública se incorporó y articuló con la Ley 29 de 1975, la cual hace referencia a la protección de la ancianidad más pobre y vulnerable, así como, ley 1276 de 2009, modificatoria de la ley 687 de 2001, la cual establece nuevos criterios de atención integral de las personas adultas mayores de los niveles I y II del SISBEN a través de los centros día o centro vida, gestionados por las administraciones municipales en apoyo de las gobernaciones departamentales. La ley 1850 de 2017, que establece medidas de protección al adulto mayor en Colombia, y modifica las Leyes 1251 de 2008, 1315 de 2009, 599 de 2000 y 1276 de 2009, se penaliza el maltrato intrafamiliar por abandono. La Ley 1955 de 2019, que en su artículo 217 creó la estampilla para el bienestar del adulto mayor, ordenando el artículo primero de la Ley 687 de 2001.

La política pública actual requiere de la formulación e implementación del Plan de Acción que dé cuenta de los cuatro ejes establecidos, que son: Promoción y garantía de los Derechos Humanos de las personas mayores; protección social integral; envejecimiento activo, satisfactorio y saludable; formación del talento humano e investigación. Así como las líneas de acción y proyectos con personas mayores de 60 años.

Política Pública para la igualdad de oportunidades y equidad de género en el Municipio de Tunja: Sí Mujeres - Acuerdo 0017 de 2014

La política se fundamenta en lo establecido en los artículos 2, 5,13, 40 y 43 de la Constitución Política de Colombia; Artículo 9 de la ley 1257 de 2008, el cual fue

reglamentado por el Decreto Nacional 4463 del 2011, frente a las normas de sensibilización, prevención y sanción de formas de violencia y discriminación contra las mujeres; ley 51 de 1981 mediante la cual se aprueba la Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDAW); la resolución 1325 del Consejo de seguridad de la ONU; convenio 100 de 1953 de la OIT que refiere la igualdad de remuneración entre mano de obra masculina y femenina. Así como también resalta en el plexo normativo nacional las leyes: 51 de 1981, 82 de 1993, 248 de 1993, ley 731 de 2012, 1542 de 2012 entre otras. En su estructuración el título I, presenta las acciones para su adopción, concepto, ámbito de aplicación y enfoque de la política, y en su título II y III el desarrollo de los ejes estratégicos, finalmente en el IV las disposiciones finales que son las instancias responsables de su cumplimiento, las consultivas y veedoras desde la ciudadanía, y en el artículo 32, la financiación de esta.

La actual política pública requiere un plan de acción actualizado, estructurado y que coherente con las acciones expuestas en la política pública, de manera que responda a los principios definidos en ella, de: dignidad humana, justicia social, solidaridad, autonomía y equidad. Igualmente, que exponga indicadores y metas alcanzables para este cuatrienio en el desarrollo y cumplimiento de los 5 ejes estratégicos definidos: derecho a la incidencia política y la interlocución activa; derecho a una educación no sexista y capacitación para el trabajo; derecho a la autonomía económica y al trabajo infantil; derecho a la salud integral; derecho a una vida libre de violencias.

Política Pública de diversidad sexual y personas LGTBI (Lesbianas, gais, bisexuales, trans e intersexuales) de la ciudad de Tunja - Acuerdo 0026 de 2015

La política pública de diversidad sexual se incorpora y articula con los artículos 1, 2, 5, 13, 16, 70, 93 y 94 de la Constitución política de Colombia. Adicional, tiene un soporte jurisprudencial de la Corte Constitucional de Colombia para la garantía y realización de derechos de personas LGTBI, donde se resaltan las sentencias relacionadas en salud como: sentencia T-692 de 1999, SU-337 de 1999, T-1025 de 2002, T-1021 de 2003, C-811 de 2007; en adopción sentencias como: sentencia C-802 de 2009, T-276 de 2012, C-683 de 2015, C-071 de 2015; en educación sentencias: T-585 de 2013, T-804 de 2014, T-141 de 2015, T-478 de 2015, y derechos trans sentencias como: T 918 de 2012, sentencia 977 de 2012, entre otros.

La actual política pública de diversidad sexual requiere la elaboración e implementación del Plan de Acción que dé cuenta de los principios constitucionales y principios de: Universalidad, dignidad humana, participación, equidad, integridad e interdependencia. Esta política está estructurada de acuerdo con cinco ejes estratégicos: Ejercicio pleno de derechos en la ciudad; reconocimiento de la diversidad sexual en la ciudad; gestión interinstitucional; promoción de entornos incluyentes y protectores; fortalecimiento de la organización social. En el título IV, de las disposiciones finales, describe a los actores

responsables de la planeación, operatividad y evaluación de esta, las instancias consultivas y veedoras y en el artículo 20, las condiciones para su financiación.

Política Pública de inclusión social para personas con discapacidad de la ciudad de Tunja, para el periodo de 2011 - 2024

La presente política pública se incorporó y articula con la Ley 1145 de 2007, la cual creo el Sistema Nacional de Discapacidad y la ley 1346 de 2009, que ratifica la Convención Internacional de los Derechos de las personas con Discapacidad, establecida por la Organización de las Naciones Unidas. La Constitución política en sus artículos 13, 47, 54 y 68 que mencionan la obligación del Estado de propender por el bienestar social de las personas con discapacidad y la ordenanza 005 de 2011, que ordena adoptar la Política Pública de Inclusión para personas con discapacidad en el Departamento de Boyacá.

Esta política pública se encuentra con plan de acción en ejecución que responde a las líneas de acción establecidas en el artículo 7 de la misma, las cuales se relacionan con salud y desarrollo comunitario, accesibilidad al medio físico, transporte público y comunicaciones, línea de educación inclusiva (educación básica y media), deporte, recreación, actividad física y aprovechamiento del tiempo libre, línea de cultura y la línea de inclusión laboral, asegurando la asignación de recursos para estos fines.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Partiendo del principio de articulación de las políticas y planes de importancia estratégica, así como de relevancia nacional y territorial, la estructura propuesta para el Plan de Desarrollo Municipal se articulan sus 7 pilares y 13 líneas temáticas con 15 de 16 Objetivos de Desarrollo Sostenible, esto teniendo en cuenta que la geografía tunjana no cuenta con costas, mar, o cuerpos de agua costeros. En la siguiente tabla se relacionan los ODS aplicables a cada una de las líneas temáticas:

Tabla 18 Objetivos de Desarrollo Sostenibles asociados al Plan de Desarrollo

Pilar	Líneas Temáticas	Programas incluidos	ODS asociados
Nos une el ambiente natural y construido	Ambiente construido y ordenamiento territorial	- Espacios públicos amables - Vivienda y hábitat - Ordenamiento territorial integral - Servicios públicos para todos	  
	Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático	- Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental - Gestión del riesgo de desastres	  

Pilar	Líneas Temáticas	Programas incluidos	ODS asociados
Nos une la movilidad	Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente	- Modernización de la red vial - Plan Maestro de Movilidad (2020 - 2040) - Seguridad Vial	 
Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	Desarrollo rural, emprendimiento y comercio	Fomento agropecuario	  
	Tunja, territorio de innovación	Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity	 
	Ciudad bicentenaria turística	En Tunja el turismo nos une	
Nos une el empleo	Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno	- Emprendimiento y fortalecimiento empresarial - Ambiente empresarial y atracción de la inversión - Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana	 
Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	Tunja, ciudad del conocimiento	Nos une la educación	
	Tunja incluyente, diversa y cultural	- Garantía de derechos - Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural	  
	Seguridad y convivencia ciudadana	- Construcción de paz y convivencia ciudadana - Justicia y seguridad - Protección y bienestar animal	
	Cierre de brechas de pobreza	Implementación y crecimiento social	
Nos une la salud y vitalidad	Salud, vitalidad y calidad de vida	- Tunja nos une por la salud pública - Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud - El deporte nos une	
Gobernanza territorial	Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad	- Alcaldía y comunidad unida - Administración municipal efectiva - Seguimiento y evaluación	 

Fuente: Equipo Coordinador Plan de Desarrollo

BIT PASE

PROBLEMAS	CAUSA
1. Altes en las zonas para los servicios públicos	1. Construcción de postes de las líneas (esto fig)
2. Contaminación por aguas residuales y basura (en la zona)	2. Falta de canalización
3. Falta de mantenimiento en las zonas verdes sin male.	2.1. Almacenamiento de basura
	2.2. Falta de cultura ambiental
	3. Falta de cultura ambiental
	4. Falta de mantenimiento "parquear"

Modelo BIT-PASE

BIT-PASE- Balance de las Interacciones Territoriales, entre la población, el ambiente, la sociedad y la economía es el producto del proyecto de incorporación de la dinámica demográfica en los procesos de planeación del territorio como planes de desarrollo, planes de ordenamiento, políticas derivadas y planes territoriales de salud; entre otros.

Según la guía metodológica desarrollada por Cordepaz, la Universidad Externado de Colombia y el Fondo de Población de las Naciones Unidas, todas las sociedades humanas tienen una idea de progreso y bienestar a la cual aspiran. Es una característica de la condición humana construir el presente, evaluar el pasado y prever el futuro. En todas las decisiones de política esta idea de desarrollo está presente, aunque en muchas ocasiones no se la explicita claramente.

Cuando el Estado y la sociedad orientan este proceso hacia determinados objetivos, con el fin de avanzar hacia una visión de sociedad compartida como la deseable, estamos frente a procesos de planeación para el desarrollo.

Si bien, no existe un consenso acerca de lo que se entiende por “desarrollo”, y cada sociedad adopta una versión o un paradigma particular, sí es necesario reconocer que la discusión internacional en torno a este tema ha ido confluyendo en torno a una comprensión del desarrollo como un proceso integral y sustentable, de cambio y transformación de una sociedad, de la base ambiental que la soporta y de su organización económica y social. Cuando decimos integral y sustentable nos referimos a que este proceso de cambio incluye de manera simultánea y en estricta interdependencia todos los elementos que conforman el sistema hombre-naturaleza, los que se agrupan en cuatro dimensiones: la Poblacional, la ambiental, la económica y la social.

La metodología propuesta se deriva de la aplicación del modelo BIT PASE, modelo empleado para la comprensión integral de la dinámica poblacional y sus interacciones con otras dimensiones del desarrollo, cuando en un mismo territorio confluyen múltiples tensiones y actores, y cuando los problemas a resolver se entrelazan unos con otros generando retos de alta complejidad para las administraciones locales.

Estas cuatro dimensiones del desarrollo forman un todo indisoluble, como los elementos de una molécula, de cuya interacción permanente resulta la sostenibilidad de la sociedad y su territorio. La figura del prisma de cuatro puntas ilustra esta integralidad.

Cada una de las esferas representa una de las dimensiones, las que están ligadas entre sí por estrechas relaciones de interdependencia (las líneas que unen los vértices) de las que depende el equilibrio del sistema global. Ninguna de las dimensiones es más o menos importante que las otras y se requieren mutuamente para mantener el equilibrio. Cuando

una de ellas se fragiliza la estructura pierde el equilibrio y puede colapsar. La población depende de la base ambiental, pues de ella obtiene los elementos necesarios para su mantenimiento y reproducción, al tiempo que la transforma. La organización económica utiliza los recursos ambientales convirtiéndolos en bienes para el consumo de la sociedad, transformando simultáneamente la base ambiental y la población.

Por su parte la organización social y política define cómo, cuándo y con qué propósitos se realiza la producción económica, quiénes pueden acceder a ella y en qué condiciones. Pero al mismo tiempo los requerimientos de la economía y del ambiente obligan a modificar los patrones de regulación y control, las creencias y los valores acerca de la sociedad y del mundo. Las reglas y normas establecidas por la cultura y las instituciones regulan las relaciones de poder y autoridad entre los distintos grupos sociales y ponen límites al uso del ambiente y la producción económica. Este juego de relaciones define finalmente qué poblaciones perdurarán en el tiempo y con qué características.

Avanzar en la planeación del desarrollo de manera integral implica reconocer la dinámica de cambio y transformación propia de cada una de sus dimensiones, e identificar los grandes nudos que, en un momento particular jalonan (articulan) con mayor o menor fuerza la historia del territorio y definen sus características particulares, o lo que más adelante vamos a desarrollar como las configuraciones de la entidad territorial. La realización de un diagnóstico integral del territorio permite identificar el comportamiento de cada una de las dimensiones y el tipo de configuración propia de la entidad territorial, para definir, a partir de allí, una visión y un marco estratégico para su desarrollo.

Adoptar una perspectiva de desarrollo integral implica regular adecuadamente la actividad humana en el territorio, de suerte que se establezcan relaciones armónicas entre la población su organización social y económica y su base ambiental, para que la entidad territorial resulte sostenible en el tiempo. Cuando, además, se respetan los ciclos de los ecosistemas, garantizando su reproducción en el largo plazo y con ello la permanencia de la población y del planeta en su totalidad, estamos hablando de desarrollo humano integral sustentable.

Si, por el contrario, se privilegia una dimensión del desarrollo en detrimento de las demás, se generan desequilibrios irreversibles, crisis ambientales, poblacionales, o rupturas sociales y económicas difíciles de superar y el sistema se torna insostenible. De allí la responsabilidad que debe enfrentar la alcaldía municipal como entidad territorial en la sustentabilidad total de los procesos ecológicos de los que depende la vida.

La gestión del desarrollo integral se basa en el reconocimiento y comprensión de las estrechas e indisolubles relaciones que ligan a los seres humanos unos con otros, con su base ambiental y con su organización social y económica, de manera que las decisiones

de política pública resulten también integradas y acordes con las necesidades de la población y el territorio.

Por otra parte, hoy los acuerdos internacionales reconocen el desarrollo como un derecho humano inalienable, que busca la completa realización del ser humano y de los pueblos, e instan a los gobiernos a atender con la misma urgencia la promoción y protección de los derechos civiles, políticos, económicos, sociales y culturales. La Conferencia de Población y desarrollo de El Cairo en 1994 enfatizó además en la necesidad de reconocer e incorporar en los procesos de planeación las interacciones entre la población y los aspectos económicos, sociales y ambientales del desarrollo, propuesta que fue ratificada recientemente en la conferencia regional de población y desarrollo en el denominado Consenso de Montevideo que Colombia ha ratificado.

Cuando se tiene un número importante de tensiones, es necesario establecer el tipo de conexiones que las ligan unas a otras, a fin de reducir la complejidad del sistema e identificar los ejes articuladores de la configuración territorial. Para ello el modelo BIT PASE propone la construcción de configuraciones. Conceptualmente una configuración es una organización particular de los elementos que conforman un todo, en la que cada elemento queda definido por el tipo de relaciones que guarda con los demás elementos y el lugar que ocupa en esa estructura.

Físicamente una configuración es una representación gráfica o textual de las interacciones que ligan unos hechos con otros en un territorio particular. Ofrece una comprensión del conjunto de interacciones y tensiones dominantes, organizándolas en una estructura lógica que facilita su interpretación, en la medida en que establece una conexión de sentido entre ellas, relacionándolas temporal y espacialmente. Ofrece así una visión sintética e integral de la realidad y su cambio en el tiempo.

Una configuración se construye a partir de un marco general de interpretación que da sentido a los acontecimientos y eventos a medida que se suceden. Incluye un juicio ordenador sobre lo que debería ser, lo que es deseable o indeseable, lo necesario y lo pertinente. Una configuración hace comprensibles aquellos elementos que de manera aislada parecen incomprensibles o fruto simplemente del azar.

Por ser la configuración una construcción social compartida, requiere de una reflexión colectiva acerca de los ejes que articulan entre sí a las distintas tensiones, discusión en la que el saber local y la memoria colectiva son determinantes. Es una construcción social compartida, en la medida en que la voz de los diferentes actores del territorio queda allí plasmada. La configuración es una representación gráfica que cobra sentido histórico, toda vez que no existen dos configuraciones iguales y cada una actúa como la huella con la que identifica al territorio.

Una configuración permite identificar las oportunidades del territorio y de los grupos poblacionales a los que se dirige la política, así como los grandes retos a los que ésta debe responder. La superación de los desequilibrios identificados y el aprovechamiento de las ventajas del territorio y su población, dependerán de la claridad que se obtenga sobre los ejes articuladores de la dinámica local.

La configuración actual da paso al ejercicio de prospectiva en el que se definirá la configuración esperada y la visión de desarrollo que orientará el marco estratégico del Plan de Desarrollo. La secuencia lógica del modelo comprende tres momentos: Identificar, comprender y responder. De los dos primeros se obtiene el diagnóstico integral y del último la formulación del plan estratégico.

En el anexo 6 se detalla la construcción metodológica y los pasos que permitieron la conceptualización del modelo BIT PASE. al igual de la explicación del uso de las guías, aplicativos en Excel y ejercicios preliminares del equipo técnico que facilitaron su aplicación y obtención de resultados.

Participación comunitaria: La población en los procesos de planeación del desarrollo integral.

Todo proceso de gestión integral del desarrollo tiene como origen y resultado a alguna población humana. Todos de alguna manera, pretenden mejorar las condiciones de vida de esa población, superar algunas carencias o vulnerabilidades o abrir las oportunidades para el bienestar. Algunas políticas tienen como objetivo a toda la población de un territorio y otras se focalizan en grupos específicos de pobladores. Sin embargo, a la hora de evaluar el impacto de esas políticas en la transformación de los problemas que aquejan a unos y otros, los resultados suelen ser magros o inexistentes. La pregunta entonces es ¿Cómo incorporar la población de manera adecuada en los procesos de planeación y en la construcción de procesos de gestión del desarrollo integral de manera que se asegure la suficiente sinergia para las acciones de los diferentes sectores de la administración y confluyan armónicamente al logro de una visión compartida de desarrollo?

La dificultad para responder a esta pregunta surge del hecho de que la población humana adquiere múltiples expresiones: por una parte, se le reconoce como el conjunto de individuos que demandan determinados bienes y servicios del Estado; por otra, como conjunto de individuos portadores de ciertos derechos cuya garantía corresponde al Estado. Pero la población también es aquel colectivo que tiene una dinámica de crecimiento y reproducción propia y que interactúa con el territorio transformándolo según su interés y necesidad. Así la población tiene una doble condición: al mismo tiempo que es el sujeto que recibe los beneficios del desarrollo, también es el actor principal en la construcción de su propio desarrollo.

Por ello, cuando hablamos de desarrollo humano, entendemos que aquello que se desarrolla es la población. Esta desarrolla su capacidad para crear y recrear de manera intencionada los Territorios que habita, dada la necesidad que tiene de producir sus propios medios de subsistencia. Desarrolla su capacidad para crear una organización social con la cual regular la actividad humana, dado que solo puede crecer y reproducirse en sociedad. Desarrolla su capacidad para crear una organización económica con la cual regula la apropiación, producción, distribución, consumo y control de los bienes materiales y no materiales, dado que tiene que producirlos. Las poblaciones humanas quedan entendidas entonces como “Un conjunto orgánico de sujetos que interactúan entre sí y con el ambiente para su producción y reproducción biológica y social, y al hacerlo transforman el territorio al tiempo que este las transforma, por lo que se convierten en Sujeto y Objeto de sus propios procesos de desarrollo”.

Estas características de lo humano no se adquieren y no pueden perderse porque son parte constitutiva de nuestra especie. Por ello, el desarrollo humano integral va más allá de la adquisición de competencias o habilidades, más allá del crecimiento económico y material. Cuando se habla del desarrollo de la población humana, se entiende que aquello que se desarrolla es justamente su condición humana, es decir aquello que nos constituye como seres humanos. En consecuencia, las dimensiones del desarrollo surgen de la misma forma como están constituídos los seres humanos, y por ello la planeación del desarrollo debe incorporarlas de manera integral.



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
la Capital
de la Sierra

El Medio Ambiente nos **UNE**

I. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL AMBIENTE NATURAL Y CONSTRUIDO

Introducción

Las ciudades generan y concentran buena parte de los problemas ambientales, circunstancia que permite adoptarlas, de manera introductoria, como ejemplo para la reflexión sobre el tema. Las ciudades en buena medida son producto de dos características muy particulares del comportamiento de la población durante el siglo XX su acelerado crecimiento y su excesiva concentración. El municipio de Tunja no es ajeno a esta dinámica de crecimiento y concentración, lo cual determina la importancia de plantear acciones encaminadas a la conservación y recuperación de los recursos naturales sin dejar a un lado las estrategias que promuevan el crecimiento poblacional y económico que demandan sus habitantes y que por ende requiere la ciudad. Dentro del plan de desarrollo Tunja **NOS UNE** se propone la generación e implementación de estrategias las cuales puedan mitigar el impacto generado por las actividades generadas por los habitantes del municipio y del entorno y de esta manera poder construir espacios y ambientes sostenibles propicios para el hábitat y la convivencia de todos los Tunjanos.

Plan de Ordenamiento Territorial

El proceso de ordenamiento territorial que se viene realizando en el país a partir de la expedición de la Ley 388 de 1997, es quizás una de las transformaciones más substanciales que ha sufrido el ejercicio de la planificación de los municipios en Colombia. Sin embargo, aún existe un gran camino por recorrer hacia la implementación de una verdadera cultura de planificación y de gestión integral del territorio. En este contexto, el actual periodo el gobierno municipal debe incluir dentro del plan de desarrollo **la revisión ajuste y revisión del Plan de Ordenamiento territorial POT**, con el fin de actualizar la organización del municipio entorno al crecimiento y desarrollo, y así de esta manera contar con un instrumento que permita realizar un proceso de planificación acorde a las características que presentan los usos de suelo y de esta manera corresponder a un manejo responsable de los recursos físicos y ambientales con los cuales cuenta el municipio.

Vivienda y Hábitat

Una de las principales necesidades que presenta el municipio es el déficit de las unidades habitacionales, ya que algunos habitantes viven en condiciones precarias debido a que sus viviendas se encuentran construidas sobre terrenos inestables que no son aptos para el desarrollo de estas. Por lo anterior es importante poder garantizar un hábitat adecuado para sus habitantes, es por esto que para poder satisfacer las necesidades de vivienda y generar una solución habitacional que se oriente en implementar programas como la creación de un plan de contingencia de vivienda para la reubicación de familias, avanzar en la oferta de acceso y adecuación a vivienda rural y el desarrollo de viviendas de interés social bajo la

estandarización de ciudad sostenible de la integralidad de los procesos de construcción urbana como una herramienta de bienestar y para la calidad de vida.

Proyectos incluirán la construcción de **vivienda de calidad**, no solo como vivienda construidas para población vulnerable cuya prioridad es la mera funcionalidad y el cumplimiento del rigor técnico, sino que además sin dejar de lado el carácter humano de la vivienda. La vivienda con calidad debe ser aquella que combina los elementos de ingeniería con arquitectura para brindar una vivienda que garantice una vida digna para sus ocupantes. Además, el entorno relacionado a la vivienda también debe contar con proyectos de desarrollo urbano relacionados a los ámbitos de movilidad, transporte público, convivencia, demanda de bienes y servicios, comercio, cultura, recreación y deporte **mejoramiento integral de espacios públicos** ya que no solo se trata de construir vivienda, sino que aunado a esto se garantice **el acceso y la prestación de servicios públicos** tales como acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, así como el acceso a internet, el saneamiento básico con la implementación y cumplimiento al **plan de integral de residuos sólidos** de estos componentes indispensables para el desarrollo urbanístico de la ciudad y acogiéndose a las necesidades básicas de sus habitantes.

Espacios Públicos Amables

Uno de los principales para garantizar un ambiente sostenible en las ciudades son la construcción de infraestructuras que permitan dar cumplimiento al crecimiento y desarrollo de la ciudad, no solamente se trata de brindar soluciones habitacionales sino también con la construcción de **espacios públicos y el equipamiento municipal y mobiliario urbano amigables** fomente la interacción de los habitantes en actividades de recreación y deporte. Aunado a la recuperación del patrimonio histórico de la ciudad con la intervención del centro histórico con la fase II del plan bicentenario con la cual se espera que la ciudad de Tunja recupere la identidad cultural que siempre la ha caracterizado.

Además propiciar espacios para la implementación de infraestructuras que impulsen el desarrollo económico y tecnológico que favorezcan la construcción de zonas francas y parques tecnológicos que promueva a la generación de conocimiento, ciencia e investigación, así como la articulación con los centros de conocimiento C.U y la mecanización con los centros tecnológicos y de esta manera fortalezcan el componente de la ciudad del conocimiento necesarios en la conjunción de Ciudades Inteligentes e innovación inclusiva como estrategias de gestión urbana que permita la inclusión social desde el uso y apropiación de las TIC así como el desarrollo económico, social y ambiental para mejorar la calidad de vida e igualdad de los ciudadanos.

Aunado a la construcción e implementación de obras que además de funcionalidad se buscara que se puedan generar construcciones que además contribuyan con un aporte en la restauración y conservación de los recursos naturales municipio obras como la

intervención de la avenida del río que además de la contribución estructural se puedan mejorar las condiciones ambientales entorno de esta así como, la construcción de parques y/o zonas sostenibles en donde se incluyan alternativas de energías o con la reforestación y mantenimiento de las zonas verdes aledañas a la ronda del río, donde la intervención no solo sea una construcción basada en cemento y hierro sino que se incluya un componente de verde construcción paisajística con la cual se pueda garantizar un mejor entorno para todos los tunjanos.

Ambiente natural

Uno de los principales retos de las ciudades en el mundo, requiere la construcción de ciudades sostenibles, esto a partir de la implementación de estrategias que permitan minimizar los impactos ocasionados producto de las actividades económicas y que generan los seres humanos resultado de las actividades cotidianas.

Es por esto que el medio ambiente a tomado un protagonismo en los últimos años, ya que como lo ha manifestado la ONU enmarcado en la agenda para el desarrollo sostenible 2030 si no se generan acciones encaminadas a la recuperación y preservación del medio ambiente no quedara más de una década para que se agoten la mayoría de los recursos naturales que se encuentran en el planeta. Por lo anterior es importante que las ciudades tomen acciones responsables para la mitigación de los impactos ambientales y posibles problemáticas que puedan afectar el planeta.

El municipio de Tunja esta comprometido con el **medio ambiente** y el desarrollo sostenible, donde se impulsarán estrategias encaminadas a protección y preservación de los recursos naturales que permitan generar obras de mitigación de posibles amenazas ocasionadas por acciones del entorno natural y se encuentren enmarcadas dentro de la **gestión del riesgo** y de esta forma brindar espacios más saludables y seguros con el fin de garantizar ambientes más armónicos para sus habitantes. Se desarrollarán acciones de **responsabilidad ambiental** en donde se promoverá la reforestación urbana y la preservación, recuperación y mantenimiento de espacios y zonas verdes, así como en la implementación de proyectos del aprovechamiento de residuos con estrategias de economía circular que permitirán brindar a los ciudadanos en conjunto con entidades del sector privado tomar conciencia ambiental y hacerlos partícipes en la construcción de un mejor entorno natural para todo el municipio.

Un Ambiente del conocimiento

Tunja ciudad del conocimiento enfocara sus esfuerzos en la construcción, valoración ambiental del territorio, con el fin de recuperar la importancia ambiental del territorio y de esta manera se impulse la recuperación de espacios verdes para nuestros ciudadanos y la valoración y manejo de los recursos naturales con los que cuenta nuestro municipio. De

esta manera se plantea generar la colaboración, participación y acompañamiento de las instituciones educativas de la ciudad, dado que Tunja a nivel nacional es reconocido por su desempeño y calidad académica, es relevante aprovechar las capacidades y potencialidades de dichas instituciones y es por eso que junto con sus facultades y departamentos se establezcan convenios para la generación de proyectos que permitan promover la **investigación** en la ciudad a partir de la contribución de estudios y diseños que permitan realizar una **valoración y restauración de los recursos físicos y naturales** del municipio y con esto proponer soluciones ambientales ante una problemática que cada vez se hace más común debido a las actividades ocasionadas por la expansión y crecimiento de la población y de esta manera propiciar la construcción de un entorno urbano-rural más sostenible y amable con sus habitantes.

Caracterización

Ambiente construido

Tunja es una ciudad que acorde con su topografía, disposición espacial y distribución geográfica ha tenido una tendencia de crecimiento en torno al denominado centro histórico, por consiguiente, los servicios y el comercio se han desarrollado a lo largo de los corredores viales avenida Oriental y carrera 11 hasta la salida de la ciudad al sur, y hacia el norte por la misma avenida Oriental, la avenida Maldonado, y la avenida Norte hasta la calle 51. No obstante, en los últimos años la ciudad ha visto la necesidad de expansión hacia el sector nororiental donde también dadas a sus características fisiográficas se presenta como la alternativa de crecimiento de la ciudad.

De acuerdo con las obras de construcción que presenta la ciudad y debido a su necesidad de crecimiento, en el municipio se han presentado obras que de acuerdo con el desarrollo de la ciudad y las necesidades que presenta su población, la construcción de obras de infraestructura que garanticen la calidad de los habitantes de la ciudad.

Red Vial

En la actualidad la ciudad de Tunja presenta una división de 10 sectores, para lo cual se realizó una georreferenciación de cada una de las vías que componen cada sector. (vías en urbanizaciones y demás). En la siguiente tabla se observa la longitud total de las carreteras encontradas.

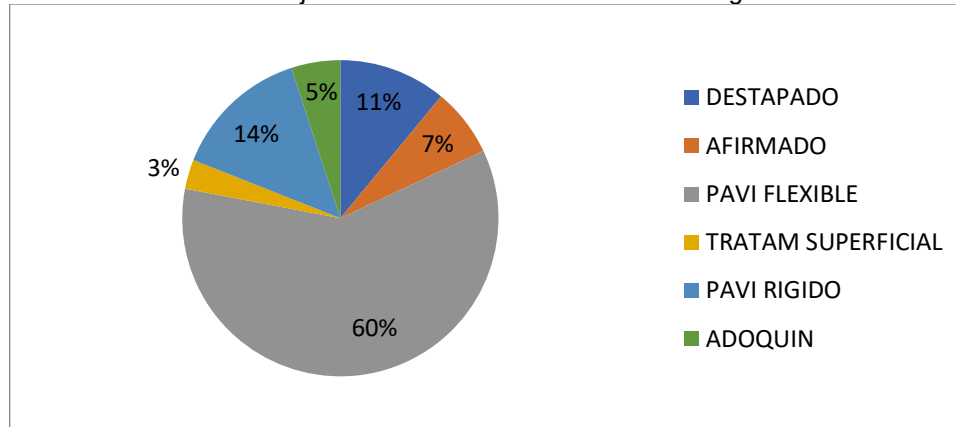
Tabla 19. Tipos de superficie en las vías urbanas

SECTOR	DESTAPADO (km)	AFIRMADO (km)	PAVIMENTO FLEXIBLE (km)	TRATAMIENTO SUPERFICIAL (km)	PAVIMENTO RÍGIDO (km)	ADOQUÍN (km)	TOTAL (km)
Sector 1	2,4	3,3	11,00	0,1	4,2	1,4	22,4
Sector 2	7,2	3,8	19,5	1,6	11,0	0,4	43,4
Sector 3	2,0	3,7	26,2	0,0	4,0	0,8	36,8
Sector 4	4,7	6,5	18,2	0,1	0,9	1,8	32,1
Sector 5	0,3	0,1	29,4	3,7	1,8	0,6	35,9
Sector 6	8,0	1,5	23,1	1,5	16,3	0,0	50,3
Sector 7	4,7	0,3	18,2	0,1	3,3	0,4	27,9
Sector 8	1,3	0,6	23,2	0,3	0,5	9,1	34,9
Sector 9	1,4	2,5	19,8	0,9	5,4	3,1	33,1
Sector 10	7,2	2,8	13,7	0,7	2,3	0,4	27,12
TOTAL	39,2	25,0	216,0	9,1	49,6	18,0	356,9

Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

En la siguiente grafica se observa la distribución total de las vías según el tipo de material que se encuentran en la ciudad. De un total de 357 kilómetros de vías urbanas con las que cuenta el municipio, 216 kilómetros están constituidos por pavimento flexible, lo que corresponde al 60% de la malla vial de la ciudad. Seguido por el 14% de vías en pavimento rígido (49,1 kilómetros), un 11% de vías en tierra o destapado (39,2 kilómetros), un 7% en afirmado (25 kilómetros), un 5% en pavimento articulado o “adoquín” (18 kilómetros) y finalmente, el 3% de las vías en la ciudad de Tunja se encuentran constituidas por material de tipo superficial (9,1 kilómetros).

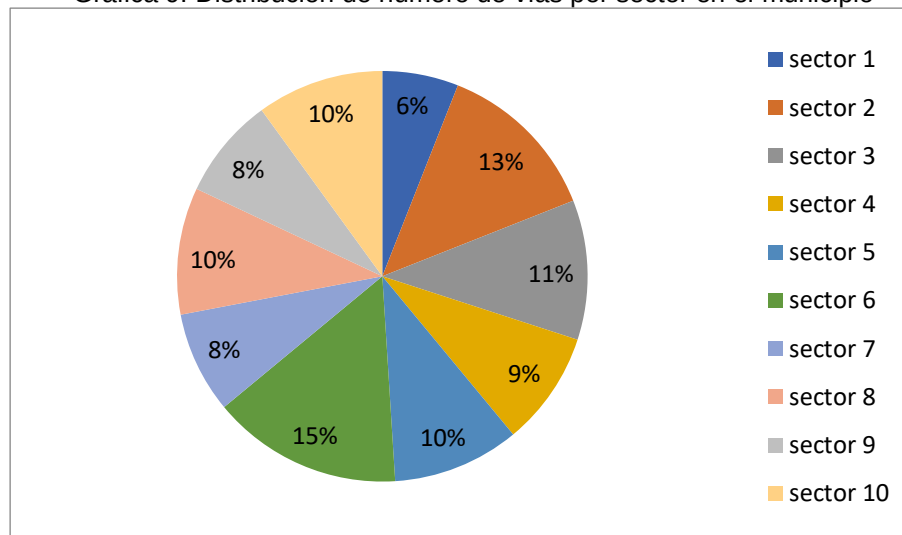
Gráfica 8. Porcentaje de distribución total de las vías según su material



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja (2019).

En esta gráfica se puede observar que la mayor parte del material que constituye la red vial del municipio corresponde pavimento flexible lo que se atribuye al diseño de las vías de la ciudad. Sin embargo, esta materia comparada con el pavimento rígido es menos resistente, lo que ocasiona que este deteriore más rápido y tenga una menor duración, cual hace que se tenga que realizar mantenimiento de la malla vial de la ciudad más seguido.

Gráfica 9. Distribución de numero de vías por sector en el municipio



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja,(2019).

Acorde con la gráfica anterior los sectores con mayor área de vías son el 6 y 2 con un 15% y 12% respectivamente de la totalidad de la red vial del municipio, seguido por el sector 8 y 5 con 11%, le sigue el 4 con 10%, y los sectores con menor área son el 1 y 10 los cuales tienen un 6 % y 7% del área total de Tunja.

Estado actual de la red vial de la ciudad de Tunja

Actualmente la red vial de la ciudad presenta la siguiente distribución:

Gráfica 10. Estado actual de la red vial de la ciudad de Tunja



Fuente: Alcaldía de Tunja de Tunja,(2019).

En cuanto a las vías del sector rural estas presentan una situación más deplorable que las del sector urbano ya que tan solo el 2% corresponde a pavimento flexible y el 59 % a pavimento asfáltico el cual se encuentra en mal estado. De 7 de 10 veredas en su mayoría deteriorado con diferentes daños, lo cual dificulta el acceso de los habitantes a las veredas y por ende que estos puedan desplazarse a otros sectores.

Equipamiento físico

Actualmente en la ciudad se han implementado proyectos de infraestructura con el fin de mejorar las condiciones de vida de los Tunjanos, mostrándose obras de impacto que benefician a propios y visitantes.

Plan Bicentenario

Una de las obras que mayor impacto se generó en la ciudad correspondió al Plan Bicentenario en la fase I, en la cual se realizó la intervención del centro histórico en lo que corresponde a la plaza Bolívar, atrio de la catedral, Pila del Mono y Plazoleta de San Ignacio, con el fin de mejorar los espacios y el entorno del centro histórico acorde a una ciudad característica por su patrimonio y riqueza tanto arquitectónica como cultural.

Tabla 20. intervención obra plan bicentenario

Plan Bicentenario Fase I	Área Intervenida (m2)
Plaza de Bolívar	6382
Plazoleta San Ignacio	850
Adecuación pila de mono	480
Adecuación atrio de la catedral	1330

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019).

Sin embargo, dado al impacto que genere esta obra y el interés por la conservación del mejoramiento arquitectónico y patrimonial de la ciudad se contempla la intervención de la fase II del plan bicentenario lo que contempla:

-la intervención de la plazoleta San Francisco con un área de 2,698 m2.

- Carrera 10 entre Calles 13 a 18 y 21 a 25, en una extensión de 0.95 km.
- Calle 19 entre Carreras 8 a 9 y 11 a 13, en una extensión de 0.35 km.
- Calle 15 entre Carreras 10 a 11, con una extensión de 0.097 km.

De esta manera asegurar de manera conjunta el mejoramiento del entorno estructural del centro histórico como patrimonio cultural y arquitectónico del municipio.

Espacios compartidos

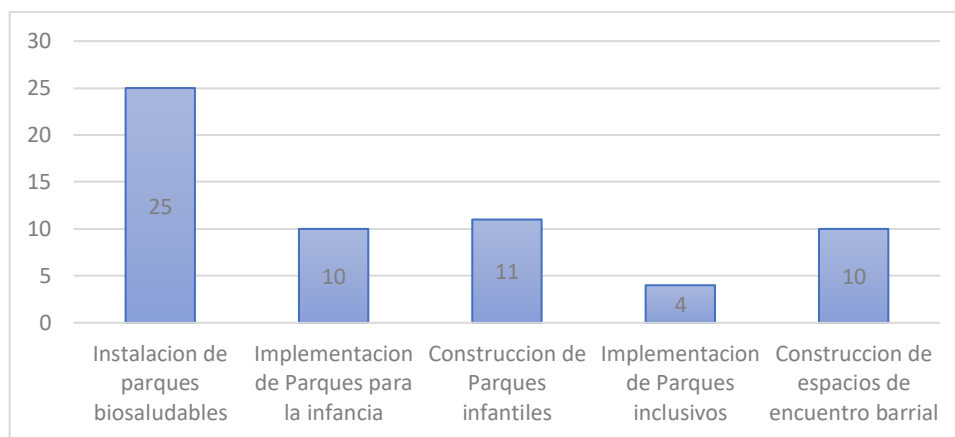
La Administración Municipal avanzó en el mejoramiento y/o construcción de espacios para el mejoramiento social, cultural y deportivo de la población tunjana así:

Tabla 21. Intervención obra plan bicentenario

Instalación de Parques biosaludables	Implementación de Parques para la Primera infancia	Construcción de Parques infantiles	Implementación de Parques inclusivos	Construcción Espacios de encuentro barrial
25	10	11	4	10

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Gráfica 11. Parque y espacios públicos construidos en el municipio



Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Como lo indica la gráfica anterior, uno de los principales aportes de infraestructura de Tunja corresponde a la construcción e implementación de parques para la ciudad con lo cual se quiere garantizar el acceso a la recreación y deporte mediante la instalación y mejoramiento de estas estructuras en la ciudad.

Además de la implementación de nuevos espacios públicos también se evidencian el mejoramiento y mantenimiento de los cerramientos de los polideportivos del barrio Libertador, Parque Recreacional y barrio La Calleja y la adecuación, mantenimiento y recuperación de parques y zonas verdes de los barrios, Lidueña, El Carmen, Coeducadores, Bello Horizonte, Dorado, Los Andes y Urazandy entre otros y así de esta manera.

Actualmente se evidencia la intervención en alrededor de 32.136 m² de espacio público en busca de proporcionar una mayor y mejor área de espacios compartidos en barrios y veredas del municipio con fines de garantizar a la población espacios comunales deportivos y recreativos para el esparcimiento.

No obstante, aunque se evidencia una notoria intervención de los espacios públicos en cuanto a implementación y adecuación acorde a la prospección de crecimiento de la ciudad se hace necesario la implementación de más obras en la ciudad de tal manera que garanticen una mejor calidad de vida a los habitantes y visitantes de la ciudad y las cuales generen condiciones de dignas a los Tunjanos.

Espacios públicos

Recuperación de parques y áreas de encuentro

La ciudad de Tunja cuenta con 256,601 m² de espacios públicos que están a disposición de los Tunjanos y visitantes; así como los del barrios Libertador, Parque Recreacional y barrio La Calleja. En administraciones pasadas se han desarrollado acciones para la recuperación de parques y zonas verdes de los barrios, Lidueña, El Carmen, Coeducadores, Bello Horizonte, Dorado, Los Andes y Urazandy entre otros, de esta manera se obtienen lugares óptimos con fines recreativos y ofrecer a su vez un cuidado continuo

de estos espacios, así como el aumento en las áreas verdes de la ciudad para el aprovechamiento y disfrute de los mismas.

Una de las mayores necesidades entorno al desarrollo social del municipio corresponde a los construcción e intervención de espacios compartidos los cuales corresponden a salones sociales, parques, escenarios deportivos entre otros lo cual implica no solo la construcción de nuevos espacios, sino que, además de la intervención y adecuación de los espacios que ya se encuentran provistos.

El área verde de la ciudad representa 933.000 m² dispuestos en los parques de 124 barrios y espacios públicos, de esta manera es indispensable el cuidado de estos mediante jornadas de reforestación, instalación de recipientes para los residuos y jornadas de educación ambiental, así como la ampliación de estas áreas con el fin de garantizar excelentes espacios de recreación a lo largo de toda la ciudad.

Los parques y áreas de encuentro constituyen una parte importante del territorio municipal puesto que son lugares deportivos, de esparcimiento y de recreación para los habitantes de la ciudad, por lo tanto, se cuenta con diferentes tipos de parques en distintos sectores de la ciudad lo cuales brindan espacios de esparcimientos a los tunjanos, sin embargo, es importante realizar una continua supervisión de estos con el fin de preservarlos en buen estado.

Vivienda y hábitat

El municipio presenta un total de 31.014 viviendas y 32.212 hogares, donde por área de distribución el sector urbano cuenta con 29.769 hogares por vivienda y el área rural con 2.443 hogares por vivienda, las cuales presentan acceso a servicios públicos y condiciones físicas óptimas, según el análisis de la situación de salud elaborado por la secretaria de protección social del municipio 2018.

- Se registra que el 58,3% de las viviendas del municipio son casas, el 30,4% apartamentos 11,2% restante representan un cuarto u otros lugares.
- Entre otros datos relevantes para el municipio se encuentra, que el área por construir creció 25,2%, al pasar de 253.302 m² en 2014 a 317.112 m² en 2015.
- Se aprobaron 528 licencias para el año 2017, lo que significó 5,4% más que el año anterior.

Del área total le correspondió 81,4% a vivienda con 40.923 m² más que el año anterior; es decir, aumentó en 18,9%, según el informe de coyuntura económica regional (ICER) 2015

Servicios públicos urbanos

Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) actualmente el municipio de Tunja cuenta con el 98,8% de las viviendas con acceso a energía eléctrica, el 54,5% a gas natural, el 97,6% a acueducto y el 97,7% a alcantarillado, Además, según el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, la penetración a banda ancha presenta un 19,5%, cifra superior a la departamental (8,7%) para el año 2018.

Los servicios públicos urbanos en la ciudad de Tunja tienen una buena cobertura como se muestra a continuación, no obstante, al realizar un seguimiento continuo garantizara una mejor calidad en la prestación de los servicios

Tabla 22. Intervención obra plan bicentenario

Servicio
23,83 horas promedio diarias de suministro de agua potable.
50.87% De remoción de carga contaminante al Río Chicamocha
32.6% Del Centro Histórico con redes de alumbrado público subterráneas.

Fuente elaboración propia basado en Municipio de Tunja (2019)

Cobertura del servicio de electricidad.

Cobertura en Energía Eléctrica, ICEE, es del 98.8% para el área urbana y rural, se concluye que el número total de suscriptores del servicio de energía en el área urbana se ha acrecentado en el periodo de tiempo comprendido entre 2012 y 2017, lo cual ha aumentado la cobertura a su máxima expresión beneficiando a la población en general en este ámbito.

Cobertura de acueducto

La empresa encargada de prestar el servicio de acueducto a la ciudad de Tunja en la parte urbana como rural es “PROACTIVA VEOLIA Aguas de Tunja”, según registros para el año 2017 la ciudad presentaba una cobertura de suscriptores del 80,66%, sin embargo, aunque la cifra anterior es buena para un municipio como Tunja, es necesario incrementar la cobertura en la prestación de este servicio.

Saneamiento de vertimientos a los ríos Jordán y la vega

Con el fin de realizar un adecuado saneamiento a los vertimientos descargados en la cuenca alta del Río Chicamocha, se tiene dispuesto el interceptor San Carlos y el Colector Lanceros al sur de la ciudad con una longitud de 539.3 metros así mismo el Colector San Carlos ubicado en el costado Sur del barrio que lleva su mismo nombre con una longitud de 564.3 metros

De igual manera, la ciudad cuenta con 36 metros lineales de tuberías correspondiente al empalme de la línea de colectores en la zona de Colector Lanceros hacia la red interceptor que va a la PTAR; así mismo, están funcionamiento de los módulos 2 y 3 de la planta de tratamiento de aguas residuales PTAR manejado por VEOLIA S.A. E.S.P.

Alcantarillado pluvial

La ciudad de Tunja cuenta con 5,297 metros de alcantarillado pluvial a lo largo del territorio municipal, no obstante, se debe ampliar este alcantarillado con el fin de realizar un buen manejo, control y conducción de la escorrentía de las aguas de lluvia.

Gestión eficiente del servicio público de acueducto y alcantarillado

La gestión eficiente de los servicios públicos se encamina a prestar un servicio de calidad, así como asegurar y mantener la disponibilidad de la prestación del servicio, teniendo lo siguiente:

El municipio de Tunja cuenta con una extensión total de acueducto correspondiente a 430.7km y 10.4km de acueducto renovado, de igual forma una extensión total de la red de alcantarillado de 354.02km y 1.95km red de alcantarillado renovada, sin embargo, esta gestión debe ampliar el servicio de acueducto y alcantarillado con el fin de ofrecer el servicio a la totalidad de los habitantes tunjanos.

Mejoramiento en la cobertura y calidad de la prestación de servicios públicos

El índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano IRCA indica la calidad del agua para el consumo humano; según el Sistema de Información para la Vigilancia de la Calidad de Agua para Consumo humano (SIVICAP), para el mes de diciembre de 2019 la ciudad de Tunja conto con un índice de 0.0 refiriendo no tener riesgo para el consumo.

Por otra parte, se cuenta con siete acueductos rurales en las veredas Chorro Blanco Alto - sector La Piñuela, Runta Arriba -sector Aguadita-, Tras del Alto Aposentos, Porvenir, Tras del Alto Florencia, Tras del Alto sector el Manzano y La Esperanza asegurando a los habitantes del sector rural el suministro de este servicio, no obstante, se debe medir continuamente el IRCA con el fin de asegurar un servicio de calidad en todos los sectores de la ciudad.

Sector rural

La cobertura en la prestación de servicios públicos es total en algunos sectores rurales del municipio, sin embargo, algunas veredas todavía son carentes del acceso a este tipo de servicios. A continuación, se describe de manera general.

Tabla 23. Porcentaje de prestación de servicios públicos en el área rural

VEREDA	SERVICIO PUBLICO	PORCENTAJE (%) DE COBERTURA
PIRGUA	acueducto	70
	energía	90
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	100
LA LAJITA	energía	100
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	100
BARÓN GALLERO	energía	82
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	82

VEREDA	SERVICIO PUBLICO	PORCENTAJE (%) DE COBERTURA
EL PORVENIR	energía	100
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	0
TRAS DEL ALTO	energía	70
	internet	0
	alcantarillado	0
	acueducto rural	0

Municipio de Tunja (2019)

Prestadores del servicio de acueducto

Se consolidaron un total de 18 prestadores de acueductos rurales registrados en la Cámara de Comercio a manera de organización autorizada, clase privada y en tipo de sociedad como asociación de usuarios y uno como junta de acción comunal en la vereda del Porvenir.

Calidad de aire

El monitoreo y control de la contaminación atmosférica es de gran importancia, puesto que permite conocer la calidad del aire de un territorio, teniendo en cuenta una estrecha relación con las emisiones contaminantes de las fuentes fijas y móviles. Motivados por estos aspectos, el gobierno nacional emite la resolución 2254 de 2017 que establece los niveles máximos permisibles de contaminantes criterio (Material particulado PM10 y PM-2.5, Dióxido de azufre SO2, Dióxido de nitrógeno NO2, Ozono O3 y Monóxido de carbono CO).

Dado lo anterior, la ciudad de Tunja cuenta con la estación móvil de Monitoreo de Calidad de Aire ubicada en la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC), la cual monitorea el material particulado PM10 y PM-2.5, SO2 Y O3, reportando en el mes de marzo de 2020 que las concentraciones no superan el nivel máximo para un tiempo de 24 horas como se observa a continuación:

Tabla 24 Contaminantes monitoreados en la ciudad

Promedio mensual de los contaminantes criterio		
Contaminante criterio	Concentración permisible en 24h (ug/m ³)	Concentración Estación UPTC (ug/m ³)
PM-10	75	35
PM-2.5	37	23
SO2	100	8.5
O3	100	68

Fuente: Elaboración propia basado en el Reporte de calidad del aire CORPOBOYACÁ 2020

Ordenamiento Territorial

El área del municipio de Tunja se encuentra ubicada cartográficamente dentro de cuatro planchas a escala 1:25.000 del IGAC 191ic, 191id, 191iia y 191iib. En las cuales Tunja limita con los municipios de Ventaquemada, Samacá, Cucaita, Sora, Motavita, Combita, Oicatá, Chivatá, Soracá y Boyacá.

Los límites oficiales se establecieron mediante la ordenanza 041 del 14 de diciembre de 1978, *“por la cual se ratifican y establecen los límites de Tunja, Cucaita, Chivatá, Motavita, Oicatá, Sora, Soracá y los corregimientos de Chiquiza y San pedro de Iguaque (del municipio de Tunja)”*.

Figura 7: Límites del municipio de Tunja



Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

La división político-administrativa urbana tiene sus primeros antecedentes con la existencia y creación de barrios, lo cual se soporta en acuerdos municipales que datan de 1930. Los registros de su conformación reposan en los acuerdos municipales que se relacionan a continuación:

Tabla 25. Oficialización de los barrios de Tunja

AÑO	ACUERDO MUNICIPAL	BARRIO
1930	Acuerdo 032 del 1 de diciembre	Diez y Siete de Diciembre
1955	Acuerdo 15 del 7 de noviembre	Obrero
1969	Acuerdo 11 del 30 de enero	Barrio al norte
1972	Acuerdo 006 del 10 de diciembre	El Triunfo
1973	Acuerdo 05 del 29 de enero	La Trinidad
1973	Acuerdo 30 del 1 de octubre	20 de Julio
1978	Acuerdo 08 del 01 de septiembre	Pozo de Donato
1982	Acuerdo 069 del 11 de febrero	Nazaret
1982	Acuerdo 072 del 11 de febrero	Los Mártires

AÑO	ACUERDO MUNICIPAL	BARRIO
1983	Acuerdo 28 del 6 de diciembre	San Carlos
1984	Acuerdo 18 del 29 de noviembre	Santiago de Tunja
1985	Acuerdo 10 del 9 de mayo	Santa Bárbara
1985	Acuerdo 17 del 02 de diciembre	José Antonio Galán
1989	Acuerdo 30 del 28 de noviembre	Tunjuelito
1990	Acuerdo 007 del 7 de junio	Lanceros
1996	Acuerdo 50 del 04 de diciembre	La Concepción
1999	Acuerdo 011 del 26 de mayo	La Frontera
1999	Acuerdo 015 del 12 de julio	Portal del Curubal
2000	Acuerdo 004 del 21 de marzo	Villa del Norte

Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

Sin embargo, actualmente en la ciudad de Tunja se encuentran establecidos más de 246 barrios y la suma sigue en aumento debido a la expansión urbana que presenta la ciudad, lo que a su vez se puede llegar a presentar un conflicto debido a la falta de oficialización de los barrios que aún no se encuentran legalizados como con los que se están creando. De lo anterior se hace necesario la implementación de control urbano con el fin de generar una mejor organización de la ciudad.

No obstante, hasta el año 1989 que se retoma la división del territorio con fines administrativos, lo cual se oficializa por medio del Acuerdo Municipal 06 del 30 de mayo de 1989 *“Por el cual se crean comunas y corregimientos en la ciudad de Tunja. Se reglamentan las Juntas Administradoras Locales y se dictan otras disposiciones”*. Con el citado acuerdo se constituyó la división del territorio en ocho (8) comunas:

Tabla 26. Comunas de la ciudad de Tunja

COMUNA	SECTOR
Comuna 1	Norte
Comuna 2	Noroccidental
Comuna 3	Nororiental
Comuna 4	Occidental
Comuna 5	Centro Histórico
Comuna 6	Suroccidental
Comuna 7	Oriental
Comuna 8	Suroriental

Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

En el municipio también la distribución por las denominaciones de las subzonas, en donde estas tenían una concepción centrada acorde a sus tipologías urbanísticas de forma homogénea, lo cual denota, una delimitación de área a partir de características físicas para intervenir el territorio.

Tabla 27. Zonificación por actividad económica en la ciudad de Tunja.

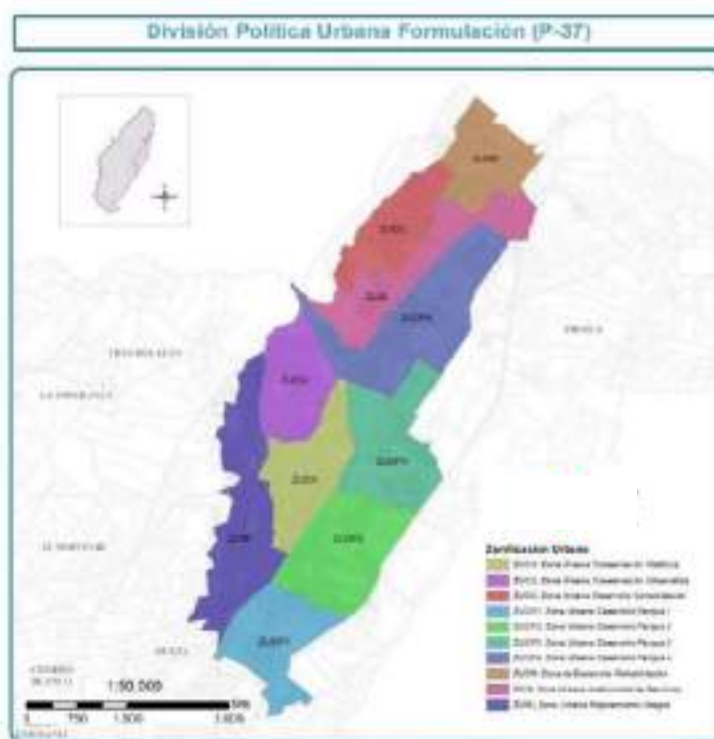
NOMBRE	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
Sub zona 1	ZUP1	Zona urbana desarrollo parque 1
Sub zona 2	ZUMI	Zona urbana mejoramiento integral
Sub zona 3	ZUDP2	Zona urbana desarrollo parque 2
Sub zona 4	ZUCH	Zona urbana conservación histórica

NOMBRE	CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
Sub zona 5	AUDP3	Zona urbana desarrollo parque 3
Sub zona 6	ZUDP4	Zona urbana conservación urbanística
Sub zona 7	ZUIS	Zona urbana desarrollo parque 4
Sub zona 9	ZUDC	Zona urbana desarrollo consolidación
Sub zona 10	ZUDR	Zona urbana desarrollo rehabilitación

Fuente: Alcaldía de Tunja (2019).

En la tabla anterior se puede observar la división económica del municipio permite realizar una caracterización fisiográfica y social del territorial a partir de la división por la dinámica de sus actividades, generando de esta manera una organización de la ciudad.

Figura 8: División político-urbana



Fuente (Municipio de Tunja, 2019)

El municipio desde la vigencia del POT, en el año 2001 para el sector rural se tienen establecidas 10 veredas: Barón Gallero, Barón Germania, Chorro Blanco, La Hoya, Tras del Alto, La Lajita, Pírgua, Runta, La Esperanza y El Porvenir. El área del sector rural del municipio corresponde a 9.657 hectáreas.

Distribución de predios

En los relacionado con la distribución de los predios del municipio se encuentra como se puede observar en la tabla 8 la mayor parte de los predios se encuentra destinada para uso habitacional con alrededor de 51.227 de predios lo que corresponde a un 76,30 % del total

de predios de la ciudad de lo cual se infiere que la principal vocación de suelos en la ciudad Tunja corresponde al establecimiento de unidades habitacionales.

Tabla 28. Distribución de predios en la ciudad, por destino económico establecido.

DESTINO ECONÓMICO	CANTIDADES DE PREDIOS	PORCENTAJE
Habitacional	51,227	60,30
Lote urbanizado no construido o edificado	9,761	14,45
Comercial	4,108	6,12
Lote urbanización no urbanizado	1,001	1,49
Uso publico	396	0,59
Recreacional	147	0,22
Educativo	136	0,20
Industriales	121	0,18
Salubridad	45	0,07
A agropecuario	42	0,06
Religioso	38	0,06
Servicios especiales	28	0,04
industrial	23	0,03
cultural	20	0,03
pecuario	13	0,02
minero	7	0,01
agropecuario	1	0,00
Forestal	1	0,00

Fuente: Elaboración propia basado en IGAC 2015.

En cuanto al sector con mayor número de predios para actividades de tipo económico es el centro histórico de la ciudad el cual cuenta con una connotación especial y es llamado Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, PEMP, Resolución 428 de 2012 Ministerio de Cultura, el cual se creó con el fin de garantizar fragmentación del espacio público o micro planeación con micro zonas de bajo uso público, modernizará el desarrollo en zonas rurales determinando centros poblados. Con respecto al zona sur, se observa la presencia de los predios de destino habitacional (81,2%), seguido de los predios urbanizados no construidos con una participación del 11,6%, seguido de los predios destinados a comercio (4,18%) y los predios urbanizables que alcanzan una proporción del 1,44%. Los predios destinados a uso público, recreacional, institucional y educativo representan el 1,19% del total del sector.

En el sector norte, se destacan los predios de destino habitacional con 75,47%, seguido de predios urbanizados no construidos (18,69%), los predios destinados al comercio con 2,69% y los predios urbanizables no urbanizados que tienen una participación del 1,68%. Los predios destinados a uso público, recreacional, institucional, educativo y de salubridad, representan el 1,15% del total. La ciudad cuenta con una oferta importante de predios aptos para el desarrollo de nuevos proyectos. En la actualidad existen 10.762 lotes, lo cual corresponde al 16,03% del total de predios catastrales existentes, de los cuales 1.001 son urbanizables, pero aún no han sido urbanizados y 9.761 son predios que ya están urbanizados, los cuales aún no se han construido.

Se observa, que la mayor oferta de predios aptos para desarrollar nuevos proyectos constructivos se encuentra en el sector norte de la ciudad, en donde existen 6.054 predios

urbanizables no construidos, que pueden ser aprovechados principalmente en la construcción de complejos habitacionales de interés prioritario y en el ámbito comercial, no obstante, es necesario replantear la forma de como se está organizando el municipio. De acuerdo con la situación anteriormente mencionada y dado que en la actualidad el POT se encuentra vencido se adoptó que mediante el acuerdo 14 del 31 de mayo de 2001 el cual tiene revisión general y expediente municipal.

Ambiente natural

Hoy se hace necesario plantear el reconocimiento a la importancia de la planeación y la gestión orientada a la conservación y preservación del medio ambiente, así como del manejo responsable de los recursos naturales además de la implementación de la gestión del riesgo entendido como un fenómeno natural relevante presente en el territorio.

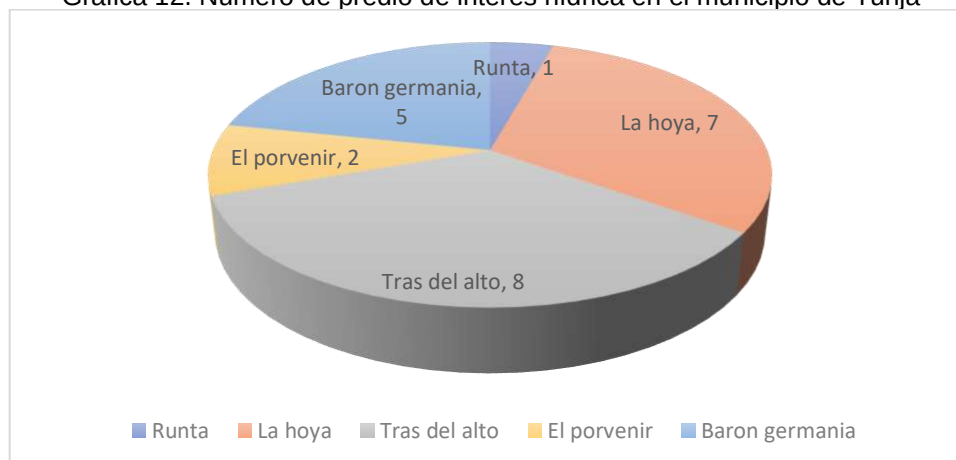
Tunja debe procurar por la sostenibilidad de su territorio, de esta manera lo que implica el pertinente manejo de los ecosistemas estratégicos, la gestión adecuada y del recurso hídrico, la generación de una cultura ambiental en su población y del uso responsable de los servicios públicos el cual se debe garantizar como un recurso racional y asequible y de esta manera que responda por el mejoramiento de la calidad de vida de todos sus habitantes.

El municipio de Tunja cuenta con una extensión aproximada de 121 ha de las cuales el 87% hacen parte de la zona rural, donde en algunos sectores cuentan en su mayoría con áreas de protección y conservación, siendo estos considerados como ecosistemas estratégicos importantes para la conservación y preservación de los recursos naturales del municipio.

Ecosistemas estratégicos

La ciudad de Tunja dispone de más del 1% de los recursos de cada administración con el fin de garantizar y conservar los recursos naturales, así como preservar el recurso hídrico de la ciudad. Por lo anterior, la ciudad cuenta con 23 predios de recarga hídrica dentro distribuidos en 5 veredas como se puede observar a continuación.

Gráfica 12. Numero de predio de interés hídrica en el municipio de Tunja



Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Aunado en lo anterior, como se puede observar en la gráfica anterior, de los 8 predios ubicados en la vereda tras del alto 7 predios de recarga hídrica han sido adquiridos en los últimos 4 años, así como se puede observar a continuación:

Tabla 29. Distribución de predios en la ciudad, por destino económico establecido.

VEREDA	LOTE
Tras del Alto	Yerbabuena
Tras del Alto	La Planada
Tras del Alto	Lote 1
Tras del Alto	San Antonio
Tras del Alto	San Luis
Tras del Alto	Altamira
Tras del Alto	La Esperanza

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Adicionalmente, el municipio tiene 3 convenios marco para la intervención de predios de interés ambiental de la siguiente manera:

- Corpochivor tiene permiso para la siembra de especies nativas en 10 Ha en el sector del Embalse de Teatinos.
- ECOPETROL tiene permiso en 8 Ha en el sector del embalse de Teatinos para realizar restauración ecológica.
- CORPOBOYACÁ realiza jornadas de reforestación y educación ambiental en 4.5Ha de predios rurales pertenecientes al programa de cercas vivas.

El municipio de Tunja debido a ubicación geográfica y formación fisiográfica presenta diferentes áreas las cuales representan diferentes tipos de características y por ende diferentes tipos de usos y manejo, así como se muestra a continuación:

Tabla 30. Distribución de zonas por áreas interés en el municipio

COBERTURA	ÁREA (Ha.)	%
Área municipio	11.972,30	100,0%
Área titulada	1.714,34	14,3%
Área solicitada	3.812,87	31,8%
Área de exclusión (art. 34) - zona de páramo - altiplano cundiboyacense	836,24	7,0%
Área de exclusión (art. 34) - reserva forestal protectora nacional - el Malmo	48,10	0,4%
Área de restricción (art. 35) - centros poblados	2.151,79	18,0%
Reserva natural de la sociedad civil - la cabaña	68,21	0,6%
Área de reserva especial declarada y solicitada - Tunja	399,02	3,3%
Área susceptible	11.123,64	92,9%

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

De acuerdo con lo anterior, el municipio cuenta con zonas denominadas como ecosistemas estratégicos los cuales son denominadas áreas protegidas, las cuales son zonas muy importantes por la generación de los recursos naturales. Además de las intervenciones y manejos especiales que se han dado a estas áreas como reforestaciones entre otras, es importante intensificar estas actividades, ya que no solo de estas depende la conservación de los recursos naturales.

Gestión del riesgo

En materia de gestión del riesgo, el municipio presenta un avance en alrededor del según Plan Municipal de Gestión del Riesgo de Desastre a continuación se muestra la situación actual del riesgo en el municipio.

Tabla 31. Consolidación y priorización de estado de riesgo en el municipio.

CONSOLIDACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE ESCENARIOS DE RIESGO	
Escenario de riesgo por movimientos en masa	
1	Generalmente la ocurrencia de fenómeno de remoción en masa está asociado a los factores geológicos del municipio, aunque la activación de estos en el municipio de Tunja, en su mayoría se presentan por lluvias en las laderas occidentales y orientales; al igual que por la intervención antrópica de las condiciones naturales del terreno. Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, oficina asesora de planeación,
Escenario de riesgo por Inundaciones	
2	El escenario de inundaciones que se presenta en el municipio en la mayoría de los casos presentados se debe a las falencias que se presentan en los sistemas de drenaje, los cuales debido en algunos casos a la antigüedad de las estructuras, al mal uso dado y a la sobre carga, colapsan. En cuanto a las inundaciones por los cuerpos de agua presentes en el municipio, la mayoría se presentan sobre la cuenca del río La Vega, principalmente en su desembocadura en el área urbana (zonas doña Limbania – Las Quintas) Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, oficina asesora de planeación, Corpoboyacá, Bomberos
Escenario de riesgo en establecimientos educativos	
3	La infraestructura educativa del municipio fue construida hace más de 30 o inclusive 50 años (sedes San Antonio, Normal superior Santiago de Tunja), estos factores son determinantes en cuanto a las falencias de diseños sismo resistentes, geotécnicos o hidráulicos que configuran escenarios de riesgo por deterioro de estas. Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de educación.
Escenario de riesgo por Aglomeraciones masivas	
4	El municipio de Tunja, principalmente el área urbana ha experimentado un crecimiento cultural, religioso y artístico que ha ocasionado una mayor demanda de eventos de afluencia masiva; sin embargo, no ha sido creciente en manera paralela los proveedores capacitados en áreas de logística, salud, seguridad que permitan el desarrollo del 100% de eventos seguros.

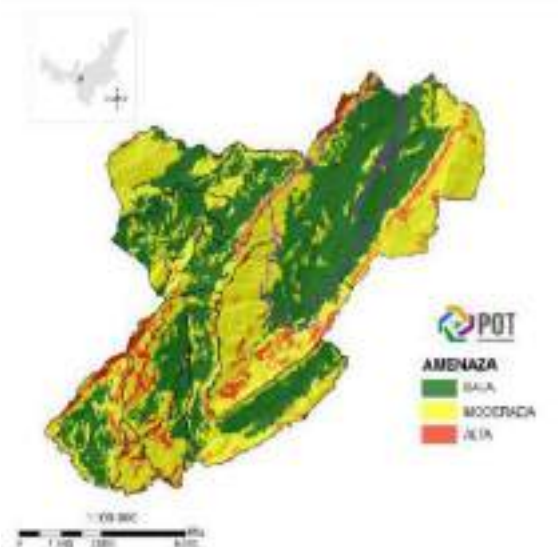
CONSOLIDACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE ESCENARIOS DE RIESGO	
Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de gobierno, Policía Metropolitana, Bomberos.	
Escenario de riesgo por Incendios forestales	
5	Las zonas de las laderas de la zona urbana y en la zona rural del municipio, en épocas de temporadas secas experimentan una mayor susceptibilidad en la cobertura vegetal; este factor es detonante ante actividades antrópicas como quemas para preparación de suelos, pirómanos, entre otros
Integrantes del CMGRD responsables de elaborar la respectiva caracterización: secretaria de infraestructura, secretaria de desarrollo, Policía Metropolitana, Bomberos.	

Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

De las amenazas con más riesgo de ocurrencia que presenta la ciudad es el fenómeno por remoción en masa el cual está asociado a los factores geológicos del municipio, aunque la activación de estos en el municipio de Tunja, en su mayoría se presentan por lluvias en las laderas occidentales y orientales; al igual que por la intervención antrópica de las condiciones naturales del terreno.

Además, también se resalta el riesgo por inundación que se presenta en algunas zonas de la ciudad, no obstante, las mayores amenazas que presenta Tunja en cuanto a gestión del riesgo se dan principalmente por remoción en masa ocasionada

Figura 9: Mapa zonificación de amenazas por remoción en masa.



Fuente Alcaldía de Tunja (2019)

La remoción en masa se presenta por fenómenos relacionados a erosión superficial (arrastre de sedimentos) y subsuperficial por hundimientos de suelos y en cárcavas, los cuales se presentan en el sector occidental de la ciudad además de las inundaciones entre otros, siendo los principales factores que ocasionan problemáticas de amenazas por riesgos. Además del fenómeno de aguas torrenciales que se originan por anegamiento de aguas en la ladera alta, fenómeno que se presenta principalmente en el sector centro occidental (San lázaro, Altamira) de la ciudad de Tunja, esto ocasionado por la localización fisiográfica que presenta este sector.

Tabla 32. Distribución de zonas por áreas interés en el municipio

Tipo de amenaza	Sector	Categorización de la amenaza
Inundación	9,8,7	alta
	1, 2,3,4, 5, 7, 8,9	Media
Movimiento en masa	10, 7, 9,4,5,6,3,1	alta
	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10	media

Fuente elaboración propia basado en (Municipio de Tunja, 2019)

Teniendo en cuenta lo anterior es necesario incrementar esfuerzos con el fin de poder determinar no solamente las amenazas como ya se tiene establecido, sino que además es necesario la identificación de los riesgos con el fin de poder tener un estimado de los posibles peligros que puede presentar por en el municipio y poder minimizar el riesgo por ocasión de un desastre, lo cual es necesario en avanzar en tareas como la generación de sistema de gestión de riesgos de Tunja y así de esta poder prever y estar preparados ante cualquier eventualidad que se pueda presentar por eventos naturales o inducidos.

Estructura propositiva

1. Línea Temática: Ambiente construido y ordenamiento territorial

1.1. Programa: Espacios públicos amables

Las zonas verdes, espacios de uso público, plazas y el mobiliario urbano tienen un papel protagónico para la felicidad, tranquilidad y satisfacción de los tunjanos. Para ello, se invertirá en estos bienes y servicios con el fin de mejorar la imagen de nuestra ciudad, una ciudad amable para todos sus habitantes, reduciendo las vicisitudes que deben vivir cientos de ciudadanos, especialmente el adulto mayor, los niños y las personas con discapacidad. En este programa se desarrollan dos estrategias para este propósito: equipamiento municipal y mobiliario urbano, y adecuación de espacios públicos para la ciudadanía.

Programa:	Espacios públicos amables			
Objetivo:	Intervenir los espacios públicos de goce efectivo para la comunidad, a través de la rehabilitación, construcción y mantenimiento del equipamiento municipal			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Espacio público efectivo por habitante	m2	4,7	5,2

1.1.1 Estrategia: Equipamiento municipal y mobiliario urbano

Objetivo:	Ofrecer espacios adecuados que propicien la actividad física, practica recreativa y deportiva.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Parques construidos	número	10	8
2	Parques mantenidos	número	60	40

1.1.2 Estrategia: Adecuación de espacios públicos para la ciudadanía

Objetivo:	Realizar actividades de mantenimiento a los escenarios públicos que propendan a la integración y el disfrute de la ciudadanía.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Salones comunales construidos	número	0	7
2	Salones comunales mantenidos	número	4	7
3	Espacio publico construido	Metros cuadrados	0	500
4	Espacio publico adecuado	Metros cuadrados	12302	1200
5	Zonas verdes mantenidas	número	120	150

1.2. Programa: Vivienda y hábitat

Los espacios dignos para la habitabilidad es el objetivo principal de este programa, donde se brindará el acceso a la vivienda nueva para las familias que no cuentan con un espacio propio para su goce efectivo, y a su vez, que no cuenten con los recursos requeridos para acceder a una propiedad. Así mismo, se busca mejorar las condiciones de habitabilidad, especialmente en el área rural, para la población que cuenta con espacios propios, pero que no cumplen con los componentes medidos en el indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI). Para ello se buscará los recursos necesarios para la construcción de baterías sanitarias, cocinas eficientes, albercas y espacios de habitabilidad.

Programa:		Vivienda y hábitat		
Objetivo:		Reducir el déficit cualitativo y cuantitativo de vivienda a través del mejoramiento y construcción de viviendas urbanas y rurales		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	déficit de vivienda cualitativo	Porcentaje	12,49	11,92
2	déficit de vivienda cuantitativo	Porcentaje	1,46	0,1

1.2.1 Estrategia: ECOVIVIENDA

Objetivo:		Garantizar la operatividad y funcionamiento de la Empresa Constructora de Vivienda de Tunja - ECOVIVIENDA		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Operativización de ECOVIVIENDA	Porcentaje	100	100

1.2.2 Estrategia: Vivienda nueva

Objetivo:		Construir las viviendas de interés prioritario y social para la reducción del déficit cuantitativo de vivienda de Tunja		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viviendas de Interés Social urbanas construidas	Número	0	200
2	Viviendas de Interés Prioritario urbanas construidas	Número	0	570
3	Hogares beneficiados con construcción de vivienda en sitio propio	Número	0	12

1.2.3 Estrategia: Mejoramiento de vivienda urbana y rural

Objetivo:		Realizar los mejoramientos de viviendas urbanas y rurales en la ciudad de Tunja, con el fin de reducir el déficit cualitativo de vivienda		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viviendas de Interés Social urbanas mejoradas	Número	18	247
2	Viviendas rurales mejoradas	Número	0	70
3	Proyectos apoyados financieramente en Mejoramiento Integral de Barrios	Número	0	4

1.3. Programa: ordenamiento territorial integral

Una Tunja moderna, ordenada y prospera requiere de una actualización catastral, un Plan de Ordenamiento actualizado, usos, cobros e impuestos justos para la ciudadanía. Para ello, este programa busca revisar, ajustar y adoptar el nuevo POT con una visión de largo plazo, que normalice y regule los usos, áreas protegidas, áreas de riesgo y zonas de expansión que tenga una armonía entre el ambiente natural y el ambiente construido, que sea amable con los municipios vecinos y que dinamice la economía y la inversión a nivel local y regional. Estas acciones se garantizarán a través de la consolidación de gestores urbanos que verifiquen las acciones y usos contenidos en los nuevos instrumentos de planeación y gestión territorial.

Así mismo, se generarán esfuerzos para integrar todas las vocaciones de los municipios colindantes y que tengan una relación funcional con la capital, ya sea económica, ambiental, laboral y de servicios, con el fin de posicionar a Tunja como eje de progreso y desarrollo.

Programa:		Ordenamiento territorial integral		
Objetivo:		Desarrollar los instrumentos y estrategias de ordenamiento y planeación territorial que permitan el crecimiento y consolidación de la ciudad de Tunja		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistema de Seguimiento y monitoreo a la implementación del Plan de Ordenamiento Territorial	Porcentaje	ND	100
2	Proyectos de corto plazo del Plan de Ordenamiento Territorial implementados	Porcentaje	ND	10

1.3.1 Estrategia: Revisión, ajuste y adopción del POT

Objetivo:		Realizar el proceso de consolidación del POT y la implementación de programas que permitan propiciar la utilización adecuada, racional y equilibrada del territorio.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Etapas de revisión y ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial surtidas (6)	Porcentaje	16	100
2	Programa catastro multipropósito - gestor catastral implementado	Número	0	1

1.3.2 Estrategia: Consolidación regional

Objetivo:		Gestionar alianzas estratégicas que permitan fortalecer la dinámica regional.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Alianzas para la consolidación regional implementadas	Número	0	3

1.4. Programa: Servicios públicos para todos

Los servicios públicos, tanto en cobertura como en calidad, son esenciales para la vida y dignidad humana. Para ello, se deben adelantar acciones de ampliación de las redes de acueducto y alcantarillado, saneamiento y buen manejo de residuos sólidos, así como la entrega de energía eléctrica urbana y rural, que preste un servicio seguro y constante para los tunjanos.

A su vez, se verificarán los cobros a los servicios que se están prestando, se verificarán las condiciones legales y operativas acerca de la calidad de prestación de dichos servicios públicos, y a su vez, se hará la vigilancia necesaria para que estos esfuerzos perduren en el corto, mediano y largo plazo.

Programa:		Servicios públicos para todos		
Objetivo:		Garantizar la calidad de prestación de servicios públicos, así como la ampliación de cobertura de estos en el área urbana y rural		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Residuos sólidos municipales aprovechados	Toneladas	1465,46	1524,08
2	Aguas residuales urbanas tratadas	Litros / seg	92,5	360

3	Cobertura acueducto urbano	Porcentaje	100	100
4	Índice de Riesgo de Calidad del Agua - rural	Índice	15,03	10
5	Cobertura alcantarillado urbano	Porcentaje	95	99

1.4.1 Estrategia: Saneamiento básico urbano y rural

Objetivo:		Implementar planes y obras que permitan mejorar el acceso al saneamiento básico y a los servicios públicos domiciliarios a los habitantes del municipio		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Plan de gestión integral de residuos sólidos, PGIRS implementadas	Porcentaje	31	66
2	Nuevos módulos de la planta de tratamiento de aguas residuales en funcionamiento	número	2	2
3	Plan de Acción o de gestión de alcantarillado pluvial implementado	número	0	1
4	Redes de acueducto y alcantarillado urbano ampliadas y renovadas	Kilómetros	0	15
5	Inversión en obras conexas realizadas de acueducto y alcantarillado urbano	Porcentaje	0	80
6	Colector rural instalado	número	0	1
7	Unidades sanitarias con saneamiento básico construidas para vivienda Rural	número	2000	20
8	Plantas de tratamiento de agua potable optimizadas	número	0	10
9	Acueductos con red de distribución optimizadas	número	0	8
10	Transferencia de recursos de subsidios para acueducto y alcantarillado urbano y rural realizada	Porcentaje	78	80

1.4.2 Estrategia: Alumbrado publico y energía eléctrica

Objetivo:		Ampliar la red y modernizar la tecnología del alumbrado público en el municipio, incentivando el uso de energías alternativas renovables.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Luminarias LED instaladas o modernizadas	número	870	1285
2	Luminarias de sodio nuevas o reubicadas	número	0	500
3	Transferencia de recursos AOM alumbrado público	Porcentaje	100	100

2. Línea Temática: Sostenibilidad ambiental y adaptación al cambio climático

2.1. Programa: Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental

La integración y buen uso de las áreas y recursos ambientales con el ambiente construido, es de vital importancia para el desarrollo sostenible de la ciudad de Tunja. Con la actualización del POT, se verificarán las zonas de reserva ambiental y se dará un adecuado manejo, cumpliendo con la normatividad vigente. A su vez, se velará por la protección de recursos ambientales y a su vez, Tunja será una ciudad que fomente el crecimiento y desarrollo económico de manera sostenible.

A su vez, las deficiencias en la implementación normativa vigente a nivel local, ha generado vacíos legales y deficiencias que no permiten la compensación ambiental, ni el usufructo por la preservación del medio ambiente. Este programa también incluye las acciones la reforestación del área urbana para el reverdecimiento de la ciudad, así como la reforestación en predios de interés ambiental, como la reserva natural del Malmo. De igual manera, la compensación ambiental para las personas naturales y jurídicas que hacen uso de bienes naturales no renovables en el territorio tunjano.

Programa:		Nos une el medio ambiente y la responsabilidad ambiental		
Objetivo:		Garantizar un desarrollo sostenible que permita la preservación de los recursos naturales y control de los diferentes entes productores de contaminación.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Áreas en proceso de restauración a través de la política pública ambiental implementada	Hectáreas	ND	70

2.1.1 Estrategia: Desarrollo de estrategias ecoeficientes

Objetivo:		Desarrollar estrategias que permitan un uso y manejo eficiente del los recursos naturales		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Plan de acción o de gestión de recursos naturales implementado	número	0	1

2.1.2 Estrategia: Protección de recursos ambientales

Objetivo:		Implementar acciones que propendan a la protección y conservación del medio ambiente		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Predios de interés hídrico adquiridos	Hectáreas	1198	50
2	Transferencia CORPOBOYACÁ (Sobretasa Ambiental)	número	4	4

2.1.3 Estrategia: Reforestación urbana y rural

Objetivo:		Desarrollar acciones que conlleven preservación y recuperación de zonas ambientalmente estratégicas, priorizando el uso de flora nativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Preservación de zonas forestales estratégicas	Hectáreas	540	50
2	Árboles en la zona urbana sembrados	número	9000	6000

2.1.4 Estrategia: Compensación ambiental

Objetivo:		Establecer mecanismos como medida compensatoria por el uso de los servicios ambientales		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Esquemas de Pago por Servicio ambientales implementados	Hectáreas	1	1

2.2. Programa: Gestión del riesgo de desastres

La gestión del riesgo en el territorio tunjano es prioridad para reducir los eventos adversos que puedan afectar a la comunidad. En este plan de desarrollo el conocimiento y reducción del riesgo, así como el manejo de desastres, será un programa fundamental para garantizar a la comunidad una atención inmediata ante cualquier adversidad.

Para ello, se generarán esfuerzos para identificar y conocer el riesgo, con el fin de atenderlo previo a que suceda, y a su vez, en riesgos que no puedan ser previstos, se garantizará la inversión necesaria para ser atendidos, siempre teniendo como objetivo la preservación de la vida.

Programa:		Gestión del riesgo de desastres		
Objetivo:		Implementar un plan integral de gestión del riesgo de desastres en el cual incluya la participación comunitaria y la creación de un sistema alertas tempranas que contribuyan a la reducción de un posible riesgo a partir del establecimiento de un protocolo de manejo ante eventualidades y desastres en el municipio.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Índice de capacidades para la gestión del riesgo	Índice	40,8	55

2.2.1 Estrategia: Conocimiento del riesgo

Objetivo:		Identificar las amenazas y vulnerabilidad mediante el análisis y la evaluación de los escenarios de riesgo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Actividades de socialización del riesgo en las comunidades rurales y urbanas realizadas	número	ND	16
2	Estudio de zonificación sísmica elaborado	número	0	1
3	Prevención y atención - programas de actividad bomberil	Porcentaje	100	100
4	Obras de mitigación construidas y/o mantenidas	número	2	4
5	Sistema de Alerta Temprana implementado	número	0	1

2.2.2 Estrategia: Reducción del riesgo

Objetivo:		Formular acciones que permitan disminuir la vulnerabilidad a los riesgos por medio de medidas de prevención y mitigación.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategia municipal de respuesta de emergencias elaborada	número	0	1
2	Comunidades afectadas por riesgos naturales o antrópicos no intencionales con atención integral	Porcentaje	100	100



Alcaldía Mayor
de Tunja



Tunja
se Capitaliza
¡que sea U.N.E!

La Movilidad nos **UNE**

II. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA MOVILIDAD

Introducción

En los últimos 15 años, Tunja ha venido presentando grandes cambios, algunos de ellos son el crecimiento físico y poblacional, el aumento de los espacios públicos, el incremento comercial y de estructuras urbanas; dichos cambios se ven reflejados en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos impactando también la diversificación y desarrollo económico de la capital.

Sin embargo y pese a que Tunja es la principal ciudad receptora de población del departamento y a los avances que se han tenido, hay aspectos que no han mostrado dicha mejora, como el sistema de transporte y la movilidad sostenible de la ciudad; el cual determina claramente el funcionamiento y estructura básica urbana, y que, a su vez, tiene la capacidad de propender por el desarrollo y por la mejora de las condiciones de vida de los tunjanos; por otro lado, tiene que ver directamente con la oportunidad de propiciar espacios para que sean aprovechados de manera individual o con su círculo social, en donde prime la igualdad de oportunidades. De esta forma, se busca incentivar e inculcar una cultura ciudadana que permita los buenos hábitos para propios y visitantes.

Actualmente la ciudad no cuenta con un sistema unificado de transporte, sumado a lo anterior, la planeación en torno a una mejora del sistema de transporte afecta el adecuado uso de los paraderos y genera problemáticas entre los diferentes actores viales y de movilidad urbana, acrecentado por la baja tolerancia, el detrimento de la cultura vial y de movilidad.

Es por esto que Tunja tiene la oportunidad histórica de generar las bases necesarias para implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público, como eje estructurante de los subsistemas de movilidad de la ciudad, en donde se generen las sinergias necesarias entre el nivel nacional y la ciudad de Tunja para adelantar las acciones administrativas y de gestión, y así dar soluciones integrales y de fondo a la movilidad sostenible.

Propender por una movilidad sostenible es una de las claves para conseguir una mejor calidad de vida en nuestra ciudad, así pues, los múltiples beneficios están contemplados en la parte medioambiental haciendo uso de tecnologías y fuentes de energías limpias que fomenten la mejora de la calidad del aire, la reducción de la contaminación acústica, la disminución de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, creando un entorno urbano más saludable para todos los tunjanos.

El Plan de Desarrollo de Tunja La Capital que nos Une, tiene como objetivo fundamental la sostenibilidad para la ciudad misma y para todos sus habitantes, incentivando el uso del transporte público y el aprovechamiento de modos alternativos de movilidad, además de

otras soluciones que brinden facilidades a propios y visitantes para movilizarse de manera eficiente y segura dentro de la jurisdicción de Tunja, para tal fin, se construirá el Plan Maestro de Movilidad para Tunja 2020-2040, y en el marco del mismo, se elaborarán los estudios de Estructuración Técnica, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP para Tunja, gestionando paralelamente los recursos del orden Nacional que permitan lograr la implementación integral del Sistema en el corto-mediano plazo, y la modernización misma del servicio que requiere Tunja y sus habitantes en términos de movilidad, en aras de satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte público en términos de seguridad, comodidad, economía, y óptimos niveles de servicio en la prestación.

En este sentido, a través de la formulación de un Plan Maestro de Movilidad para la ciudad se busca articular un conjunto de actuaciones técnicas y financieramente viables, encaminadas a mejorar la calidad de los servicios de movilidad de la ciudad y establecer normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente y coordinada robusteciendo y articulando (i) la gestión de la movilidad (ii) el desarrollo de una oferta sostenible de los servicios de movilidad y (iii) motivando participación de los usuarios y el cambio hacia un uso racionalizado de sus opciones de movilización. Es aquí donde aparece el Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), el cual buscará fortalecer y renovar el servicio tradicional de transporte público colectivo en la ciudad, permitiendo, entre otros, contar con una oferta de servicios más eficiente, disminuir los tiempos promedio de traslados, contar con un sistema de recaudo moderno y centralizado, , generando mejores capacidades en la planeación, gestión y control del servicio, y, de esta manera, mejorar la calidad del servicio de transporte con que hoy cuenta la ciudad de Tunja.

Así mismo, es necesario prestar atención a la necesidad de garantizar la infraestructura necesaria para el peatón y la participación de la bicicleta a través de la generación de ecosistemas de ciclo-rutas, haciendo que los tunjanos se sientan cómodos y seguros al trasladarse por su ciudad, disfrutar del centro histórico y vivir en una ciudad amable y accesible. Para ello, se intervendrán andenes, se verificará la prioridad de usos de transporte en intersecciones complejas con el fin de evitar la siniestralidad vial, guardando a los usuarios más vulnerables, favoreciendo el crecimiento y desarrollo urbano sostenible de la ciudad.

Caracterización

Teniendo en cuenta los estudios para la formulación de los planes de Movilidad de Tunja y Zipaquirá (2009), la estructura vial de Tunja se ha consolidado en un sentido longitudinal de crecimiento, siguiendo la dirección sur-norte. La expansión urbana se ha orientado a partir del centro histórico, hacia el norte, siguiendo la red de conexión hacia la región próxima del eje Paipa – Sogamoso - Duitama y hacia el sur, el eje vial que la comunica con Cundinamarca y Bogotá.

La ciudad de Tunja, capital del departamento de Boyacá, en los últimos años ha venido presentando avances significativos entorno a la movilidad, pero, aun así, hay anomalías que dificultan la interacción de los diferentes actores viales con el entorno, lo cual, no permite satisfacer las necesidades de demanda de la población para movilizarse, acceder, comunicarse, trasladar, distribuir y establecer relaciones de una manera eficiente.

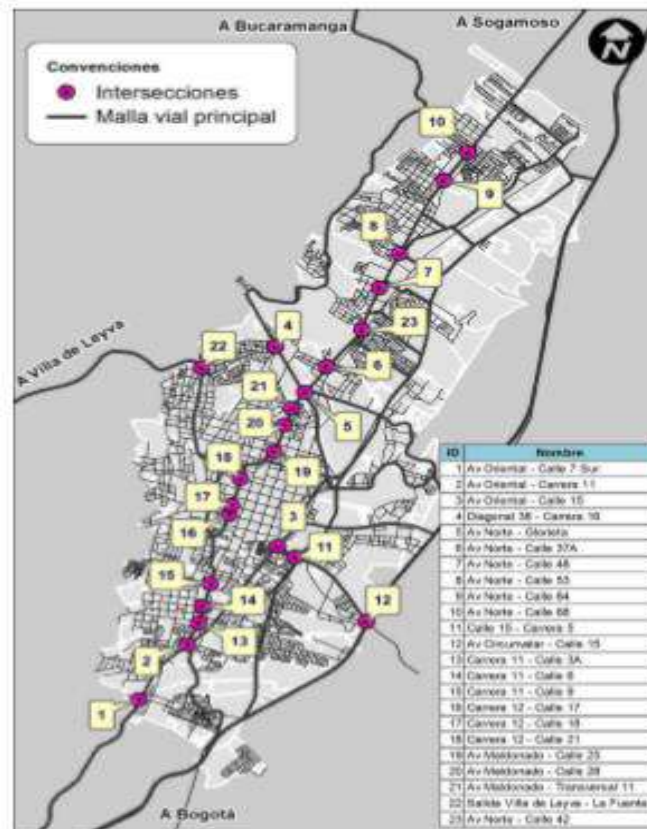
La señalización, vista como comunicación vial

Se contemplan cinco elementos de tránsito que son: usuarios donde se incluyen peatones y conductores, vehículos, infraestructura vial, sistema de regulación y control y entorno o ambiente. La importancia del sistema de regulación y control radica en que incide directamente en el comportamiento del usuario en el sistema. Por ejemplo, la tendencia se presenta cuando no se hace un control o regulación del sistema los usuarios tienden a desobedecer las normas de comportamiento en el tráfico. Lo anterior implica la necesidad de dar las señales correctas a los usuarios para buscar un cambio comportamental a nivel general. Por ende, se analizan los dos tipos de señalización que se contemplan en la ciudad:

La señalización vertical son estructuras instaladas en la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir, reglamentar e informar. Según el plan municipal de seguridad vial 2016 -2021, la ciudad de Tunja no cuenta con un inventario de señalización, el cual permita identificar las señales para mantenimiento, reemplazo, retiro o instalación; por tanto, es complejo definir el estado real de este tipo de señales lo cual da lugar a que sea contemplado como una estrategia a desarrollar por esta administración.

La señalización horizontal tiene en cuenta la aplicación de marcas viales en las vías de circulación o adyacentes a ellas, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos; la ciudad presenta falencias, pues según la caracterización de movilidad 2012, una parte de la red vial se encuentra deteriorada y es apenas visible este tipo de señalización.

Ilustración 7 Intersecciones Inspeccionadas



Fuente: Plan de movilidad y seguridad vial 2016-2021

Tunja cuenta con 35 intersecciones viales o semáforos, las cuales son operadas actualmente por la empresa de Alumbrado Público, y controlados con dispositivos predeterminados o de tiempo fijo, a su vez estos siguen un plan de fases que puede cambiar en función de la hora del día para tratar de adaptar la operación de la intersección a la demanda de tráfico.

Clasificación de las vías

En el Acuerdo 0016 de 2014, mediante el cual se modifican excepcionalmente las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Tunja (Acuerdo 0014 de 2001), en los Artículos 37, 38, 39 y 40 se plantea la división del sistema en cuatro mallas viales las cuales dan respuesta a las escalas propuestas en el modelo de ordenamiento territorial. Las cuatro mallas viales definidas son:

- **Malla vial regional:** incluye las carreteras nacionales o regionales, las carreteras intermunicipales de tránsito reducido o complementario y los caminos vecinales o veredales del municipio.

- **Malla vial urbana:** incluye las principales vías de la ciudad, las antiguas carreteras, las avenidas y las vías de conexión urbana, conectando los diversos sectores de la ciudad y la malla vial regional.
- **Malla vial local:** incluye las calles de acceso y circulación de escala local con las cuales se generan los trazados urbanos de toda la ciudad. Se conectan, de manera directa, a las mallas viales regionales y arteriales. En este conjunto complementario de elementos viales se encuentran algunos corredores de doble calzada que funcionan en la escala local.
- **Red de movilidad no motorizada:** corresponde a las alamedas y ciclo rutas de la ciudad.

De acuerdo con el contexto normativo local, el artículo 38 del acuerdo municipal No 0016 de 2014 donde se contempla la “Malla Vial Arterial Urbana” incluye las principales vías de la ciudad, las antiguas carreteras, las avenidas y las vías de conexión urbana, conectando los diversos sectores de la ciudad con la malla vial regional. Por consiguiente, la ciudad de Tunja cuenta con dos corredores centrales y uno complementario:

- **El Corredor Longitudinal Sur-Norte:** Conformado por las Avenidas Sur, Oriental y Norte, que da continuidad urbana a la Ruta Nacional 55.
- **El Corredor Transversal Este-Oeste:** Conformado por la Avenida Paseo de la Gobernación, la Calle 32 y la Diagonal 38 que une las carreteras Toca-Tunja y Tunja-Moniquirá, dando continuidad urbana a la Ruta Nacional 62.
- **Corredor complementario:** Ingreso a Tunja – Transversal 15 – Calle 22 – Avenida Colón – Avenida Maldonado – Glorieta Norte. Que permite conectar a Tunja con Villa de Leyva.

Además, existe la red de corredores principales que permiten el libre tránsito de los vehículos con el fin de garantizar que se satisfagan las necesidades de movilización de residentes y visitantes en el perímetro urbano de la ciudad de Tunja:

- **Corredor Longitudinal 1 (Norte-Sur):** Ingreso a Tunja – Avenida Norte – Glorieta Norte.
- **Corredor Longitudinal 2 (Sur-Norte):** Ingreso a Tunja – Avenida Sur – Avenida Oriental – Glorieta Norte.
- **Corredor Transversal 1 (Oriente-Occidente):** Ingreso a Tunja – Avenida Paseo de la Gobernación – Glorieta Casa del Gobernador – Calle 32 – Glorieta Norte.
- **Corredor Transversal 2 (Occidente-Oriente):** Ingreso a Tunja – Vía Moniquirá - Tunja – Diagonal 38 – Glorieta Norte.

Es importante señalar que actualmente la ciudad de Tunja no cuenta con un inventario de vías, que permita conocer cuál es el número, el estado, la relevancia, la clasificación; y por

otro lado se hace necesario contar con un histórico de las diferentes intervenciones que se han realizado en las vías de la ciudad.

Transporte público en Tunja

El transporte público cobra cada vez más importancia en la sociedad dado que permite la circulación de personas y propicia una integración social que favorece el desarrollo. Para el caso de Tunja la prestación de este servicio se encuentra enmarcado en tres (3) modalidades principalmente de competencia municipal y en tres (3) modalidades de competencia nacional así:

Modalidades de competencia municipal (Alcaldía Mayor de Tunja):

- ✓ Servicio Público de Transporte Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.
- ✓ Servicio Público de Transporte Colectivo Municipal de Pasajeros.
- ✓ Servicio Público de Transporte Mixto Municipal

Modalidades de competencia nacional (Ministerio de Transporte):

- ✓ Servicio Público de Transporte Especial con vehículos destinados al Transporte Escolar.
- ✓ Servicio Público de Transporte de Carga en sus especialidades de Carga Pesada (de paso por la ciudad), Carga a Granel (volquetas), Carga Empacada (camiones), Paquetero y Encomiendas.
- ✓ Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Carretera conocido comúnmente como servicio intermunicipal, el cual tiene como lugar de operación la ciudad de Tunja en sus rutas autorizadas en origen y destino, y utiliza la infraestructura de transporte de la ciudad con un gran número de rutas autorizadas con origen y destino a otras ciudades, pero con tránsito por nuestra ciudad.

Respecto al tema de transporte público cabe resaltar que en Tunja el número de vehículos asciende a 957, los cuales están vinculados en las siguientes empresas:

- Autoboy S.A.
- Compañía de Transportes Hunza Ltda.
- Cooperativa de Transportadores Colonial Ltda. - COOTRANSCOL
- Transportes “Los Muisca” S.A

Actualmente esta flota de transporte no cuenta con patios asignados para el parqueo de los vehículos, además, no cuenta con el sistema de pago con tarjeta, y se presenta una desarticulación de la operación debido a la falta de un sistema estratégico de transporte.

Sumado a lo anterior, la baja cultura ciudadana en temas de uso de los paraderos destinados para recoger o dejar pasajeros, genera dificultades en la movilidad, especialmente en tramos viales estratégicos del centro histórico de la ciudad. La siguiente tabla muestra la cantidad de buses o microbuses de cada una de las empresas.

Tabla 33 Parque automotor de transporte público colectivo, por empresa y tipo de vehículo

Empresas	Busetas	Microbuses	Total	%
Autoboy	1	114	115	22,46
Hunza	13	38	51	9,96
Cootranscol	27	121	148	28,91
Los Muiscas	68	130	198	38,67
Total	109	403	512	100

Fuente: información tomada del Plan de movilidad y seguridad vial 2016-2021.

Mi Ruta

Con relación a movilidad y el sistema de ruta en la ciudad, según los decretos municipales No. 0259 de julio 22 de 2015 y el decreto 0291 de agosto 20 de 2015, la operación está a cargo de la unión temporal denominada Mi Ruta, la cual se encarga de brindar la cobertura de transporte público a los habitantes, a través de 21 rutas y 6 ramales de ruta los cuales se pueden observar a continuación:

Tabla 34 Rutas – ciudad de Tunja

No.	Código	Código/ Sentido	Nombre
1	A1X	A1X	Arboleda – Av. Norte – Xativilla
		X1A	Xativilla – Av. Norte – Arboleda
2	A2F	A2F	Arboleda – Viaducto – San Francisco (Pinos de Oriente – San Francisco – Viaducto – Arboleda)
		F2A	San Francisco – Viaducto – Arboleda (Arboleda – Viaducto – San Francisco – Pinos de Oriente).
3	A3V	A3V	Arboleda – Santa Inés – Escandinavo
		V3A	Escandinavo – Santa Inés – Arboleda
		A3V-1	Arboleda – Santa Inés – Escandinavo Ramal Portal de Canapro
		V3A-1	Escandinavo – Santa Inés – Arboleda – Ramal Portal de Canapro
4	A4F	A4F-1	Arboleda – Uniboyacá – San Francisco – Ramal Florida
		F4A-1	San Francisco – Uniboyacá – Arboleda – Ramal Florida
		A4F-2	Arboleda – Uniboyacá – San Francisco – Ramal Pinos de Oriente (Arboleda – Muiscas – San Francisco – Ramal Pinos de Oriente)

No.	Código	Código/ Sentido	Nombre
		F4A-2	San Francisco – Uniboyacá – Arboleda – Ramal Pinos de Oriente (Ramal Pinos de Oriente – San Francisco – Muiscas – Arboleda)
5	A4T	A4T	Arboleda – Uniboyacá – Triunfo (Arboleda – Muiscas – Retén Sur)
		T4A	Triunfo – Uniboyacá – Arboleda (Retén Sur – Muiscas – Arboleda)
6	E1R	E1R	Estancia del Roble – Av. Norte – Retén Sur
		R1E	Retén Sur – Av. Norte – Estancia del Roble (Retén Sur – Vía Moniquirá – Estancia del Roble)
7	E5J	E5J	Estancia del Roble – Vía Moniquirá – Juan de Castellanos (Estancia del Roble – Vía Moniquirá – Juan de Castellanos – Florida)
		J5E	Juan de Castellanos – Vía Moniquirá – Estancia del Roble (Florida – Juan de Castellanos – Av. Norte – Estancia del Roble)
8	LK	LKL	La Fuente – Camol – Circular (Cooservicios – La Fuente – Circular)
		LK	La Fuente – Camol (La Fuente – Runta)
		KL	Camol – La Fuente (Runta – La Fuente)
		LK-1	La Fuente – Camol – Ramal Florencia (La Fuente – Runta – Ramal Florencia)
		KL-1	Camol – La Fuente – Ramal Florencia (Runta – La Fuente – Ramal Florencia)
9	M1L	M1L	Muiscas – Av. Norte – La Fuente (Arboleda – Av. Norte – La Fuente)
		L1M	La Fuente – Av. Norte – Muiscas (La Fuente – Av. Norte – Arboleda)
10	M1T	M1T	Muiscas – Av. Norte – Triunfo (Muiscas – Av. Norte – Triunfo – Retén Sur)
		T1M	Triunfo – Av. Norte – Muiscas (Runta – Triunfo – Av. Norte – Muiscas)
11	M2C	M2C	Muiscas – Viaducto – Cooservicios (Muiscas – Viaducto – Cooservicios – Santa Marta)
		C2M	Cooservicios – Viaducto – Muiscas (Santa Marta – Cooservicios – Viaducto – Muiscas)
12	M4R	M4R	Muiscas – Uniboyacá – Retén Sur (Muiscas – Uniboyacá – Retén Sur – Runta)
		R4M	Retén Sur – Uniboyacá – Muiscas (Runta – Retén Sur – Av. Norte – Muiscas)

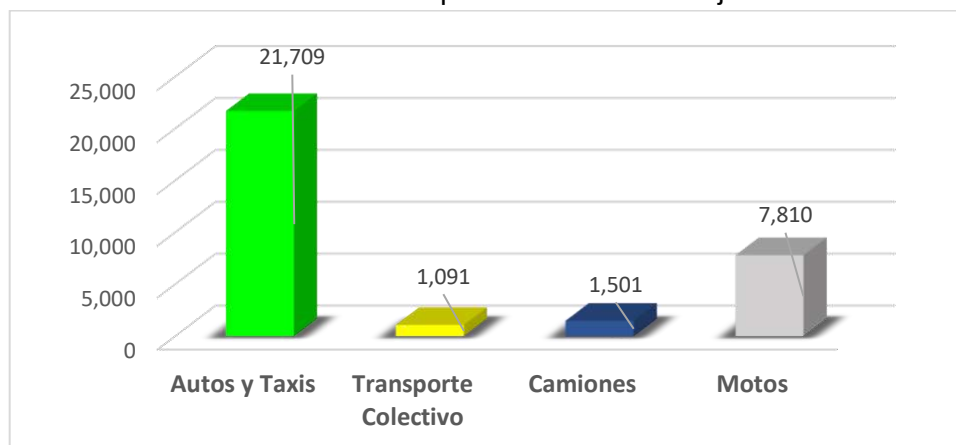
Fuente: Plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte, 2016 **¡Error! Vínculo no válido.**

Parque automotor de transporte público

Los fenómenos de expansión urbana generan de manera automática un incremento del parque vehicular, situación que hace necesario la puesta en marcha de estrategias que dinamicen la movilidad de manera que se garantice acceso y transporte a los habitantes del municipio en armonía con el medio ambiente.

Según la caracterización de movilidad 2012 y apoyada por reportes del RUNT para el mismo año, Tunja tenía un total de 32.111 vehículos en circulación, de los cuales 21.709 corresponden a autos y taxis, 1.091 a transporte colectivo, camiones 1.501 y 7.810 motos. La distribución del parque automotor del municipio se presenta de la siguiente manera:

Gráfica 13 Parque automotor de Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de información tomada del documento Caracterización de la Movilidad- 2012

Los autos y motocicletas de uso personal representan más del 80% de los vehículos de la ciudad. Así mismo, hay en Tunja 126 autos y 45 motocicletas por cada 1.000 habitantes. El parque de vehículos de transporte colectivo representa el 3% del parque automotor e incluye a los del TPCU (transporte público colectivo urbano), escolares y vehículos del servicio especial.

Oferta de taxi en Tunja

Con base en el plan estratégico de control al cumplimiento del marco normativo en transporte 2016, de un total de 1.108 vehículos registrados, el 95% se encuentra vinculado las empresas Cootax Ltda. y Taxi Ya, mientras que el 5% restante corresponde a personas naturales habilitadas, tal como se presenta en la siguiente tabla.

Tabla 35 Vehículos registrados en Tunja.

Marca	Cootax	Taxi ya	Persona natural	Total
Hyundai	213	157	16	386
Chevrolet	173	116	18	307
Renault	76	59	9	144
Kia	57	96	2	155

Marca	Cootax	Taxi ya	Persona natural	Total
Daewoo	49	14	9	72
Otros	29	11	4	44
Total	597	453	58	1.108

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Estratégico de Control al Cumplimiento Normativo en Transporte, 2016

Tunja y la Movilidad sostenible

De acuerdo con las nuevas costumbres de movilidad sostenible se hace necesario incentivar el uso de la bicicleta y medios alternativos que generen condiciones favorables para los peatones y para el medio ambiente.

Bicicleta modo alternativo de transporte

Dentro de los modos de transporte alternativos utilizados por los tunjanos para movilizarse, está la bicicleta la cual representa el 1% del total de los viajes de la ciudad y su incentivo como medio de transporte para promover un ambiente más limpio, mejores condiciones de salud y establecer una movilidad sostenible.

Tabla 36 Modo de transporte usado

Modo de transporte usado	# de viajes	%
A pie	154.948	42,5
TPCU	122.981	33,7
Particular	43.841	12
Taxi	13.607	3,7
Taxi compartido	1.472	0,4
Motocicleta	10.569	2,9
Vehículo escolar	9.544	2,6
Bicicleta	3.713	1,1
Otro	3.987	1,1
Total	364.662	100

Fuente: Tomado de Caracterización de Movilidad 2012, a partir de encuesta domiciliaria de la ciudad de Tunja - 2012.

Por otro lado, sobresale el uso de transporte público colectivo urbano con 122.981 viajes representado en un 33,7%. Otra cifra importante de analizar es el uso de la bicicleta debido a su bajo uso con una participación del 1% lo que corresponde a 3713 viajes realizados en

este medio de transporte alternativo. Producto de factores como la baja infraestructura de ciclo vía, la inseguridad entre otras.

En la ciudad, según investigación intitulada “Determinación de la percepción del sistema de bicicletas públicas en la ciudad de Tunja” de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia 2018, la infraestructura dispuesta para el sistema de bicicletas cuenta con tres estaciones ubicadas en los Hongos, Centenario y Centro, proporcionando un total de 53 bicicletas para el aprovechamiento de los usuarios del sistema.

El peatón: el eslabón más frágil de la movilidad

Todos los seres humanos se encuentran en condición de peatón en cualquier momento. Caminar es un modo de transporte básico y habitual en todas las sociedades del mundo. De hecho, así se inician y terminan todos los desplazamientos. Algunos de estos recorridos se realizan únicamente de esta forma, independientemente de si es un trayecto corto o por el contrario largo, tampoco sin importar la necesidad o motivo que lleve a este tipo de desplazamiento.

Está probado que el caminar es beneficioso para la salud y el medio ambiente, ya que al realizar una mayor actividad física se disminuye el padecimiento de enfermedades cardiovasculares o relacionadas con la obesidad. Por consiguiente, algunos países, ciudades y/o municipios a través de políticas han tratado de incentivar este tipo de traslados. Infortunadamente, en algunas situaciones, el incremento del número de peatones, así como el aumento de la circulación de vehículos y su frecuente uso, conlleva un mayor riesgo de colisiones y traumatismos a causa de accidentes de la circulación.

Con el aumento del uso y circulación de vehículos motorizados se tiende a descuidar las necesidades de los peatones al diseñar las vías públicas y planificar la ordenación territorial, las personas que se desplazan a pie corren cada vez más riesgos de sufrir percances a causa del tránsito. Por consiguiente, son los peatones los más vulnerables en temas de accidentalidad ya que no tienen ninguna protección corporal, el daño o lesión siempre será para el cuerpo del peatón, es por esto que el sistema de transporte debe moldearse de tal manera que garantice condiciones adecuadas de seguridad, movilidad y accesibilidad a todos los ciudadanos, por tanto, es apropiado abordar la interacción del peatón en la movilidad.

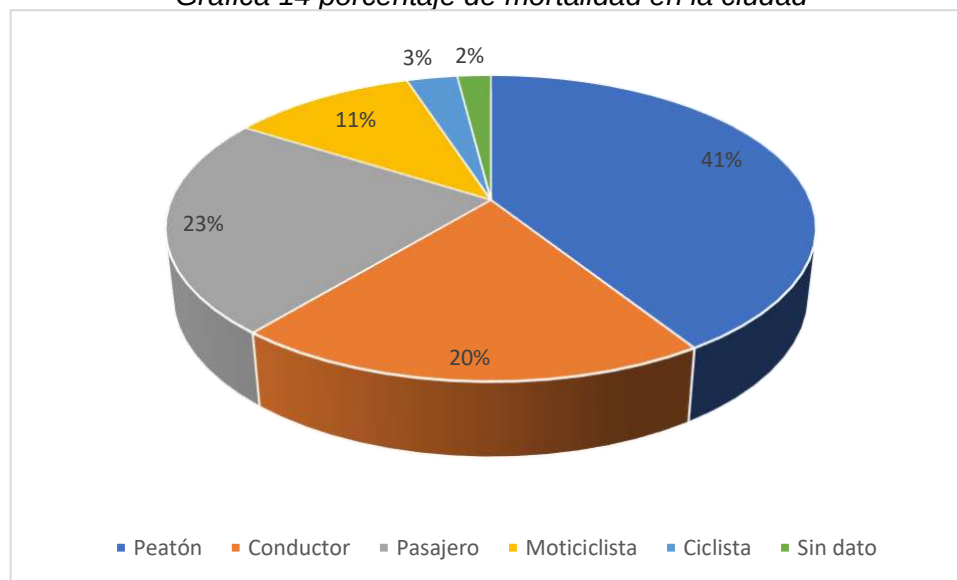
Según el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo territorial con el decreto 798 del 5 de marzo de 2010 artículo 8, especifica que la dimensión mínima de la franja de circulación peatonal debe ser de 1,20 metros; hasta el momento la ciudad no cuenta con las dimensiones tanto en la franja de circulación peatonal, como de amoblamiento requeridas.

Así, la ciudad debe concentrar sus esfuerzos en materia de seguridad vial en las zonas de alta concentración de flujos peatonales, por ejemplo, cerca de instituciones educativas, así como en lograr la integración entre el sistema de movilidad peatonal con los demás sistemas de transporte urbano, con énfasis en los usuarios con restricciones de movilidad, ya sea por discapacidad, adultos mayores, niño y demás población de la ciudad.

Así, el peatón como uno de los actores viales, es uno de los más afectados a causa de las acciones que se tienen en torno a la movilidad actual. Sumado a factores como la deficiente iluminación nocturna, la baja cultura vial y ciudadana de otros actores. Los más afectados son los niños y adultos mayores, por lo cual hace que se incremente notablemente la accidentalidad en la ciudad.

Lo anterior ligado a la irregularidad de formas y materiales de los andenes especialmente en el centro histórico. Así, en la siguiente gráfica se muestra el porcentaje de la mortalidad en los peatones, el cual tiene una mayor participación.

Gráfica 14 porcentaje de mortalidad en la ciudad



Fuente: Caracterización de movilidad 2012

El peatón tiene una participación del 41%, seguidos de los pasajeros del transporte público y en tercer lugar se encuentra afectado el conductor con un 23%. Cosa contraria, para el caso del ciclista que tiene una participación de mortalidad en condición de víctima en la ciudad con un 3%. Así, la ciudad debe concentrar sus esfuerzos en materia de seguridad vial en las zonas de alta concentración de flujos peatonales.

Accidentalidad vial: Un problema de todos

Según el Observatorio de Seguridad Vial en la ciudad de Tunja para el año 2019 las cifras de personas lesionadas fueron:

Tabla 37 Número de fallecidos según usuario de la vía Tunja 2019

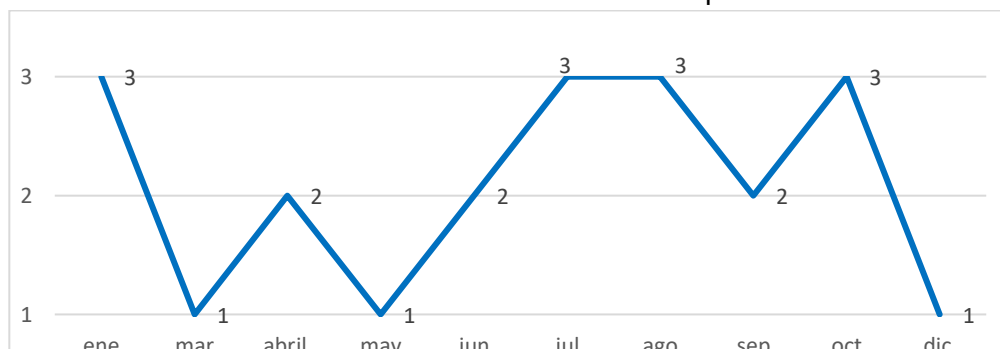
Tipo de usuario de la vía	Año 2019	%
Usuario de vehículo	65	32,5
Usuario de moto	63	31,5
Peatón	53	26,5
Usuario de bicicleta	19	9,5
total	200	100

Fuente: Observatorio de Seguridad Vial en la ciudad de Tunja-2019

Se puede evidenciar que el usuario que más tiende a lesionarse en un siniestro vial es el usuario de vehículo con 65 personas para el último año, y el usuario de moto con 63 personas al año. Sin embargo, cabe resaltar que el peatón es altamente vulnerado dado que en este reporte se registran 53 personas lesionadas.

Respecto a las víctimas fallecidas en accidentes de tránsito, para la ciudad de Tunja la cifra fue de 21 personas, entre las cuales los más afectados fueron el peatón con 7 y el usuario de moto con 6 personas fallecidas. Así mismo, en lo que respecta al usuario de vehículo se reportaron 5 personas fallecidas y 3 usuarios de bicicleta, lo que permite concluir que el peatón es el actor más vulnerable en términos de accidentalidad.

Gráfica 15 Ocurrencia de accidentes por mes



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial-2019

Según el Plan Municipal de Seguridad Vial 2016-2021, la Administración Municipal ha suscrito dos convenios interadministrativos con la UPTC (010 de 2012 y 052 de 2013), donde se han realizado análisis de la accidentalidad vial en el municipio. Se concluye que, a cifras de 2010, en Tunja la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico era de 12,9

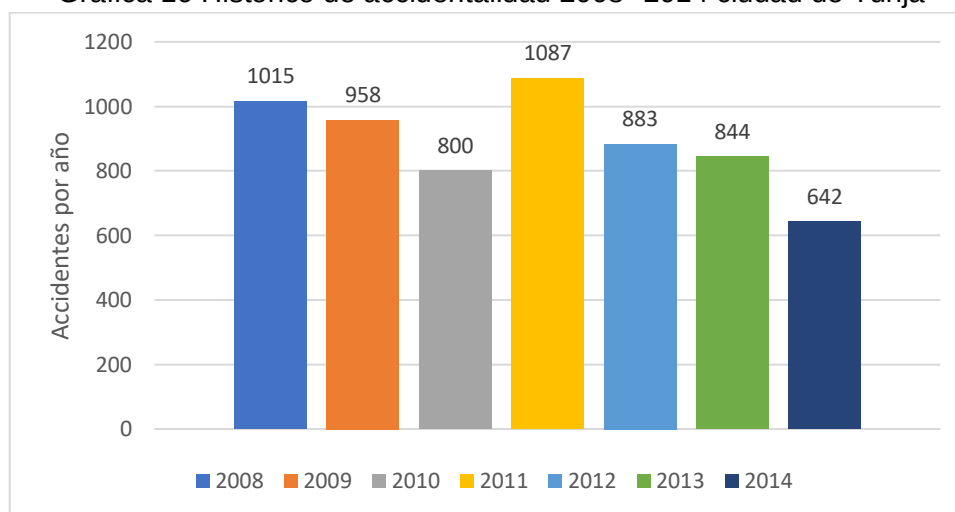
personas por cada 100.000 habitantes (superior al promedio nacional de 10,4) y la tasa de morbilidad es de 106 personas por cada 100.000 habitantes (inferior al promedio nacional de 157).

En el marco del convenio interadministrativo 010 de 2012 se identificaron los puntos de mayor accidentalidad en el municipio, de acuerdo con los registros de siniestros entre 2004 y 2012. En términos de mortalidad, el corredor más crítico fue la Avenida Oriental, en particular a la altura del Terminal de Transporte, el barrio Maldonado y el sitio popularmente conocido como Los Hongos.

La Avenida Norte, que es una continuidad de la Avenida Oriental, también registró altos índices de mortalidad, principalmente en los sectores de “la glorieta”, “Olímpica” y el barrio Los Muiscas. Ambos corredores están caracterizados por la presencia de flujos locales e interurbanos, que transitan a altas velocidades a pesar de la alta presencia de peatones. Otros lugares con altas tasas de morbilidad son: “El retén sur”, las intersecciones de “Alborautos” y “La Sexta”, la entrada a la UPTC y el acceso a los barrios Santa Inés y Santa Rita.

La distribución de los modos de transporte en la ciudad refleja una cultura de movilidad que requiere transformaciones, pues según el plan municipal de seguridad vial 2016 – 2021 en lo que refiere a la evolución de la accidentalidad, entre enero de 2008 y noviembre de 2014 se registraron en total 6.229 accidentes en el Municipio, para un promedio anual de 890 accidentes.

Gráfica 16 Histórico de accidentalidad 2008 -2014 ciudad de Tunja



Fuente: plan municipal de seguridad vial 2016 – 2021

Además, de acuerdo con el reporte de la Secretaria de Tránsito y Movilidad, del periodo de gobierno 2016 -2019, específicamente evaluándose la totalidad de incidentes donde se

encuentran involucradas, víctimas fatales y heridos entre los periodos 2017 y 2018 se ha presentado una reducción de 6.2% pasando de 710 a 666 accidentes, lo cual permite determinar que se ha venido presentado un decrecimiento de la tendencia.

Dado a la fisiografía que presta la ciudad y el contexto de los pocos y carentes espacios públicos que presenta la ciudad se hace necesario fomentarla promoción de un Espacio Público eficiente, seguro y que favorezca la accesibilidad y el disfrute de los ciudadanos; en dicho marco, se prioriza el uso urbano de bicicleta en viajes de corta distancia. En Tunja, se tiene dispuesto el servicio gratuito de préstamo de 53 bicicletas y un corredor exclusivo de 1,8 km, el cual permite con una inscripción e identificación en el sistema, acceder al préstamo de una bicicleta en una estación preestablecida ubicada en el perímetro urbano de la ciudad y regresarla a la misma u otra estación, dentro del horario dispuesto que va desde las 7:00am hasta 7:00pm.

Estructura propositiva

3. Línea Temática: Ciudad capital con movilidad sostenible e incluyente

3.1. Programa: Modernización de la red vial

La red vial tunjana, tanto urbana como urbana-rural, requiere de una intervención integral y a corto plazo, evitando sobre costos en mejoramientos que no resuelven la problemática de fondo. El programa de modernización vial busca la construcción de nuevos tramos viales como la Avenida del Río, así como el mejoramiento de las vías existentes teniendo en cuenta las diferentes normas y manuales técnicos vigentes. Para ello se crean dos estrategias en este programa, denominados: Construcción y mejoramiento de la red vial capital e Intercomunicación rural-urbana, buscando solucionar la problemática de movilidad y transitabilidad definida en el componente de caracterización. Las obras y equipamientos que realice la administración municipal contarán con los requerimientos establecidos en la Norma Técnica Colombiana – NTC, la cual establece en sus anexos técnicos, el diseño universal e inclusivo.

Programa:	Modernización de la red vial			
Objetivo:	Mejorar la movilidad y transitabilidad vial a través de la construcción y mejoramiento integral de la malla vial urbana, así como de la intercomunicación rural-urbana			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en movilidad activa (pie y bicicleta)	Porcentaje	43,5	48,5

3.1.1 Estrategia: Construcción y mejoramiento de la red vial capital

Objetivo:	Realizar obras de construcción, mejoramiento y/o rehabilitación de la infraestructura vial que favorezcan el desarrollo económico de la ciudad.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Vía urbana construida en pavimento	Kilómetros	6,04	5
2	Vía urbana pavimentada	Kilómetros	201	37
3	Andén construido	Kilómetros	4,17	6
4	Andenes rehabilitados	Kilómetros	1,87	1
5	Puentes peatonales rehabilitados	número	7	7
6	Sendero peatonal construido	Kilómetros	5	1
7	Sendero peatonal con mantenimiento	Kilómetros	0	1,3
8	Ciclo infraestructura urbana construida	Kilómetros	1,8	7

3.1.2 Estrategia: Intercomunicación rural-urbana

Objetivo:		Desarrollar actividades de mejoramiento en la malla vial permitiendo así la interacción entre la zona rural y las ciudades.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Vía terciaria mejorada	Kilómetros	110,6	60
2	Mantenimiento red terciaria placa huella u otro material de acabado	Kilómetros	1,07	1,5
3	Vía terciaria construida	Kilómetros	1,07	1,5

3.2. Programa: Plan Maestro de Movilidad

El Plan Maestro de Movilidad es la herramienta insigne de planeación y articulación que el municipio de Tunja requiere para responder a las dificultades de conectividad y accesibilidad que se presentaron en el capítulo de Caracterización.

De esta manera, la formulación, adopción e implementación de un plan maestro de movilidad permitirá al municipio de Tunja establecer una visión de transformación y renovación sostenible de sus patrones de movilización y crecimiento urbano. De este modo busca articular todos los subsistemas de movilidad en la ciudad, priorizando aquellos más sostenibles y eficientes (transporte público colectivo, transporte no motorizado) y desincentivando o racionalizando el uso de aquellos que no lo son (uso irracional del vehículo particular). A partir de esta visión se establece la Hoja de Ruta, que a través de acciones (planes, programas y proyectos) en el corto, mediano y largo plazo, se podrá generar una movilidad más amable y racional en la ciudad (tanto a nivel urbano como suburbano y rural). El Plan Maestro de Movilidad, en este sentido prioriza de manera eficiente el uso de los recursos que se dispongan e identifiquen para invertir en el sector de movilidad, evitando el despilfarro o una relación costo beneficio baja de las intervenciones públicas. Lo anterior se logra, ya que el Plan Maestro de Movilidad prioriza, bajo criterios técnicos (buscando el mayor beneficio e impacto), las acciones que adelantará el municipio de Tunja en un horizonte de largo Plazo. El Plan Maestro de Movilidad, es un instrumento que debe ser adoptado por un municipio de las características de Tunja, según lo dispuesto por la Ley 1083 de 2006, presentándose como la herramienta de instrumentalización de la planeación del ordenamiento del territorio.

Adicionalmente, el Plan Maestro de Movilidad, da el marco para la formulación del Sistema Estratégico de Transporte Público, como eje estructurante de la movilidad de la ciudad, generando un escenario de integración con todos los subsistemas de movilidad y espacio público, favoreciendo condiciones de mayor beneficio y más alto impacto en la puesta en marcha y operación del nuevo sistema de servicio público colectivo. Es por esto que el

gobierno nacional ha considerado la necesidad de contar con un plan de movilidad al momento de participar en proyectos de transporte público para las ciudades del país⁴.

Programa:		Plan Maestro de Movilidad		
Objetivo:		Concretar las estrategias y proyectos que permitan a Tunja, alcanzar una movilidad ordenada, articulada, segura y sostenible, que beneficie a todos los ciudadanos que requieren desplazamiento dentro de la capital.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en Transporte Público Colectivo	Porcentaje	33,7	40

3.2.1 Estrategia: Implementación del SETP para la capital

El servicio público de transporte, al no contar con un sistema planeado de prestación del servicio en horas valle y pico, así como la falta de infraestructura necesaria para el uso seguro, cómodo y eficiente por parte de los usuarios, ha generado inconformidades en la comunidad tunjana. Se adelantará la gestión ante el Gobierno Nacional para tramitar los recursos que permitan incluir a Tunja en la Política nacional de Transporte Urbano, para el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público. Esto permitirá, entre otros, mejorar la malla vial de la ciudad, generar espacios públicos de calidad para el acceso al transporte público, contar con tecnología para mejorar la gestión y control del servicio y la información al usuario, robustecimiento institucional, y de esta manera, ofrecer un servicio de calidad a los ciudadanos que motivará el uso del transporte público, como primera apuesta de sostenibilidad en la movilidad de la ciudad

Para lograr este gran objetivo, se requiere la generación de los estudios y diseños necesarios para su desarrollo, que permita contar con insumos técnicos robustos, tanto en los componentes operacionales, tecnológicos, de infraestructura, así como en el andamiaje financiero que busque la sostenibilidad del proyecto, y los soportes legales y jurídicos suficientes para blindar la puesta en marcha y operación del proyecto. Así mismo, los estudios técnicos permitirán aterrizar la proyección de recursos necesarios para su implementación y puesta en marcha de esta importante apuesta de ciudad.

Objetivo:		Desarrollar la formulación de los diferentes estudios que garanticen una movilidad sostenible y eficiente para la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudio Plan Maestro de Movilidad - PMM y Espacio Público 2020 - 2040	número	0	1

⁴ Artículo 100, Ley 1955 de 2019

2	Estructuración Técnico, Legal y Financiera del Sistema Estratégico de Transporte Público SETP para Tunja	número	0	1

3.3. Programa: Seguridad vial

La cultura ciudadana en Tunja se ha perdido con el paso de los años, en las calles se observa la baja tolerancia, el irrespeto al espacio público y al peatón, así como el uso inadecuado de aceras y calles que afectan la movilidad en la ciudad. Pensar en una Tunja moderna y culta, requiere de programas de cultura ciudadana, cultura de movilidad, y generación de conciencia para promover la tolerancia y respeto en el espacio que usamos todos. A su vez, se generará la infraestructura de movilidad múltiple para todos los usuarios.

Programa:		Seguridad vial		
Objetivo:		Establecer acciones y mecanismos que garanticen el buen funcionamiento de la circulación del tránsito y promuevan la buena conducta de los actores viales en una vía pública considerando su responsabilidad en el desplazamiento terrestre.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Viajes en movilidad activa (pie y bicicleta)	Porcentaje	43,5	48,5
2	Mortalidad en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes	Tasa	0,21	0,13

3.3.1 Estrategia: Movilidad alternativa y sostenible – movilidad activa

Objetivo:		Crear e implementar estrategias que promuevan oportunidades de uso de medios de transporte alternativos y sostenibles, por medio del sistema "BICIUNE"		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias de promoción de movilidad activa diseñadas e implementadas - Sistema "BICIUNE"	Número	0	4

3.3.2 Estrategia: Sensibilización de actores viales

Objetivo:		Garantizar acciones que permitan la apropiación de la cultura vial a través de la sensibilización de los diferentes actores viales de la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Campañas de seguridad vial para los diferentes actores de tránsito diseñadas e implementadas	número	0	6

	(promoción y prevención) / Racionalización del uso del transporte particular			
2	Actualización y mejoramiento de la oferta de dispositivos de prevención, control y regulación del tráfico, señalización, priorización y semaforización de la infraestructura para la Movilidad - Diseño e Implementación	número	0	10
3	Actualización del Plan Local de Seguridad Vial	número	0	1
4	Entidades educativas municipales asistidas técnicamente en la construcción e implementación de los Planes de Movilidad Escolar (PME)	número	0	12

3.3.3 Estrategia: Control eficaz del tránsito y transporte de la ciudad

Objetivo:		Realizar el giro oportuno para el funcionamiento y operación del Instituto de Tránsito y Transporte, con el fin de garantizar el control eficaz del tránsito, transporte y tasas de mortalidad y accidentalidad vial de la ciudad		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Funcionamiento y operación del Instituto de Tránsito y Transporte de Tunja	Porcentaje	100	100

El Desarrollo nos **UNE**

III. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE EL EMPRENDIMIENTO, LA INNOVACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO

Introducción

El espíritu emprendedor se fundamenta en alcanzar el progreso, el éxito y el constante crecimiento y desarrollo económico de un determinado territorio, a partir de aspectos como la innovación, la creatividad, el conocimiento, entre otros. Por ende, este pilar estratégico de manera general está orientado al fortalecimiento de capacidades y desarrollo humano de los habitantes de la ciudad de Tunja.

Desarrollo humano que involucra la necesidad de nuevas alternativas de productividad especialmente en el sector rural, estrategias de expansión laboral, aumento de nuevas tecnologías, interconexiones, mejora en las comunicaciones y creación de valor, con el fin de tener una capital departamental más competitiva y empoderada de sus características y ubicación geográfica.

Desde el modelo de ciudad que se proyecta para Tunja, este pilar se sostiene en tres líneas estratégicas que conllevan a la idea prioritaria de trabajar conjuntamente por la salud, empleo y movilidad de una manera estratégica con los demás pilares del plan de desarrollo “Tunja la capital que nos une 2020- 2023”.

Así, en una primera parte, la administración se ocupará del desarrollo rural, el emprendimiento y el comercio, con la creación de estrategias que permitan la concordancia entre sostenibilidad y sustentabilidad del territorio; por ello, la creación de medidas integrales que propiciaran una mejor agroindustria, contribuyendo así, a la eliminación de brechas que han ido surgiendo en los últimos años entre el entorno urbano y rural.

Tunja es una ciudad compuesta mayoritariamente por microempresas, donde algunas de ellas hacen que se presente altas tasas de mortalidad empresarial. En este ámbito del emprendimiento y del comercio se ejecutarán enfoques determinantes, como, por ejemplo, la gestión de la ventanilla única empresarial, para facilitar trámites y para suprimir barreras de entrada en el mercado; pero adicional a ello, se crearán alianzas que desarrollen programas dirigidos a la sostenibilidad en el territorio, el reforzamiento del comercio y el emprendimiento, logrando así, un desarrollo empresarial.

En una segunda parte, Tunja como territorio de innovación, se establece para llegar a tener una ciudad inteligente, donde el aumento en el uso de nuevas tecnologías, la mejora en las comunicaciones y la gestión del parque y centro tecnológico lideren un mejor desarrollo de

vida para todos sus habitantes. Desde la UMCITI⁵ se efectuarán iniciativas que propicien una infraestructura moderna para las instituciones educativas y se trabajará arduamente en fomentar el conocimiento, conservación, manejo y aprovechamiento sostenible de la biodiversidad en el territorio, a través de actuaciones como la disminución de CO₂ en la ciudad.

Del mismo modo, en la contribución de ciudad del conocimiento, se efectuarán proyectos encaminados a la investigación, fortaleciendo las capacidades investigativas en los estudiantes y profesionales, para que sean aprovechadas como cimiento en estudios y desarrollos de nuevas unidades de negocio, haciendo de la investigación otro estilo de vida.

Este trabajo es entendido como una puesta esencial para que los habitantes de la ciudad de Tunja cuenten con mayores oportunidades, con mejores desarrollos tecnológicos y alcancen altos niveles de calidad de vida.

Análogamente, en una tercera parte, se idealiza a Tunja como “ciudad bicentenaria turística”, en el marco de lograr el reconocimiento a nivel nacional e internacional; teniendo en cuenta que el sector turístico ha experimentado un notable crecimiento, convirtiéndose en una industria de gran peso para la economía y el comercio.

El turismo en la ciudad preservará sus recursos patrimoniales, culturales y naturales con la creación y potencialización del consumo de productos autóctonos, estímulo de empresas turísticas, fomento de prácticas sostenibles en el entorno y demás; lo cual dará como resultado un beneficio armónico e integral para todos los sectores de la economía. Tunja se convertirá en una capital atractiva y sostenible para inversionistas nacionales e internacionales, generando condiciones apropiadas que benefician el desarrollo de nuevos proyectos como conectividad, infraestructura, oferta hotelera, mano de obra calificada, menores trámites en el desarrollo de la inversión, entre otros.

En conclusión, las secretarías relacionadas con el cumplimiento de este pilar asumirán el reto de una ciudad emprendedora e innovadora, por su capacidad de transformarse y reinventarse en los ámbitos sociales, culturales, urbanos y rurales. Una ciudad visionaria al mundo, que va a comprender que a través de la internacionalización se dan mayores oportunidades de cooperación e inversión para el crecimiento económico. La generación, transferencia y uso de conocimientos, la gestión de alianzas público - privadas y el posicionamiento de Tunja como destino turístico de clase mundial, potencializará la vocación de negocios impulsado el desarrollo económico.

⁵ Unidad Administrativa Especial de Ciencia, Tecnología e innovación

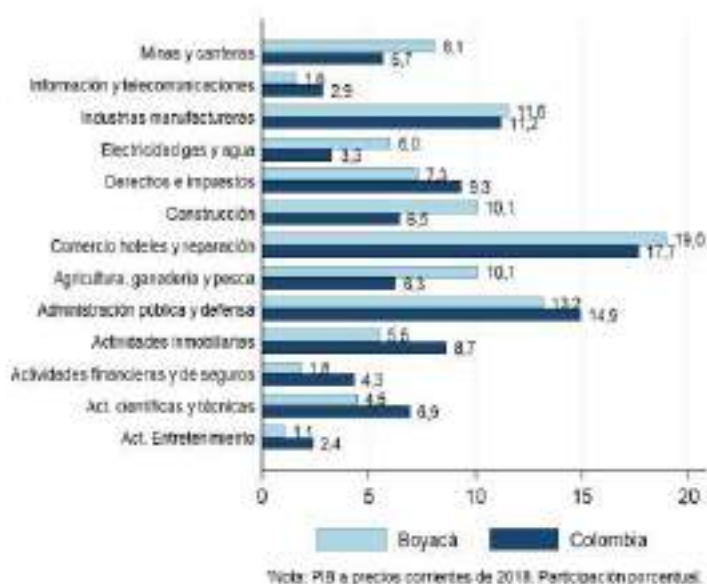
Caracterización

Contexto económico departamental

Boyacá está ubicada en la región andina hacia el centro – oriente del país, compuesta por diversos accidentes geográficos, partes montañosas y planicies. Además, el departamento cuenta con todos los pisos térmicos con temperaturas que van desde los 0°C en la Sierra Nevada de Güicán hasta el Cocuy con 35°C en Puerto Boyacá.

Por tanto, el departamento de Boyacá según su ubicación, clima y entorno natural hace que en él se desarrolle diversas actividades como lo son la agricultura, caza, ganadería, silvicultura y pesca, industria manufacturera, comercio, restaurantes, turismo, establecimientos financieros, actividades inmobiliarias, artesanías, minería especialmente de esmeraldas, explotación de hierro, producción de energía.

Gráfica 17 Composición sectorial del PIB 2018



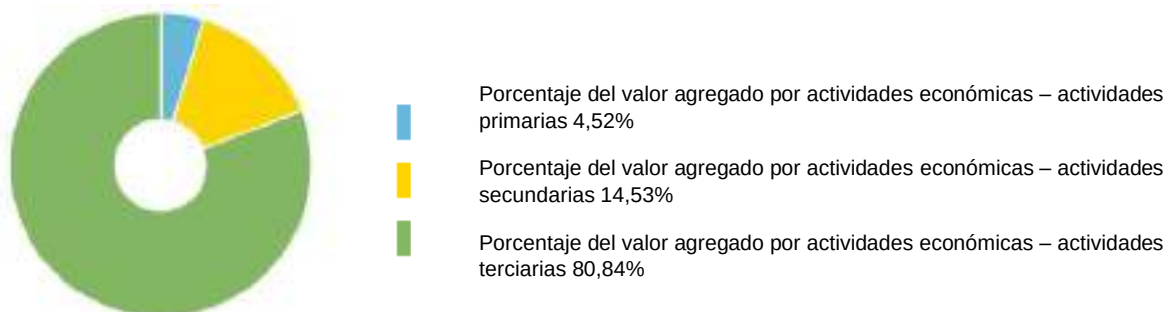
Fuente: Cuentas departamentales DANE, 2019- Perfiles Económicos departamentales Mincomercio

Como se puede observar en la gráfica anterior, sobre la composición sectorial del PIB para el 2018, la actividad económica más representativa fue el comercio, hoteles y reparación con una participación del 19%, frente al mismo sector, que a nivel nacional obtuvo un 17,7% de participación en el mercado. De forma distinta, la actividad de Información y telecomunicaciones obtuvo un 1,6% a nivel departamental frente al nacional, que en el mismo sector obtuvo un 2,9%. A su vez, la actividad de entretenimiento fue la que menos porcentaje aportó con un 1,2% al producto interno.

Contexto económico municipal

Teniendo en cuenta las principales actividades que desarrolla el departamento de Boyacá, en la siguiente gráfica se puede evidenciar las diversas actividades de los tres sectores de la economía y en los cuales participa activamente la ciudad de Tunja.

Gráfica 18 Porcentaje del valor agregado por actividades económicas de Tunja - 2017



Fuente: TerriData - DNP con información del DANE - 2017

Tunja por su ubicación, población y diferentes estrategias que ha implementado, presenta resultados significativos para la economía. Las actividades del sector primario tienen un porcentaje del 4,52 % y para el sector terciario que integra las actividades de servicios, las cuales pueden influir en la prestación de servicios como transporte, sanidad, comercio turismo, entre otros, tiene una participación del 80%; por ende, se puede analizar que el sector terciario tiene relevancia en el desarrollo de la economía de la ciudad.

El sector primario es relativamente menor, en comparación con los demás sectores; este integra actividades productivas como es la obtención de materias primas y actividades como la agricultura, ganadería, minería entre otros. Por tanto, se analiza el desarrollo rural, y a su vez los principales bienes y servicios que se producen en el territorio.

Desarrollo rural, emprendimiento y comercio

La economía rural de la ciudad ha tenido un desarrollo significativo, considerando que Tunja posee más extensión de área rural que urbana. En la siguiente tabla se puede evidenciar el área de las unidades de producción agropecuaria, con la extensión dada en hectáreas por habitantes.

Tabla 36 Área de las Unidades de Producción Agropecuaria - UPA, según extensión (Hectáreas - Ha) en Tunja

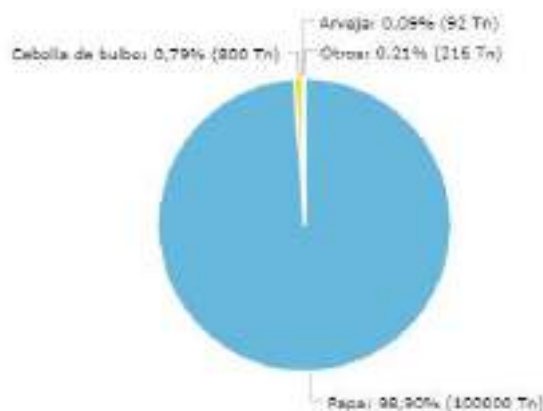
Extensión de las UPA	Municipio	Departamento	País
Extensión de las UPAs entre 0 y 1 Ha	581	71.382	334.615
Extensión de las UPAs entre 1 y 3	918	153.652	950.484

Extensión de las UPA	Municipio	Departamento	País
Extensión de las 3 y 5 UPAs entre 3 y 5	616	110.335	875.323
Extensión de las UPAs entre 5 y 10	1.079	180.184	1.801.716
Extensión de las UPAs entre 10 y 15	639	114.830	1.391.482
Extensión de las UPAs entre 15 y 20 Ha	462	84.980	1.161.200
Extensión de las UPAs entre 20 y 50 Ha	756	262.487	4.217.167
Extensión de las UPAs entre 50 y 100 Ha	381	190.258	4.217.167
Extensión de las UPAs de más de 100 Ha	2.189	1.027.193	93.657.104

Fuente: Censo Nacional Agropecuario, DANE - 2014

Según el Censo Nacional Agropecuario – DANE, la extensión de las Unidades de Producción Agropecuaria UPA tienen una extensión realmente significativa con relación al país, al departamento y al municipio, por ejemplo, para una extensión de UPAs entre 1 y 3 habitantes, la extensión es de 950.484 para el nivel nacional, 153.652 para el departamental y en lo que respecta al nivel municipal la extensión es de 918. Así, en el territorio rural de Tunja son muchas las actividades agrícolas que se desarrollan y que en la actualidad están contribuyendo a la evolución tanto de la ciudad como del departamento. La agricultura, por ejemplo, sobresale con los principales productos que son producidos en el territorio y los cuales son de relevancia dentro y fuera del departamento.

Gráfica 19 Principales cultivos transitorios según producción (Toneladas - Tn) en Tunja



Fuente: Terridata - Evaluación Agropecuaria Municipal, MinAgricultura - 2016

Los productos más relevantes en la ciudad son la cebolla de bulbo, arveja, papa y otros. Identificados estos, como derivados de los cultivos agrícolas que tienen un ciclo vegetativo al año. El producto más cosechado es la papa, con una participación de 98% y el producto con menor porcentaje es la arveja.

Según el Plan Departamental de Extensión Agropecuaria – PDEA del 2019, en el departamento de Boyacá existe nueve (9) cadenas productivas agrícolas: cadena productiva de la papa, cadena productiva del cacao, cadena de hortalizas, cadena productiva de frutales agroindustriales, frutales exóticos, cadena productiva de café, cadena

productiva de caña y panela, cadena productiva de la Quinua y los cereales y cadena productiva del fique. Muchas de ellas son producidas en la ciudad de Tunja, con una significativa área sembrada. En la siguiente tabla se da a conocer algunas de las cadenas agrícolas presentes en la ciudad.

Tabla 37 Cadenas productivas de Tunja - 2019

Cadena Productiva	Principales municipios productores	Área sembrada (ha)	Producción (t)	numero asociaciones
Cadena productiva de la papa	Saboyá, Tunja, Siachoque, Ventaquemada, Arcabuco, Toca, Soracá, Belén	4.9751,45	942.094,37	45
Cadena productiva de hortalizas	Aquitania, Ventaquemada, Toca, Samacá, Siachoque, Tunja, Nobsa, Tibasosa, Duitama	14.908,17	431.696,314	27
Cadena productiva de quinua y cereales	Tunja, Saboya, La Capilla, Covarachía, Samacá, Macanal, Toca, Boavita, Moniquirá, Sutatenza, Moniquirá, Garagoa, Samacá	975,55	924,05	11

Fuente: El Plan Departamental de extensión agropecuaria – PDEA - 2019

Así, la papa ocupa un lugar destacado en el área sembrada y producción, pues para el año 2019, el área sembrada de este tubérculo fue de 4.9751,45 ha y la producción fue aproximadamente de 942.094,37 toneladas.

Tunja, territorio de innovación

El proceso de innovación en los territorios está visto como eje de desarrollo socioeconómico, el cual abarca desde una perspectiva geográfica, proporcionando un papel importante a los actores territoriales, así como a su respuesta actual al proceso de globalización que exigen las dinámicas empresariales. En el caso de Tunja, se ha venido realizando eventos que fomentan y promueven el desarrollo de actividades multicampus, académica, empresarial, social y cultural; y que son el punto de partida del desarrollo a través de la innovación.

Uno de esos eventos fue el “Festival Naranja” liderado por la Unidad Especial de Ciencia Tecnología e Innovación (UMCITI), evento que se realizó en el marco del Congreso Internacional de la Independencia. Evento académico en donde su principal objetivo fue el de brindar herramientas y recomendaciones, tomando como punto de referencia la economía y el entorno general de la ciudad; en el participaron empresarios, docentes y jóvenes para generar oportunidades tecnológicas a través de la economía naranja.

También se resalta el papel que juega la Cámara de Comercio de Tunja y el Observatorio de Mercado del Trabajo (ORMET) – Boyacá. Este último está encaminado a promover la capacidad empresarial y de mercado, otorgando más herramientas a los empresarios de la

región. A su vez, El Centro Regional para la Productividad y la Innovación de Boyacá (CREPIB), cuyo objetivo principal es ser eje articulador impulsando el mejoramiento de la competitividad y productividad a través de la innovación.

En el ámbito de las alianzas, el último clúster conformado fue el “Sumertic” el cual buscó la generación de empleo, la promoción de empresas de base tecnológica de Tunja ante el mundo y el potenciamiento de buenas prácticas empresariales para generar productividad en la región. El Clúster fue integrado por el sector productivo (Colombia más tv, Sistemas Electrónicos de Control, GIO Solutions, SIOT, ZAITA, Activa Multimedia, AAA Asesores, J4 System, y aliados del sector académico como la Universidad Santo Tomás y Sennova y por parte del sector gubernamental la Alcaldía de Tunja y UMCITI.

Ecosistema regional de Emprendimiento

En la siguiente ilustración se da a conocer el ecosistema regional de emprendimiento en Tunja, el cual incluye organizaciones y agremiaciones de naturaleza solidaria. Plataforma regional, instituciones de apoyo académico, instituciones de apoyo financiero y otras organizaciones, las cuales dinamizan el ecosistema de emprendimiento en el municipio, impulsan la creación y consolidación de empresas competitivas articuladas con los sectores estratégicos; y al mismo tiempo, fortalecen los procesos emprendedores-empresariales que contribuyen al desarrollo local y regional (cultura empresarial), a través de mecanismos, herramientas e instrumentos de fomento productivo.

Figura 10: Ecosistema regional del emprendimiento en Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de Ecosistema Regional de Emprendimiento Tunja - 2017

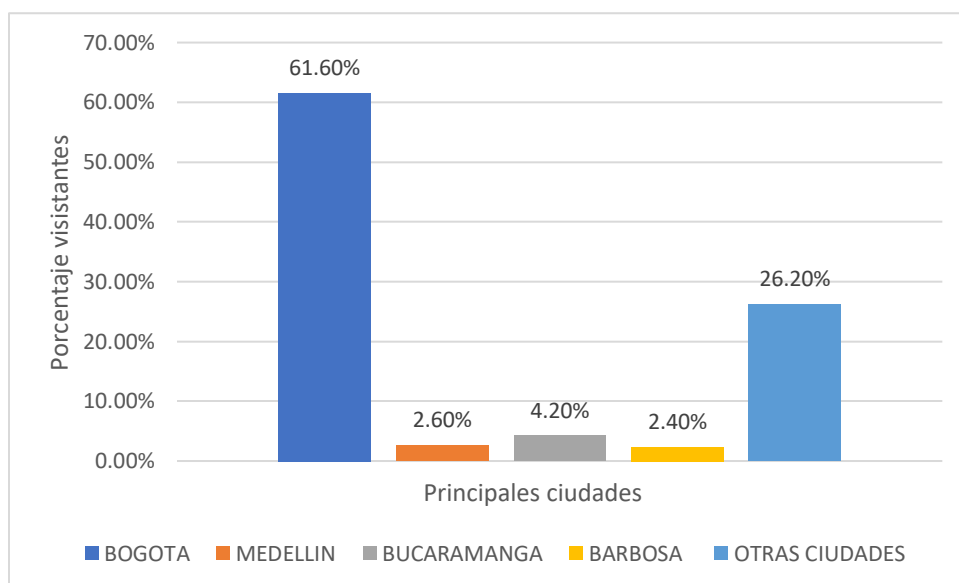
Cabe resaltar, que la administración podría optar por trabajar en pro de la generación de alianzas de carácter asociativo con los integrantes de este ecosistema de emprendimiento, haciendo hincapié en los lineamientos de la política pública para el cooperativismo en planes de desarrollo 2018 – 2022, pues, a través de las cooperativas se democratiza la propiedad, se mejora la economía, se crea trabajo decente y se fortalece el emprendimiento, que es uno de los aspectos más relevantes y con bastantes obstáculos que tiene la población tunjana en la actualidad.

Del mismo modo, se deben realizar acciones que integren componentes multidimensionales del desarrollo (género, juventud, medio ambiente, inclusión, reducción de la desigualdad, financiamientos de emprendimientos, etc.). Estas acciones pueden ser, por ejemplo, la libertad de asociación, acceso a un trabajo digno, estable y adecuadamente remunerado o fortalecimiento de las organizaciones solidarias y estímulo al desarrollo empresarial, entre otras.

Turismo, creación de producto

Siendo el turismo una industria tan importante en la contribución de empleo, ingresos para la ciudad y desarrollo y potencialización de otros sectores, se presenta reportes según el Sistema de Información Turística de Boyacá. Procedentes de Bogotá, Bucaramanga, Medellín y demás ciudades, aseguran un viaje a la capital boyacense.

Gráfica 20 Porcentaje de visitantes nacionales al departamento de Boyacá

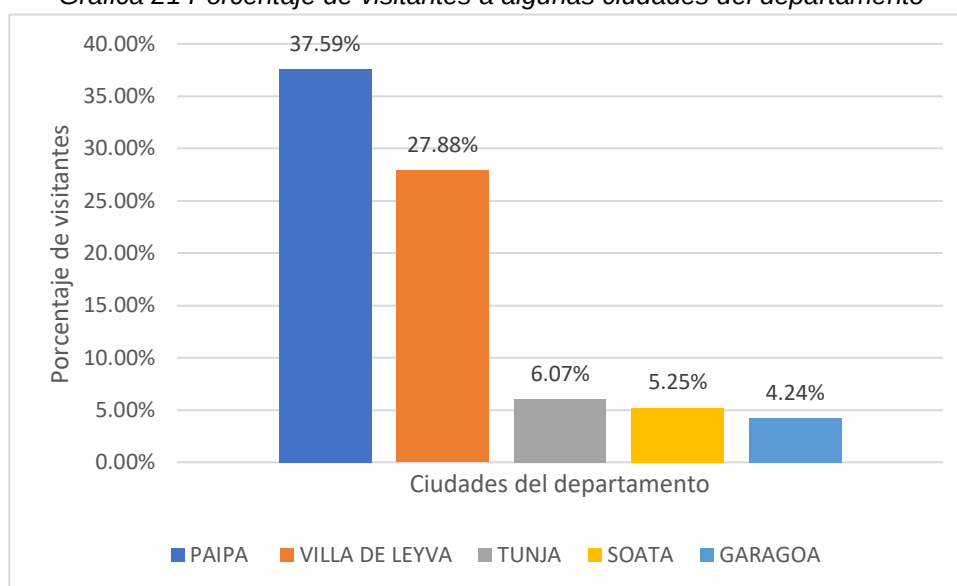


Fuente: Elaboración propia a partir de datos SITUR noviembre 2018

Habitantes de ciudades con connotaciones de tamaño y lugares significativos, eligen a ciudades como Tunja, ya que ven en ella una opción para pasar sus vacaciones. Ciudades como Bogotá, reportó para el año 2018 un 61,60 %, interpretándose este favorable resultado por la cercanía que tiene la ciudad con el departamento, dato contrario, ciudades como Medellín, con un incremento en la distancia con Boyacá, reportó un 2,6%.

Con estos resultados turísticos de Boyacá, se puede observar que ciudades como Paipa, Villa de Leyva, entre otras, se encuentran liderando la actividad en el departamento. Aún así, la ciudad de Tunja no está catalogada como destino turístico a nivel nacional e internacional, por lo contrario, se ha considerado como ciudad de paso frente a destinos más posicionados en el departamento, evidenciando así, una debilidad de planificación turística en la ciudad.

Gráfica 21 Porcentaje de visitantes a algunas ciudades del departamento



Fuente: Elaboración propia a partir de datos SITUR noviembre 2018

Sin embargo, la ciudad de Tunja se encuentra con un 6,07% que es relativamente bajo comparado con ciudades con tamaños menores en área o número de habitantes. Es indispensable adquirir estrategias implementadas por otros territorios como es la creación de producto, para un mayor desarrollo y posicionamiento.

Además, estos resultados pueden ser potencializados mediante la creación de un inventario de sitios turísticos, ya que, para reporte del año 2019, según la secretaria de cultura y turismo de la Alcaldía de Tunja, no se cuenta con un material que ilustre e informe al turista. Por ende, la necesidad de crear un inventario de atractivos turísticos y creación de valor, por ejemplo, de productos, artesanías y demás. Para 2019, se dispuso de la Guía Arcón de Tesoros, donde se encuentra la descripción de diferentes sitios turísticos de la ciudad.

Agencias de viajes

Según SITUR y la Cámara de Comercio de la ciudad de Tunja, en lo que se refiere a número de agencias de viajes en la ciudad, se encuentran específicamente 38, dentro de las cuales se presentan agencias de viajes operadoras, mayoristas y mixtas.

Tabla 38 Agencias de Viajes de Tunja 2020

Agencias de viajes	Número
Operadoras	17
Mayoristas	1
Mixtas	20
Total	38

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020.

Así, en la ciudad hay 17 empresas operadoras, una sola empresa mayorista y en lo que refiere a agencias mixtas hay 20. En total, estos tres tipos de agencias aportan aproximadamente con 90 empleos a la capital del departamento de Boyacá.

Alojamientos

En lo que respecta a alojamientos, la ciudad de Tunja cuenta con una tipología específica, en la que se encuentran:

Tabla 39 Alojamientos en la ciudad de Tunja 2020

Tipo de alojamiento	Número	Habitaciones	Camas	Empleos
Hoteles	62	1058	1641	210
Hostales	11	93	148	15
Aparte hoteles	6	63	100	16
Total	79	1214	1889	241

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020.

Como se puede observar en la tabla anterior, la ciudad de Tunja en la actualidad tiene alojamientos por tipología. Tiene 62 hoteles, 11 hostales y 6 aparte hoteles; los cuales aportan aproximadamente con 241 empleos directos a la ciudad.

Finalmente, en la caracterización de guías turísticos, la ciudad de Tunja solamente cuenta con un guía certificado en segunda lengua, y a su vez cuenta con un total de 24 guías para dar a conocer los sitios más relevantes de la ciudad. De acuerdo con bases de datos de la secretaria de cultura y turismo, un guía turístico debe contar con tarjeta de acreditación de guía y estar activo en el registro nacional de turismo a través de la Cámara de Comercio.

En la actualidad, la ciudad de Tunja cuenta con los siguientes reportes de número de guías turísticos.

Tabla 40 Número de guías turísticos en Tunja

Estado en términos de RNT	Número de Guías
Activo	16
Cancelado voluntariamente	4
Cancelado por renovar o distinta razón	4
Total	24

Fuente: Alcaldía de Tunja a partir de bases de datos de SITUR y bases de Cámara de comercio de Tunja 2020

Estructura propositiva

4. Línea Temática: Desarrollo rural, emprendimiento y comercio

4.1. Programa: Fomento agropecuario

En los últimos años se ha evidenciado la necesidad inminente de pasar de una economía rural de venta de commodities al fomento de encadenamientos agroindustriales, teniendo en cuenta el aumento de los índices de desempleo, así como de la ocupación informal y ocasional. Sin embargo, es necesario generar las condiciones necesarias para que se pueda generar esta reconversión productiva. Para ello, se dará el apoyo necesario para el fomento y el desarrollo de encadenamientos productivos, aumento de la productividad rural, así como el acceso y propiedad de la tierra para la formalización y bancarización de la actividad económica

Programa:		Fomento agropecuario		
Objetivo:		Desarrollar alternativas que permitan mejorar la productividad rural a partir de un mejor acceso a la generación de valor agregado, además de la inclusión en procesos que conlleven a la participación en los mercados y permitan potencializar las oportunidades relacionadas con la agroindustria y encadenamientos productivos.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Productores con acuerdos comerciales suscritos - agricultura por contrato	Número	0	20

4.1.1 Estrategia: Agroindustria y encadenamientos productivos

Objetivo:		Construcción e Implementación de infraestructura, para la transformación comercialización y distribución de productos agropecuarios		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Parque agroalimentario Fase 1 - en operación	número	0	1
2	Parque agroalimentario Fase 2 gestionado	número	0	1
3	Centros logísticos agropecuarios adecuados- Plazas de Mercado	número	2	2

4.1.2 Estrategia: Productividad rural

Objetivo:		Desarrollar acciones que permitan el fortalecimiento de la productividad rural a partir de asesoramiento y acompañamiento en la implementación de proyectos y asistencia técnica en el municipio		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Pequeños productores rurales asistidos técnicamente	número	0	300
2	Desarrollo de proyectos productivos agropecuarios (bovinos / caprinos) asesorados, Proyectos territoriales estructurados para mujer y joven rural	número	0	5
3	Asociaciones de mujeres fortalecidas	número	0	4
4	Productores apoyados para la participación en mercados campesinos	número	0	120

5. Línea Temática: Tunja, territorio de innovación

5.1. Programa: Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity

Los procesos investigativos en Tunja han servido para diagnosticar, entender diferentes situaciones y fenómenos, y generar conocimiento en general a la sociedad. Sin embargo, no se han generado encadenamientos constantes entre el sector público y privado. Para ello, se apoyará la investigación aplicada para el mejoramiento de la productividad del tejido empresarial tunjano.

A su vez, se desarrollará la estrategia de formación del alto nivel, con el fin de aplicar en el territorio los conocimientos de maestría y doctorado para solucionar las problemáticas multidimensionales de la capital.

Programa:	Ciencia, tecnología e Innovación camino a Tunja como ciudad smartcity			
Objetivo:	Aumentar el uso nuevas tecnologías, que permitan convertir a Tunja en una ciudad eficiente, donde la inversión social, el capital humano, las comunicaciones, la investigación y la infraestructura aporten al pensamiento crítico, y con él, a la generación de nuevos modelos aspiracionales de vida.			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos desarrollados por grupos de investigación e implementados en el municipio con el apoyo de la UMCITI	número	ND	4
2	Empresas con alto componente de innovación (Índice global de innovación)	número	ND	12
3	Personas vinculadas actividades de CTel	número	479	540

5.1.1 Estrategia: Consolidación de una institucionalidad habilitante para la Ciencia Tecnología e Innovación (CTI)

Objetivo:		Fomentar las actividades de ciencia, tecnología e innovación, por medio de la gestión de convenios para la cooperación nacional e internacional y la mejora de la infraestructura tecnológica en las instituciones educativas.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Convenios Cooperación, Nacional e Internacional	número	1	4
2	Política Publica de Ciencia Tecnología e Innovación CTel implementada	número	0	1
3	Docentes beneficiados CTel	número	0	400
4	Reconocimientos a Tunja como Ciudad del Aprendizaje	número	0	1
5	Instituciones educativas asistidas técnicamente en innovación educativa	número	0	12
6	IEO con conectividad y/o equipos tecnológicos.	número	12	12

5.1.2 Estrategia: Investigación con calidad e impacto

Objetivo:		Fortalecer la investigación y el pensamiento crítico, por medio de la óptima infraestructura y apoyo financiero, contribuyendo así al fomento de la innovación y de nuevos conocimientos		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos Investigación Básica y Aplicada y apoyo Grupos Investigación	número	ND	4
2	Apoyos a alta formación profesional (doctorados-maestrías o especialización médica)	número	0	15
3	Infraestructura CTel para la Zona de Acceso Ciudadano ZAC	número	19	50
4	Apoyos a Centros de Investigación e Innovación	número	0	1

5.1.3 Estrategia: Desarrollo tecnológico e innovación para el crecimiento empresarial

Objetivo:		Fomentar el desarrollo tecnológico y la innovación, a través de la gestión de convenios nacionales e internacionales para el crecimiento empresarial y la generación de empleo en la ciudad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudios realizados-Vigilancia Tecnología y Prospectiva -Estado del arte	número	0	1
2	Convenios Nacionales e Internacionales para programas de generación de empleo de base tecnológica	número	ND	2

3	Apoyo a Empresas con sistemas de innovación	número	ND	4
4	Apoyo a Prototipos desarrollados	número	ND	4
5	Joint ventures, apoyo y generación de Spin Off, Start-Ups y empresas base tecnológica	número	ND	1
6	Centros y parques para el desarrollo tecnológico y la innovación gestionados y apoyados	número	0	1

5.1.4 Estrategia: Generación de una cultura que valora y gestiona el conocimiento y la innovación

Objetivo:		Desarrollar competencias investigativas, mediante escenarios de ciencia, tecnología e innovación que permitan el fomento a la vocación científica.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Semilleros o Clubes de ciencia creados	número	ND	12
2	Instituciones educativas que participan en programas que fomentan la cultura de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación fortalecidas	número	ND	12
3	Centros de Ciencia Apoyados	número	0	1

5.1.5 Estrategia: Espacios y personal idóneo que favorezca la ciencia la tecnología y la innovación en Tunja

Objetivo:		Contar con espacios adecuados y capital humano competente, para el fortalecimiento de la ciencia, tecnología e innovación.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Funcionamiento de la UMCITI para el fortalecimiento de la Ciencia, Tecnología e innovación en la ciudad	Porcentaje	0	100

6. Línea Temática: Ciudad bicentenaria turística

6.1. Programa: En Tunja el turismo nos une

Las estrategias previas para la promoción turística de la ciudad han tenido inconvenientes en la implementación y desarrollo, es necesario fortalecer las estrategias de posicionamiento. Es por eso que en este programa se busca la consolidación de la oferta y diseños de productos turísticos para la capital, así como el fomento de la promoción turística a través de programas y eventos turísticos y culturales.

Programa:	En Tunja el turismo nos une

Objetivo:		Asegurar la planificación, atención y promoción de la actividad turística en Tunja, a partir de la preservación óptima y racional de los recursos patrimoniales, culturales y naturales, que incentiven el desarrollo turístico de la ciudad.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Articulación del sistema de gobernanza local con los actores del turismo	Porcentaje	0	30

6.1.1 Estrategia: Planificación turística

Objetivo:		Posicionar a Tunja como destino turístico incluyente y sostenible, a través de la creación y mejoramiento de la oferta turística.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Redes Temáticas de Turismo apoyadas	número	0	1
2	Productos turísticos diseñados	número	ND	2
3	Documentos de planeación elaborados	número	0	2
4	Proyectos de Señalización turística implementados	número	0	1

6.1.2 Estrategia: Desarrollo de la oferta turística y fortalecimiento empresarial

Objetivo:		Generar reconocimiento de la importancia de la actividad turística para el desarrollo local, fomentando la participación conjunta del sector público-privado con la finalidad de aumentar la competitividad de los sectores productivos.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Proyectos asistidos para el fortalecimiento de cadenas productivas	número	0	4
2	Sendero turístico intervenido	número	0	2

6.1.3 Estrategia: Promoción de la oferta turística

Objetivo:		Promover la participación ciudadana en las actividades turísticas y culturales, que permitan el crecimiento social y las nuevas valoraciones culturales.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas atendidas en el Punto de Atención Turística	número	10000	11300
2	Eventos de promoción realizados	número	3	10



El Empleo nos UNE

IV. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE EL EMPLEO

Introducción

El crecimiento de la Economía con la búsqueda en la integralidad de la misma pensando en que a su vez, sea generada y potencializada a través del conocimiento en el entendido que para poder llevar a cabo un crecimiento en cuestiones de productividad y competitividad con más y mejores indicadores, se debe comprender el crecimiento como parte de un eje de desarrollo transversal en donde confluyen como aportantes, la Gestión y planeamiento territorial exigiendo aumentar la funcionalidad de las ciudades como nodos del sistema económico enfrentando la superación de la pobreza y el desempleo sobre la base de la Inclusión e integración de todos sus sectores, teniendo especial énfasis en los más desfavorecidos y menos articulados o incipientes,

Así mismo, se busca mejorar las condiciones para organización del territorio, desempleo, ocupación, tributación, inequidad y pobreza actuales en la ciudad, mediante la creación de valor, la reestructuración de lineamientos y políticas, la potencialización y obtención de los recursos que recauda la alcaldía que sumado a la gestión de recursos a nivel nacional e internacional se hará mas eficiente la orientación de la inversión a generar el mayor impacto socio económico aprovechando las potencialidades, ventajas comparativas y competitivas como ciudad capital, buscando la mejora continua de sus condiciones de productividad y su entorno de negocios, en la cual se asegure en primer término la creación de nuevas empresas a través de eficaces políticas tributarias y con apoyo institucional, también, obteniendo una mayor atracción de la inversión, una mayor participación en el fortalecimiento empresarial local y emprendimiento con base en innovación así como en la creación de zonas francas, parques tecnológicos y políticas que estimulen el crecimiento de los sectores que potencialicen y ubiquen la ciudad como una ciudad basada en el conocimiento orientando así nuestro aparato productivo a productos y servicios que requieren alto valor agregado e innovación y por supuesto del conocimiento, enfocándonos en el aprovechamiento del talento humano que se forma en la ciudad de Tunja y genera conocimiento, que son pilares hoy tanto de la ciudad como de la región, sin perder de vista siempre el respeto por la multiplicidad cultural, medio ambiente y la inclusión social.

La visión de Nuestro plan de desarrollo hablando desde lo económico exige integrar el planeamiento Urbano – Regional, Integrando espacios geográficos de diferente magnitud pensando en el crecimiento de acuerdo con sus diferentes características de ocupación y relación que permitan enlazar lo municipal y regional con lo nacional y lo global, que se transfiere a la creación de nuevas economías que aportaran a la generación de empleo y creación de más y distintos puestos de trabajo, aumentando la productividad y a su vez la competitividad tendientes a realizar grandes esfuerzos en gestión para su consecución hasta la búsqueda en la simplificación de trámites para la creación de empresas a través de la consolidación de la Ventanilla única empresarial.

Desde la dirección de Empleo se podrán analizar de manera transversal todos los indicadores en la ciudad para volver a Tunja altamente atractiva para las empresas que a su vez generaran y dotaran a la ciudad de más y nuevos puestos de trabajo en condiciones favorables, dignas y decentes.

Para mejorar el ambiente de emprendimiento se fortalecerá el ecosistema institucional y la articulación de trabajo coordinado para optimizar la oferta disponible de orden regional y nacional al emprendedor, igualmente se optimizará la metodología y el proceso de emprendimiento con base en innovación.

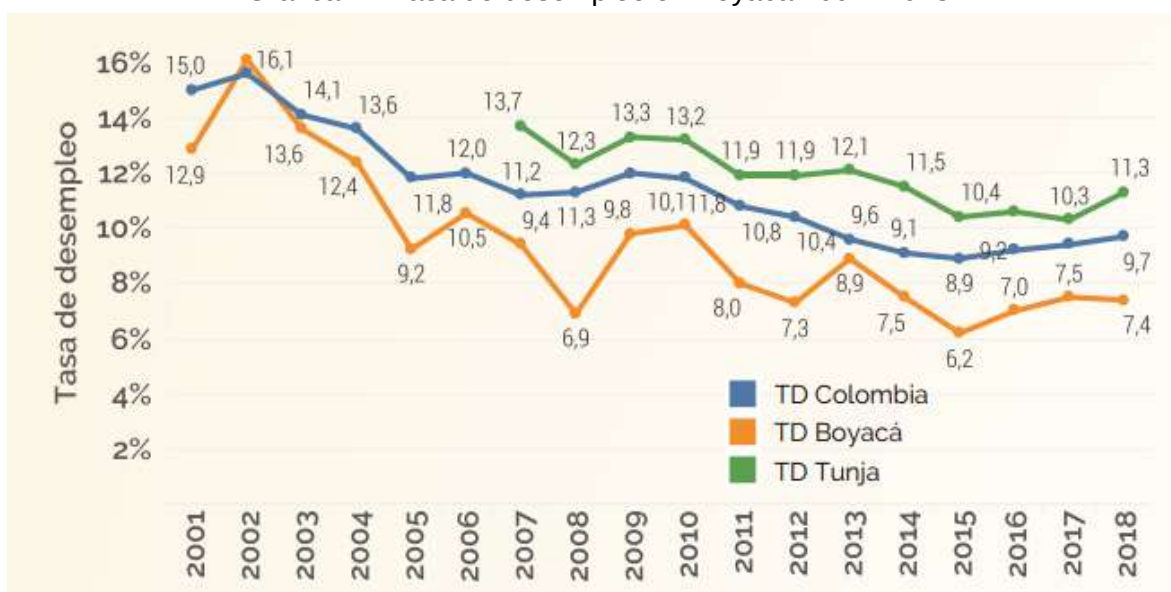
Para las empresas ya constituidas en la ciudad de Tunja se implementará una estrategia de fortalecimiento empresarial con el fin de generar sinergia en innovación, calidad, productividad y competitividad, el trabajo en red, clústeres, abordando la integralidad en las áreas de la empresa y el rol dentro de una cadena productiva de valor agregado que permita el crecimiento empresarial, la modernización tecnológica, la generación de empleo, oportunidades de exportación.

Se contribuirá al posicionamiento de la ciudad como ciudad para el turismo y para la inversión, aprovechando y estimulando las ventajas comparativas de la ciudad de Tunja, se fomentará la atracción de la inversión a empresas de orden nacional e internacional con el fin de promover y facilitar su asentamiento en la ciudad aprovechando el capital humano disponible, generando empleo e inversión.

Caracterización

El desarrollo de un determinado territorio es influenciado por resultados que emita el mercado laboral; por ello, en la actualidad los gobiernos implementan una serie de estrategias en pro de la generación de empleo, cumpliendo con la finalidad de mejorar el nivel de vida de la población en general. Según proyecciones del DANE, Boyacá cuenta con una población aproximada de 1.284.375 personas, lo que representa el 2,6% del total de la población nacional, cifra que permite analizar el empleo en el departamento.

Gráfica 22 Tasa de desempleo en Boyacá 2001 -2018



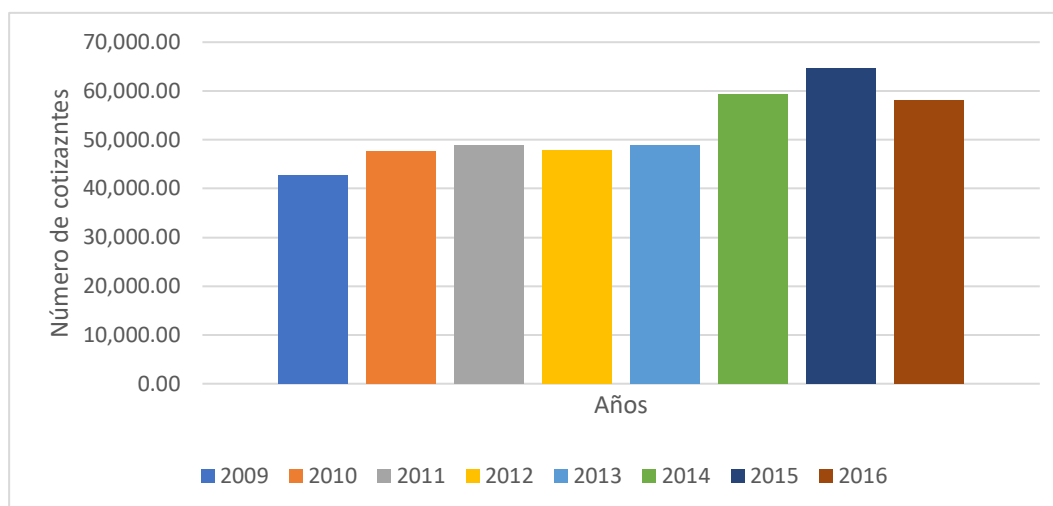
Fuente: ORMET Boyacá, FILCO (2019)

La tasa de desempleo a nivel departamental desde el año 2001 se ha ubicado por debajo de la tasa de nivel nacional y se ha mantenido hasta la actualidad, pero para el caso de Tunja, esta se ha ubicado por encima del país y del departamento. Además, como se puede observar, Boyacá redujo significativamente 0,1% del año 2017 al 2018. Por tal razón se analiza en mercado laboral de la ciudad de Tunja.

El empleo formal en Tunja

El empleo formal, identificado por la formalización mediante celebración de contrato, ajustado este a los diferentes requerimientos del Código Sustantivo del Trabajo, y amparado constitucionalmente, se analiza para el caso de Tunja los trabajadores que cotizan al sistema de seguridad social (con promedio mensual) entre los años 2009 a 2016.

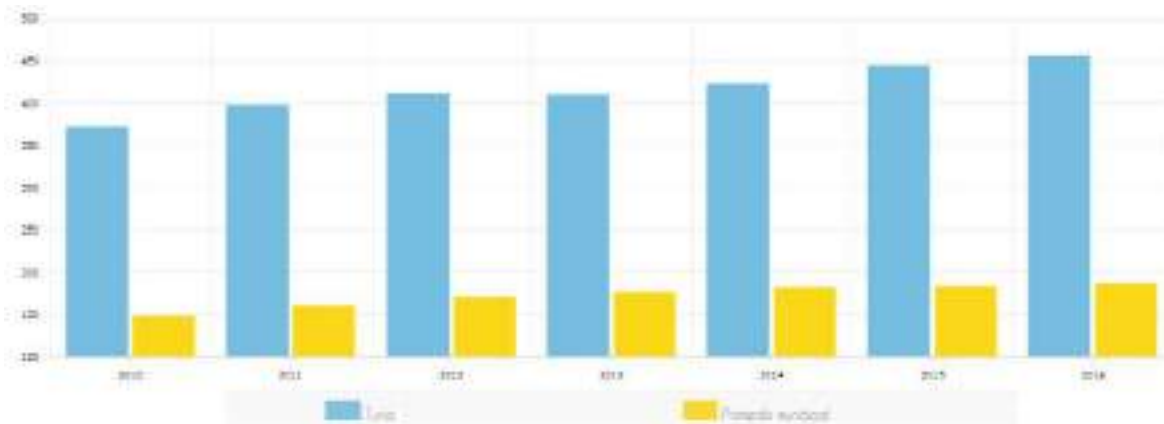
Gráfica 23 Trabajadores cotizantes al sistema de seguridad social (promedio mensual)



Fuente: Tomada de Terridata - FILCO- Ministerio del Trabajo - 2009-2016

Para el año 2009 el número de cotizantes al sistema de seguridad social fue de 42.807 así como para el año 2012 tuvo un aumento de la curva en 47.832 y finalmente, para el año 2016 fue 58.128 personas. Se observa que el trabajo formal en la ciudad aumenta, pero no de manera rápida año tras año y con algunas excepciones vuelve y descende como es el caso del año 2016, pues para el año 2015 fue de 64.696. Por tanto, se hace necesario analizar el número de empresas generadoras de empleo formal por cada 10.000 habitantes así:

Gráfica 24 Número de empresas generadoras de empleo formal en Tunja



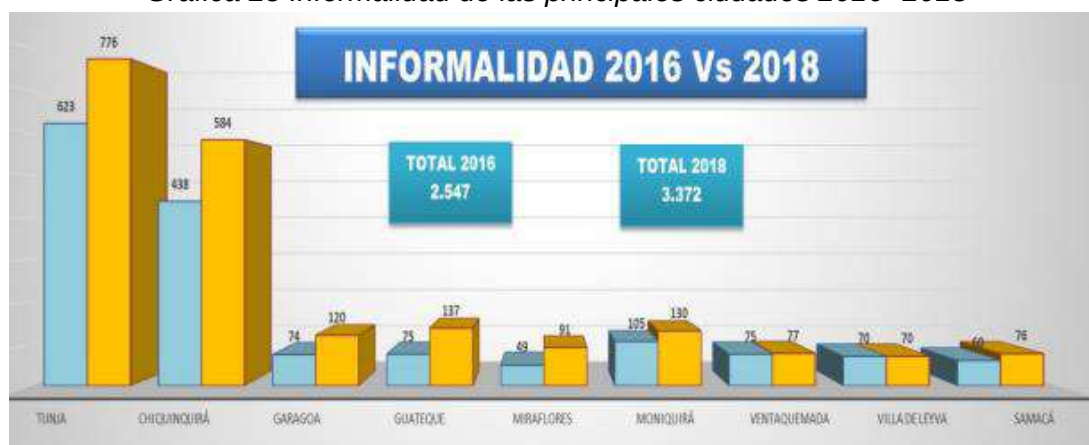
Fuente: Tomado de Terridata - DNP a partir de FILCO - Ministerio del Trabajo - 2010-2016

Para los años 2010 a 2014, el número de empresas generadoras de empleo formal a nivel nacional se ha elevado, pues como se evidencia hay un aumento con el pasar el tiempo. Por cada 10.000 habitantes en el año 2010 estuvieron 148 empresas y para el año 2016,

187 a nivel nacional. Para el caso de la Tunja, en el año 2010 el número de empresas que generaron empleo formal fue de 372 y para el año 2016 fue de 457.

Aun así, el comparativo de años para Tunja, no evidencia a grandes rasgos un aumento significativo en el número de empresas generadoras de empleo formal, lo que puede generar que un gran número de la población este ejecutando actividades en el ámbito de la informalidad. Según el estudio económico de la Cámara de Comercio del 2018, los niveles de informalidad están cada vez más latentes en el departamento de Boyacá y a su vez en la mayoría de los municipios.

Gráfica 25 Informalidad de las principales ciudades 2016 -2018



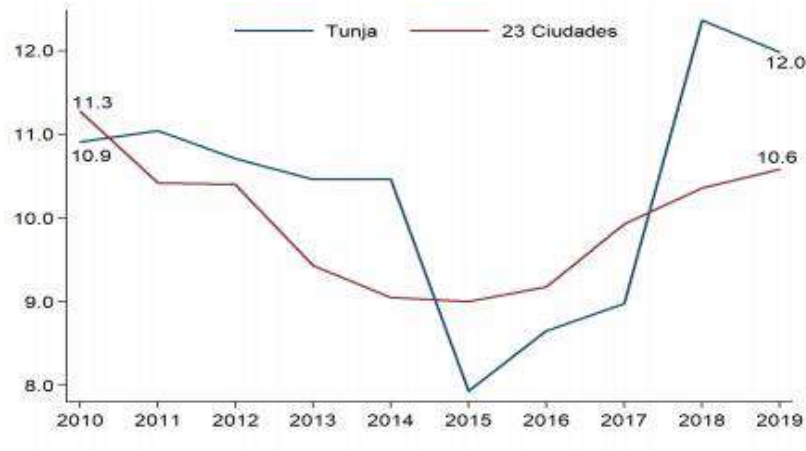
Fuente: Cámara de Comercio de Tunja Censo empresarial 2018

En Tunja la informalidad va en aumento, entre los años 2016 y 2018, se presentó un incremento de más de 100 establecimientos de comercio, tornándose esta situación desleal para lo formalidad en la ciudad, ya que por ejemplo, se afecta la capacidad de crecimiento de las empresas formales, los cuales ofrecen un mejor empleo.

La capital del departamento, en el año 2016 reportó 623 nuevos establecimientos de comercio informales y que comparado con el año 2018 fue de 776, generándose una variación de 19,7%; mientras que municipios con connotaciones diferentes como tamaño o número de personas, disminuyen su porcentaje de informalidad, como es Villa de Leyva que mantuvo 70 establecimientos de comercio informales.

Así como se presentan reportes de empleo formal e informal en la ciudad, es necesario hacer un análisis de las personas que no tienen un trabajo y que para el caso de Tunja ha sido de relevancia significativa. El desempleo de la ciudad en comparación con el territorio nacional presentó durante el trimestre móvil septiembre – noviembre, la tasa de desempleo en inmersión con 23 ciudades y áreas metropolitanas así:

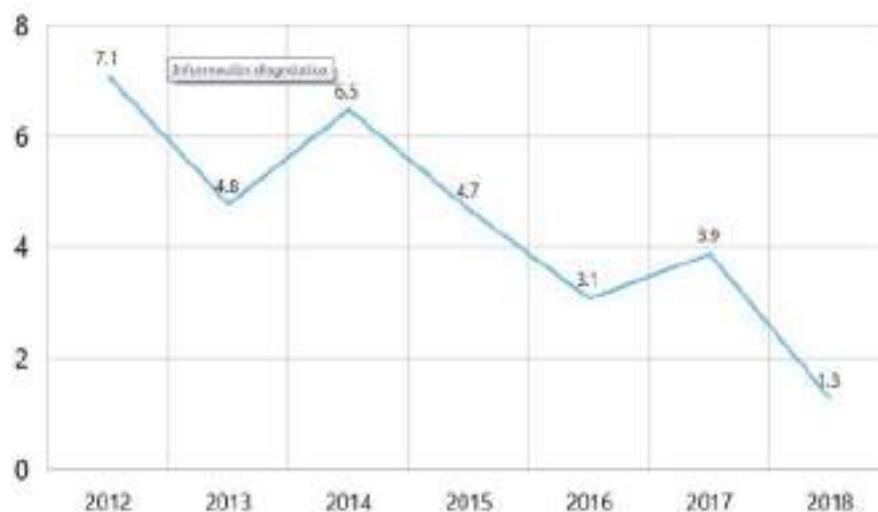
Gráfica 26 Comportamiento de la tasa de desempleo Trimestre Móvil (Sep - Nov)



Fuente: Gran encuesta Integrada de Hogares – DANE, 2019.

La última gran encuesta integrada de hogares reporta a la ciudad de Tunja que comparada con ciudades como Cali, Medellín, Cartagena, Santa Martha, Cúcuta, Bucaramanga, Popayán, Bogotá entre otras, tuvo una tasa de desempleo aproximadamente del 11,3% para el año 2010, una variabilidad para el año 2015 de un 8% y posterior a este, en el año 2019, la tasa de desempleo que se reporto fue de 12%. La ciudad presenta el índice de desempleo por encima del nivel nacional, lo cual necesita de un mayor énfasis de atención por parte de la administración. Adicional al entorno de empleo en la ciudad, hay otros índices y tasas que vale la pena tratar y analizar con fin de prestar énfasis para lograr una mejora en la población y el territorio de la ciudad. Uno de esos índices es el trabajo infantil, que según el ministerio del trabajo para los periodos de entre el 2012 y 2008, ha tenido decrecimiento en el país.

Gráfica 27 Porcentaje de trabajo infantil en Tunja

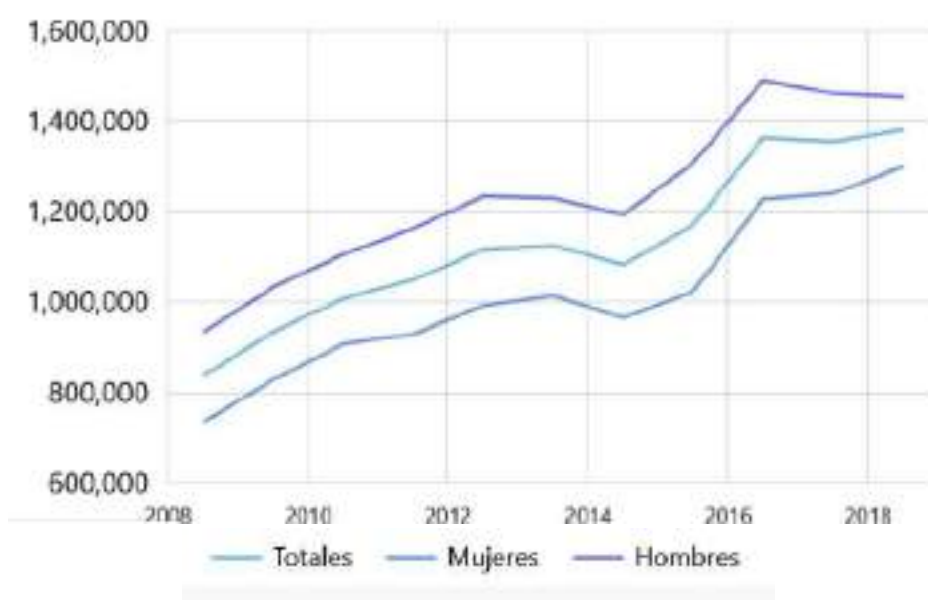


Fuente: FILCO ministerio de trabajo 2012 -2018

Como se puede evidenciar en la gráfica anterior, el porcentaje de trabajo infantil en la ciudad a través de los años se ha manifestado en un decrecimiento significativo, por ejemplo, en el año 2012 el trabajo infantil tuvo un porcentaje de 7.1 %, seguido de el decremento más bajo en la curva para el año 2016, con un 3.1%. El trabajo infantil en la ciudad para el año 2018, muestra su resultado más bajo, reportando un 1.3%.

Finalmente, para generar un reporte entre el empleo y la relación económica, se hace un énfasis en los ingresos laborales promedio de los ocupados con rangos de salario que abarcan desde los 600.000 hasta los 1.600.000 de pesos colombianos.

Gráfica 28 Ingresos laborales promedio de los ocupados

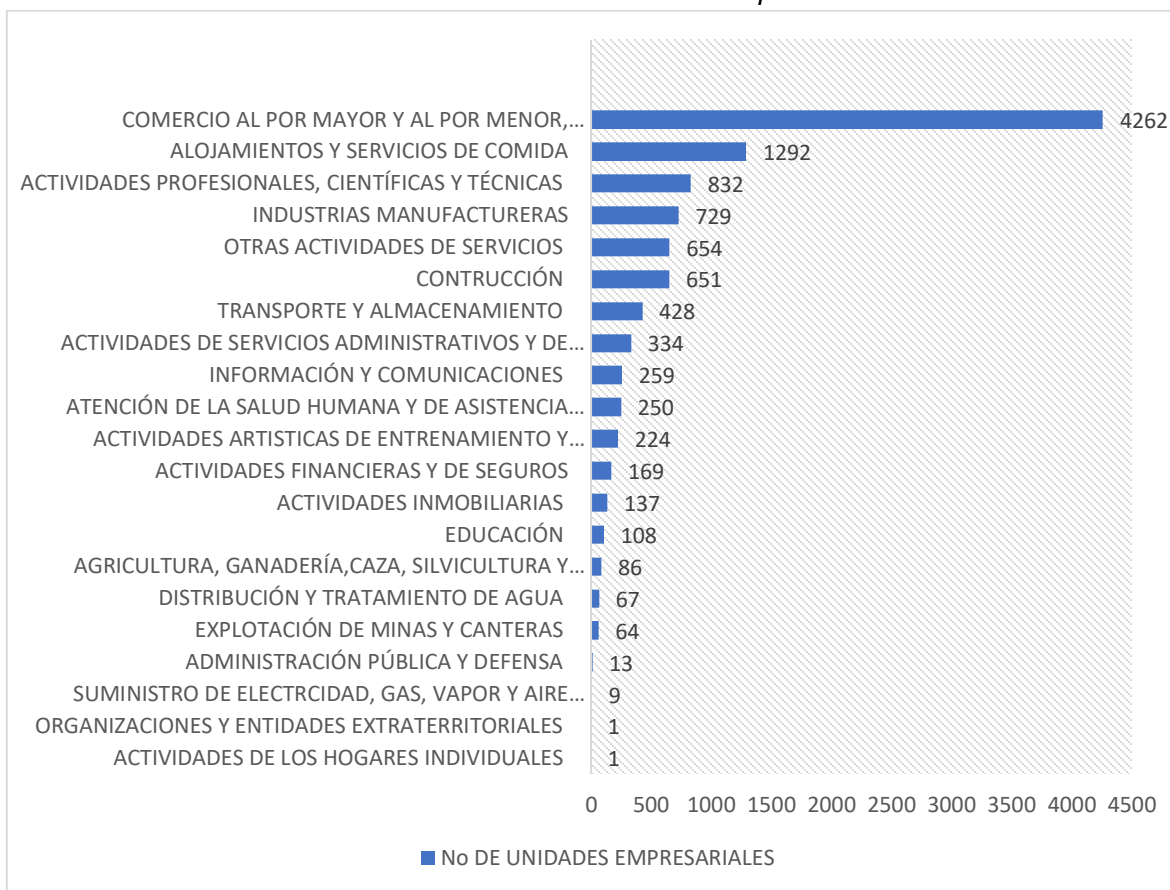


Fuente: FILCO- Ministerio del trabajo 2008 – 2012

Durante los años 2008 a 2018, los ingresos laborales en promedio han tenido un incremento constante, en el año 2008 las mujeres tuvieron ingresos de 800.000 mil pesos y los hombres cerca de un 1.000.000 de pesos. Para el 2018, el incremento en los ingresos tanto para hombres como para mujeres ascendió a 1.400.000 pesos en la ciudad de Tunja.

Estos resultados están relacionados con la presencia de industria y desarrollo de actividades, en las cuales está inmersa la ciudad; por tanto, en la búsqueda de visualizar un acercamiento al tejido empresarial de Tunja, se dan a conocer las diferentes dinámicas de los sectores productivos que dinamizan la economía:

Gráfica 29 Análisis de Unidades Empresariales

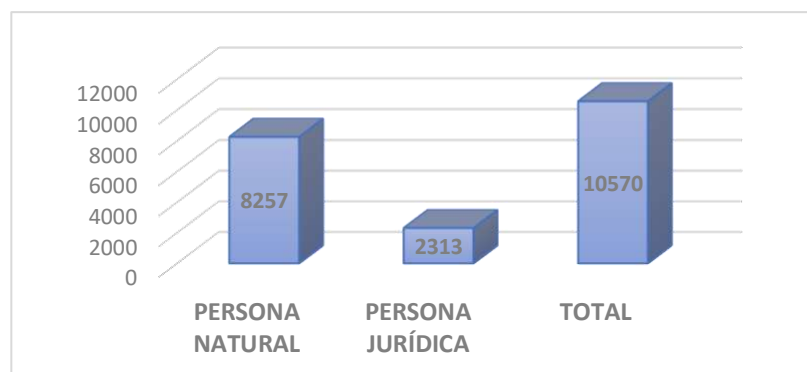


Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario Departamento de Planeación y Estudios Económicos

Según el informe de la Cámara de Comercio de Tunja, el sector económico con mayor participación fue el comercio al por mayor y al por menor con 4.262 unidades empresariales creadas para 2019, seguido de alojamientos y servicios de comida que reporto 1.292 empresas, actividades profesionales científicas y técnicas con 832 unidades, mientras que organizaciones y entidades extraterritoriales junto con actividades de los hogares individuales se formalizo con una unidad por actividad.

Adicional a esto, la dinámica empresarial por tipo de organización para el año 2019 en la ciudad fue de 8257 empresas creadas, correspondientes a personas naturales lo que equivale a un 78% y 2313 que corresponde a persona jurídica equivalente a un 22%

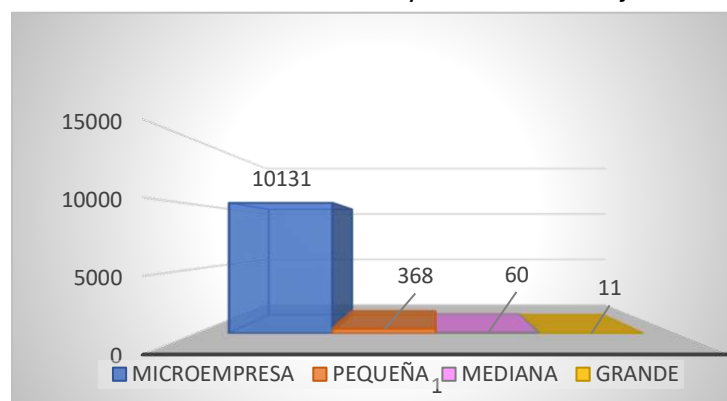
Gráfica 30 Análisis Tipo de Organización



Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario- Base de datos 2019

Tunja en lo que refiere al tamaño empresarial para el 2019, contó con un alto porcentaje de microempresas. 10.131 unidades empresariales, las cuales representan el 95,8% del total de empresas registradas; seguido de la pequeña empresa con 368 unidades, 60 unidades empresariales dirigidas a la mediana empresa de la ciudad y culminando con 11 unidades empresariales de connotación grande.

Gráfica 31 Tamaño empresarial de Tunja



Fuente: Elaboración propia a partir de informe Cámara de Comercio de Tunja Soy Bicentenario- Base de datos 2019

Además de las unidades empresariales, los tipos de organizaciones y el tamaño empresarial de Tunja, cabe resaltar el frigorífico para la ciudad. Este proyecto está siendo realizado por inversionistas privados, quienes adquirieron predios en un área de 14 hectáreas y estiman la inversión en 60 mil millones de pesos. Han avanzado en licencias ambientales, concesión de aguas y diseños. Por acciones populares no se ha avanzado en construcción. La Administración Municipal debe estar vigilante y prestar acompañamiento para garantizar este importante servicio.

Centro de empleo y emprendimiento en la ciudad

En Tunja, según información de la Cámara de Comercio de Tunja, la composición empresarial de la ciudad está dada en un 98% microempresas, (menos de 10 trabajadores) y el 2% restante en pequeñas empresas (entre 11 y 50 trabajadores), medianas empresas (entre 51 y 200 trabajadores) y grandes empresas (más de 201 trabajadores); por ende, es necesario abordar un diagnóstico del centro de empleo y emprendimiento de la ciudad.

La población de Tunja cuenta desde el año 2014 con el centro de empleo y emprendimiento Activa -t, dependencia de la secretaria de desarrollo; el cual trabaja por la intermediación laboral con entidades públicas y aliadas, cuyo propósito es generar empleo en la ciudad. Además, este centro apalanca ideas de negocios nacientes, en evolución o que ya están establecidas; un claro ejemplo de ello es el proyecto realizado en el año 2019, que mediante convocatoria de inscritos en Activa-t y en cumplimiento de una serie de requisitos, se hizo entrega de incentivos y capital semilla, propendiendo por el emprendimiento y por el bienestar social y productivo de los habitantes del municipio.

Según el centro de empleo y emprendimiento Activa -t a la fecha se han verificado 260 emprendimientos de 450, los cuales están clasificados en cuatro estados: insipiente, medio, avanzado y alto.

Ante ello, se ha trabajado en la gestión de alianzas para promover los emprendimientos y unidades de negocio de la población de la ciudad de Tunja, por tanto, según fuentes de financiación de orden regional, nacional e internacional, a la fecha se resaltan algunas fuentes de financiación bajo la modalidad de crédito y otras de recursos no reembolsables.

Tabla 41 programas de desarrollo económico por fuente de financiación

FUENTE DE FINANCIACIÓN	PROGRAMA O LÍNEA DE APOYO
FINAGRO	ICR, LEC, FAG
GOBERNACIÓN DE BOYACÁ	BOYACÁ NOS ALIMENTA, BOYACÁ TERRITORIO DE SABORES, ARTESANÍAS DE BOYACÁ.
SENA	FONDO EMPRENDER, FONDO EMPRENDER MUJERES, EMPRENDE RURAL, CURSOS DE FORMACIÓN, SENNOVA.
COLOMBIA PRODUCTIVA MINCIT	FÁBRICAS DE PRODUCTIVIDAD, OPERACIÓN DE PLANES DE NEGOCIOS DE SECTORES ESTRATÉGICOS.
PROCOLOMBIA	FÁBRICAS DE EXPORTACIÓN.
INNpulsa COLOMBIA	LÍNEAS DE MENTALIDAD Y CULTURA, DESARROLLO EMPRESARIAL, C EMPRENDE.
UAEOS	APOYO A ORGANIZACIONES SOLIDARIAS POBLACIÓN VULNERABLE
BANCOLDEX	LÍNEAS DE REDESCUENTO
FUENTES MULTILATERALES DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL	BID CEPAL FAO ONU – MUJERES

FUENTE DE FINANCIACIÓN	PROGRAMA O LÍNEA DE APOYO
AYUDA OFICIAL AL DESARROLLO AOD	ONUDI ALEMANIA COREA DEL SUR
COOPERACIÓN INTERNACIONAL TÉCNICA DESCENTRALIZADA	Fondo Regional de Tecnología Agropecuaria (FONTAGRO). Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura (IICA). Organización de Estados Americanos (OEA). Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). Agencia Francesa de Desarrollo (AFD). Agence Luxembourgeoise pour la Cooperation Au Developpement (LUXDEV). Australian Agency for International Development (AUSAID). Austrian Development Agency (ADEC). Belgian Development Cooperation – (BTC). Canadian International Development Agency (CIDA). Agronomique pour le Développement (CIRAD). Cooperación Italiana al Desarrollo Deutsche Gesellschaft Für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Japan International Cooperation Agency (JICA). Israel's Agency for International Development Cooperation (MASHAV). Israel's Agency for International Development Cooperation Center for International Agricultural Development Cooperation - CINADCO (MASHAV). The International Poverty Reduction Centre in China (IPRCC). The China International Center for Economic and Technical Exchanges

Fuente: Equipo Coordinador PDM 2020

Cabe resaltar que existen otras fuentes de financiación a las cuales se puede aspirar bajo distintos tipos de proponentes, aquellas fuentes pueden ser por ejemplo alcaldía, gremios, ESAL, entre otros.

Una de las anteriores alianzas es con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), donde a 2019 se han adelantado 10 cursos para la formación de la población tunjana. Aproximadamente, 300 personas han tomado los cursos como opción para la complementación de sus perfiles. Así, los cursos que se han dispuesto en alianza con activa-t son:

- Operario en agujas.
- Implementación del sistema de gestión de seguridad y salud en el trabajo.
- Emprendedor en accesorios de fibras propias de la región
- Desarrollo de empaque para productos artesanales.
- Curso de alturas por primera vez y reentrenamiento.

- Emprendedor en producción de plantas medicinales, aromáticas y condimentarías.
- Patronaje de ropa deportiva.
- Confecciones de sudadera.
- Patchwork aplicado a la lencería.
- Agricultura orgánica.

Del mismo modo, en reporte de gestión de la Alcaldía de Tunja 2019 y Activa -t, mediante el proceso de acompañamiento o puesta en marcha del plan de negocio, se logró al finalizar el año el posicionamiento y fortalecimiento de 38 empresas con alto potencial de crecimiento. Adicional a ello, se generaron entre el 2016 y 2019, 280 empleos por impulso y fortalecimiento empresariales, a través de plan de negocio y acompañamiento a las unidades productivas. Finalmente, en materia de eventos, el centro de empleo y emprendimiento realizó 33 eventos para las empresas de sectores como comercio, servicios, agropecuario, agroindustria, entre otros.

Estructura propositiva

7. Línea Temática: Desarrollo económico, empleabilidad y trabajo digno

7.1. Programa: emprendimiento y fortalecimiento empresarial

Uno de los grandes problemas en Tunja en materia económica es el aumento de los empleados informales y la baja empleabilidad de profesionales recién egresados. Desde la Alcaldía se instrumentalizará la política de primer empleo, así como el desarrollo de acciones y gestiones para el emprendimiento y fortalecimiento empresarial.

Por ultimo, se generará el replanteamiento de las acciones y el alcance del programa activa-T para prestar un mejor servicio en las bolsas de empleo presentes en la ciudad.

Programa:		Emprendimiento y fortalecimiento empresarial		
Objetivo:		Fortalecer las políticas del emprendimiento empresarial desde la formalización en condiciones que conlleven a una mejor calidad de vida, así como el fomento de la empleabilidad y formalidad para el crecimiento económico tunjano		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Empleos nuevos generados	Numero	0	4.000

7.1.1 Estrategia: Apoyo profesional para emprender y gestión del conocimiento

Objetivo:		Proporcionar el apoyo a emprendedores y/o empresas tanto urbanas como rurales, para la consolidación del sector empresarial en Tunja		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Empresas en etapa temprana beneficiadas con programas de fortalecimiento para su consolidación (urbanas y rurales)	número	0	350
2	Empresas con acceso a créditos	número	0	200

7.1.2 Estrategia: Generación de capacidades

Objetivo:		Desarrollar estrategias de formación para el emprendimiento y la formalización, con el fin de proporcionar capacidades para su desarrollo.		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas capacitadas incluido emprendimiento juvenil e inclusión, ahorro y protección al adulto mayor, población rural y no cotizante	número	0	300
2	Personas formalizadas	número	0	1000

7.1.3 Estrategia: Nos une la competitividad, la productividad, la innovación, las TIC, la calidad y la comercialización

Objetivo:	Fortalecer el sector empresarial, por medio de estrategias fundamentadas en las TIC, logrando así, el incremento de la competitividad y la productividad.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Unidades productivas beneficiadas en la implementación de estrategias para incrementar su productividad (incluido inclusión laboral)	Número	0	245

7.2. Programa: Ambiente empresarial y atracción de la inversión

La reactivación económica en Tunja debe verse incentivada por la consolidación de un ambiente empresarial atractivo para apalancar inversiones y capitales nacionales e internacionales. Es necesario aprovechar las ventajas comparativas y competitivas de la ciudad, como lo son la seguridad, la presencia de diversas universidades en el territorio, así como su cercanía con la ciudad de Bogotá. Con el fin de generar un adecuado ambiente empresarial, se incentivará la consolidación de la zona franca, la asociatividad laboral para el adecuado encadenamiento de la oferta técnica, tecnológica y universitaria con las empresas presentes en la región.

Programa:	Ambiente empresarial y atracción de la inversión			
Objetivo:	Integrar desde el ambiente empresarial la sinergia conjunta de varios sectores empresariales de las zonas francas, en asociatividad laboral con alianzas público – privadas en el Municipio de Tunja			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Trámites para creación de empresa	Número	17	10
2	Inversionistas atraídos	Número	0	12

7.2.1 Estrategia: marketing territorial Tunja

Objetivo:		Desarrollar acciones fundamentadas en marketing territorial para la consolidación de la inversión privada.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias territoriales para favorecer la inversión privada	número	0	20
2	Campañas realizadas y eventos desarrollados	número	1	3

7.2.2 Estrategia: alianzas estratégicas para emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión

Objetivo:		Crear alianzas estratégicas para apoyar el emprendimiento, fortalecimiento empresarial y atracción de la inversión.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Alianzas estratégicas generadas	número	0	15

7.3. Programa: Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana

La ciudad de Tunja, al contar con una población que se encuentra en la informalidad laboral, busca mediante este programa la formalización de la cotización flexible en pensión, de tal forma que estas personas sean incluidas en esta estrategia para asegurar un ingreso cuando lleguen a la tercera edad.

Programa:		Programa de ahorro voluntario - BEPS - Hoy y mañana		
Objetivo:		Involucrar a la población que se encuentra en la informalidad laboral en el programa de ahorro voluntario para garantizar un futuro ingreso.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Adultos mayores con posibilidad de pensión	Número	ND	250

7.3.1 Estrategia: Protección al adulto mayor

Objetivo:		Crear acciones estratégicas para promover la importancia del ahorro del adulto mayor.		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementar las estrategias de ahorro y protección al adulto mayor	Porcentaje	0	70

7.3.2 Estrategia: Ahorro voluntario - no cotizante

Objetivo:		Construir e implementar estrategias para promover la importancia del ahorro de la población no cotizante.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementar las estrategias de ahorro y protección al no cotizante	Porcentaje	0	50



Alcaldía Mayor
de Tunja



La Equidad nos **UNE**

V. PILAR ESTRATÉGICO: NOS UNE UNA SOCIEDAD JUSTA, INCLUYENTE Y EDUCADA

Introducción

El pilar estratégico: “*Nos Une una sociedad justa, incluyente y educada*” del Plan de Desarrollo “*Tunja la capital que nos Une*”, 2020 – 2023, tiene como objetivo principal fortalecer el desarrollo social como aspecto fundamental para garantizar condiciones de equidad, que permitan traducir el progreso económico de la ciudad en bienestar y oportunidades para todos los Tunjanos.

En ese sentido, hablar de una sociedad **justa** implica que se actúa conforme a la verdad y se reconoce el papel que tiene cada ciudadano en el proceso constructivo de paz, el cual es un derecho, y a su vez, un deber, pues exige dar a cada uno lo que corresponde, respetando la libertad de expresión de cada individuo y rechazando todas las actuaciones que generen escenarios de violencia contra el otro. **Incluyente**, es decir que se garantiza la participación plena y efectiva en la sociedad de cualquier persona, en igualdad de condiciones que las demás. Y **educada**, en la cual se responde a unos estándares de calidad académica, que son coherentes con las necesidades del territorio y la oferta laboral, donde se respeta la diversidad cultural y se promueve la investigación e innovación como motor de desarrollo y emprendimiento.

El pilar inicia con la línea temática “Tunja ciudad del Conocimiento”, si se parte de la premisa que “la sociedad de la información o del conocimiento es sencillamente, una ciudad más y mejor educada “ se debe garantizar el derecho a la educación inicial, preescolar, básica y media de todos los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos, a través de la implementación de diferentes acciones en calidad, cobertura, permanencia y gestión territorial, así como del mejoramiento de las competencias y el bienestar de los estudiantes, docentes, directivos docentes y administrativos que permitan construir una sociedad en paz con equidad e igualdad de oportunidades.

Dado lo anterior, dentro de esta temática se involucran estrategias como ; el mejoramiento de la infraestructura educativa ,la educación inicial en el marco de una atención integral, la educación con calidad ,familias unidas por la educación estrategia que hace coparticipe a las familias en la educación integral de los estudiantes ,la disminución de las brechas de acceso y permanencia, el fomento para el acceso a la educación superior o terciaria a través de alianzas con Universidades o vinculación a programas del Gobierno Nacional lo que conlleva a la prestación de un servicio educativo oportuno y efectivo.

A continuación, la línea temática “*Tunja incluyente, diversa y cultural*” presenta varias apuestas importantes que impactan de manera transversal a toda la población del municipio, dentro de las cuales, inicialmente se propone, fortalecer el papel de las familias como garantes de los derechos fundamentales de protección, afecto y desarrollo de los

niños, adolescentes y jóvenes, a partir de la crianza con amor; y expandir las oportunidades de estos últimos, para la inclusión laboral, el emprendimiento y la formalidad, a través de formación técnica, tecnológica y profesional de calidad, así como la orientación para aprovechar sus capacidades y habilidades, en la obtención de estímulos locales e internacionales, que garanticen permanencia en el sistema educativo o financiación de nuevas industrias. Así mismo, se presentan estrategias para que el adulto mayor de Tunja viva en condiciones dignas, con acceso a los servicios de atención integral y se garantice su cuidado y bienestar.

En conexión con esas estrategias pensadas para pasar de la vulnerabilidad y la pobreza a la oportunidad y el crecimiento, aparece la necesidad de desarrollar líneas estratégicas en este Plan, que permitan garantizar la equidad dentro del hogar, donde las mujeres puedan entrar a la fuerza laboral y acceder en igualdad de condiciones a recursos y cargos de poder en el sector productivo, público y social de la ciudad, pues está comprobado que una mayor participación femenina en la economía, favorece indicadores sociales y de desarrollo. De la misma manera, la equidad de oportunidades e inclusión productiva debe superar barreras de acceso a servicios sociales y de salud esenciales para la población, independientemente de su origen étnico, preferencia sexual, condición física, psicológica o social, género y edad, es decir, sin ningún tipo de discriminación, por ello este ejercicio efectivo de derechos colectivos e individuales demanda acciones diferenciadas de parte de la Administración Municipal, que permiten avanzar en la inclusión cultural, social y económica de manera sustentable.

Una de las estrategias que se destaca es la de Diseño Universal con enfoque diferencial, en donde se propone garantizar los derechos de la población con discapacidad, siendo uno de ellos el derecho a la educación inclusiva, oportuna, pertinente y de calidad, que atienda las particularidades de las personas con discapacidad y capacidades o talentos excepcionales, de forma que se promueva su desarrollo, aprendizaje y participación, todo esto enmarcado en el Decreto 1421 de 2017 el cual marca un camino de transformación en el sistema educativo ya que los estudiantes con discapacidad tienen las mismas garantías de educación que el resto de los estudiantes.

Además de lo anterior, se destaca la Ley 1618 de 2013 y el CONPES 166 de 2013, en donde se propician condiciones de adecuación y mejora en la calidad de la oferta educativa, social, tecnológica y productiva de la ciudad, así como el compromiso de divulgar los incentivos que existen a nivel nacional en materia tributaria y de contratación pública, para promover la vinculación laboral, no solo en el sector público sino privado, de las personas con discapacidad. De igual manera, gestionar la articulación de diferentes entidades del Estado y sus sistemas, organizaciones de carácter público y la sociedad civil para impulsar el emprendimiento de las personas con discapacidad, sus familias, personas cuidadoras, a través de la puesta en marcha de programas de asistencia técnica, asesoría y búsqueda de recursos técnicos y financieros.

Lo anterior, a partir del fortalecimiento de nuevos sectores que han sido considerados estratégicos a nivel nacional e internacional, como es el caso del sector cultural, dentro del cual se proponen estrategias orientadas a generar condiciones para la creación, la circulación y el acceso a la cultura, contribuyendo a la formación de personas críticas que reconozcan la diversidad cultural, así como se mejore la infraestructura y el desarrollo de las habilidades para la gestión y acceso a incentivos y estímulos dispuestos para favorecer procesos creativos, fortalecer la función social de la cultura, generar nuevos empleos y valor agregado en las industrias, incrementar la competitividad, atraer inversión extranjera y proteger el patrimonio cultural del Municipio.

A continuación, se presenta la línea temática “*Seguridad y convivencia ciudadana*” la cual presenta las estrategias previstas para privilegiar el acceso a la justicia y garantizar la seguridad de todos los ciudadanos, orientadas principalmente a la reconstrucción del tejido social, el impulso al uso de los métodos de resolución de conflictos, implementación de programas orientados a mejorar la convivencia y fortalecer el dialogo sobre las conflictividades sociales en el territorio y planes para la actuación articulada de operadores y administradores de la justicia.

De igual manera, fortalecer el sistema de prevención y superación de la violencia infantil y vulneración de derechos a la primera infancia, realizando una asistencia y acompañamiento efectivo a la comunidad de manera articulada con instituciones del estado encargadas de la protección de derechos civiles, además, la puesta en marcha de estrategias que generen espacios seguros que eviten el consumo de sustancias psicoactivas en los jóvenes, el desarrollo de cátedras cívicas y de paz, y el uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana. Así mismo, se propone poner en marcha proyectos que permitan mayor inclusión de la población que se ha visto afectada por la violencia y programas de prevención, protección y no repetición para víctimas del conflicto armado.

Finalmente, esta línea considera dos estrategias para la protección y bienestar de animales domésticos, a partir de programas que promueven la tenencia responsable, la esterilización, vacunación y cuidado animal, que prevengan el abandono y maltrato, y fortalezcan canales de asistencia integral, sumándose al propósito de erradicar la violencia de la ciudad, a partir de fortalecer una cultura ciudadana que respeta los animales, el ecosistema y los recursos naturales. Lo anterior, de la mano de las políticas de derechos humanos y las inclusivas, en estrecha coordinación con las políticas de seguridad de lucha contra las drogas ilícitas que promuevan una cultura de legalidad, y el respeto y la defensa de la vida de cada ciudadano, así como la protección de la integridad de líderes políticos, sociales y periodistas que orienten su trabajo a la búsqueda de justicia y equidad. Por último, se presenta la línea temática “*Cerrando brechas de pobreza*”, donde se expone la articulación del Plan de desarrollo “*Tunja la Capital que nos Une*” con tres programas de orden Nacional que permiten el crecimiento social, bienestar y desarrollo de la población beneficiada en el municipio, como lo son Jóvenes Acción, Colombia Mayor y Más Familias en Acción.

Caracterización

Estado actual de la educación

La Educación de calidad es un derecho que tienen todos los niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos sin distinción de condición social, económica, geográfica o étnica, que permite incidir en la disminución de la pobreza. Para Tunja, es además uno de los sectores estratégicos para el desarrollo sostenible del territorio, gracias a su reconocimiento a nivel nacional por aportar indicadores de excelencia, calidad y cobertura educativa.

En relación con los niveles de preescolar, básica, media y educación para adultos, la entidad territorial certificada cuenta con 14 instituciones educativas oficiales (2 de régimen especial, Colegio de Boyacá y el Colegio Nuestra Señora de Fátima) y 43 sedes de las cuales 35 se ubican en el área urbana y 8 en la zona rural. En el caso de los establecimientos educativos no oficiales, el municipio tiene 113 registrados, de los cuales 21 ofrecen hasta el nivel de media, 5 ofrecen hasta básica secundaria, 50 ofrecen los niveles de preescolar y básica primaria, 37 ofrecen únicamente el nivel preescolar, y 10 ofrecen educación para adultos. (Secretaría de Educación de Tunja, 2019)

Para el año 2019, el municipio contaba con un total de 481 aulas habilitadas en las instituciones educativas oficiales y 19.636 estudiantes matriculados, los cuales están distribuidos de la siguiente forma:

Tabla 42: Matricula oficial y número de aulas de las instituciones educativas oficiales de Tunja

Institución Educativa	Matriculados 2019	Número de Aulas	Observaciones
Escuela Normal Superior Leonor Álvarez Pinzón	2.364	67	2 sedes, la sede principal en la cual se adelanta ampliación y la otra es sede adjunta.
Escuela Normal Superior Santiago de Tunja	3.479	49	3 sedes, la principal en proceso de construcción, y 2 sedes del municipio legalizadas.
I.E. Gimnasio Gran Colombiano	963	22	1 sede propiedad del Municipio.
I.E. Gustavo Rojas Pinilla	1.100	39	6 sedes propiedad del Municipio legalizadas.
I.E. Silvino Rodríguez	2.674	87	6 sedes, 4 propiedad del Municipio legalizadas y 2 en trámite de legalización.
I.E. Libertador Simón Bolívar	1.277	33	5 sedes, 1 propiedad del municipio legalizada, 3 en trámite de legalización y 1 propiedad de Amigoniano.
I.E. Antonio José Sandoval Gómez	1.044	18	2 sedes, la principal con cesión gratuita Ministerio de Vivienda y la sede La Colorada en trámite de propiedad.
I.E. Julius Sieber	648	15	1 sede propiedad del Municipio.

Institución Educativa	Matriculados 2019	Número de Aulas	Observaciones
I.E Rural del Sur	947	39	7 sedes, 6 propiedad del Municipio legalizadas y 1 compartida con CDI.
I.E. San Jerónimo Emiliani	1.485	3*	3 sedes, 1 propiedad del municipio legalizada y 2 propiedad de los Padres Somascos.
I.E. Media diversificada Carlos Arturo Torres INEM	2.131	60	4 sedes, 3 propiedad del municipio legalizadas y 1 en trámite de legalización.
I.E. Técnico Gonzalo Suarez Rendón	1.524	49	3 sedes propiedad del municipio legalizadas.
Total General	19.636	481	

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2020)

La mayoría de las instituciones educativas públicas del municipio, poseen problemas en **infraestructura escolar**, limitando aún más la transferencia de conocimiento, este fenómeno se ha dado en buena parte, a la poca inversión que se ha realizado en la ampliación, mejoramiento y construcción de aulas por esto es necesario realizar el mejoramiento de las sedes existentes y la construcción de nuevas sedes que permitan garantizar la seguridad de los estudiantes, el proceso educativo, las actividades recreativas y el acceso a estudiantes con discapacidad

La educación inicial, aporta al desarrollo integral de niños y niñas, a partir del fortalecimiento de las habilidades para la vida y las capacidades para la resolución de conflictos y mayor disposición al aprendizaje. Al mismo tiempo, una educación inicial de calidad aumenta posteriormente la cobertura y la permanencia de los niños y niñas en el sistema educativo y las probabilidades de mejores resultados a largo plazo en las pruebas de calidad educativa.

En cuanto a la cobertura se cuenta con 12 Instituciones Educativas oficiales las cuales ofrecen únicamente el grado Transición y 2 Instituciones Educativas con régimen especial las cuales ofrecen servicio educativo a niños y niñas de 4 y 5 años, una, y la otra solo a niños de 5 años. En el sector no oficial se cuenta con 110 Instituciones que ofrecen servicio a niños y niñas de 3 a 5 años. Por otra parte, se han identificado 36 salas maternas las cuales no tienen licencia de funcionamiento en espera de que se expida la reglamentación desde el Nivel Nacional.

El número de niños y niñas de 0-5 atendidos del ICBF en las modalidades institucionales (CDI y HI) del Municipio de Tunja a corte 30 de septiembre de 2019 es de 2.443 beneficiarios. Mientras que, de acuerdo con planeación del Ministerio de Educación Nacional, la matrícula de niños y niñas de 3 a 5 años, según oferta oficial y privada, es cobertura bruta 2.659 y cobertura neta 1.994 a cohorte abril-mayo de 2019.

* Aulas reportadas en la sede propiedad del Municipio.

Se evidencia que durante la vigencia del cuatrienio 2016-2019 se diseñaron dos planes de formación y cualificación de acuerdo con las necesidades manifestadas por las docentes y en cumplimiento de la Guía N° 19 de los Referentes técnicos de Educación inicial-Orientaciones para la cualificación de talento humano vinculado a la atención integral de Primera Infancia.

Tabla 43: Agentes educativos formados y cualificados en educación inicial y atención integral en las instituciones educativas de Tunja

	Instituciones educativas Oficiales		Instituciones educativas privadas y salas maternas	
Año	N° Capacitaciones en educación inicial y atención integral	N° de agentes educativos formados y cualificados	N° Capacitaciones en educación inicial y atención integral	N° de agentes educativos formados y cualificados
2016	2	93	2	73
2017	3	125	17	459
2018	6	191	9	398
2019	4	234	6	558

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En lo que respecta a la transición armónica de los niños y niñas en el entorno educativo, 1.123 niños(as) transitaron de la oferta de ICBF, y se les realizó la respectiva asignación del cupo para el año 2020. En cuanto al sistema de seguimiento niño a niño se encuentra una base con 1635 niños y niñas que cuentan con edad para transitar desde ICBF al sistema educativo oficial.

A partir del año 2017 en el marco de las acciones establecidas en la mesa Municipal de tránsito armónico se desarrollaron diferentes procesos de apropiación a la guía todos listos, beneficiando a 18 unidades de servicio de educación inicial - EAS distribuidas así: 5 Centros de desarrollo infantil, 7 hogares infantiles y 6 hogares comunitarios.

Para incentivar el potencial de desarrollo integral de la primera infancia la educación inicial debe ser universal, gratuita y de calidad por lo tanto se verificará que se brinde la gratuidad y que la educación que brinden las instituciones sea de calidad para lo cual se brindaran capacitaciones a los diferentes agentes educativos y docentes que se encargan de la educación inicial.

Se debe garantizar que todos los niños, niñas y jóvenes reciban una **educación de calidad**, por consiguiente, la formación impartida debe asociarse a la pertinencia de los programas educativos con respecto a las necesidades de los estudiantes, al entorno social y económico en el cual ellos viven y a los valores de la sociedad y la familia frente a la educación.

Para lograr la calidad es necesario garantizar elementos y herramientas que faciliten el trabajo de los docentes y el proceso de aprendizaje en los estudiantes, Por ello, la posibilidad de contar con aulas especializadas, laboratorios, salas de informática, bibliotecas y materiales para áreas deportivas, culturales y lúdicas es fundamental. Dentro de la dotación y mobiliario dispuesto para las instituciones educativas a 2019, se tenía la siguiente distribución:

Tabla 44: Dotación y mobiliario espacios académicos instituciones educativas oficiales de Tunja

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	AULA PREESCOLAR	AULA PRIMARIA	AULA SECUNDARIA	LABORATORIO CIENCIAS / INTEGRADO	AULA DE BILINGÜISMO	AULA TIM	BIBLIOTECA
I.E. RURAL DEL SUR	3	12	3	2	-	-	1
I.E. SILVINO RODRÍGUEZ	-	5	-	1	1	-	3
I.E. LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR	-	3	8	1	1	-	2
I.E. CARLOS ARTURO TORRES	-	5	8	-	1	-	2
I.E. GRAN COLOMBIANO	2	10	12	2	-	1	1
I.E. GONZALO SUAREZ RENDÓN	-	1	8	1	-	1	2
I.E. GUSTAVO ROJAS PINILLA	-	4	5	-	-	1	2
ESCUELA NORMAL LEONOR ÁLVAREZ PINZÓN	2	-	16	1	-	-	2
ESCUELA NORMAL SUPERIOR SANTIAGO DE TUNJA	4	10	12	2	-	-	2
JULIUS SIEBER	2	9	3	-	-	1	1
I.E. ANTONIO JOSÉ SANDOVAL	-	-	2	-	1	-	1
TOTAL	13	59	77	10	4	4	19

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2019)

Las instituciones educativas que tienen aulas preescolares tienen por cada aula: 12 juegos de puesto de trabajo preescolar (1 mesa, 3 sillas, 2 dos mesas auxiliares, 1 mesa docente, 1 juego tándem de tres canecas, 1 tablero para marcador borrable y 1 mueble de almacenamiento. En el caso de las aulas de primaria y secundaria, están compuestas por 40 juegos de puesto de trabajo (1 silla, 1 mesa docente, 1 silla docente, 1 juego tándem de tres canecas, 1 tablero para marcador borrable, 1 mueble de almacenamiento). Con relación a los laboratorios de ciencias e integrados (física y química) están dispuestos para 40 usuarios, que están compuestos cada uno por 10 mesones de laboratorio, 40 butacas para laboratorio, 3 estantes de depósito, 3 muebles móviles para laboratorio, 1 tándem de canecas, 2 muebles de almacenamiento laboratorio, 1 tablero para marcador borrable.

En el caso de las aulas se tienen 4 aulas de tecnología, innovación y multimedia - TIM que están compuestas por 7 mesas modulares para 3 alumnos, 40 sillas giratorias monoconcha, 7 mesas modulares con multitoma retráctil para 3 alumnos, 1 tándem de 3 canecas, 1 tablero para marcador borrable, 2 tableros móviles, 8 muebles de contenidos, 2 muebles de almacenamiento; se tiene 4 aulas de bilingüismo que están compuestas por 6 estantes de bilingüismo, 1 revistero, 2 tableros móviles, 1 mueble de almacenamiento bilingüismo, 1

tándem de canecas, 24 sillas giratorias monoconcha con niveladores, 8 mesas modulares, 3 biombos divisorios, 1 tablero marcador borrable, 2 mesas de trabajo bilingüismo, 8 sillas interlocutoras y 2 sofás de 3 puestos, 1 tablero móvil.

Se cuenta con 11 aulas deportivas en 11 de las instituciones educativas oficiales, de preescolar y básica primaria compuestas por 85 kits de implementos deportivos, cada kit se compone de: 2 balones de baloncesto, 2 balones de fútbol de salón, 2 balones de voleibol, 1 balón de fútbol, 5 aros planos, 5 aros redondos, 7 sogas, 5 conos, 5 platillos, 6 pelotas de letras y 3 colchonetas, que tienen por propósito promover hábitos saludables en los estudiantes y mejorar las condiciones de la labor docente. (Secretaría de Educación, 2019)

Finalmente, en cuanto a mobiliario académico las instituciones tienen 19 bibliotecas en las distintas sedes que tienen una capacidad para 40 usuarios con una disposición de 10 estantes por cada una, 8 mesas rectangulares, 4 cubículos dobles, 1 sofá de 3 puestos, 32 sillas interlocutoras, 8 sillas giratorias monoconchas, 2 revisteros, 5 butacas auxiliares, 1 mueble móvil de recolección de libros, 1 tablero móvil y 1 mueble de almacenamiento. Adicionalmente, el inventario en equipos tecnológico de las instituciones educativas es el siguiente:

Tabla 45: Inventario de equipos tecnológico por Institución Educativa

INSTITUCIÓN EDUCATIVA	COMPUTADORES DE ESCRITORIO	PORTÁTILES (USO EDUCATIVO)	TABLETAS ASIGNADAS / INSTITUCIONES
GUSTAVO ROJAS PINILLA	47	153	332
RURAL DEL SUR	30	118	304
GONZALO SUAREZ RENDÓN	-	159	339
GIMNASIO GRAN COLOMBIANO	55	30	345
INEM CARLOS ARTURO TORRES	-	94	247
LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR	24	123	415
JULIUS SIEBER	-	0	0
SILVINO RODRÍGUEZ	-	120	370
ESCUELA NORMAL SUPERIOR LEONOR ÁLVAREZ PINZÓN	-	66	540
ANTONIO JOSÉ SANDOVAL	-	80	385
ESCUELA NORMAL SUPERIOR SANTIAGO DE TUNJA	75	124	760
TOTAL	231	1067	4037

Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2019)

En la construcción de una ciudad que ofrezca herramientas de calidad a sus estudiantes, se debe hacer seguimiento especialmente a las salas de informática, para establecer el estado de los equipos de cómputo asignados, el estado de la infraestructura tecnológica y de esta manera, poder atender de la mejor forma las necesidades de los estudiantes de cada una de las Instituciones Educativas.

Los docentes son considerados un factor determinante para la calidad de la educación, por ello deben ser seleccionados y nombrados en propiedad. También se destaca de los docentes su formación y su proceso de actualización en el trabajo para mejorar el desarrollo

de sus prácticas educativas en la institución, de acuerdo con las necesidades de los estudiantes y las áreas del conocimiento en las cuales cumple su función educativa. De acuerdo con el número de estudiantes por niveles educativos y por áreas rural o urbana se debe contar con docentes formados y trabajando en sus respectivas áreas.

Tabla 46: Docentes por área y nivel educativo 2016 - 2019

Área Educativa	2016	2017	2018	2019
Preescolar	57	52	53	55
Primaria	226	302	293	299
Ciencias Naturales y Educación Ambiental	37	33	36	38
Ciencias Sociales	87	54	55	56
Educación Artística - Artes plásticas	18	21	20	20
Educación Artística - Música	3	2	3	4
Educación Artística - Danzas	1	0	0	0
Educación Física, Recreación y Deporte	35	27	26	27
Educación, Ética y en Valores	5	5	7	7
Educación Religiosa	13	15	15	15
Humanidades y Lengua Castellana	84	64	65	63
Idioma Extranjero Francés	2	0	0	0
Idioma Extranjero Inglés	53	48	50	50
Matemáticas	64	65	67	69
Tecnología e Informática	15	21	22	23
Ciencias Naturales Química	32	23	19	19
Ciencias Naturales Física	18	12	12	12
Filosofía	9	8	7	8
Áreas de Apoyo Para educación Especial	18	1	0	0
No aplica	100	109	107	118

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

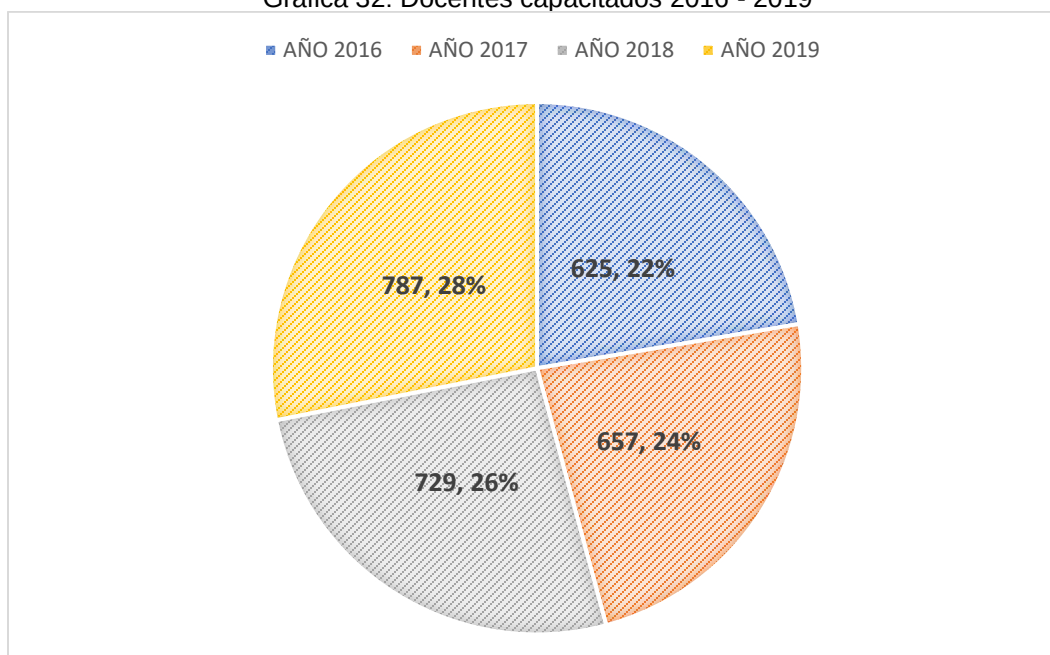
En total a 2019, el sistema educativo oficial del Municipio contaba con 883 docentes, de los cuales 498 hacen parte del estatuto docente 2277 de 1979, y 385 del estatuto docente 1278 de 2002. En relación al personal administrativo se contaba con una planta de cargos de 212 funcionarios, sin embargo, por solicitud del Ministerio de Educación y Hacienda, no se pudieron proveer las renunciaciones de 42 funcionarios de la planta de personal administrativo de las instituciones educativas oficiales, llevándolas a desempeñarse con una asignación de 170 funcionarios solamente, la cual es deficiente si se considera que por ejemplo, tan solo en el caso de servicios generales se cuenta con cerca de 60 personas vinculadas, pero más de 40 de ellas presentan afecciones de salud que no les permiten prestar el servicio de aseo en condiciones eficientes. (Secretaria de Educación de Tunja, 2019)

Además, el indicador de alumnos por docente en el aula de clase dispuesto por el Ministerio de Educación Nacional considera una relación de 35 alumnos por docente para básica primaria y 40 alumnos para básica secundaria. Lo que fue ampliamente cuestionado tanto

por padres de familia como el personal de planta docente, en los talleres de participación ciudadana en la mesa de Educación, donde argumentaron que el manejo de grupos tan numerosos no permite el acompañamiento y seguimiento adecuado para cada alumno en su proceso de aprendizaje. De ahí la importancia de incorporar estrategias para apoyar la labor docente desde el acompañamiento estudiantil por parte de otros profesionales que realicen seguimiento integral al proceso de aprendizaje.

Los docentes y directivos docentes son los principales agentes de cambio y liderazgo en el logro de una mejor calidad educativa. Por lo tanto, resulta prioritario reconocerlos como tal y promoverlos en su desarrollo personal y profesional, propiciando su bienestar y fortaleciendo sus prácticas pedagógicas y didácticas, a partir de la actualización permanente.

Gráfica 32: Docentes capacitados 2016 - 2019



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En el 2019, se capacitaron 850 docentes de las 12 instituciones educativas oficiales de Tunja y 45 directivos docentes, en articulación con entidades como el Ministerio de Educación Nacional, Instituciones privadas, Universidades, SENA, Banco de la Republica, Corpoboyacá, Violía, ONG Primavera, Club Rotary y Asociación Proyecto “Jesús para los niños” en temáticas como didácticas y escritura, estrategias de lectura y escritura para padres de familia, tecnologías especializadas para estudiantes con discapacidad visual, semilleros de investigación, educación inclusiva, uso de resultados de pruebas saber, mallas curriculares, derechos básicos de aprendizaje, metas SMART, proyectos pedagógicos transversales, competencias ciudadanas y paz, estrategia PICC-HME plan de integración de componentes curriculares hacia la meta de la excelencia, atención a primera infancia, referentes técnicos de educación inicial, primeros auxilios y salud mental, entre

otras; capacitaciones que deben continuar, actualizando contenidos de las mismas y orientándolos a temas que involucren las competencias en ambientes virtuales, que hoy en día es fundamental para los procesos educativos.

Desde el proceso de calidad educativa, también se realiza evaluación a los resultados de las pruebas saber 3,5,9 y saber 11, lo que le permiten a la Secretaria de Educación Municipal diseñar los planes de mejoramiento necesarios para elevar la calidad en las instituciones educativas oficiales en el municipio. A continuación, se relaciona el comparativo 2015 – 2019 con el desempeño promedio de los estudiantes de Tunja en las pruebas saber 11 por áreas evaluadas de las instituciones educativas oficiales y las instituciones educativas privadas.

Tabla 47: Promedios IE oficiales vs Privadas. $\pm$ Desviación Estándar.

Núcleo común	IE	Promedio 2015	Promedio 2016	Promedio 2017	Promedio 2018	Promedio 2019
Lectura crítica	IE OFICIALES	52.5 $\pm$ 2.79	55.78 $\pm$ 3.33	57.28 $\pm$ 3.24	56.57 $\pm$ 3.54	55.78 $\pm$ 3.30
	IE PRIVADA	57.6 $\pm$ 5.99	59.58 $\pm$ 6.59	59.32 $\pm$ 6.54	59.26 $\pm$ 7.26	62.23 $\pm$ 4.77
Matemáticas	IE OFICIALES	54 $\pm$ 4.09	55.5 $\pm$ 4.41	55.57 $\pm$ 4.55	56.07 $\pm$ 4.58	55.71 $\pm$ 4.53
	IE PRIVADA	62.25 $\pm$ 10.97	59.66 $\pm$ 9.09	58.92 $\pm$ 9.32	58.92 $\pm$ 9.56	63.85 $\pm$ 6.87
Ciencias Naturales	IE OFICIALES	54.07 $\pm$ 3.17	56.64 $\pm$ 3.22	55.64 $\pm$ 3.45	54.28 $\pm$ 4.08	51.50 $\pm$ 3.77
	IE PRIVADA	59.85 $\pm$ 7.37	59.66 $\pm$ 7.08	58.42 $\pm$ 6.92	57.19 $\pm$ 8.44	60.00 $\pm$ 5.54
Sociales y Ciudadanas	IE OFICIALES	53.92 $\pm$ 3.36	54.5 $\pm$ 4.03	54.57 $\pm$ 3.97	53.00 $\pm$ 4.33	50.71 $\pm$ 3.66
	IE PRIVADA	59.75 $\pm$ 6.89	58.91 $\pm$ 8.24	58.35 $\pm$ 7.75	56.88 $\pm$ 8.69	59.38 $\pm$ 6.20
Ingles	IE OFICIALES	51.78 $\pm$ 4.04	55.00 $\pm$ 4.31	53.42 $\pm$ 4.68	55.07 $\pm$ 5.04	53.00 $\pm$ 4.33
	IE PRIVADA	63.95 $\pm$ 10.90	62.04 $\pm$ 10.25	59.67 $\pm$ 10.13	61.19 $\pm$ 10.43	64.66 $\pm$ 7.15

Fuente: Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación - ICFES (2019)

Las IE Oficiales e IE Privadas demuestran un desempeño significativamente positivo para Colombia. Aunque los puntajes obtenidos durante el 2019 han demostrado un detrimento en la calidad educativa que se ha reflejado en los resultados de la prueba saber 11. De acuerdo con los resultados de las pruebas saber 11 de 2016 a 2019 se puede observar que los promedios de las áreas de Matemáticas tienden a aumentar, Ciencias Naturales decrece considerablemente, Sociales y Ciudadanas y ciudadanas decrece de igual modo e inglés disminuyó a 2017 pero ha mejorado con tendencia de mejoría a 2019, considerándose estable. El área de Ciencias Naturales presenta promedios más bajos y se requiere mejorar programas para la enseñanza de las Ciencias Naturales y enfocar los procesos metodológicos de CTS y criterios Saber 11 para el año 2020.

Para el caso de lectura crítica es necesario promover y aumentar horas al plan lector y desarrollar estrategias metodológicas que permitan responder satisfactoriamente a la prueba en los distintos lineamientos que esta evalúa. En el área de Matemáticas, la tendencia disminuye considerablemente en la última prueba y es necesario llevar a cabo una revisión del banco de preguntas para el año 2019 y reflexionar sobre qué fortalezas y debilidades deben trabajarse. En el área de Sociales y Ciudadanas, considera hacer una modificación a los planes curriculares, pedagógicos y metodológicos para mejorar los procesos de calidad de las pruebas saber.

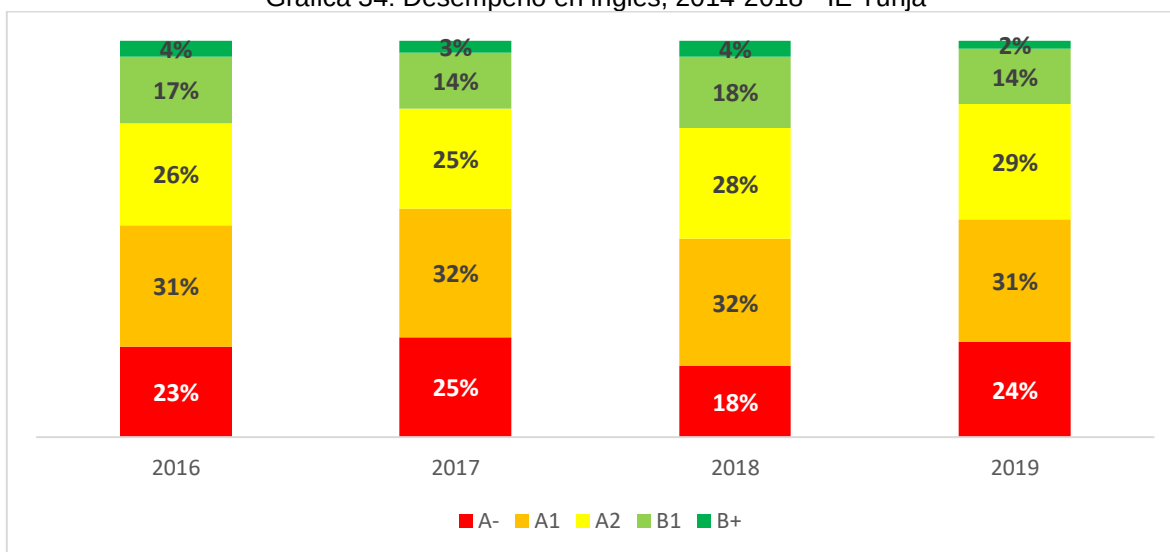
Gráfica 33: Comparativo de los promedios de Tunja en los años 2016 vs 2019



Fuente: Secretaría de Educación de Tunja (2020)

Respecto a la competencia en inglés, las puntuaciones reflejan que aproximadamente el 50% de los estudiantes se ubican en niveles A- y A1 cada año y un porcentaje inferior a 22% alcanzan niveles de desempeño B1 Y B+, en el periodo comprendido entre 2014 – 2018.

Gráfica 34: Desempeño en inglés, 2014-2018 - IE Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Sin embargo, a nivel nacional, nuevamente las instituciones educativas de la ciudad presentan mejores resultados que los del país ubicando mayor proporción de estudiantes en los niveles B1 y B2 que el promedio departamental y nacional.

Tabla 48: Resultados Inglés Saber 11° 2018 - Comparativo nación, departamento, municipio

Nivel	Porcentaje Municipio	Porcentaje Boyacá	Porcentaje Nacional
A-	13%	30%	37%
A1	30%	39%	34%
A2	31%	21%	19%
B1	21%	8%	8%
B+	5%	1%	2%

Fuente: Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación - ICFES (2019)

Lo anterior se convierte en un compromiso por seguir fortaleciendo los resultados de desempeño en formación en segundo idioma (inglés), como competencia de gran relevancia para la inserción laboral y el desarrollo profesional de los estudiantes, sobre todo en las instituciones educativas oficiales donde se identificó que las principales necesidades de formación se relacionan con competencias básicas de aprendizaje y didáctica de la enseñanza de las ingles. Así mismo, reforzar las capacidades de uso de herramientas tecnológicas y la identidad hacia la ciudad en los estudiantes a partir de la formación de sus docentes en competencias para la apropiación de las TIC como herramienta pedagógica en el aula y manejo en el aula de estudiantes con barreras para el aprendizaje.

El panorama de calidad educativa actual, requiere una formación integral para los estudiantes, donde se garantice que tendrán docentes motivados y capacitados para

ejercer su rol en cada aula de clase, aplicando de manera asertiva estrategias de convivencia escolar y desarrollo humano, y se cuente con rutas de atención delimitadas para tratar casos de violencia intrafamiliar, acoso sexual, ideación suicida, consumo de SPA, prevención de embarazo juvenil, ciberbullying, y demás problemáticas que se evidencian en la vida escolar; contando siempre con los núcleos familiares y el apoyo de diferentes profesionales que facilitan el funcionamiento de las zonas de orientación escolar. Además, que la educación no se limite a la enseñanza de las áreas fundamentales del conocimiento, sino que se propenda por una formación de competencias y habilidades acordes a la realidad y vocación del territorio, involucrando procesos investigativos en los docentes para la transferencia de conocimiento y formación humana, e incentivando la generación de semilleros de investigación en cada nivel escolar.

En el caso de los colegios de régimen especial y las instituciones educativas privadas, las matriculas registradas fueron:

Tabla 49: Matriculas instituciones educativas oficiales de régimen especial año 2019

	Matriculados 2019
Colegio de Boyacá	3413
Colegio Nuestra Señora de Fátima	359
Instituciones educativas privadas	11.261
Total Matriculas 2019	15.050

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Para el año 2019, la matrícula en instituciones educativas que ofertan ciclos formativos a los adultos de la ciudad se presentó de la siguiente forma:

Tabla 50: Adultos Matriculados en instituciones educativas en el año 2019

Institución Educativa	Matriculados 2019
Escuela Normal Superior Leonor Álvarez Pinzón	81
I.E. Gimnasio Gran Colombiano	321
I.E. Gustavo Rojas Pinilla	44
I.E. Silvino Rodríguez	235
I.E. Libertador Simón Bolívar	230
I.E. Antonio José Sandoval Gómez	41
I.E. Julius Sieber	52
I.E Rural del Sur	34
I.E. Media diversificada Carlos Arturo Torres INEM	52
I.E. Técnico Gonzalo Suarez Rendón	88
Instituciones educativas no oficiales	905
Total General	2.083

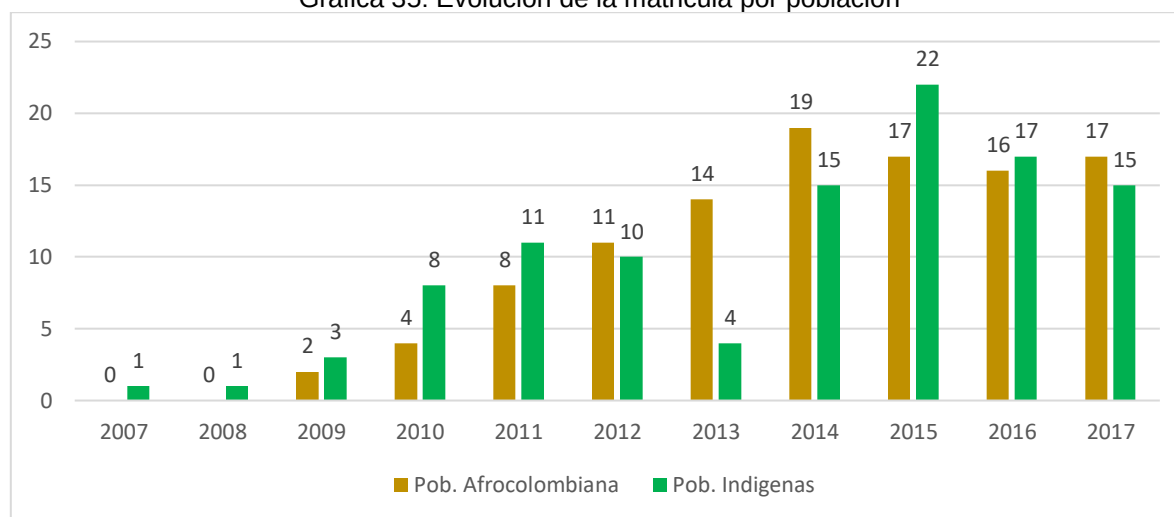
Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2020)

Con relación a la educación para adultos (decreto 3011 de 1997 compilado en el decreto 1075 del 2015), en Tunja se tienen 9 establecimientos educativos privados que ofertan el servicio, dentro las cuales están: la Corporación Santo Domingo, el Colegio los Andes,

Uribesco, García Lorca, Colombo Británico, San Mateo (educación flexible), Harbath, Juan de la Salle y el Centro Juvenil Amigoniano.

Con relación a la evolución de la matrícula para población indígena y afrocolombiana en la ciudad, se presentó el siguiente comportamiento:

Gráfica 35: Evolución de la matrícula por población



Fuente: Ministerio de Educación Nacional (2018)

En el año 2019, se registraron en total 36.752 matrículas en las instituciones educativas de la ciudad, en las privadas 12.166 y en las oficiales 24.586, de estas últimas, 12.584 estudiantes son mujeres y 12.002 hombres. De igual manera en la distribución por zona de atención 1.058 son matrículas registradas en el área rural y 23.528 matrículas en el área urbana de la ciudad.

En el marco de la Resolución 7797 de 2015 "por medio de la cual se establece el proceso de gestión de la cobertura educativa en las Entidades Territoriales Certificadas", la Secretaria de Educación de Tunja en el proceso de proyección de cupos oficializó y cerró a 30 de agosto de 2019, una matrícula de 19.895 estudiantes y proyecto para el año 2020, 21.380 cupos, para una disponibilidad de 1485 cupos. Para la secretaría de educación de Tunja el indicador nivel de gestión del proceso de cobertura discriminado en: Oportunidad entrega de productos + Confiabilidad + reporte de matrícula muestra un índice total de 98.68%, que resulta superior al del nivel nacional que se estableció en 92,35%. (Secretaria de Educación, 2019)

A continuación, se presentan los principales indicadores de accesibilidad, que muestran el panorama del sector educación en el municipio de Tunja:

Tabla 51: Indicadores de Accesibilidad

Indicadores de Accesibilidad	AÑOS			
	2015	2016	2017	2018
Cobertura bruta en educación - Total	94,94	95,47	94,69	94,42
Cobertura bruta en educación básica	97,4	98,18	97,36	97,58
Cobertura bruta en educación media	83,48	83,11	82,61	80,23
Cobertura bruta en educación primaria	97,51	99,55	98,55	96,52
Cobertura bruta en educación secundaria	98,7	99,1	98,09	99,89
Cobertura bruta en transición	90,78	86,49	87,59	92,32
Cobertura neta en educación - Total	84,8	84,96	84,48	84,17
Cobertura neta en educación básica	85,35	85,56	86,08	85,86
Cobertura neta en educación media	45,74	46,34	43,89	43,11
Cobertura neta en educación primaria	86,09	88,37	88,32	85,57
Cobertura neta en educación secundaria	72,65	72,84	73,98	74,18
Cobertura neta en transición	66,53	62,76	64,64	67,39
Tasa de deserción oficial	1,21%	1,43%	1,36%	1,76%
Tasa de repitencia del sector oficial en educación básica y media (Desde transición hasta once)	7,43%	6,13%	5,41%	3,63%

Fuente: Sistema de Información TERRIDATA – Departamento Nacional de Planeación (2019)

La tasa de cobertura bruta indica la capacidad que tiene el sistema educativo para atender la demanda social en educación sin importar la edad en un nivel educativo específico. El objetivo de todo sistema educativo es lograr una tasa bruta de matrícula igual al 100%, lo cual indicaría que se tiene la capacidad suficiente para atender a toda su población en edad escolar. Es factible que en el cálculo de este indicador se obtengan resultados de cobertura superiores al 100%, debido a que la demanda social es mayor a la población en edad escolar, y por lo tanto los alumnos ingresan en extra-edad. Por eso, la administración municipal debe realizar un esfuerzo permanente por lograr la cobertura máxima, buscando activamente a los estudiantes, implementando la gratuidad educativa, con la implementación y seguimiento de la información a partir del uso del SIMAT y los hallazgos oportunos de falencias en el sistema educativo con el fin de realizar planes de mejoramiento efectivos.

Por su parte, la cobertura neta mide la proporción de niños en un rango determinado de edad, que están asistiendo al colegio, respecto a la población que en esa edad debería asistir al colegio. En lo que se refiere a cobertura neta, el sistema educativo de Tunja presenta una tendencia general del 84%, lo que indica que los estudiantes atendidos están dentro del rango de edad establecido.

Los anteriores indicadores muestran cifras de mantenimiento en cuanto a cobertura se refiere, y un leve incremento en la tasa de deserción, pese a que el municipio de Tunja se encuentra por debajo del nivel de deserción de la nación (2.58%).

Es obligación del Estado garantizar una educación que se adapte a las necesidades de los estudiantes de acuerdo con las expectativas de las familias para con la educación y los contextos culturales, sociales y económicos en los cuales viven los niños, niñas y jóvenes (pertinencia de la educación). Un propósito central es la búsqueda de motivación y felicidad de los estudiantes en las aulas y en las instituciones escolares para estimular su permanencia en el sistema educativo.

En la población en edad escolar (15 y 16 años) fuera del sistema educativo se analiza que para el año 2018 se tenía una población fuera del sistema de 818 adolescentes en la edad de 15 años, que aumento a 937 para el año 2019; de igual forma se tenían para el año 2018 1.189 adolescentes en la edad de 16 años por fuera del sistema, cifra que disminuyo a 1.163 en el 2019, gracias posiblemente a las estrategias de búsqueda activa de estudiantes y acciones de disminución de la deserción en las Instituciones Educativas oficiales.

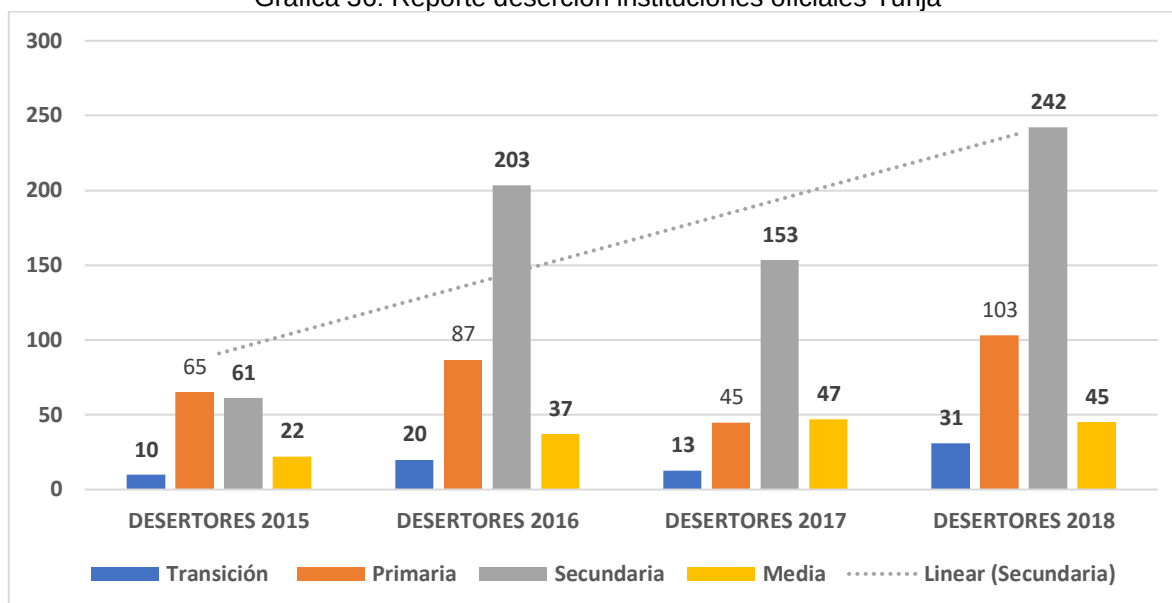
Tabla 52: Población por fuera total

Edad	Población 2018	Matrícula 2018	Población por fuera 2018	Población 2019	Matrícula 2019**	Población por fuera 2019**
15 años	3.648	2.830	818	3.649	2.712	937
16 años	3.691	2.502	1.189	3.686	2.523	1.163
Total	7.339	5.332	2.007	7.335	5.235	2.100

Fuente: (**) 2019 Corte SIMAT Abril_ Mayo OAPF - Subdirección de Acceso MEN

La tasa de deserción intra anual presento un comportamiento estable al disminuir de 1.45% en el año 2016 al 1.36% en el año 2017 y al aumentar a 1.76% en el año 2018. El mayor número de desertores se ubica en la secundaria pasando de 61 estudiantes en el 2015 a 242 estudiantes en el 2018.

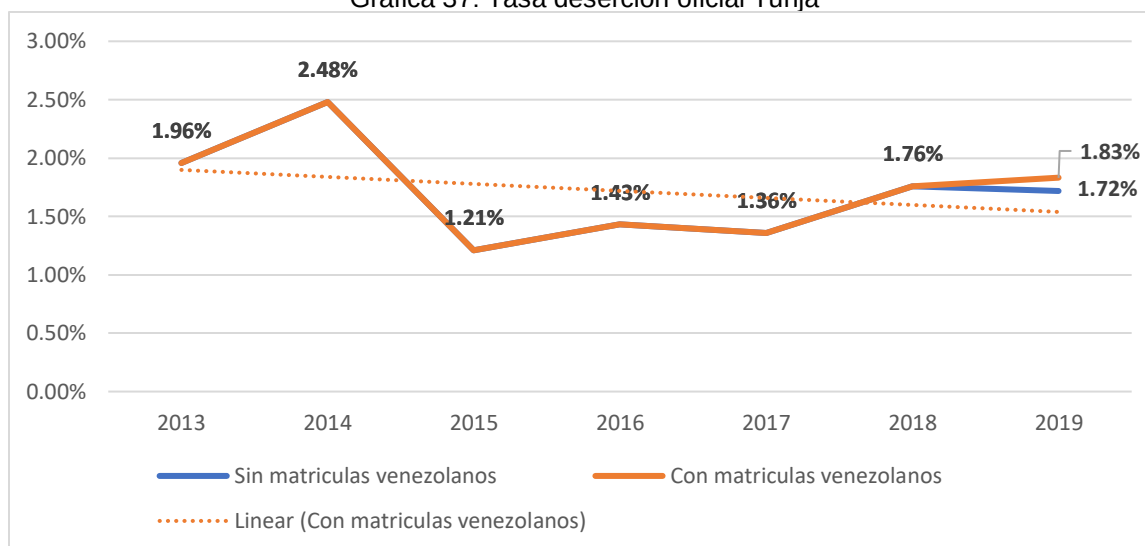
Gráfica 36: Reporte deserción instituciones oficiales Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

Para el año 2019, se presenta un fenómeno importante a resaltar y es que la migración de población venezolana a la ciudad ha generado vinculación transitoria de estudiantes en las instituciones oficiales, lo que representa cambios en el reporte de la tasa de deserción al finalizar los años escolares, pues bien, sin tener en cuenta a esta población la tasa está en un 1,72% y con ellos sube 0,5%, hasta llegar a 1,83%.

Gráfica 37: Tasa deserción oficial Tunja

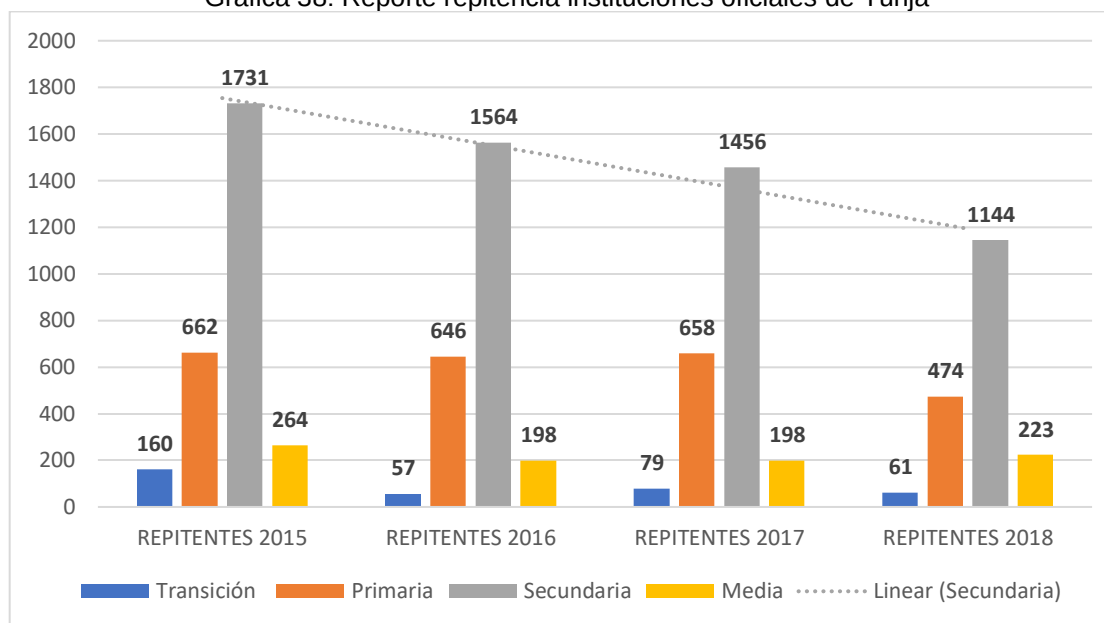


Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En cuanto repitencia se presenta una disminución durante el periodo de 2015 al 2018, pasando de 7,43% a 3,63%. Esta disminución puede atribuirse a las diferentes estrategias

de acceso y permanencia que se establecieron en la administración municipal junto con las Instituciones Educativas oficiales, dando más acompañamiento entre escuela, estudiante y padre de familia, lo que ha mitigado la repitencia y deserción del sector educativo, a las cuales debe dárseles continuidad.

Gráfica 38: Reporte repitencia instituciones oficiales de Tunja



Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

En el año 2019, el mayor número de casos de repitencia se dio en la secundaria, donde cerca del 34% de los estudiantes repitieron el grado sexto, y el 30% séptimo grado, lo cual se relaciona principalmente con factores como la falta de pedagogía y didáctica de los docentes, entornos familiares violentos, bajos recursos económicos y poco apoyo para la aprensión del conocimiento adquirido en aula, el matoneo o bullying, y en algunas instituciones el consumo de sustancias psicoactivas – SPA, situaciones de salud mental asociados a los cambios hormonales y el paso a la adolescencia, irresponsabilidad, desmotivación, dificultades de comportamiento y el mal uso o uso excesivo de aparatos tecnológicos.

Con el propósito contribuir con el acceso y la permanencia escolar de los niños, niñas y jóvenes de instituciones oficiales, se provee un complemento alimentario que de acuerdo con el lineamiento técnico administrativo del Ministerio de Educación Nacional (Resolución 29452 de 2017) indica un suministro de raciones por grupo etario de la siguiente manera: de 4-8 años y 11 meses a 4.688 titulares de derecho, 9-13 años y 11 meses a 7.067 titulares de derecho y 14-17 años y 11 meses a 5.697 titulares de derecho, para un total de 17.452, de los cuales el 88,41% corresponde al sector urbano, y 361 son población víctima de la violencia, se brinda desde el grado de preescolar hasta el grado once en las 12 Instituciones Educativas Oficiales.

Con recursos propios y convenio interadministrativo con la Gobernación de Boyacá, se vincularon 3.867 estudiantes, que representan el 100% de los alumnos matriculados en 9 Instituciones Educativas Oficiales y 22 sedes que se encuentran en jornada única, beneficiados con almuerzo. Situación que en definitiva aporta a la calidad educativa y bienestar de la población beneficiada pues permite que los niños, niñas, adolescentes y jóvenes que no tienen condiciones económicas suficientes puedan acceder a los alimentos y con ello mejorar su desempeño académico y asistencia regular a clase.

Sin embargo, existe una gran incertidumbre en la asignación definitiva de los recursos de cofinanciación por parte de la Nación. A la fecha, faltan recursos para la adquisición de menaje, equipos y utensilios, y algunas adecuaciones como pintura, techo en material no sanitaria, entre otros. Falta presupuesto para el mantenimiento de la infraestructura de los comedores escolares y equipo base que tenga dentro de su estructura un profesional de planta que conozca el programa y tenga continuidad, la asignación del equipo es mínima lo cual no garantiza la supervisión del programa durante todo el calendario académico según los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional.

En el caso de inclusión de población vulnerable, en el año 2019, se registraron 432 estudiantes matriculados que fueron reconocidos como víctimas del conflicto (desplazados – reinsertados) por condiciones como el desplazamiento forzado, la desvinculación de grupos armados o parentesco con desmovilizados.

Tabla 53: Matricula estudiantes Desplazados – Reinsertados.

Estudiantes Víctimas del Conflicto	2018	2019
En Situación de Desplazamiento	378	332
Desvinculados de Grupos Armados	2	8
Hijos de Adultos Desmovilizados	11	33
Víctimas de Minas	8	59
Total Estudiantes Víctimas del Conflicto	399	432

Fuente: Anexo 6ª noviembre 2019 Cobertura educativa – Secretaria de Educación

En la siguiente tabla se puede observar el número de estudiantes con necesidades educativas especiales, NEE, que se matricularon en el periodo comprendido entre 2009 y 2019 a las instituciones oficiales de educación formal, de la cual se puede observar que el caso de deficiencias cognitivas es el tipo de discapacidad con mayor número de casos al presentar 539 en el año 2019, seguido por los trastornos psicosociales con 129 casos. Por esta razón se debe revisar la valoración de deficiencias de la población con necesidades educativas especiales, de manera que no solamente se identifique su condición, sino que se establezcan estrategias pedagógicas apropiadas para que puedan acceder a una educación de calidad.

Dado el propósito de este programa es garantizar el derecho a la educación inclusiva, oportuna, pertinente y de calidad, que atienda las particularidades de las personas con discapacidad y capacidades o talentos excepcionales, de forma que se promueva su desarrollo, aprendizaje y participación.

Sobre los derechos de las personas con discapacidad, con el Decreto 1421 de 2017 se marca un camino de transformación en el sistema educativo bajo el cual, los estudiantes con discapacidad tienen las mismas garantías de educación que el resto de los estudiantes. A partir de las obligaciones establecidas para los entes territoriales definidas por el decreto 1421 de 2017, se identificó la necesidad de realizar el proceso de autoevaluación institucional orientado por la guía 34 del Ministerio de Educación nacional, en donde se priorizo el abordaje de los componentes de gestión pedagógica para desarrollar procesos de formación en D.U.A (Diseño Universal para el aprendizaje), currículo flexible y orientación en el diseño de los PIAR (planes individuales de ajustes razonables) para los estudiantes identificados y caracterizados pedagógica y socialmente, realizando la revisión de documentos institucionales para análisis del PEI con un enfoque inclusivo y generar articulación de los PIAR con el PMI y desde la gestión de comunidad se articuló con redes de apoyo interinstitucional para la atención de los estudiantes con discapacidad.

Tabla 54: Matricula de estudiantes con NEE por tipo de discapacidad

Tipo Discapacidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Sordera Profunda *	21	18	17	16	17	14	3	2	0	0	1
Hipoacusia o Baja Audición*	5	5	10	10	13	13	8	7	0	0	0
SV - Baja Visión	86	114	113	98	69	55	53	49	58	12	26
SV – Ceguera*	3	4	5	5	1	1	3	4	1	0	1
Parálisis Cerebral	6	5	8	12	9	10	4	3	0	0	0
Lesión Neuromuscular	3	3	6	10	8	9	5	2	0	0	0
Trastorno del Espectro Autista	0	2	3	13	11	13	20	19	9	37	19
DI - Cognitivo	87	153	196	265	320	311	506	576	532	60	539
Síndrome de Down	121	144	95	212	213	186	157	110	0	76	7
Múltiple	42	24	26	39	45	42	45	65	68	97	75
Otro	0	0	14	54	101	106	131	192	148	105	18
Sordos Usuarios de Lenguas y Señas	0	0	0	0	0	0	15	17	16	125	20
Sordos Usuarios de Castellano Usual	0	0	0	0	0	0	9	8	7	95	20
Sordo ceguera	0	0	0	0	0	0	1	1	1	68	0
Limitación Física (Movilidad)	0	0	0	1	7	7	26	30	13	0	16
Enanismo	0	0	0	0	2	4	4	3	0	0	0
Sistémica	0	0	0	0	0	0	5	5	17	4	71
Psicosocial	0	0	0	0	0	0	26	34	74	11	129

*Decreto 300 de 2009

Tipo Discapacidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voz y Habla	0	0	0	0	0	0	4	6	2	5	13
Total Estudiantes NEE	374	472	493	735	816	771	1.025	1.133	967	834	955

Fuente: Secretaria de Educación de Tunja (2019)

Para atender a la población con necesidades educativas especiales – NEE y, la Secretaria de Educación en el año 2019 realizó una inversión de \$572.021.592 pesos, para transporte escolar, logrando, además dar cobertura a la población de la zona rural del municipio, brindando transporte a 1072 estudiantes de las instituciones educativas Gustavo Rojas Pinilla, Rural del Sur, Antonio José Sandoval y Silvino Rodríguez. (Secretaria de Educación de Tunja, 2019)

Otros fenómenos que inquietan en materia educativa están relacionados con la necesidad de la contratación de otros servicios educativos, justificados desde la insuficiencia de aulas especializadas para modalidades en educación media y la carencia de infraestructura física necesaria para prestar servicios de calidad a las 10 instituciones educativas oficiales de carácter técnico que tiene el municipio, las cuales permiten a la población en el rango de edad de 15 – 16 años tener mayores oportunidades para desempeñarse laboralmente y mejorar sus conocimientos. Así como, la importancia de seguir reduciendo la tasa de analfabetismo de la ciudad que hoy se encuentra en el 1,98. Si bien en comparación con el departamento está por debajo, 4,98, sigue siendo un indicador por fortalecer a partir de estrategias de oferta educativa a población joven y adulta de la ciudad. (Departamento Administrativo Nacional de Estadística , 2019)

En el 2018, se registró una cobertura educativa a población adulta de 2.248 en el programa para jóvenes en extra-edad y adultos. El municipio de Tunja a través de un operador presta el servicio de educación para adultos en las instituciones educativas oficiales, reportando para el 2019 una cobertura 1656 estudiantes.

Dentro del proceso de inspección y vigilancia la Secretaria de Educación Municipal realiza seguimiento al cumplimiento de la normatividad vigente y los lineamientos establecidos por el Ministerio de Educación Nacional de cada una de las Instituciones Educativas oficiales y a los establecimientos educativos de carácter privado.

Lo anterior, conecta finalmente la calidad educativa con la gestión universitaria la ciudad, y es que son 11 las instituciones educativas de nivel superior, las que hacen presencia en la capital Boyacense, además de contar con la entidad de formación para el trabajo SENA - Servicio Nacional de Aprendizaje, el cual forma un buen número de estudiantes en programas técnicos, tecnológicos y especializaciones tecnológicas acordes a las necesidades empresariales de la región. Dentro de las Universidades, 3 son instituciones públicas: la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, la Universidad Nacional Abierta y a Distancia y la Escuela Superior de Administración – ESAP. Las 8 instituciones restantes son: Universidad de Boyacá, Universidad Santo Tomás, Fundación Universitaria

Juan de Castellanos, Universidad Antonio Nariño, Universidad Católica de Manizales, Politécnico Gran Colombiano, Fundación Universitaria del área Andina y Corporación Universitaria Remington, todas entidades privadas.

En el mes de junio de 2019 el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior – SNIES reportó las siguientes cifras que corresponden a la matrícula en educación superior de 4 de las instituciones Universitarias nombradas con anterioridad y el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA:

Tabla 55: Matrícula en educación superior por nivel de formación - Tunja

Nivel de Formación	2014	2018
Técnica Profesional	248	1192
Tecnológica	5.086	2.226
Universitaria	25.819	28.097
Especialización Tecnológica	0	66
Especialización Universitaria	2.271	4.621
Maestría	1.140	2.914
Doctorado	99	307
Total	34.663	39.423

Fuente: Ministerio de Educación Nacional (2019)

De acuerdo con lo anterior, podemos afirmar que Tunja es una ciudad con un porcentaje representativo de formación en nivel superior, pues cerca del 20% de la población está cursando un programa técnico o académico profesional en la capital boyacense, lo que ha posibilitado junto con la cobertura de educación básica y media, el visualizar a Tunja como una “ciudad estudiantil”. Sin embargo, esta visión de ciudad, requiere una planeación e inversión en distintos ejes estratégicos que fortalezcan esta cualidad, tales como viviendas diseñadas pensando en los estudiantes, con costos de alquiler que reconozcan el nivel socioeconómico de la población estudiantil que llega a la ciudad; así mismo, el desarrollo de servicios comunales de orden cultural, recreativo, deportivo, social y de movilidad, que facilite la construcción de una verdadera ciudad estudiantil a la par con referentes nacionales e internacionales. Nuestros estudiantes en su mayoría no cuentan con núcleos familiares establecidos en la ciudad, lo que favorece situaciones problema en relación con el bienestar, salud y desarrollo de competencias para la población juvenil radicada en Tunja.

El Instituto Colombiano para la evaluación de la educación (2018) presento los resultados de las pruebas de estado Saber-Pro donde tuvo en cuenta cuatro instituciones para Tunja, las cuales son Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia, Fundación Universitaria Juan de Castellanos, Universidad Santo Tomás, Seccional Tunja y Universidad de Boyacá. En los resultados se pudo evidenciar que las áreas del conocimiento con mayor número de futuros egresados estuvieron en Educación, registrando 1.902 estudiantes próximos a recibir su título, seguidos de las ingenierías con 1.682 estudiantes y tercero derecho con 762 estudiantes.

Tabla 56: Número de estudiantes que presentaron pruebas saber pro por áreas del conocimiento

Áreas del Conocimiento	Cantidad de Estudiantes	Promedio Global
ADMINISTRACIÓN Y AFINES	668	143,8
ARQUITECTURA Y URBANISMO	296	144
BELLAS ARTES Y DISEÑO	66	145
CIENCIAS AGROPECUARIAS	208	146
CIENCIAS NATURALES Y EXACTAS	254	165
CIENCIAS SOCIALES	188	135
COMUNICACIÓN, PERIODISMO Y PUBLICIDAD	54	152
CONTADURÍA Y AFINES	390	144,75
DERECHO	762	154,5
ECONOMÍA	140	150
EDUCACIÓN	1902	145,93
ENFERMERÍA	164	148
INGENIERÍA	1682	153,1
MEDICINA	270	169
PSICOLOGÍA	220	154
SALUD	146	146
Total general	7410	149,625

Fuente: Instituto Colombiano para la evaluación de la educación (2018)

Las anteriores cifras permiten ver la tendencia de profesionalización de los estudiantes en el municipio de Tunja, donde es coherente ver el área de Educación iniciando la lista con mayor número de estudiantes ya que el sector educativo no solo de la ciudad sino del departamento es dinámico y representativo a nivel económico y social en los territorios, además de tener dos Normales que forman en sus últimos años, estudiantes con especialización pedagógica.

Sin embargo, pese a tener esta cifra de 7.410 estudiantes que presentan las pruebas y que se puede inferir, están próximos a ejercer, no es la cifra real de profesionales que forma la ciudad si consideramos que son 11 las instituciones que tienen presencia en Tunja. Es fundamental que la administración Municipal inicie un proceso de consolidación de información sobre el perfil profesional de los estudiantes que se forman en la ciudad y esto conozca realmente la capacidad de talento humano que se tiene en cada área del conocimiento, así como se promueva la articulación con las Universidades para orientar esfuerzos para que la formación universitaria responda a la demanda local, nacional e internacional actual, de manera que se pueda hacer frente a problemáticas como el desempleo de la ciudad, la generación de empresa, y la fuga de capital humano especializado. Además, que se reconozcan los incentivos generados a nivel nacional para el apoyo a los estudiantes destacados académicamente para la continuidad de su estudio y vinculación al mercado laboral, a partir del seguimiento a programas como generación E.

Tunja, incluyente, diversa y cultural

Garantía de derechos

De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación en documento del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2017), la incidencia de la pobreza monetaria extrema para el año 2017 en Colombia fue de 7,4%, en Boyacá del 8,6% y en Tunja la capital del departamento de un 3%; porcentaje que compromete a la Administración Municipal a formular estrategias que procuren reducir la pobreza, a partir de acciones enfocadas a expandir el acceso a servicios educativos, de salud, de servicios públicos y vivienda, y consideren la inversión social orientada a la construcción de paz y disminución de brechas para toda la población en el marco de los principios de derechos humanos (universalidad e inalienabilidad, indivisibilidad, interdependencia e interrelación, igualdad y no discriminación, participación e inclusión, responsabilidad e imperio de la ley), considerando a todos los grupos poblacionales y con ellos, sus necesidades particulares y diferencias.

En atención a esto, entre el 2016 y 2019, la Secretaria de la Mujer, Equidad de Género y Desarrollo Social atendió diferentes grupos poblacionales del municipio, con quienes se adelantaron las acciones pertinentes para la protección, restitución y garantía de derechos través de la implementación de las diferentes políticas públicas, así:

Se identificó que 12,771 gestantes, niños y/o niñas menores de 5 años 11 meses fueron atendidos a través de programas sociales, donde se les garantizó acceso a servicios básicos contemplados en la política pública municipal acuerdo 003 de 2014 y la Ley 1804 de 2016, para la atención integral a la primera infancia; focalizando acciones especiales para mejorar los indicadores de nutrición, lactancia materna, seguridad alimentaria y nutricional, prevención del maltrato infantil y el acceso a juego y educación inicial.

En la siguiente tabla, se relaciona el número de casos de desnutrición aguda en menores de cinco años, que se presentaron en el Municipio de Tunja, para el período comprendido entre el año 2016 al 2018.

Tabla 57: Casos de desnutrición aguda en menores de 5 años (2016 -2018)

Año	Género		Zona		Población vulnerable			Total
	Femenino	Masculino	Urbana	Rural	Víctima	Migrante	Discapacidad	
2016	44	55	79	20	0	0	0	99
2017	20	31	38	13	0	1	0	51
2018	28	29	52	5	0	1	0	57

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La presencia de los casos de desnutrición aguda en menores de 5 años notificados al municipio hace necesario que se considere la ruta integral de salud, de forma que se revisen

aspectos de afiliación de los menores al Sistema General de Seguridad Social en Salud y se realice seguimiento a convenios que permiten el apoyo nutricional a gestantes y niños.

En el caso de primera infancia, durante el periodo 2016 y 2019 se atendieron 23,218 niños y niñas, a través de estrategias orientadas por la norma nacional y la Política pública de niños y adolescentes en el municipio de Tunja, dando una línea base sobre la cual trabajar en este cuatrienio para garantizar los derechos de la población infantil, lo cual se realizará vinculando estrategias de orden nacional, didácticas y lúdicas como el juego, que permiten aprovechar los recursos con los que se cuenta en casa para fortalecer la formación de niños y niñas, a partir de la crianza con amor y el rol de la familia, como actor fundamental para el desarrollo y bienestar de esta población.

Así, se promueve el juego como derecho y lenguaje, en el marco de educación y crianza positiva y amorosa que fomenta el desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes. Para lo cual se pretende continuar desarrollo didácticas de juego formativo en familia, especialmente en torno a la celebración del día de la niñez.

Para la prevención, identificación y gestión de riesgo al que se exponen niños, niñas y adolescentes, se deben trazar estrategias orientadas a enfrentar el trabajo infantil, la prevención del embarazo adolescente, y la prevención al consumo de drogas y SPA en los colegios. Sigue requiriéndose rutas de atención eficaces para caracterizar las problemáticas de cada niño, niña o adolescente, así como su núcleo familiar de manera que se pueda implementar un protocolo efectivo para tratar cada situación de manera adecuada.

De igual manera, es fundamental atender los casos de violencia que se presentan en el municipio, pues según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF, el indicador referente a la tasa de violencia contra niños y niñas de 0 a 5 años, paso de 97.37 en el 2015 a 109.56 en el 2018, presentando un incremento de 12.19 puntos en la tasa, correspondiente a 17 casos de violencia registrados en la vigencia 2015 y 19 en la vigencia 2018. Para el municipio de Tunja, se tiene que la tasa de víctimas fatales en accidentes de tránsito reportadas por Medicina Legal para los niños entre 0 y 5 años ha tenido una disminución pasando de 11.46 a 5.77, con la ocurrencia de 2 muertes en el 2015 y 1 en el 2018. (Alcaldía Mayor de Tunja, 2019)

En el caso del indicador de tasa de violencia contra niños, niñas de 6 a 11 años, se puede observar una reducción en la tasa de 24 puntos, que corresponde al paso de 32 casos reportados en el año 2016 a 27 casos en el año 2018. Por el contrario, en los adolescentes se presenta un incremento de la tasa, al pasar de 49 casos en el 2016 a 55 en el 2018. De igual manera, es relevante mencionar que Tunja se encuentra dentro de los municipios a nivel nacional que no registran homicidios de niños, niñas y adolescentes a la fecha.

Tabla 58: Indicadores derecho a la protección integral

Indicador	Niños y niñas de 6 a 11 años			Adolescentes de 12 a 17 años		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Tasa de violencia	163.5	133.51	139.28	227.73	203.46	253.71
Tasa de violencia de pareja cuando la víctima es menor de 18 años	-	-	-	88.3	69.36	27.68
Tasa de muertes por accidentes de tránsito	5.11	0	0	9.29	4.62	4.61
Tasa de exámenes medicolegales por presunto delito sexual	-	-	-	185.9	198.83	290.62

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La tasa de violencia de pareja cuando la víctima está entre los 18 y 28 años se entiende como un delito en el que se genera una agresión de tipo físico, psicológico o sexual hacia una víctima entre los 18 y 28 años, que tiene lugar en el contexto de una relación íntima que se puede considerar violenta. En el caso de Tunja, en el año 2015 la tasa estaba en 544.89 con la ocurrencia de 187 casos y para el 2018 se evidencio un incremento de 39,39 sobre la tasa, pasando a 584,28 que corresponde a 211 casos. Los exámenes médicos legales por presunto delito sexual en población que se ubica en un rango de edad entre los 18 y 28 años, paso de 14 exámenes en el 2015 a 17 exámenes en 2018.

Tabla 59: Indicadores derecho a la protección integral (18 a 28 años)

Indicador	2015	2016	2017	2018
Tasa de violencia de pareja cuando la víctima esta entre los 18 y 28 años.	544.89	578.12	658.32	584.28
Tasa de exámenes medicolegales por presunto delito sexual cuando la víctima esta entre 18 y 28 años.	40.79	23.01	39.56	47.07

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

En el caso de presuntos delitos sexuales cometidos contra adolescentes, se puede observar el incremento de solicitudes de exámenes médicos legales que verifiquen dicha situación, con un incremento en la tasa del 104,72, lo que requiere un trabajo articulado entre la secretaria de protección social, ICBF, comisarías de familia y Policía Nacional, para el reconocimiento de situaciones de riesgo de abuso sexual tanto para adolescentes como para padres de familia, que promuevan la protección integral, buen trato y la crianza positiva.

Igualmente, las tasas de homicidio y suicidio que se presentaron en cada uno de los años relacionados a continuación demuestran el trabajo de acompañamiento que debe realizarse a la población juvenil desde las autoridades involucradas en el bienestar y protección de los

jóvenes, como la Alcaldía las instituciones educativas públicas y privadas, policía nacional y el ICBF con sus programas de protección del hogar. Es relevante mencionar que ante una tasa tan significativa como la registrada en el 2018, de 11,08, se implementaron centros de escucha en 5 sectores del municipio, los cuales contaron con profesionales en psicología y trabajo social que generaron estrategias para proporcionar espacios para los jóvenes y sus sistemas familiares con el fin de recibir atención oportuna en el tratamiento de dilemas cognitivos, emocionales, conductuales y que no tienen la posibilidad de recibir atención oportuna. Estos centros deben lograr mayor fortaleza con esquemas que garanticen el abordar de manera integral este problema.

Tabla 60: Tasa de homicidios, suicidios y accidentes de tránsito (18 a 29 años)

Indicador	2015	2016	2017	2018
Tasa de homicidios (18 – 28 años)	8.74	17.26	11.3	8.31
Tasa de suicidios (18 – 28 años)	5.83	8.63	5.65	11.08
Tasa de accidentes de tránsito en jóvenes (18 a 28 años)	23.31	11.5	11.3	13.85

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

Estas tasas permiten establecer, además, que debe realizarse un trabajo de sensibilización más contundente hacia la población adolescente que reside en la ciudad, donde se les proporcionen herramientas que les permitan identificar la importancia de incorporar medidas de autoprotección y la promoción de la seguridad vial para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Con relación a la población joven de la ciudad, en el periodo 2016 – 2019, se identificaron 18,308 jóvenes de Instituciones Educativas Oficiales y Privadas del municipio con necesidades básicas insatisfechas, a quienes se les ofrecieron programas de formación por ciclos, formación deportiva en deportes extremos, participación en la plataforma juvenil y servicios que favorecen su inclusión social. Sin embargo, el trabajo con esta población debe ir más allá, generando espacios que favorezcan la creatividad y el liderazgo, para ofrecer oportunidades de emprendimiento, participación ciudadana, bienestar social y la construcción de un proyecto de vida. Lo mismo que, se debe prestar atención a tasas como la específica de fecundidad en adolescentes entre 15 y 19 años, que fue para el 2018 de 33,97, indicador que toma el número de partos atendidos en mujeres adolescentes frente a la totalidad de mujeres en este rango de edad, por año. Esta tasa evidencia la necesidad de lograr rutas integrales para dar acompañamiento y seguimiento a las adolescentes y jóvenes de la ciudad, de manera que se ofrezcan herramientas para entender la maternidad de una manera responsable.

En este punto se llega hablar de la familia y su papel en la protección, estabilidad, conformación de valores, motor y freno de acciones diversas de los diferentes grupos poblacionales parcialmente expuestos hasta ahora. La Secretaria de la Mujer reporto a

2019, la formación a 387 familias integradas por madres adolescentes, madres cabeza de familia y familias conformadas por papá y mamá, en su primera gestación, quienes se convirtieron en aliados estratégicos del gobierno municipal para el cuidado y protección de población en primera infancia, siendo promotoras y multiplicadoras de prácticas adecuadas de crianza con otras familias de su comunidad. Sin embargo, es pertinente mencionar que, con relación a ellas, distintas situaciones pueden presentarse y alterar la armonía del hogar, como es el caso de incidencias de violencia intrafamiliar, donde se presenta un abuso de poder por parte de un miembro de la familia sobre otro.

Para el año 2018, la tasa de violencia en el municipio de Tunja fue de 407,1 casos por cada 100.000 habitantes, siendo superior a la reportada por el Departamento de Boyacá de 204,6 por 100.000 habitantes. (Secretaría de protección social de Tunja, 2019)

Tabla 61: Incidencia de casos sospechosos de violencia de género e intrafamiliar en población general a periodo epidemiológico III - Boyacá 2019

SALUD MENTAL Y LESIONES DE CAUSA EXTERNA							
Violencia Física		Violencia Psicológica		Violencia por Privación y Negligencia		Violencia Sexual	
Casos	Tasa	Casos	Tasa	Casos	Tasa	Casos	Tasa
99	48,8%	7	3,4%	2	1%	11	5,4%

Fuente: Alvarado (2019)

Dentro de esta tasa, la violencia física representa el 48,8% de casos reportados, seguido de un 5,4% de casos reportados por violencia sexual y un 3,4% por maltrato psicológico, generalmente ocasionadas por factores como la falta de control de impulsos, la carencia afectiva e incapacidad para resolver problemas de manera adecuada, o el consumo de bebidas alcohólicas o drogas de manera desproporcionada. Este indicador permite entender la relevancia que tiene el diseñar mecanismos para atender de manera integral problemas de salud mental de los habitantes de Tunja, que vayan orientadas a generar un equilibrio entre cada individuo y su entorno sociocultural, garantizando acciones que proporcionen calidad de vida y bienestar emocional, psicológico y social.

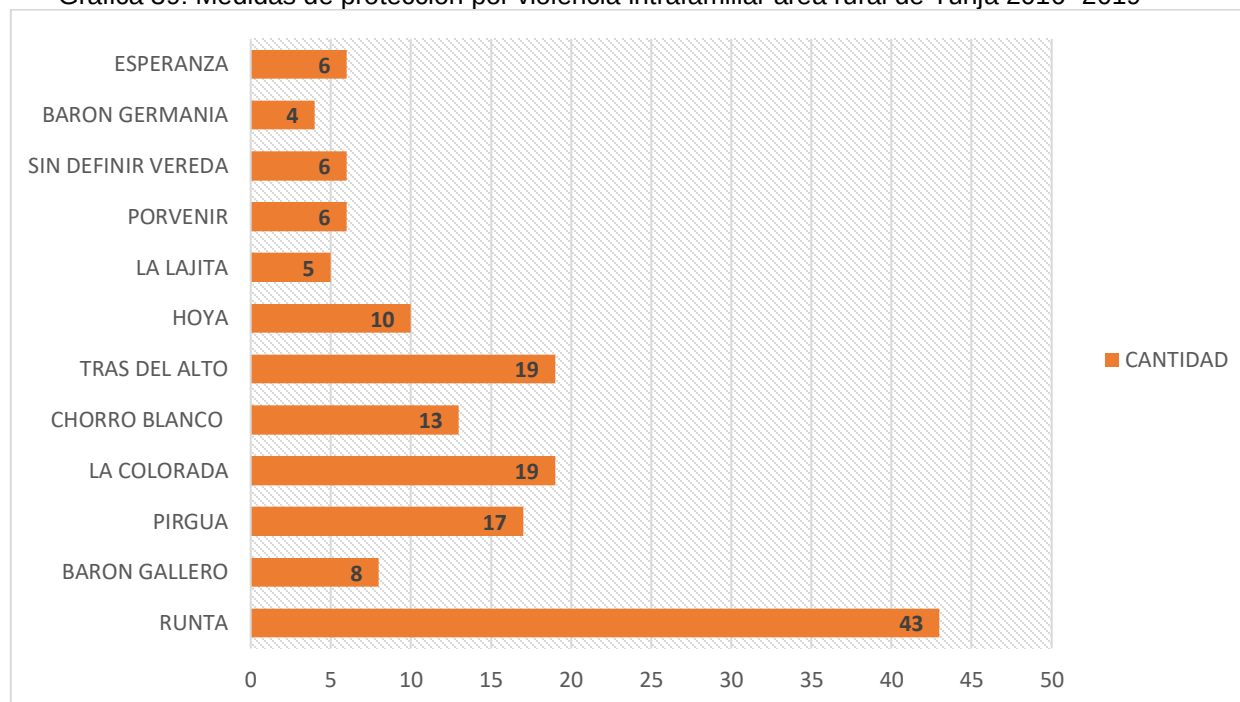
Así mismo, la tasa de incidencia de violencia contra la mujer, que se reportó en el año 2018 fue de 271,1 casos por cada 100.000 mujeres, siendo superior a la reportada por el Departamento de Boyacá de 169,3 por 100.000 mujeres. Según los registros del SISBEN la mujer como jefe de hogar juega un papel relevante en problemáticas transversales con los otros miembros de la familia, y también es más propensa a ser víctima de diferentes tipos de violencia al interior del hogar. En hogares entre los 14 a 17 años, la jefatura del hogar es ejercida por la mujer en un 78%. De los 18 a 28 años el 58% es jefatura femenina y el 42% masculina. Entre los 29 y 39 años, el 55% es jefatura femenina y el 45% masculina. De los 40 a los 59 años, el 53% es ejercida por mujeres y el 47% por hombres. Entre los 60 a 69 años, el 54% es femenina y el 46% masculina, de los 70 a 79, el 55% es femenina y el 45% masculina y los de 80 años y más, el 58% es femenina y el 42% masculina. Como

se aprecia en todos los segmentos, la mujer ejerce la jefatura de los hogares tunjanos, situación por la que es particularmente relevante diseñar estrategias que formen y empoderen a la mujer social y económicamente, así como se fortalezcan los procesos adelantados para la garantía y protección de sus derechos.

En atención a lo anterior la Administración Municipal en el periodo 2016 - 2019 brindó acompañamiento a 5,368 mujeres Tunjanas, a partir de capacitación en temas de emprendimiento, participación ciudadana y rutas de acceso a mecanismos de orientación, protección y cuidado. Con respecto a la Mujer rural se lograron atender en 2019, a cerca de 210 mujeres de las 10 veredas de la ciudad, con talleres y visitas que buscaban lograr su empoderamiento a través del conocimiento de sus derechos y la denuncia oportuna.

Con relación a los casos de violencia intrafamiliar, se registraron 153 casos con medidas de protección; de estos, el 28,12% ocurrieron en la vereda de Runta.

Gráfica 39: Medidas de protección por violencia intrafamiliar área rural de Tunja 2016 -2019



Fuente: Secretaria de la Mujer a partir de datos del Sistema de registro de violencia intrafamiliar - SIREVIF (2020)

Estas cifras se convierten en un nuevo compromiso para fortalecer el sistema de acompañamiento y reporte de situaciones de violencia al interior de los hogares, que ponen en peligro la vida de los integrantes de cada familia en la que se originan situaciones de agresión y maltrato, y que en un 84% corresponden acciones que recaen sobre mujeres, las cuales, de acuerdo con la información reportada por el SIREVIF, en su mayoría están en edades entre los 22 y 38 años.

Con relación a otro grupo poblacional como lo es el adulto mayor, de acuerdo con las proyecciones de población 2018 - 2020, del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (2018), en Tunja para el año 2019 la población adulta representaba el 53,11% del total de la población, y el 11,84% correspondía a población mayor de 60 años (Adulto Mayor). Esta cifra permite identificar la necesidad de prestar atención integral al adulto mayor del municipio de Tunja, con el fin de garantizar el derecho a una vejez digna, a una atención integral por parte del estado ante el abandono o imposibilidad familiar y a contar con oportunidades diferenciadas para su recreación, salud y acceso a servicios.

Entre el año 2016 al 2019, se identificaron y atendieron 5,112 adultos mayores a través de las siguientes actividades: Centros día, Hogar geriátrico, comedores nutricionales y subsidios a través del programa Colombia Mayor, igualmente se formuló y adoptó la Política Pública de Envejecimiento y Vejez. Dentro de las actividades principales desarrolladas se destacan las siguientes:

Tabla 62: Informe de Gestión Subprograma Corazón y Ciencia

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Centros vida urbanos y rurales	17 Centros vida en los cuales se impartieron talleres sobre desarrollo humano, violencia intrafamiliar, magia del perdón, buen trato y normatividad. Actividades recreativas, deportivas, físicas y terapéuticas. Proyectos de emprendimiento y productivos. Visitas domiciliarias. Valoraciones de fisioterapia.	1.837
Comedor	Tres comedores ubicados en el barrio en el Centro, Altamira y Ciudad Jardín. Aporte a la parte nutricional a partir de la oferta de desayuno, almuerzo, refrigerio y comida. Proyectos de emprendimiento.	89
Hogar Geriátrico	Servicio de hogar geriátrico permanente, hospedaje, alimentación, kit de aseo, talleres de manejo de motricidad fina y gruesa, ejercicios de memoria y concentración, historias de vida, actividades en articulación con protección social y academias de belleza. Encuentros intergeneracionales y actividades religiosas. Proyectos de seguridad alimentaria: huerta casera.	30
Colombia Mayor	Convenio entre el Consorcio Colombia Mayor y el Municipio de Tunja, para brindar un subsidio económico a los adultos mayores en condición de abandono, que no cuentan con pensión o que viven en pobreza extrema.	1.927

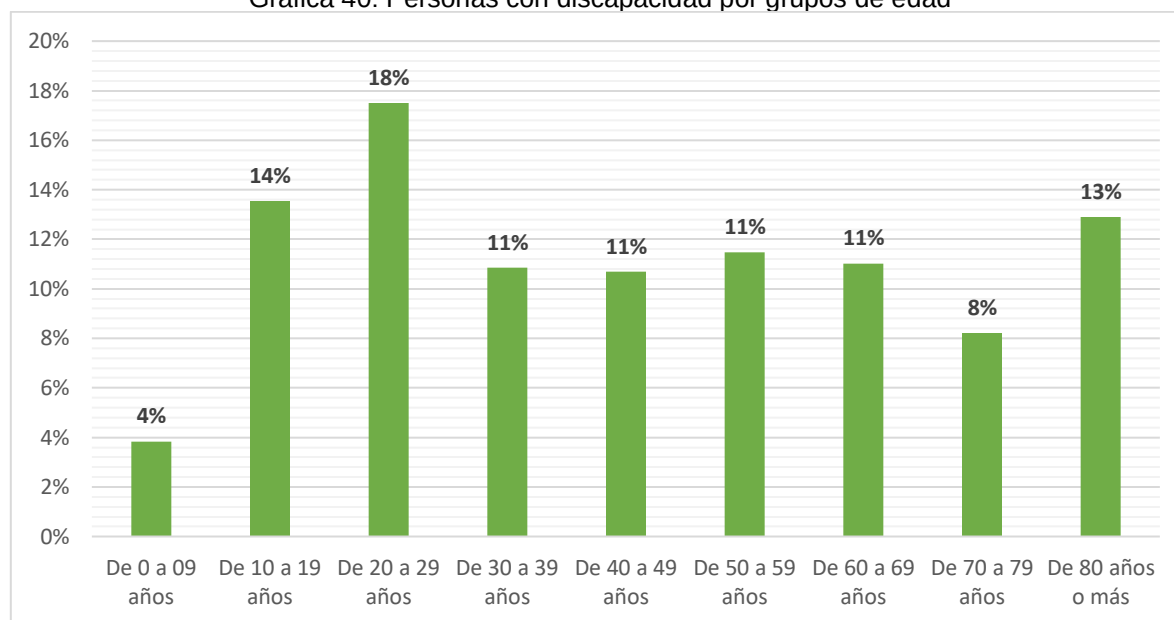
Fuente: Secretaría de la mujer, equidad de género y desarrollo social (2019)

De la anterior información nace un compromiso por seguir acompañando a la población mayor, radicada en la ciudad, prestando atención oportuna a sus necesidades de manera que se establezcan condiciones que garanticen atención medica integral, curativa y preventiva, orientada a proteger su salud; así como la oferta de actividades de recreación y deporte que favorezcan su bienestar físico y emocional.

Inclusión

En el año 2019 en Tunja se identificaron 3.605 personas con discapacidad, de acuerdo con la información suministrada por el cubo SISPRO, de los cuales el 51% son de sexo masculino y el 49% femenino. Dentro de ellos, el 87,8% habitan en la zona urbana, y el 12,12% del área rural, y con relación a su ubicación por grupos de edad, 631 personas se ubican en el grupo de edad entre los 20 y los 29 años, representando el 18% de la población con discapacidad del Municipio.

Gráfica 40: Personas con discapacidad por grupos de edad

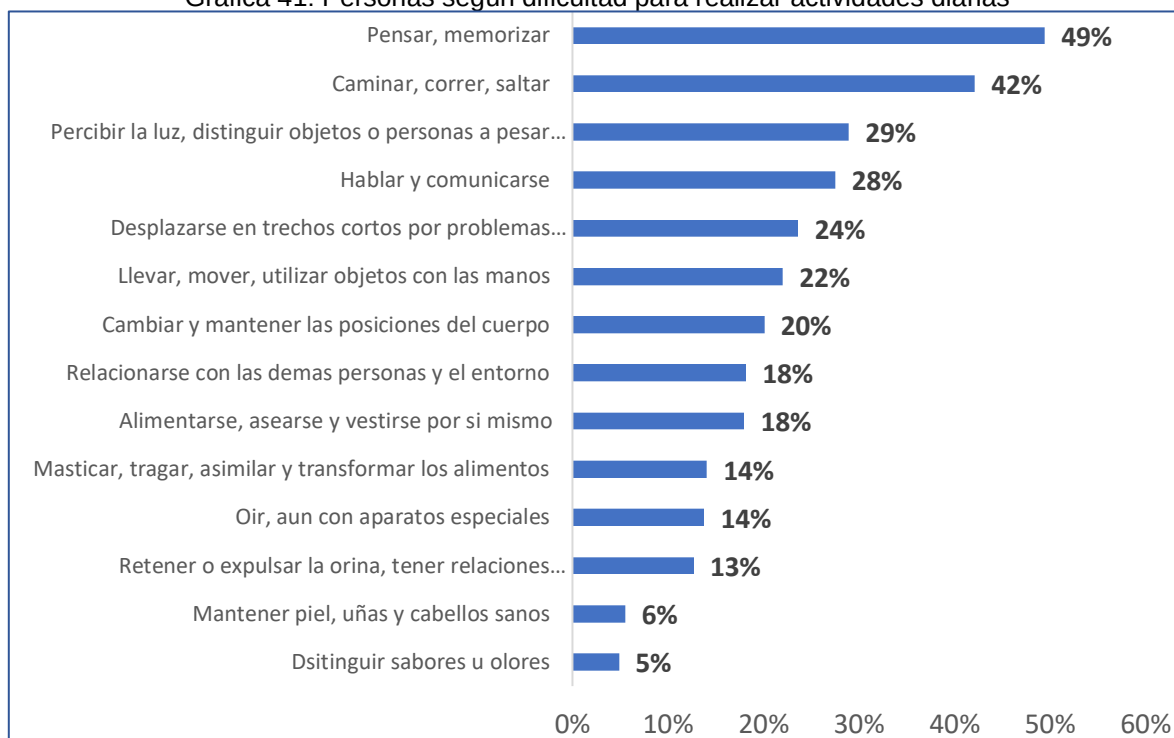


Fuente: Cubo SISPRO (2019)

De la población con discapacidad identificada, el 63,8% refirieron no pertenecer a un grupo étnico, el 35,1% pertenecer a otra etnia, 0,6% no definido, el 0,28% afrocolombianos, 0,14% indígenas, q persona ROM, 1 raizal del archipiélago de San Andrés y 1 palanquero.

Las personas con discapacidad pueden reportar una o más actividades diarias que se ven afectadas por su discapacidad. Así, 1784 (49%) de las personas en el registro para la localización y caracterización de personas con discapacidad - RLCPD Tunja, refirió tener dificultad para pensar, memorizar. A continuación, 1520 (42%) de las personas refirió tener dificultades caminar, correr, saltar.

Gráfica 41: Personas según dificultad para realizar actividades diarias



Fuente: Cubo SISPRO (2019)

El 17% de personas manifestó que el origen de su discapacidad es una enfermedad general, el 11% una alteración genética, el 10% a accidentes y el 6% a complicaciones en el parto. De las 48 personas que manifestaron que el origen de su discapacidad se debió a dificultades en la prestación de servicios de salud, el 47% lo atribuye a deficiencias en la calidad de atención.

La alteración que más presentan las personas con discapacidad – PcD, está dada por afecciones del sistema nervioso (38%) seguida del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas (26%) y los ojos (26%). Del total de PcD 1091 (30%) necesitan de ayudas técnicas y 1330 37% requieren medicamentos.

Tabla 63: Alteraciones y categorías de la discapacidad

ALTERACIONES QUE MÁS LE AFECTA			CATEGORÍA DE LA DISCAPACIDAD		
No reportado.	7	0%	Piel, uñas y cabello / Sensorial gusto-olfato-tacto.	6	0,2%
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto y gusto).	11	0%	Enanismo / Voz y habla	32	0,9%
La piel.	21	1%	No se la sabe nombrar.	27	07%
El sistema general y reproductivo.	46	1%	Sistémica.	178	4,9%

ALTERACIONES QUE MÁS LE AFECTA			CATEGORÍA DE LA DISCAPACIDAD		
La digestión, el metabolismo, las hormonas.	128	4%	Sensorial Auditiva.	190	5,3%
La voz y el habla.	150	4%	Sensorial Visual.	215	6%
El sistema cardio-respiratorio y las defensas.	216	6%	Mental Psicosocial	251	7%
Los oídos.	221	6%	Múltiple	466	12,9%
Los ojos	489	14%	Mental cognitiva	606	16,8%
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas.	955	26%	Movilidad.	618	17,1%
El sistema nervioso.	1.361	38%	No reportado.	1016	28,2%
Total General	3.605	100%	Total General	3.605	100%

Fuente: Cubo SISPRO (2019)

La alteración permanente que más presentan las PcD está dada por afecciones del sistema nervioso (57%) seguida del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas (46%). Una persona puede presentar una o más alteraciones permanentes.

El 67% de las personas registradas habita en vivienda tipo casa (2042), el 16% en apartamento (573) y el 10% en un cuarto (312). En condición de habitante de calle se reportan 4 personas. Con relación a condición de la vivienda, el 34% habitan en la vivienda de un familiar sin pagar arriendo y el 21% en vivienda propia. Del total de personas registradas el 91% de las personas con discapacidad viven acompañadas y el 9% solas. El 60% de las personas manifestaron ser las únicas personas con discapacidad en el hogar, el 28% vivir en un hogar donde hay de 2 a 4 personas con discapacidad. El 3% manifestó que en su hogar viven más de 4 personas con discapacidad. (Ministerio de Salud, 2019)

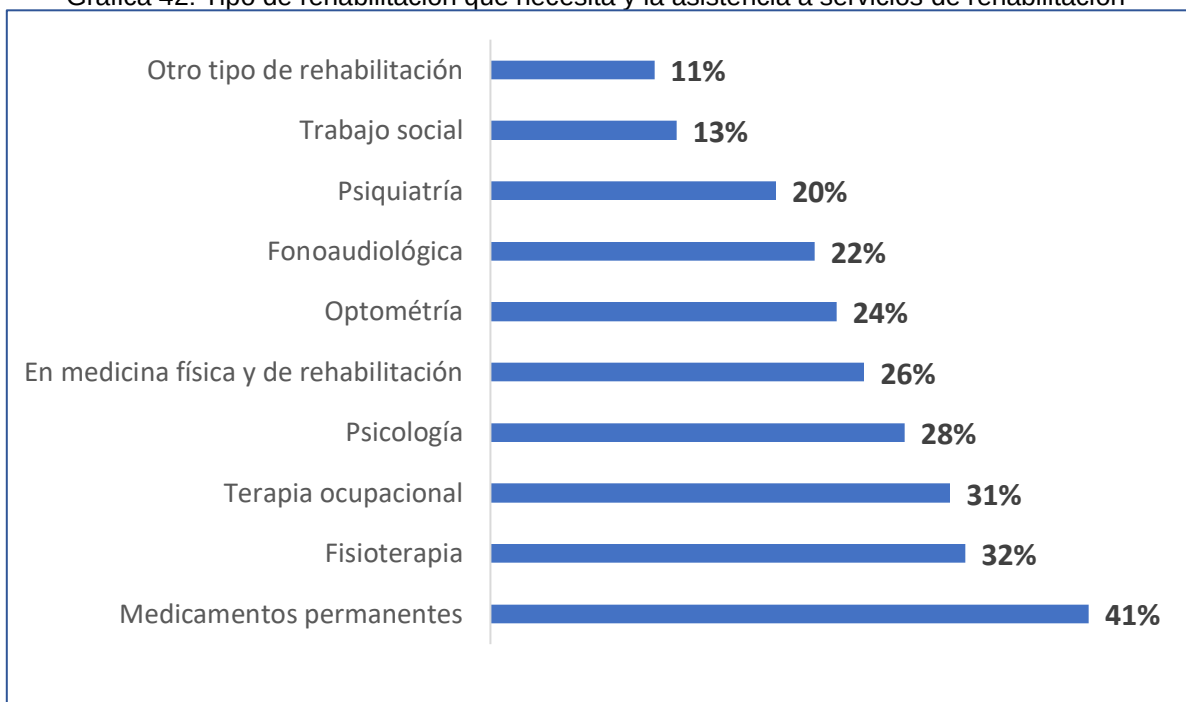
De las personas que se encuentran registradas, 2293 (64%) manifiestan saber leer y escribir y 34% no; 2691 (75%) dijo no asistir a establecimientos educativos y 864 (24%) si, de estos últimos 631 (18%) manifestaron que los docentes responden a sus necesidades. Del total de personas registradas (3605) en el CUBO 1328 (37%) alcanzó como máximo nivel educativo la básica primaria, 899 (25%) ninguno, 853 (24%) básica secundaria y 201 (6%) preescolar, 106 personas el nivel Universitario, 86 el nivel técnico o tecnólogo y 43 el postgrado. De quienes reportaron encontrarse desescolarizados, 986 (27%) refirió que la razón por la cual no estudia es por su discapacidad.

El 68% de personas con discapacidad manifestaron no tener ingresos económicos, y el 16% recibir ingresos económicos inferiores a \$500.000 y el 3,4% en un rango entre \$500.000 y un \$1.000.000. El 72% de las personas con discapacidad en Tunja, no tienen personas a cargo y el 17% sí.

Frente a las barreras que ellos destacan para el desarrollo de su derecho a la movilidad, manifiestan que son las calles el gran obstáculo pues en la ciudad no se han considerado

en muchas de ellas espacios incluyentes, lo mismo que paraderos de transporte y parques. De igual manera, las personas con discapacidad pueden reportar uno o más tipos de rehabilitación que necesitan. Del total de personas con discapacidad registradas 3146 reportó necesitar algún tipo de rehabilitación. De estas 1618 (45%) no asisten a las terapias de rehabilitación. Así, 1475 (41%) de las personas en el RLCPD Tunja refirió necesitar tratamiento con medicamentos de forma permanente, 1170 (32%) fisioterapia, 1133 (31%) terapia ocupacional y 1021 (28%) psicología.

Gráfica 42: Tipo de rehabilitación que necesita y la asistencia a servicios de rehabilitación



Fuente: Cubo SISPRO (2019)

El medio de comunicación al que más acuden las PcD es la televisión, 2770 personas (77%) seguido de radio 2601 (72%). 8% no usa ningún medio de comunicación y solo 646 personas (18%) usa internet.

De igual manera, se logró identificar que, en el año 2019, se brindó acceso a la educación con opción de currículo flexible y diversificado, salud, cultura, recreación y deporte con enfoque diferencial a 15 niños en edades entre los 0 y 5 años; a 33 niños en edades de los 6 a los 11 años; a 42 adolescentes entre los 12 y 17 años y 113 jóvenes de edades entre los 18 y 28 años. Se realizó tamizaje orientado a identificar alteraciones del desarrollo y autismo a un total de 492 niños y niñas de 0 a 36 meses de edad, de los cuales se identificaron de manera temprana, 25 casos que fueron canalizados a acciones de gestión con las Empresas Aseguradoras de Planes de Beneficios e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, para el adecuado manejo integral de su condición. De igual manera, se realizaron tamizaje de enfermedades de depósito causadas por alteración genética a 490

madres de recién nacidos y 522 tamizajes visuales y auditivos a menores de 10 años. (Alcaldía Mayor de Tunja, 2019)

En cuanto a espacios adecuados para niños y niñas del municipio con discapacidad, en el cuatrienio se registraron inversiones para parques infantiles inclusivos y un gimnasio de integración sensorial.

Tabla 64: Espacios dispuestos para niños y niñas con discapacidad en Tunja

Espacio	Población	Ubicación	Inversión
Gimnasio de integración sensorial	. Niños con discapacidad de 0 a 5 años	Antiguo Castro Martínez	\$16.746.192
Parques inclusivos	Niños con discapacidad de 0 a 5 años	4 Parques ubicados en Bosque de la República; Barrio Asís; Parque de las Aguas y Parque Bicentenario.	\$184.100.228
Parques infantiles	Primera infancia	16 Parques distribuidos así: 6 en instituciones educativas: Gustavo Rojas Pinilla, Inem, Normal Femenina, Rural del Sur, Gonzalo Suarez Rendón, Antonio José Sandoval; 8 barrios: Patriotas, San Carlos, Lanceros, Ciudad Jardín, Soaquira, Bosque de la Republica, Multiparque Cooservicios, Maldonado; y 2 veredas del municipio; Runta Arriba y tras del Alto,	\$342.745.300

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

De igual manera ocurre con la población vulnerable que requiere una gestión diferencial en diferentes temas, y que para 2019 la Alcaldía Mayor de Tunja reportó:

Tabla 65: Informe Acta de Gestión Tunja en Equipo 2016 - 2019

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Sin límites y barreras porque la salud soy yo	Talleres de empoderamiento en temas de salud a personas con discapacidad, donde se caracterizó la población e identificaron factores de riesgo y necesidades en temas relacionados con primeros auxilios psicológicos, hábitos saludables, salud sexual y reproductiva y actividad física.	593
Minimiza el DIS y desarrolla mis capacidades	Detención temprana o riesgo de presencia de discapacidades en niños menores de 5 años. Tamizaje para identificar alteraciones del desarrollo y autismo a niños entre 0 a 36 meses de edad. Acompañamiento en neuro-desarrollo, desarrollo físico, emocional y cognitivo a las familias.	469 / 25 familias
A los cuidadores quien nos cuida. El derecho a cuidar y ser cuidados.	Realizar el reconocimiento del nivel de sobrecarga emocional que padecen los cuidadores de las personas con discapacidad en el municipio, aplicación de la prueba “zarit” a cuidadores.	175

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Nuevas masculinidades y feminidades.	Diseño de proyecto con una inversión de \$162 millones. Atención sobre problemas de salud mental y violencia intrafamiliar. Caracterización de representaciones sociales de los roles de género y modificación positiva de los imaginarios de masculinidad y feminidad.	N/A

Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

La Administración municipal, en atención a las necesidades de servicio de ayuda técnica para la garantía de derechos de la población con discapacidad, creó el Banco de Ayudas Técnicas, el cual administra el funcionamiento, ejecución y seguimiento del proceso de ayudas técnicas, suscribiendo contratos de comodato por 4 meses, renovables, con los usuarios que requieren productos de apoyo.

Estos contratos van sujetos al acompañamiento brindado por la oficina de discapacidad, a los usuarios para dar trámite ante la Superintendencia Nacional de Salud y las diferentes EPS, para que, a través de derechos de petición o acción de tutela, estas entidades entreguen a la población con discapacidad los productos de apoyo que requieren. En el año 2019 se presentaron 160 derechos de petición solicitando productos de apoyo (sillas de ruedas, pañales, bastón), 9 tutelas, 4 incidentes de desacato y 25 quejas a la superintendencia, logrando que por cumplimiento de fallo de tutela se entregara una silla de ruedas, así como tratamientos integrales en salud. (Secretaria de Gobierno, 2019)

El proceso inicia con el registro de la necesidad del usuario y él envió de documentación (documento y orden médica emitida por la EPS respectiva), a continuación, se suscribe el contrato en comodato mientras se adelantan acciones tendientes a la entrega definitiva del producto de apoyo requerido por el usuario por parte de las instituciones respectivas. El stock con el que cuenta el banco de ayudas es:

Tabla 66: Stock Banco de Ayudas Técnicas

CANTIDAD	ELEMENTO
1	Caminadores para niños y adultos.
2	Muletas ara niños y adultos (PAR)
2	Silla de ruedas hospitalaria en acero para adulto y niño con apoyo de brazos y pieseros remo.
16	Bastones de apoyo
2	Bastón plegable para población invidente.
2	Sillas de pato
1	Silla de ruedas neurológica (<i>Regular estado</i>)

Fuente: Cubo SISPRO (2019)

De acuerdo con lo anterior, es necesario trabajar de manera articulada con entidades que no solo tienen caracterizada a la población con discapacidad de la ciudad, sino que poseen el conocimiento para implementar estrategias efectivas para garantizar los derechos de esta

población de manera transversal, dinamizar el observatorio de temas de inclusión para generar mayor conocimiento sobre mecanismos para atender a las personas con discapacidad y fortalecer el banco de ayudas técnicas para garantizar la atención de necesidades de los usuarios de apoyos técnicos.

Se requiere atención y seguimiento a la inversión realizada al proyecto “Nuevas Masculinidades y Feminidades” para sacar el mayor provecho en favor de la población Tunjana.

En el periodo 2016 – 2019, se atendieron 700 personas con diversidad sexual y personas LGTBI en el municipio, las cuales fueron caracterizadas y capacitadas sobre la ruta de atención a la que tienen derecho. Así mismo, fueron atendidas 272 personas aisladas o rechazadas socialmente entre las que se encuentran habitantes de calle, trabajadoras sexuales y personas privadas de la libertad, mediante acciones encaminadas a garantizar el bienestar general y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población en contextos individuales, familiares y sociales. De igual manera, se realizaron talleres sobre derechos sexuales y derechos humanos, dirigidas a funcionarios y contratistas de la Alcaldía Municipal, incluyendo las Comisarías de Familia. Es preciso realizar de manera permanente la verificación del estado de derechos y acciones para la protección, restitución y garantía de estos de este grupo poblacional.

Con relación a lo anterior, es necesario que todas estas acciones afirmativas realmente generen condiciones de inclusión y reconocimiento a la diversidad, considerando además características socio –históricas, culturales, ambientales y productivas de los grupos con mayor probabilidad de sufrir prácticas discriminatorias y desiguales. Se debe dar mayor cobertura a cada programa y realizar caracterizaciones confiables que permitan el seguimiento a cada uno de los individuos atendidos, de manera que se dé una trazabilidad del caso y se pueda mostrar el impacto real que hace la administración municipal a través de su intervención.

Cultura y transformación social

Según Gratz (2018) la cultura es “una importante forma de modelar conjuntamente la política de desarrollo y las políticas innovadoras para el futuro y para la paz dentro de contextos globales” y se convierte en un factor clave para el desarrollo sostenible de los territorios, ya que facilita la comunicación entre grupos y personas, integra y crea identidad, refuerza la cohesión social y promueve la armonía en las actuaciones de los ciudadanos.

Tunja es reconocida como una ciudad con un gran potencial de desarrollo cultural, producto de los diferentes periodos históricos vividos en el territorio, que dejaron huella en los desarrollos urbanísticos de la ciudad y ofrecen un conjunto de atractivos protegidos en su centro histórico con la declaración en 1959 de patrimonio de la Nación, además de otros puntos de interés cultural y atributos a lo largo de la ciudad que junto a las expresiones culturales típicas se convierten en el núcleo de identidad de los habitantes.

Para preservar y proteger este patrimonio cultural, la Administración Municipal delego a la Secretaria de Cultura y Turismo la misión de gestionar recursos de fuente interna y externa para el desarrollo de proyectos que fortalezcan los procesos culturales, salvaguarden el patrimonio material e inmaterial de la ciudad y promuevan una transformación social a partir de mecanismos de diálogo y participación.

Para cumplir con este propósito, la Secretaria de Cultura y Turismo cuenta con recursos que provienen del Sistema General de Participaciones (SGP), los cuales se invierten principalmente en la realización de la Agenda Cultural; el recaudo de la Estampilla Procultura, recursos propios y la ley del Espectáculo público. Además, hay otros recursos que resultan del recaudo del Impuesto Nacional al Consumo, y se viabilizan mediante la presentación de proyectos de patrimonio cultural a convocatorias del Ministerio de Cultura.

En el caso de la Estampilla Procultura, que es otro mecanismo de inversión cultural para la ciudad, el cual fue creado mediante acuerdo 021 del 10 de septiembre de 2012, su distribución se da de la siguiente manera: 10% para Seguridad Social del Gestor, 10% para Bibliotecas, 20% para Fondo de Pensiones; el restante 60% se distribuye en tres rubros así: 1) Actividades divulgativas, publicitarias, formativas, artísticas y culturales presentadas por las JAC, barrios, y veredas del municipio con un porcentaje del 5%; 2) Escuelas de formación artística y cultural en puntos focales y conectivos con un 10%; 3) Proyecto carpeta de estímulos para procesos investigativos, formativos, divulgativos, artísticos y culturales con un 45%. Para el año 2020 los recursos destinados a Seguridad Social del Gestor cultural corresponderán al 20% del total recaudado. Los recursos propios se invierten en procesos de formación y estrategias de lectura y escritura.

Las fuentes de financiación con destinación específica para cultura en el cuatrienio 2016 a 2019 se presentaron así:

Tabla 67: Fuentes de Financiación 2016 - 2019

Año	SGP	Estampilla Procultura	Recursos propios	Regalías
2016	\$ 332.301.748	\$ 331.134.000	\$ 4.412.842.264	\$6.524.859.132
2017	\$ 385.590.814	\$ 509.840.196	\$ 4.430.950.946	
2018	\$ 405.074.338	\$ 779.977.869	\$ 7.130.057.520	
2019	\$ 456.219.498		\$ 7.428.936.350	

Fuente: Ministerio de Cultura (2019) - Análisis situacional. Dirección de Fomento regional con base en datos del Departamento Nacional de Planeación (DNP) y del Formulario Único Territorial (FUT)

En relación a los recursos girados por el Ministerio de Cultura, provenientes de la Ley 1493 de 2011 de Espectáculos Públicos, se han destinado a la construcción, adecuación, mejora y dotación de escenarios para la presentación de espectáculos públicos de las artes

escénicas, como es el caso del Teatro Experimental de Boyacá (TEB), el cual recibió a partir de convocatorias públicas de la Secretaría de Cultura y Turismo a organizaciones privadas, una inversión para la construcción y dotación del mismo en los últimos tres (3) años. El detalle del recaudo por este concepto en la ciudad de Tunja hasta 2016 es:

Tabla 68:.Detalle de Recaudo Ley de Espectáculos hasta 2016

Municipio	Vigencia	Vr. Recaudo	Rendimientos cuenta Mincultura	Valor total girado	No. Resolución
Tunja	2018	21'900.000-000			
Tunja	2016	19.788.448,00	1.842,51	19.790.290,51	0436
Tunja	2015	17.342.500,00	0,00	17.342.500,00	1081
Tunja	2014	450.000,00	0,00	450.000,00	1005
Tunja	2014	330.000,00	0,00	330.000,00	0478
Tunja	2013	13.337.800,00	0,00	13.337.800,00	4003
Tunja	2013	11.952.600,00	0,00	11.952.600,00	3905
Tunja	2012	152.128.849,00	0,00	152.128.849,00	2995

Fuente: Análisis situacional. Dirección de Fomento regional. Ministerio de Cultura (2019)

De otra parte, el Municipio de Tunja dando cumplimiento y aplicación a la Ley 666 de 2001 y su Decreto reglamentario 2012 del 2017 ha realizado desde el año 2018 la Convocatoria de Postulación de Creadores y Gestores Culturales para recibir el beneficio económico periódico - BEP'S; resultando beneficiadas 6 personas, de las cuales 5 reciben Anualidad Vitalicia (mujeres mayores de 57 años y hombres mayores de 62) y 1 recibe Financiación de aportes o motivación al ahorro, (mujeres menores de 57 y hombres menores de 62), de acuerdo con los lineamientos del Ministerio esta convocatoria de abre dos veces al año y quienes cumplan los requisitos establecidos se hacen beneficiarios de los incentivos definidos.

En Tunja, además de la Secretaría de Cultura y Turismo, existen diferentes instancias de carácter privado que se dedican al quehacer cultural de la ciudad como: Escuela Taller de Boyacá; Banco de la República con el Claustro San Agustín; Casa Juan de Castellanos, Biblioteca Pedro Pascasio Martínez a cargo de la Gobernación de Boyacá; Casa del Capitán Martín Niño de Rojas (Sede Secretaría de Cultura y Turismo Gobernación de Boyacá; Museo Arqueológico, Museo Casa Cultural Gustavo Rojas Pinilla, Museo de Historia Natural a cargo de la UPTC, Claustro Santa Clara la Real a cargo de la Catedral, Museo Casa del Escribano Don Juan de Vargas a cargo de Fondo mixto, entre otras.

En cuanto a los espacios de participación, la ciudad de Tunja cuenta con el Consejo Municipal de Cultura, creado mediante acuerdo municipal No. 264 del 28 de julio de 2008, el cual establece periodos de funcionamiento de cuatro años, y también establece los representantes que tienen asiento en esta colectividad: sector educativo; organizaciones cívicas o comunitarias; ONG culturales; agremiaciones o asociaciones de los

comunicadores; asociaciones juveniles; personeros estudiantiles; discapacidad; filial de monumentos; música; danza; literatura; teatro; artes plásticas y visuales; patrimonio; cine y audiovisuales; artesanos; comunidades indígenas; bienes y servicios.

Sin embargo, pese a que existen estos espacios en el municipio, los actores de la cultura manifiestan que los procesos de participación son incipientes, expresan que existe un desgaste en la relación administración-ciudadanía, y hay poca credibilidad y un gran desinterés en los ejercicios de participación, lo que originó que al final del cuatrienio el trabajo del Consejo no estuviera articulado y, por tanto, operara con dificultad. Se requiere fortalecer a los consejeros, capacitarlos a cerca de su rol y sus funciones, dinamizar las actuaciones del Consejo y mejorar la comunicación entre la administración y los actores culturales.

Formación Artística y Cultural en el Municipio de Tunja

La formación artística y cultural en el Municipio se ha venido dando con la realización de talleres de formación en las áreas de artes plásticas, artesanía, danza, música de cuerdas, música de percusión y teatro; en el año 2015 a través de la estrategia “Redes sociales de cultura”, se dio cobertura a comunidades de 15 barrios y 4 veredas de diferentes sectores de la ciudad llegando a tener una participación cercana a 800 personas en las distintas actividades.

Para el periodo 2016 al 2019, se dio continuidad a estos espacios de formación con las comunidades mediante la estrategia denominada “Núcleos culturales, para el desarrollo de procesos de formación artística continua”, a través de una herramienta pedagógica que buscaba el fomento de la creatividad, la imaginación, el fortalecimiento del desarrollo integral de los niños, adolescentes, jóvenes y adultos de la ciudad de Tunja, en las diferentes líneas de las artes escénicas: danza, artes plásticas, música, teatro, los cuales entregaron resultados a través de muestras culturales y algunos de ellos dieron lugar a una puesta en escena final en el marco del Aguinaldo Boyacense en el mes de diciembre.

Tabla 69: Núcleos culturales, para el desarrollo de procesos de formación artística continua

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Núcleos Culturales con Comunidad	Se realizó a través de talleres de formación artística y cultural en las áreas de danza, música (percusión) y teatro, dirigidos a la población de los diferentes barrios y veredas del Municipio.	1175 personas
Núcleo Cultural de Grupos de Interés: "Parche Extremo":	Se realizaron talleres de formación artística y cultural, orientados a la población vulnerable de las instituciones: San Jerónimo Emiliani, Amparo de Niños, Hogar Madre Elisa y Centro Juvenil Amigoniano. Este núcleo inició en el año 2016 como parte de los núcleos culturales en comunidades, sin embargo, teniendo en cuenta el impacto social y la fuerza que tomó, se consolidó como un núcleo adicional.	152 adolescentes y jóvenes.

Estrategia	Actividades	Población Atendida
Núcleos Culturales de Fortalecimiento: Teatro y Bilingüismo	En articulación con la Secretaría de Educación, se desarrollaron talleres de formación en Teatro, en las 14 instituciones oficiales del municipio, con guiones en el idioma inglés, los cuales permitieron la participación de estudiantes de manera continua y como resultado final la intervención de estos en el Festival “English Drama Contest”.	480 estudiantes cada año
Núcleo como Estrategia para Potenciar la Imaginación	Se desarrollaron 4 estrategias de lectura y escritura orientadas a toda la población del municipio, que permitieron la entrega de material bibliográfico y desarrollo de talleres de Lectura y Escritura para fortalecer las habilidades comunicativas y argumentativas; proyecciones de cine en zonas urbanas y rurales, con el fin de ampliar el conocimiento hacia la diversidad cultural y recorridos con la población para fomentar la apropiación de la riqueza cultural y patrimonial de la ciudad en espacios museales y sitios de interés cultural.	7,854 personas
Núcleo de Formación Escuela de Música	La Escuela de Música de Tunja fue creada en el año 2007 con una Banda integrada por 60 niños y jóvenes, en el año 2008 recibió la denominación de Escuela de Música de Tunja, en el año 2009, fue reconocida mediante Acuerdo Municipal No. 0014, donde se denominó Escuela de Música Infantil y Juvenil de Tunja. En el año 2014 benefició a 200 niños, jóvenes y adultos en los programas de banda sinfónica, orquesta sinfónica, guitarra, Piano, técnica vocal y practica coral, música de cámara y sensibilización musical. Para este mismo año se inició el Programa Mil Violines, beneficiando a 110 personas habitantes de los Barrios Ciudad Jardín y Los Muiscas.	100 personas

Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

En el año 2013 el Ministerio de Cultura le otorgó el Premio Nacional a la mejor Escuela Municipal de Música del País y una dotación instrumental por \$20'000.000, en el año 2015 la Presidencia de la Republica a través del Ministerio de Cultura le otorgó una dotación instrumental por valor de \$250'000.000.

El proceso formativo en música desde su creación ha venido consolidando agrupaciones como la Banda Sinfónica Juvenil, Banda Sinfónica Infantil, Orquesta Sinfónica, Orquesta de Cuerdas Típicas Colombianas, Ensamble de Vientos, Ensamble de Cuerdas Frotadas y Coro Estable, generando una participación en diferentes eventos a nivel local y nacional.

La escuela de música de Tunja también adelantó el componente inclusivo con la vinculación de 55 estudiantes con discapacidad que conforman 4 proyectos artísticos: coro inclusivo, danzas folclóricas, musicoterapia y la agrupación musical Chirimía sin Límites.

Sin embargo, la escuela no cuenta con un banco de partituras que permita recoger el material de estudio en aras de dar mayor calidad y fortalecimiento al proceso. En cuanto a los instrumentos musicales se cuenta con 145 que en su gran mayoría se encuentran en buenas condiciones de uso, sin embargo, son insuficientes para atender la alta demanda que tiene la Escuela.

De igual manera, se reconoce que los procesos de formación de las artes no cuentan con una sede propia, por lo que la Administración Municipal ha tenido que funcionar en diferentes inmuebles en calidad de arrendatario sin contar con las condiciones óptimas para la ejecución del proceso pedagógico adecuado. Se cuenta con el proyecto estudios y diseños para la construcción de la escuela en un lote de la Alcaldía conocido como Casa Silvino ubicado en la carrera 8 No. 20-70, sin embargo, en la recuperación de esta infraestructura sólo hay capacidad para albergar el área administrativa de la Escuela, en ese sentido, se requiere desarrollar un proyecto de obra nueva para la construcción de las aulas y espacios requeridos para las prácticas musicales.

La vinculación de estudiantes a la Escuela de Música desde su creación presenta una curva creciente reportando una participación en el 2007 de 60 estudiantes a 900 estudiantes en el año 2019, de la mano de la Fundación Santa Cecilia en sus inicios y continuando con la Fundación José Ricardo Bautista Pamplona.

Fortalecimiento de Talentos:

En lo que refiere a la profesionalización del talento artístico y cultural, el Municipio de Tunja adelantó en el año 2017 alianza con el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, donde se impartió la formación en el Técnico en Expresión Dancística, con la participación inicial de 30 personas, terminando el proceso 18 aprendices y culminó la etapa productiva con 5 proyectos, esta acción requiere aunar mayores esfuerzos y potenciar el talento empírico que existe en el Municipio a través de nuevas estrategias y procesos continuos de mejora.

1. Fomento

El Municipio de Tunja a través del Decreto 0456 del 31 de diciembre de 2013, se adoptó la Carpeta Estímulos para procesos artísticos y culturales en la ciudad, con el fin de fomentar y fortalecer los diferentes campos del arte y la cultura e incentivar a los artistas, gestores, creadores, investigadores y emprendedores culturales residentes en la ciudad de Tunja, mediante el otorgamiento de estímulos de manera transparente y democrática, para que pongan en marcha o fortalezcan sus propuestas artísticas y culturales y se visibilicen las prácticas artísticas y culturales de la ciudad, a efecto de que contribuyan a preservar y difundir la diversidad de la cultura a nivel nacional e internacional, brindando espacios de encuentro y convivencia.

Entre los años 2017 a 2019 se presentaron 204 propuestas en la convocatoria de estímulos para procesos artísticos y culturales de la ciudad de Tunja: 39 en artes plásticas y visuales;

31 en patrimonio cultural, 28 en teatro; 24 en cinematografía y artes audiovisuales; 23 en literatura, libro y lectura; 19 en vida y obra; 19 en música; 11 en estímulos a proyectos de los grupos de interés y 10 en danza. Por líneas de acción se presentaron 84 propuestas en creación, 66 en investigación, 38 en circulación y 16 en fomento.

De las 204 propuestas presentadas 32 fueron rechazadas por no cumplir con los parámetros de la convocatoria, 12 en el año 2017, 13 en el año 2018 y 7 en el año 2019. 172 propuestas fueron habilitadas para ser evaluadas por parte del jurado calificador; durante este período se ofertaron 3 premios y 85 becas de las cuales 58 fueron asignadas y 30 se declararon desiertas.

Las anteriores estadísticas presentan una necesidad clara de formar a los actores culturales en habilidades orientadas a la formulación y presentación de proyectos culturales, de manera que las propuestas presentadas cumplan con requisitos de fondo y forma, y de esta manera se aprovechen los estímulos de orden regional, nacional e internacional, así como, se genere una mayor participación e incremento de actores que generen ideas relacionadas a la promoción del sector cultural y logren conseguir recursos para perfeccionar los procesos de aprehensión cultural, innovación social e industrias creativas.

2. Circulación

La circulación de artistas definida como “la muestra de las prácticas que facilitan la relación, el encuentro y la proyección de los resultados de la creación, la formación y la investigación en la artes con los diversos públicos haciendo uso de espacios físicos y virtuales”; a nivel nacional representa cada día un mayor desafío por el incremento en la calidad de los espacios que se generan, así como de las capacidades de los artistas y gestores culturales para el desarrollo de eventos de gran formato, mayor participación y el uso de variedad de recursos.

En el caso de Tunja, si bien es cierto la actividad cultural desarrollada a través de los años ha venido fortaleciéndose, mejorando formatos y la calidad de las puestas en escena, requiere mayores exigencias en todas las líneas artísticas, así como el aumento de espacios culturales que le permitan como ciudad capital brindar una mayor actividad cultural generando mejores desarrollos, y el incremento en el porcentaje de los ingresos no sólo para quienes hacen parte del sector cultural sino como contribución al PIB de la nación.

En razón a lo anterior, las estrategias de generación de recursos para el sector cultura desde el Sistema General de Participaciones para el fomento, apoyo y difusión de las expresiones artísticas y culturales, y el recaudo a través de la estampilla pro cultura se han orientado a la circulación de los artistas locales a través de la planeación y ejecución de eventos; paralelamente el Municipio de Tunja cuenta con un gran potencial por su ubicación estratégica y cercanía a Bogotá, así como la cantidad de municipios circunvecinos, que le permiten ser epicentro en la realización de eventos de excelente calidad, lo que facilita una

mayor participación de los talentos Tunjanos, así como atraer a la ciudad espectáculos de gran calidad que circulan por los escenarios más destacados del país.

En Tunja se desarrolla anualmente una agenda cultural compuesta en promedio de 13 eventos (Actividades culturales de Semana Santa, Noche de Museos, Festival "Carmen de Oro", Cumpleaños de Tunja, Festival de las Artes, Festival Cultura al Riel, Parada de Teatro Callejero, Viernes culturales, Día Internacional del Turismo, mes del Patrimonio, Noche de las Velitas, Aguinaldo Boyacense), la cual permitió la participación en el período 2016 a 2019, de aproximadamente 12,853 artistas y gestores culturales del nivel local, nacional e internacional y un aforo anual aproximado de 40.000 personas.

Los eventos con mayor participación de artistas locales son el Salón de Arte Religioso, Estación de Teatro en Semana Santa y la Noche de museos, adicional a los eventos de iniciativa de ONG's culturales de la ciudad que facilitan la participación de artistas locales nacionales e internacionales; sin embargo, se pueden generar nuevas y mejores estrategias o acciones con una agenda cultural más integral y dinámica, que permita el fortalecimiento de nuestros artistas a través de una mayor cantidad de presentaciones y encuentros donde se muestre y potencialice el talento no sólo a nivel local sino que pueda trascender fronteras.

Durante el cuatrienio anterior se dio la remodelación del Teatro Suárez Rendón, escenario a disposición de la ciudad que con su puesta en funcionamiento permitirá el desarrollo de eventos académicos y culturales de calidad.

3. Economía Naranja

De acuerdo con el Ministerio de Cultura (2019), la Economía Naranja está compuesta por las "Actividades económicas que integran el talento, la creatividad, la tecnología y la cultura, como motor de crecimiento económico y transformación social con el fin de aumentar la contribución de los sectores culturales y creativos a la generación de riqueza, empleo, crecimiento económico y mejoramiento de la calidad de vida". Las industrias creativas se destacan por aprovechar el ingenio y capacidad de creación de las comunidades, obteniendo de lo que en otro momento no fuere considerado como pieza fundamental de la economía: la cultura, su insumo principal para generar oportunidades de emprendimiento y de dinamización económica local.

Para poder argumentar la afirmación previa, citaremos textualmente las recomendaciones de La Misión de Sabios denominada *Colombia hacia una sociedad del conocimiento*, desarrollada el año inmediatamente anterior en la ciudad de Bogotá:

El término Economía Creativa incluye todas las actividades productivas basadas en conocimiento y creatividad, dentro de las cuales está la ciencia (Howkin, 2013). Sin embargo, las Industrias Culturales y Creativas tienen en su núcleo formas de producción de Conocimiento que no han sido entendidas tradicionalmente como

parte del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, pero que sí son centrales en el sector cultural, que es parte fundamental de una sociedad del conocimiento.

Un antecedente importante de este trabajo es el de la Mesa Nacional de Artes, Arquitectura y Diseño, entre 2013 y 2015. Uno de los propósitos de esta mesa fue el de destacar que el conocimiento producido en la creación y la investigación creación (I+C) en estas áreas académicas, constituye un valor agregado para la generación de contenidos transferibles a las industrias creativas y culturales y genera formas de articulación innovadoras y disruptivas con otras áreas de conocimiento.

La creación de un foco como el de Industrias Creativas y Culturales dentro de la Misión de Sabios 2019 constituye, antes que nada, un llamado a articular el SNCTI con el sector cultural, bajo el entendido de que el paso a una sociedad basada en el conocimiento (o en “los conocimientos”), debe necesariamente darle un papel central al arte y la creatividad, especialmente en un momento en que estas industrias se perfilan como un escenario en el que el país puede ser competitivo a nivel global en el corto plazo. (Misión Internacional de Sabios, 2019)

La cultura en términos de dinamización económica a nivel nacional tiene las siguientes cifras, también compartidas por La Misión Nacional de Sabios:

Estado de las Industrias Creativas y Culturales en Colombia: En los últimos treinta años el país ha visto un desarrollo acelerado de las ICC, especialmente en sectores como cine, editorial y música grabada. Muchos de estos avances se deben en gran medida a la promulgación de leyes que incluyen instrumentos concretos de fomento. A pesar de lo anterior, entre 2014 y 2018 el aporte de la economía creativa al PIB se mantuvo entre 1.8 % y 2% y no mostró señales de aumento (Departamento Administrativo Nacional de Estadística, 2019, 15). El Gobierno Nacional ha formulado una serie de lineamientos e incentivos adicionales a partir de la Ley Naranja (Ley 1834 de 2017), con miras a que el aporte de la economía creativa llegue al 6 % del PIB.

En este marco, consideramos fundamental entender la generación de contenidos culturales como una forma de producción de conocimiento especializado que cumple dos funciones: por un lado, potencia las posibilidades de expresión de las identidades culturales del país, generando sentidos de pertenencia y aumentando nuestro acervo patrimonial. Por otro lado, abre posibilidades para el mejoramiento de la calidad de vida a través del aprovechamiento económico de la producción cultural. (Misión Internacional de Sabios, 2019)

A nivel Municipal en febrero del año 2020 se adelantaron por parte de la Secretaría de Cultura y Turismo, encuentros sectoriales que han permitido generar un diagnóstico inicial frente al desarrollo naranja del Municipio, concluyendo que la principal falencia es la falta de articulación entre actores culturales y turísticos con las instituciones públicas y privadas

para dar a conocer e identificar de qué se trata la economía naranja, por esto es necesario tener en cuenta y trabajar en la búsqueda de recursos económicos para emprendimientos culturales y artísticos, incentivar el sentido de pertenencia por parte de los actores culturales, turísticos e institucionales y realizar el engranaje en el sector cultural.

Entre los problemas manifestados por los actores participantes se encuentran la falta de recursos económicos para emprendimientos culturales; falta de divulgación, desconocimiento de los beneficios y afectaciones sobre el tema de Economía Naranja, su concepto y estrategias; la necesidad de fortalecer y salvaguardar las creaciones de los actores y creadores culturales especialmente en el tema de derechos de autor; falta de asesorías para formar asociaciones culturales; fortalecer y apropiar gestores y creadores culturales; reconocer la cultura campesina y ambiental; el bilingüismo en el sector cultural y turístico; la publicidad de sitios turísticos y las Tic's en plataformas culturales; adicionalmente se presentan limitaciones para acceder al uso de las diferentes instalaciones físicas de los espacios culturales en la ciudad.

Tunja se ha destacado por su alta circulación de contenido cultural y el interés de sus habitantes por el fomento hacia la producción de dicho contenido, dado que se encuentra en un entorno netamente universitario y de educación por cuanto ha llegado a ser considerada como una ciudad culta y del conocimiento; sin embargo el emprendimiento cultural es incipiente, la baja gestión de recursos de las empresas culturales existentes por el desconocimiento de las formas para acceder a los mismos, así como hacer parte de la dinámica naranja limita el fortalecimiento y desarrollo de nuevos emprendimientos; considerando que el talento Tunjano es muy grande y de manera organizada con las herramientas que brinda el gobierno nacional y el acompañamiento de la instancia municipal de cultura, pueden implementarse ideas que permitan la creación y dinamización de la economía naranja en nuestro municipio.

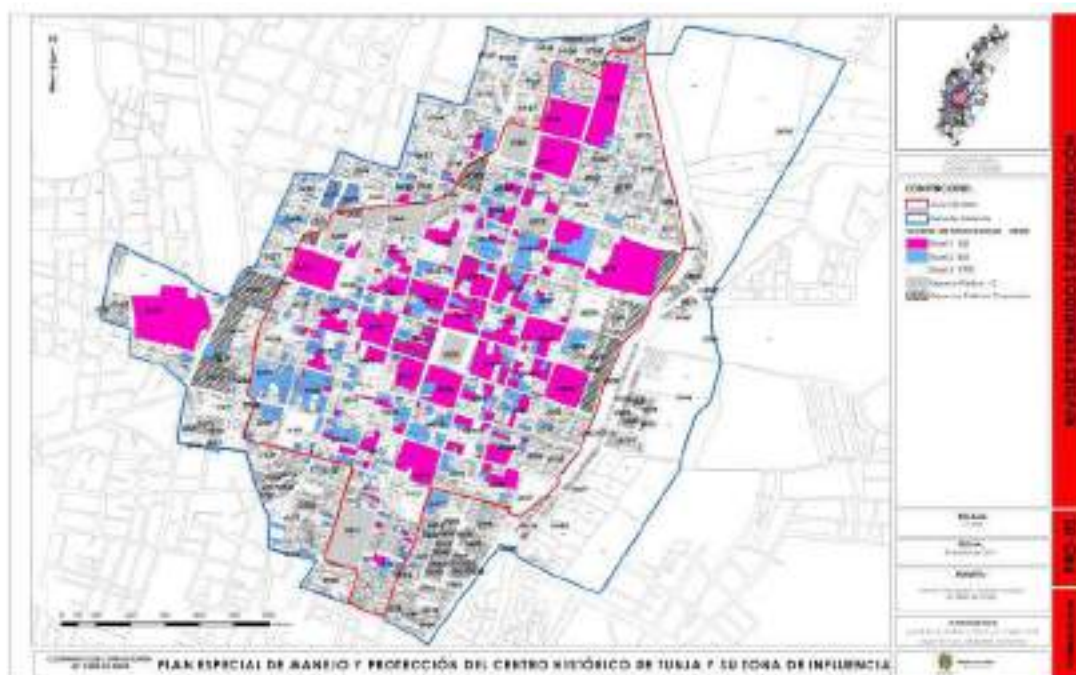
Para tener un desarrollo productivo de la economía naranja hay algunos temas que se pueden gestionar como: diplomados en gestión cultural y proyectos enfocados en Economía Naranja, conocer y participar en convocatorias culturales que estén articuladas con el plan de desarrollo, generar una base de datos de los actores culturales y turísticos, dar mayor participación a los artistas locales en la realización de eventos, formar una red de articulación entre los gestores culturales y turísticos, fortalecer veeduría de proyectos culturales, facilitar espacios culturales a los gestores y artistas locales y capacitar sobre procesos de protección de los derechos de autor y propiedad intelectual.

Patrimonio e Infraestructura Cultural

En el año de 1959, el Centro Histórico de Tunja fue reconocido como monumento de la Nación a través de la Ley 163; de acuerdo con este posicionamiento, el Municipio se ha configurado como uno de los referentes culturales y patrimoniales a nivel nacional, no solo por sus elementos coloniales, sino de igual forma por sus referentes culturales indígenas.

Entre los años 2011 y 2012, el Ministerio de Cultura en compañía de la Administración Municipal de Tunja, formuló y gestionó el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) del Centro Histórico de Tunja, el cual fue reglamentado bajo la Resolución No. 428 del 2012 del Ministerio de Cultura y acogido por el Municipio de Tunja, donde se realizó la identificación de 4505 inmuebles ubicados en las zonas denominadas área afectada Centro Histórico y un área de influencia, en donde se clasificaron de acuerdo con la normativa Ley 1185 del 2008 y Decreto 763 del 2009 los niveles de intervención, en donde Nivel 1 se constituye como de Conservación Integral, Nivel 2 de Conservación Arquitectónica y Nivel 3 de Conservación Contextual.

Ilustración 8: Plan especial de manejo y protección del centro histórico de Tunja y su zona de influencia



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2019)

Ahora bien, de acuerdo con esta clasificación identificada en el Plano PRO-02 Niveles permitidos de intervención de los Anexos del PEMP del Centro Histórico de Tunja, se pudo identificar y clasificar que en el sector antiguo y su área de influencia se constituye en 326 bienes de Nivel 1 – color rosado en el plano; 459 bienes de Nivel 2 – color azul y 3705 bienes de Nivel 3 – sin color; y 15 espacios públicos; siendo nivel 1 y 2 de mayor valor cultural.

La Alcaldía Mayor de Tunja de acuerdo con el alcance administrativo y los procesos de gestión, durante los años 2013 al 2019, priorizó intervenciones de mantenimiento y restauración en 5 bienes de interés cultural de connotación institucional, estos han sido:

Tabla 70: Intervenciones de mantenimiento y restauración en 5 bienes de interés cultural

Bien de Interés Cultural	Niveles de Intervención			Recursos Propios	Recursos de Gestión	
	1	2	3		Si	Cuales
Museo Casa del Fundador Gonzalo Suárez Rendón (propiedad el Municipio de Tunja)	X				X	Ministerio de Cultura
Museo Casa del Escribano Don Juan de Vargas (Propiedad Municipio de Tunja)	X				X	Ministerio de Cultura
Paredón de los Mártires	X			X		
Teatro Mayor Bicentenario – Teatro Suárez	X				X	Regalías
Teatro Cultural (Propiedad del Municipio)	X			X		

Fuente: Propia; elaborada con base al análisis de los informes de gestión de la administración municipal períodos 2012 – 2015 y 2016 – 2019

El Municipio de Tunja ha realizado la intervención en los bienes inmuebles y muebles que son específicamente de su propiedad; ahora bien, existen otros inmuebles que al igual que los anteriores, son reconocidos como patrimonio cultural de la nación y están a cargo de otras entidades, como son algunos de la Gobernación de Boyacá, quienes han iniciado a través de recursos gestionados la restauración de Bienes de Interés Cultural (BIC) inmuebles a su cargo, como ejemplo el inmueble Casa Eduardo Santos, restaurado con recursos del Ministerio de Cultura.

Es pertinente mencionar que el municipio de Tunja durante el período 2016 – 2019 ha sido demandado mediante acciones populares, específicamente para el área de patrimonio cultural se encuentran 14 procesos en curso, los cuales se han instaurado por el deterioro de bienes de interés cultural muebles e inmuebles, ubicados específicamente en el conjunto urbano declarado, así como en otros espacios de la ciudad; requerimientos judiciales frente a los que ha tenido que actuar la administración municipal para su protección e intervención.

De acuerdo con los requerimientos judiciales, durante los años 2018 - 2019 se dio inicio a la elaboración de estudios técnicos para bienes de interés cultural inmuebles y muebles priorizados, como primera fase para su intervención entre estos: la Casa Silvino Rodríguez de propiedad del Municipio; Auditorio José Mosser propiedad de la Gobernación de Boyacá y recursos gestionados por el municipio mediante recursos del Impuesto Nacional al Consumo (INC), y el Bien de Interés Cultural Obelisco a los Mártires, elemento ubicado en el espacio público, declarado patrimonio cultural de la nación mediante la resolución 395 del año 2006, algunos de estos proyectos se encuentran en ejecución y otros en etapa de priorización para gestión de recursos e intervención.

En el periodo 2016 – 2019, se emprendió el proyecto Plan Bicentenario que pretendió acoger varios frentes para la protección y conservación del centro histórico declarado, entre estos la intervención de espacio público para su revitalización, que se definió por fases: primera fase se intervino tres espacios públicos: Plazoleta Pila del Mono, Plazoleta San Ignacio y Plaza de Bolívar; y se priorizó las vías peatonales de la calle 19, calle 20 y carrera 10. Actualmente se encuentra en ejecución la segunda fase, con la intervención de la

Plazoleta San Francisco, el Cr 10 entre calles 13 a 18 y 21 a 25; Calle 19 entre carrera 8 a 9 y 11 a 13 y la Calle 15 entre carreras 10 a 11.

Es pertinente manifestar que a pesar de los avances que la ciudad ha realizado para poder proteger el patrimonio cultural inmueble, se observa que tanto el municipio de Tunja, así como otras entidades que poseen bienes de interés cultural a su cargo han iniciado algunas acciones de intervención por procesos de demanda, sin prever antes los daños. Esto al considerar que aún no existe una base o diagnóstico que defina las alertas de los estados de conservación de los bienes inmuebles de categoría patrimonial, ni procesos de sensibilización con propietarios de estos que eviten su deterioro paulatino y colapso.

Referente a los bienes de interés cultural muebles, la administración municipal ha emprendido acciones frente a algunos de estos, durante el período 2012 – 2015 se realizó intervención del monumento ecuestre de Bolívar y se realizó la elaboración del informe técnico y documental del Guion Museográfico para las salas de exposición permanentes y del informe técnico y documental del plan de acción para la gestión del riesgo de la Colección de la Casa Museo del Fundador Gonzalo Suárez Rendón.

Ahora bien, durante el período 2017 – 2018, la administración municipal realizó la identificación de los bienes muebles de interés cultural en la zona urbana del municipio de Tunja, logrando con el proceso investigativo el reconocimiento preliminar de 249 bienes muebles ubicados en espacio público categorizados de la siguiente forma:

Tabla 71: Bienes muebles ubicados en espacio público categorizados

Subgrupo	Número de bienes
Monumentos esculturas y bustos	25
Elementos Ornamentales	12
Placas, letreros y blasones	143
Mobiliario Urbano	15
Pilas y Piletas	8
Esculturas y Relieves	9
Objetos Utilitarios	13
Pintura Mural	4
Bienes Arqueológicos	20

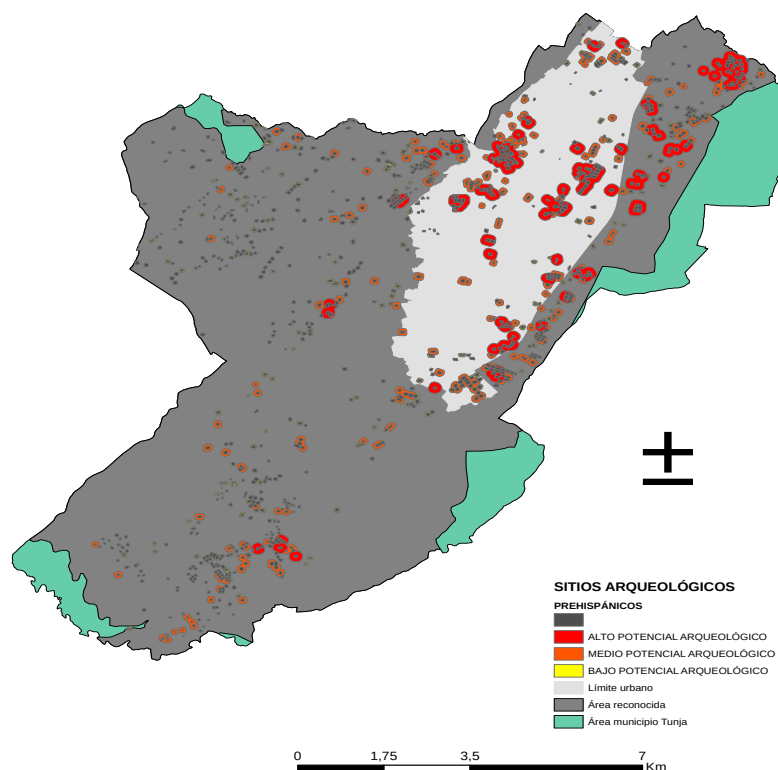
Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

A partir del análisis de conservación, se lograron intervenir a través de acciones de mantenimiento preventivo y apropiación del patrimonio cultural, 16 bienes muebles ubicados específicamente en el Centro Histórico de la Ciudad de Tunja en las zonas, Bosque de la República; Plazoleta de San Ignacio, Plaza de Bolívar, Plazoleta San Francisco, Parque Santander; Parque Próspero Pinzón.

De acuerdo con el análisis realizado de las acciones ejecutadas, se requiere iniciar procesos de protección legal de los bienes muebles identificados, continuar con las

acciones de intervención y sensibilización con la ciudadanía para la apropiación de los mismos.

Ilustración 9: Mapa “Alto Potencial Arqueológico”



Fuente: Producto del proceso de investigación contratado por el municipio de Tunja a través del contrato No.SMC-AMT-0812017.

Referente al Patrimonio arqueológico, durante el periodo 2013 – 2017 se realizó por etapas el proceso de prospección arqueológica en la zona urbana y rural del sector sur del municipio de Tunja. Dicho estudio pudo identificar aproximadamente 1000 sitios arqueológicos, algunos con mayor potencial en la ciudad, los cuales han sido de gran utilidad para la oficina de planeación del municipio, en donde ya aparecen estos espacios como zona protegida en la revisión del POT.

Ahora bien, se hace necesario iniciar procesos de gestión en los sitios arqueológicos Cojines del Zaque (propiedad de la Gobernación de Boyacá) y Zona de pictografías de Farfacá, que son de gran significado para la ciudad y que deben ser planificados a través de un Plan de Manejo Arqueológico para su sostenibilidad y protección. Estos dos lugares se encuentran enmarcados en acciones populares y se requiere avanzar juntamente con la entidad departamental y propietarios para brindar protección a los mismos.

De acuerdo con lo anterior, se identificó que existe proyectado desde el año 2011 un Plan Especial de Manejo y Protección de la denominada Loma de los Ahorcados, en donde se encuentran inmersos los bienes: Cojines del Zaque, Capilla Doctrinera de San Lázaro y Piedra de Bolívar. Se requiere realizar análisis de gestión con las entidades nacional y departamental para definir rutas que permitan 1) proteger los elementos relacionados y 2) definir el estado actual del documento para ser aprobado y reglamentado.

De otra parte, el patrimonio cultural inmaterial ha sido uno de los ámbitos del patrimonio con menores acciones por parte del municipio de Tunja; actualmente, la administración municipal no cuenta con lista representativa de manifestaciones culturales del municipio y existen pocos procesos de investigación alrededor del tema. Sin embargo, desde el año 2019, la administración municipal a través de gestión de recursos externos por medio de MinCiencias, inició la puesta en marcha del análisis y construcción de la herramienta de planeación denominada Plan Especial de Salvaguardia de la manifestación con mayor significación para la ciudad, la Semana Santa de Tunja. Es así como se hace necesario culminar el proceso investigativo y lograr el alcance de su reconocimiento, aportando con esto la consolidación de una “lista representativa de manifestaciones culturales del Municipio de Tunja”, y la construcción de un modelo para las otras manifestaciones de carácter religioso y antropológico.

Frente al análisis de aliados estratégicos que pueden apoyar el sistema municipal de patrimonio cultural de Tunja, para llevar acciones de protección, conservación y salvaguardia de los referentes culturales del municipio, se encuentran en el territorio la Fundación Escuela Taller de Boyacá, la cual es una de las pocas escuelas talleres del país, el programa del Ministerio de Cultura, que resignifica y tecnifica los oficios tradicionales y las universidades que ofertan posgrados relacionados con la gestión del patrimonio cultural ubicadas en la ciudad como lo son: la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia; Universidad Santo Tomás y Universidad de Boyacá.

Mesas de trabajo y participación ciudadana

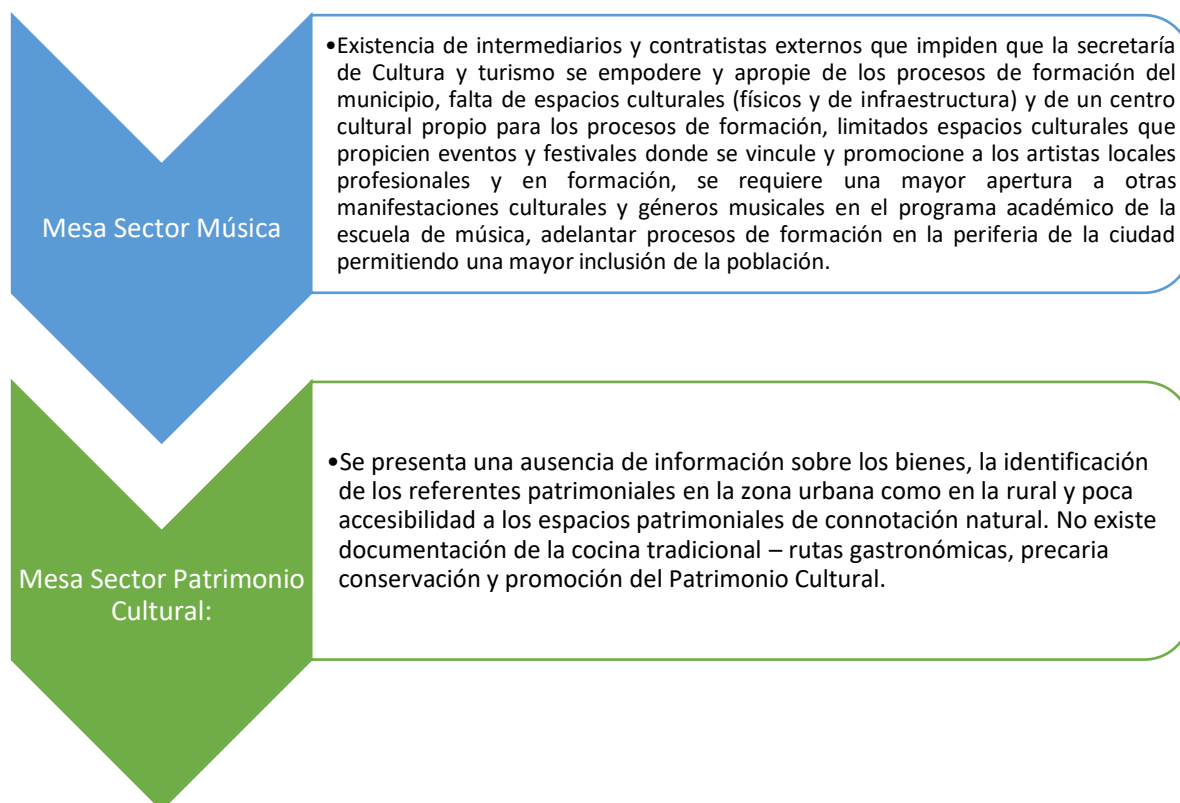
A finales del año 2019, en el marco del acompañamiento de la Dirección de Fomento regional se suscribió un documento denominado: “Acuerdos sociales por la cultura”, en el cual la comunidad participante manifestó las siguientes necesidades: Fortalecimiento proceso de la carpeta de estímulos para procesos artísticos y culturales; Incremento de los hechos generadores y un porcentaje del gravamen de la estampilla Pro-cultura (sobre 1%) para fortalecer procesos de formación y cantidad de estímulos; fortalecimiento procesos culturales con enfoque diferencial; fortalecimiento de los programas y estrategias de lectura y escritura; fortalecimiento del patrimonio: continuidad de las acciones de recuperación del centro histórico; formulación e implementación de la política pública de cultura.

De otra parte, durante el mes de febrero de 2020 se llevó a cabo el primer encuentro del sector cultura, así como las mesas de trabajo participativo para la construcción del Plan de

desarrollo Tunja la capital que nos une, en las cuales se identificaron las siguientes problemáticas y necesidades:

Ilustración 10 Necesidades Sector Cultural Tunja





Fuente: Secretaria de Cultura y Turismo de Tunja (2020)

A lo anterior, en las conclusiones del Encuentro se manifestó por parte de los participantes que hay una inexistente interacción con escuelas de formación privadas existentes en el municipio, se requiere la acreditación de procesos de formación adelantados, escasa difusión de los programas de formación en medios de comunicación, falta de políticas para el apoyo en la promoción y proyección de artistas, se requiere articulación entre artistas y el municipio para la ejecución de eventos y proyectos culturales, falta de capacitación y apoyo para los artistas que desean realizar algún tipo de producción musical.

Así mismo, se requiere de incentivos económicos para la conservación de los bienes patrimoniales, así como la generación de espacios académicos de discusión y participación, una infraestructura cultural adecuada para el disfrute cultural. Son necesarios espacios que permitan la difusión de oficios tradicionales, como las artesanías y que se genere una mayor y efectiva articulación del sector, así como incentivar la protección a los bienes arqueológicos, la promoción del mantenimiento preventivo, la apropiación y conocimiento ancestral; brindar capacitación y buscar la participación de la academia.

Seguridad y convivencia ciudadana

Seguridad

En Colombia por mandato constitucional, le corresponde al Estado ser el generador de un ambiente de seguridad y tranquilidad para que los habitantes del territorio nacional puedan disfrutar de los derechos y libertades públicas individuales, sin perjuicio a ocasionar con sus actividades daños sobre otros individuos o contra la sociedad.

En el plan de desarrollo nacional, se lleva a cabo la Política Marco de convivencia y seguridad ciudadana, el cual integra un enfoque de prevención, en especial, se procura intervenir en contextos en los que se concentran la mayor cantidad de comportamientos contrarios a la convivencia y de delitos. El punto de partida es reconocer que es más efectivo prevenir y anticipar la comisión de las infracciones que asignar recursos públicos para la aplicación de medidas correctivas o sanciones penales.

Con relación a temas de seguridad y convivencia, Tunja cuenta con 2 estaciones de policía ubicados en el perímetro urbano la ciudad, 1 Comando de Atención Inmediata – CAI ubicado en el barrio San Lázaro y 9 puestos de información en los barrios san Francisco, san Carlos, Bolívar, el bosque, patriotas, Santander, el Carmen, la fuente y los muisas. Y el acompañamiento de 762 policías que cuentan con 136 automotores para su movilidad, 26 vehículos y 110 motocicletas.

En la ciudad se tiene un circuito cerrado de televisión – CAD que tiene dentro de su tecnología 53 cámaras de las cuales 51 son rotativas y 2 fijas, y apoyo en los puestos de información y estación de policía 114 computadores, 179 radios y 63 asistentes digitales personales – PDA.

Con estos recursos y los operativos realizados en el 2019, se lograron 879 capturas de personas vinculadas a delitos de impacto en la ciudad, 18 armas de fuego incautadas, 7 motocicletas y 12 vehículos recuperados. La policía metropolitana de Tunja recupero 506 millones de pesos en mercancías robada e incauto 1.516 millones en mercancía. De igual manera incauto en estupefacientes durante todo el año 147 gramos de cocaína, 518 gramos de base de coca, 2.151 gramos de bazuco y 5.452 gramos de marihuana. (Caro, 2019)

Tabla 72 Comportamiento de los delitos de impacto Tunja

DELITO	Resultados 2015	Resultados 2019	Variación ABS	Variación %
Lesiones comunes	936	823	113	12,07%
Hurto personas	765	1.026	-261	-34,12%
Hurto residencias	183	182	1	0,55%
Hurto comercio	163	188	-25	-15,34%
Extorsiones	17	27	-10	-58,82%

DELITO	Resultados 2015	Resultados 2019	Variación ABS	Variación %
Hurto vehículos	11	7	4	36,36%
Hurto abigeato	11	5	6	54,55%
Hurto motocicletas	9	16	-7	-77,78%
Homicidio común	6	7	-1	-16,67%
Secuestro	1	7	-6	-85,71%
Vinculación NNA (Reclutamiento)	0	3	-3	-100%
Violencia intrafamiliar	2.359	2.560	-201	-8,52%

Fuente: Policía Metropolitana de Tunja (2019)

De acuerdo con el informe situacional suministrado por la Policía Metropolitana de Tunja, METUM, el comportamiento de los delitos de hurto en la ciudad presenta una tendencia creciente con relación con el año 2015, aspecto negativo que puede soportar la percepción de inseguridad de los habitantes de Tunja en la actualidad. En relación a la modalidad que registro en primer lugar una variación negativa por incremento de los casos está el hurto a motocicletas con una tasa de variación del 77,78%, que corresponde a un incremento en los casos reportados de 9 en el 2015 a 16 en el 2017, seguido de las extorsiones que pasaron de 17 en el año 2015 a 27 casos en el año 2019, con una tasa de variación del 58,82%, y en tercer lugar el hurto a personas, el cual según las estadísticas registro 1.026 casos en el año 2019 y un incremento en 261 casos en comparación a la cifra registrada en 2015 de 765 casos, lo que significa una variación negativa del 34,12%.

En el caso del hurto ocurrido a residencias, se puede observar que se mantiene en los años tomados en comparación, situación que es preocupante porque fueron 182 los casos reportados donde el delito se asoció a la violación de cerraduras y daño realizado a ventajitas y cubiertas, y se concentraron en su mayoría en nueve barrios de la ciudad.

Las cifras anteriores pueden atribuirse a factores como el incremento del tránsito a pie y estadía en Tunja de población migrante, la cercanía con ciudades capitales, las cárceles que funcionan en el departamento, el alza en la tasa de desempleo registrada en la ciudad del 11,3% superior a la que registra el país en el 2019 que fue de 9,7%, la venta informal y situación de calle por cierre de albergues que genera una afectación en la percepción de inseguridad de los ciudadanos. La indigencia o la habitación de la calle en Tunja ha sido progresiva, especialmente sobre el sector céntrico y norte de la ciudad, lo que suma a la sensación de inseguridad que tienen los habitantes de la ciudad.

Por otra parte, las comisarías de familia informaron que se presentó un incremento de los casos en violencia intrafamiliar del año 2015 al 2019, siendo la segunda modalidad más recurrente en la ciudad y que ha permanecido por años a pesar del trabajo articulado de distintas secretarías del municipio, entidades territoriales público y privadas que han

adelantado esfuerzos para identificarla, prevenirla y generar esquemas de denuncia oportuna. Dentro de los motores que la impulsan son la intolerancia en el hogar y el consumo de alcohol y estupefacientes. En total fueron 2.560 casos dentro de los cuales se evidencio que lo más recurrente que ocurre al interior del hogar son las lesiones personales con armas contundentes. De igual manera, en el 2019 se reportaron las siguientes cifras:

Tabla 73 Delitos reportados por las Comisarias en Tunja

ACTIVIDAD / AÑO	NUMERO
Casos violencia contra la mujer	701
Maltrato infantil	312
Físico	782
Psicológico	1.254
Abuso sexual	847
Explotación	482
Negligencia	121
Maltrato a anciano	284
Alcoholismo	651
Intento de suicidio	594
Trastornos de conducta	363
TOTAL USUARIOS ATENDIDOS	6.391

Fuente: Secretaria de Gobierno de Tunja (2019)

Por su parte, la Secretaria de Gobierno reporto los casos de maltrato que en sumaron 2.348 casos de los cuales el psicológico es el que mayor repitencia genera y que causa gran preocupación por originar otra serie de problemáticas relacionadas con la salud mental, el empoderamiento y el bienestar integral. De igual manera el maltrato a niños y niñas en la ciudad registro a 2019, 312 casos donde los agresores son en su mayoría padres de familia, seguidos por hermanos y luego otros familiares.

Así mismo en 2019, se atendieron 651 casos de alcoholismo en las comisarias de Tunja donde el 65% estuvieron relacionadas a población adolescente, índice de gran relevancia que muestra un fenómeno social que prevalece en este tipo de población de la ciudad y que generalmente se relaciona con el consumo de sustancias psicoactivas, ocasionando generalmente efectos en el individuo como cambios físicos, psicológicos y sociales. Según Suárez & Moreno (2018), en su investigación definieron que la edad promedio de experimentación de consumo de alcohol, tabaco y marihuana oscila en el rango entre 12 y 13 años; y en el caso de coca, otros alucinógenos e inhalantes, se experimenta entre los 14 y 15 años. Con relación a otros alucinógenos, como éxtasis, LSD, polvo de ángel, hongos y peyote, los adolescentes y jóvenes de Tunja no consideran dañinas estas sustancias, sin embargo también manifestaron el no consumirlas por el alto costo. Esta situación demuestra la relevancia que tiene la formación y atención preventiva orientada a estas sustancias y se expone como un factor de riesgo alto para índices de consumo.

Pero esta información suministrada por la Secretaria de Gobierno y la presentada por la Secretaria de la Mujer con anterioridad, en el espacio de inclusión social, permite ver otro grave problema que tiene la Administración Municipal y es la unificación de datos reportados de todas las fuentes que atienden casos de violencia en particular, esto se da porque no existe dentro de las rutas de atención un sistema para la caracterización y no repetición del caso en seguimiento, así mismo todas las secretarías a la fecha, reportan la atención que prestan de manera individualizada pero no de manera integral. Lo anterior, no solo genera una falla en el reporte de información, sino que además indica que puede estar presentándose un desgaste administrativo por corregir.

Con relación a la participación de la comunidad en la identificación y seguimiento a delitos en sus barrios, es fundamental que exista un empoderamiento de cada habitante y se conviertan en acompañantes de los sistemas de alarma comunal, vigías de la seguridad e informadores de situaciones de riesgo tanto cuando se comentan delitos como de situaciones que puedan ocasionarlos.

De igual manera, existe un compromiso de la actual Administración por realizar un seguimiento y acompañamiento de los proyectos en desarrollo para fortalecer la seguridad en la ciudad como lo son el comando de atención inmediata – CAI del parque agroalimentario, la escuela de seguridad vial, la estación de policía del nuevo terminal y el centro de comando y control ciudadano – C4.

Derechos Humanos

Las acciones de este Plan de Desarrollo están articuladas para su implementación y orientación según lo estipulado en la Estrategia Nacional para la Garantía de los Derechos Humanos, según lo dispuesto en el Art. 2 de la ley 1955 de 2019 en el marco del Pacto por la legalidad. El alcalde del Municipio de Tunja, Luis Alejandro Fúneme González delegará a la Secretaria de Gobierno, la responsabilidad de articular, coordinar y supervisar su implementación en el territorio, teniendo en cuenta el Enfoque Basado en Derechos Humanos como herramienta esencial para el diseño, formulación, implementación, evaluación, ajuste y rendición de cuentas de todas las políticas.

En atención a lo anterior, se incorporarán estrategias y acciones que garanticen la promoción para la defensa de los derechos humanos, fortaleciendo la articulación interinstitucional a nivel nacional y territorial para atender las dinámicas migratorias del país y se adoptarán medidas de prevención y protección integran en beneficio de poblaciones y colectivos en riesgo. Se garantizarán el goce efectivo de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad y no discriminación teniendo en cuenta los criterios de disponibilidad, aceptabilidad, accesibilidad, adaptabilidad, justiciabilidad y medición.

En articulación entre la Unidad para la Atención y Reparación Integral a las Víctimas, la Gobernación de Boyacá y la Alcaldía de Tunja, se firmó el Convenio Marco No.1207 el 21 de junio de 2019 para poner en funcionamiento el PRAV (Punto Regional de Atención a Víctimas), cuya finalidad es prestar asistencia y orientación a la población víctima del Departamento, así como acompañarlos para que puedan acceder a la oferta institucional en aras de facilitar el ejercicio de sus derechos a la verdad, justicia y reparación integral.

Este punto de atención en el año 2019 atendió 7.135 casos de los cuales 4.506 fueron víctimas ubicadas. De ellos, 2.095 eran hombres, 2.404 mujeres y 7 personas LGBTI. Dentro de la pertenencia étnica de la población víctima 61 casos eran de indígenas, 3 de gitanos, 2 raizales, 131 afrocolombianos y 4.309 no tiene una pertenencia étnica. Finalmente, dentro de su ciclo vital, se ubicaron de la siguiente forma de acuerdo con el grupo etario: Entre 0 y 5 años: 249 víctimas; Entre 6 y 11 años: 578 víctimas; Entre 12 y 17 años: 544 víctimas; Entre 18 y 28 años: 1.114 víctimas; Entre 29 y 60 años 1.725 víctimas; Entre 61 y 100 años: 293 víctimas; sin información: 3 víctimas.

Ilustración 11: Punto de Atención a víctimas Tunja



Fuente: Secretaria de la Mujer (2019)

Con relación a la ocurrencia de hechos que los victimizaron principalmente está el desplazamiento forzado de sus territorios, registrando 332 casos. A continuación, aparece el homicidio con 198 casos y, en tercer lugar, 64 casos donde las víctimas fueron objeto de amenazas contra su vida o la vida de sus seres queridos. Seguido aparecen que 37 víctimas manifiestan que la desaparición forzada fue el hecho ocurrido. 3 casos son producto de actos terroristas y 3 de lesiones personales psicológicas. De esas víctimas 82 recibieron ayuda humanitaria inmediata en el año 2019, y el restante acompañamiento de la mesa municipal de víctimas y ayuda psicosocial.

Frente a los retornos y reubicaciones, en el año 2019 se formuló e implementó un Plan de Retorno y Reubicación para población víctima que permitió la caracterización y acompañamiento de víctimas para cumplir con las condiciones de superación de la situación de vulnerabilidad a la que estaban enfrentadas. De estas 2.815 accedieron a

beneficios de alimentación y 1.015 tuvieron cobertura educativa, 3.725 lograron registrarse y obtener su identificación y con ello, 3.597 pudieron ingresar al SISBEN. En el caso de 2.606 víctimas se logró gestionar apoyo para vivienda digna y 2.011 recibieron subsidios económicos del gobierno. (Unidad para la gestión y reparación integral de víctimas, 2019)

Protección y Bienestar animal

Para el año 2018, la Secretaria de Protección Social realizo mediante convenio interadministrativo 023 de 2017, suscrito entre el municipio de Tunja y la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) el primer censo canino y felino que tuvo como objeto: "Cuantificar la población canina y felina habitante en la ciudad de Tunja", del cual se obtuvieron los siguientes resultados: 36.970 caninos domiciliados, 8.231 caninos semidomiciliados, para un total de 45.225 caninos residenciales. En cuanto a caninos en condición de calle se encontraron 1.973 ejemplares. En lo referente a felinos se encontraron 9.984 domiciliados y 13 felinos en estado de calle. Por lo anterior, es deber del Municipio dar soluciones inmediatas de fondo y proteger la vida y la integridad de personas, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 9 de 1979, Decreto 2257 de 1986.

En razón a esto, en el año 2015 mediante Acuerdo 0017 se aprobó para implementación la Política Pública de Protección y Bienestar Animal en el Municipio de Tunja. Adicionalmente, se debe tener en cuenta, que de acuerdo con lo señalado en la Acción Popular 2010-0050, interpuesta contra el Municipio de Tunja, por parte del Señor José Amado López, el Juzgado Once Administrativo Oral del Circuito, que ordena al municipio a realizar acciones de control de caninos y felinos en espacio público, control de perros peligrosos, esterilizaciones gratuitas y permanentes a caninos y felinos de propiedad particular. Dichas actividades con sus respectivas evidencias se deben informar cada mes al Juzgado en mención.

Aspectos generales de prestación del servicio en atención de animales domésticos para el control poblacional y prevención de zoonosis:

La esterilización es una intervención quirúrgica que elimina la capacidad reproductiva en hembras y machos caninos y felinos. Además de los beneficios para la prevención de problemas de salud pública, maltrato animal, abandono y presencia de animales callejeros; la esterilización es la recomendada por los múltiples beneficios para los animales, ya que, en el caso de las hembras caninas y felinas, ayuda a prevenir patologías de ovarios y útero, los tumores de mama y otras patologías frecuentes que afectan su aparato reproductor, tales como quistes ováricos, infecciones de útero, torsión uterina y prolapso de útero entre otras en el caso de los machos caninos y felinos evita patologías como tumores testiculares, torsión testicular hernia testicular, hernia inguinal y hernia escrotal, reduce el riesgo de padecer afecciones de próstata, disminuye la agresividad la agresividad por dominancia sexual y los riesgos de presentación de accidentes por agresión animal (en algunos casos), evita el marcaje con orina y evita tendencia a escapar de casa tras una hembra en celo. Además, según la revista americana de investigación veterinaria, la longevidad de un

animal esterilizado aumenta en machos un 24% (perros) y un 36% (gatos) y en hembras un 20% (perras) y un 40% (en gatas).

La Administración Municipal en cumplimiento de sus funciones legalmente constituidas, debe considerar el desarrollo de programas y proyectos para satisfacer las necesidades de la comunidad Tunjana, dentro de ellos la atención oportuna de animales que se encuentren en condiciones de maltrato, abandono, o que están generando molestias sanitarias, que puedan poner en riesgo la salud y la vida de los habitantes del Municipio de Tunja.

Algunas de las consecuencias más relevantes que pueden aparecer por el descuido a estos programas, se relacionan con la reproducción descontrolada, que puede llevar a una superpoblación y abandono, e incremento de enfermedades infectocontagiosas, bacterianas y parasitarias, ocasionadas por la contaminación del medio ambiente que se produce de las heces o excrementos de estos animales en espacios públicos.

Los perros y gatos que tienen como su hábitat la calle, desarrollan estados de agresividad que pueden terminar con lesiones a las personas y especialmente a los niños y adultos mayores que por su alto grado de indefensión terminan siendo altamente vulnerables. Estos animales en muchos casos son víctimas de violencia y se convierten en caninos y felinos peligrosos, portadores potenciales de enfermedades como la Rabia y Leishmania. 5. Ni el Estado ni la sociedad estamos asumiendo una conducta responsable que garantice que los caninos y felinos como seres sintientes gocen de una protección en su vida, salud e integridad. En el Municipio de Tunja para el año 2019 se registraron 892 casos de accidentes rábicos (agresiones por perros y gatos), animales potencialmente transmisores de rabia.

Registro de vacunación canina y felina contra la rabia: Las dosis contra la rabia aplicadas en el año 2019 fueron 20.390 y se registraron de la siguiente manera:

Tabla 74: Dosis aplicadas

	Clínicas Veterinarias	Puesto Municipal	Jornada Masiva
Caninos	1.391	1.723	12.599
Felinos	428	376	3.873
Total	1.819	2.099	16.472

Fuente: Secretaria de Desarrollo – Alcaldía de Tunja 2019

El Municipio de Tunja, igualmente para el año 2019 esterilizó 2561 caninos y felinos con un porcentaje de 50% para caninos y felinos en condición de calle – estado de abandono y un 50% caninos y felinos con propietario. Con relación a lo anterior, se hace necesario fortalecer las acciones de respuesta a la normativa vigente para la protección animal. Adicionalmente se deben atender todas las quejas y solicitudes interpuestas por la comunidad, relacionadas con tenencia inadecuada de caninos y felinos, maltrato animal, molestias sanitarias ocasionadas por animales; con el fin de prevenir problemas de salud pública y atenuar el riesgo de presentación de enfermedades zoonóticas en el municipio.

Cerrando brechas de pobreza

Más Familias en Acción

El programa de “Más Familias en Acción” del departamento de Prosperidad Social está pensado a nivel nacional, para apoyar a todas las familias en condición de pobreza y pobreza extrema del territorio que tienen niños, niñas y adolescentes, para que mejoren sus condiciones de acceso y permanencia en el sistema de salud y educativo, asistencia nutricional y acompañamiento integral a la familia; lo anterior, mediante un complemento económico a sus ingresos, el cual es un incentivo condicionado.

Entre el año 2016- al 2019 se atendieron en Tunja 18,479 familias, con un enfoque diferencial e intercultural, a través de la prevención, protección, promoción y garantía de sus derechos, desarrollando el enfoque curso de vida, y 5,242 de esas familias ingresaron al programa nacional “Familias en Acción”, a través del enlace municipal, que se define a sí mismo como sensible, eficiente, responsable, solidario y comprometido con la adecuada atención de las madres titulares y sus familias para el cumplimiento del programa, brindando apoyo a cada familia para la inversión en educación básica y media, que posibilite la formación de capital humano, la movilidad social y contribuya a la superación de pobreza, pobreza extrema y prevención de embarazo adolescente. Estas familias se ubican en los siguientes barrios del municipio: Altamira, Cojines, Concepción, Carmen, Santa Lucía, Libertador, Dorado, Patriotas, Manzanare, Curubal, Jordán, Peñitas, Santa Marta; y en las veredas Runta. Porvenir, Chorro Blanco, la Hoya, Tras del Alto, la Esperanza, Florencia y Pirgua.

De acuerdo con la información anteriormente expuesta, el gran reto con este programa está en la cobertura ofrecida, la cual no es suficiente para atender las necesidades del total de familias del municipio que ven en esta ayuda monetaria una oportunidad para mejorar su calidad de vida, pues garantiza no solamente la permanencia de sus hijos en las instituciones educativas y el acceso al sistema de salud, sino que influyen positivamente en la reducción de la pobreza en el corto plazo. Por eso se debe sacar el mayor provecho a esta iniciativa de orden nacional y convertirla en un dinamizador de la fuerza laboral que promueva el bienestar comunitario y la generación de emprendimientos.

Jóvenes en Acción

Este programa Nacional del departamento de Prosperidad Social busca apoyar a jóvenes bachilleres entre los 16 y 24 años que se encuentren en condiciones de pobreza y vulnerabilidad, con la entrega de transferencias monetarias condicionadas – TMC, para que puedan continuar su ciclo educativo de formación técnica, tecnológica y profesional. Para ser elegidos deben estar en el Sisben III, registrados en la Red Unidos o en el Registro único de víctimas – RUV en condición de desplazamiento con estado de “incluido”. Además de estos dos registros, los jóvenes que hagan parte de las listas censales de jóvenes

indígenas o listas censales para jóvenes con medida de adoptabilidad o responsabilidad del ICBF también pueden hacer parte de la población beneficiada.

En el periodo 2016 - 2019 se celebró convenio entre la Alcaldía Municipal de Tunja y Prosperidad Social, buscando incentivar a los jóvenes en condición de pobreza y vulnerabilidad de la ciudad para hacerse partícipes y disfrutar de los beneficios ofertados por el programa de “Jóvenes en Acción” así como se realizó apoyo y acompañamiento en los procesos de preinscripción y promoción de la oferta institucional. Dentro de los resultados reportados estuvo el testimonio de los jóvenes que concluyeron el programa con éxito y manifestaron un mejoramiento de la calidad de vida no solo de ellos, sino de sus familias gracias a este complemento al ingreso familiar, que posibilitó nuevas oportunidades formativas y laborales, así como el acceso a espacios de participación comunitaria que formaron habilidades comunicativas, de identidad y liderazgo. Así mismo, en 2019 se reportaron 14 jóvenes del programa vinculados a su primer empleo, en la multinacional “Teleperformance”. Este programa genera especial atención por parte de la actual Administración, en la medida que el apoyo no puede darse únicamente a la fase de preinscripción, sino se debe revisar cómo sacar el mayor potencial de estos recursos a partir del acompañamiento y seguimiento en todas las fases del programa y multiplicar los casos de inserción laboral de estos jóvenes como condición de éxito del programa.

Colombia Mayor

El programa de protección social al adulto mayor “Colombia mayor” tiene por objetivo el garantizar la defensa de los derechos de los ciudadanos mayores que se encuentran desamparados, y no cuentan con una pensión o viven en la pobreza extrema, otorgando un subsidio económico que bien puede ser directo a través de la red bancarias o entidades contratadas para tal fin, o a partir de la destinación de recursos que se otorgan en servicios sociales básicos, a través de centros de bienestar del Adulto Mayor y centros diurnos. Los Servicios Sociales Básicos comprenden alimentación, alojamiento y salubridad, medicamentos o ayudas técnicas, prótesis u órtesis no incluidos en el Plan Obligatorio de Salud (POS) de acuerdo con el régimen aplicable al beneficiario, ni financiadas con otras fuentes. También puede comprender medicamentos o ayudas técnicas incluidas en el POS, cuando el beneficiario del programa no esté afiliado al Sistema General de Seguridad Social en Salud.

En el año 2019, se entregaron 1927 subsidios económicos a adultos mayores priorizados de la ciudad, por un valor de \$80.000 pesos que se entregaban cada dos meses. Este subsidio es de gran relevancia para garantizar los derechos de esta población, por esta razón las acciones deben orientarse a la administración oportuna y efectiva del servicio de enlace desde la administración municipal y la generación de nuevas estrategias que permitan aprovechar recursos de la segunda modalidad dispuesta por el gobierno nacional para fortalecer los Centros Día.

Estructura propositiva

8. Línea Temática: Tunja, ciudad del conocimiento

8.1. Programa: Nos une la educación

Tunja ha sido denominada en muchos escenarios como la ciudad universitaria o la ciudad mas educada. Este programa busca mantener los altos estándares educativos en las diferentes instituciones educativas de básica, media, educación técnica, tecnológica y superior. Para ello, se fomentará la educación inicial de calidad con atención integral, mejoramiento de la calidad educativa, disminución de brechas de acceso y permanencia, mejoramiento y construcción de infraestructura educativa, así como el acceso a la educación técnica, tecnológica y superior, para la formación integral y la futura empleabilidad de los tunjanos.

Programa:		Nos une la educación		
Objetivo:		Proporcionar recursos, herramientas y condiciones escolares de calidad que permitan el desarrollo integral de los habitantes de la ciudad y fortalecer sus capacidades y talentos sin distinción alguna, en un marco de responsabilidad, justicia y tolerancia, para aprender a vivir y convivir.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas en preescolar con atención integral	número	1170	1200
2	Cobertura neta en educación	Porcentaje	84,17	85
3	Pruebas Saber - Lectura Crítica IEO	Porcentaje	55,78	57
4	Pruebas Saber 11 - Matemáticas IEO	Porcentaje	55,71	57

8.1.1 Estrategia: Infraestructura educativa

Objetivo:		Mejorar las condiciones físicas y de equipamiento de las instituciones educativas oficiales del municipio, de manera que se faciliten los procesos de enseñanza - aprendizaje de la comunidad educativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sedes educativas mejoradas	número	16	7
2	Sedes dotadas con menaje y equipos de cocina	número	6	15

8.1.2 Estrategia: Educación inicial de calidad con atención integral

Objetivo:		Asegurar el desarrollo integral de los niños y niñas de la ciudad, a partir de la prestación del servicio educativo de calidad desde los primeros años de vida.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones educativas oficiales que implementan el nivel preescolar en el marco de la atención integral	número	2	12
2	Docentes y agentes educativos beneficiarios de Servicio de fortalecimiento a sus capacidades de acuerdo con los referentes nacionales	número	500	800

8.1.3 Estrategia: Mejoramiento de la calidad educativa

Objetivo:		Garantizar la implementación de modelos educativos adecuados, y su evaluación oportuna que consideren la mejora continua bajo estándares de calidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones educativas fortalecidas en competencias comunicativas en un segundo idioma	número	12	12
2	Programas y proyectos de educación pertinente articulados con el sector productivo	número	20	20
3	Docentes y agentes educativos de educación inicial, preescolar, básica y media beneficiados con estrategias de mejoramiento de sus capacidades	número	800	800
4	Ambientes de aprendizaje dotados	número	29	24
5	Estudiantes evaluados con pruebas de calidad educativa	número	1260	1260
6	Estrategias de calidad evaluadas	número	6	8

8.1.4 Estrategia: Familia unidas por la Educación

Objetivo:		Desarrollar estrategias para comunicar la importancia del rol de la familia dentro de los procesos educativos y el desarrollo integral de niños, niñas y adolescentes.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Escuelas de padres apoyadas	número	72	82
2	Personas atendidas - servicio de asistencia psicosocial a estudiantes y docentes	número	1000	4000

8.1.5 Estrategia: Disminución de brechas de acceso y permanencia

Objetivo:		Establecer acciones de acompañamiento escolar integral que contribuyan al acceso y permanencia de los niños, niñas y adolescentes al sistema educativo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos sobre evaluación de permanencia en la educación elaborados	número	2	8
2	Personas beneficiadas con estrategias de fomento para el acceso a la educación inicial, preescolar, básica y media.	número	19636	19636
3	Beneficiarios de la alimentación escolar	número	18942	18850
4	Beneficiarios de transporte escolar	número	1004	1004

8.1.6 Estrategia: Nos une la educación superior - generación E

Objetivo:		Implementar estrategias para fortalecer las capacidades y habilidades de los jóvenes de la ciudad y aprovechar recursos de orden nacional e internacional para garantizar el acceso a la Educación Superior Pública.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estudiantes de grado 11 con estrategias de fomento para el acceso a la Educación Superior Generación E	número	0	120

8.1.7 Estrategia: Administración oportuna y efectiva del servicio educativo

Objetivo:		Garantizar la gestión eficiente de los recursos del municipio de manera que se ofrezca un servicio educativo de calidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Actividades de gestión administrativa prestadas con oportunidad y efectividad	Porcentaje	100	100

9. Línea Temática: Tunja incluyente, diversa y cultural

9.1. Programa: Garantía de derechos

La garantía de derechos para todos los tunjanos es uno de los objetivos primordiales de esta administración, en donde se velará por el goce efectivo de bienes y servicios para la comunidad, por parte de todos los grupos y minorías que requieren de atención especial.

Este programa buscará atender y brindar los derechos de primera infancia, juventudes, mujer rural, adulto mayor, así como las inversiones y gestiones para promover la equidad de género, el enfoque diferencial y el lenguaje inclusivo.

Programa:		Garantía de derechos		
Objetivo:		Garantizar y promover los derechos de todos los grupos poblacionales ayudando a reconocer los enfoques diferenciales y las múltiples formas de expresión, con el debido acompañamiento de la familia como primer núcleo, y sociedad como entorno incluyente.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas menores de 1 año con trámite de registro civil realizado	Porcentaje	100	100
2	Grandes apuestas frente a la protección integral de la primera infancia, adolescencia y fortalecimiento familiar implementadas intersectorialmente	Número	ND	10
3	Observatorio de niñez, adolescencia y fortalecimiento familiar implementado	Porcentaje	0	100
4	Tasa de violencia intrafamiliar en niñas, niños de cero a cinco años (por cada 100.000 niños entre 0 y 5 años)	Número	109,56	98,6
5	Adolescentes que son madres o están embarazadas	Porcentaje	33,97	30,57
6	Tasa de violencia intrafamiliar en niñas, niños de seis a once años (por cada 100.000 niños entre 6 y 11 años)	Número	139,28	125,35
7	Tasa de violencia intrafamiliar en adolescentes de doce a diecisiete años (por cada 100.000 NNA entre 12 y 17 años)	Número	281,39	228,33
8	Niños y niñas con trámite de tarjeta de identidad realizado	Porcentaje	100	100
9	Niños, niñas y adolescentes en condición de trabajo infantil	Porcentaje	1,3	0,65
10	Jóvenes (18 - 28 años) afiliados al SGSSS	Porcentaje	102,1	102,1
11	Observatorio de la mujer implementado	Porcentaje	0	100

9.1.1 Estrategia: La inclusión nos UNE

Objetivo:		Fomentar la inclusión de los grupos poblacionales a la sociedad, a través del acompañamiento y atención diferenciada		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas con discapacidad atendidos con oferta institucional	número	2500	2600

2	Estrategias para la atención de mujeres con discapacidad cognitiva en estado de indefensión con atención física, psicológica, emocional y ocupacional.	número	1	1
3	Estrategias que favorezcan a la población con discapacidad y sus cuidadores	número	0	4
4	Centro de atención integral para personas con discapacidad adecuado	número	0	1
5	Banco de ayudas técnica implementado	número	1	1
6	Colocaciones de personas con discapacidad a través del Servicio Público de Empleo	número	4	16
7	Estudiantes con estrategias en educación inclusiva	número	1680	1680

9.1.2 Estrategia: Familia y crianza con amor

Objetivo:		Fortalecer el papel de las familias como garantes de los derechos fundamentales de protección, afecto y desarrollo integral de los niños, niñas y adolescentes, a partir de la crianza con amor.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños y niñas de primera infancia atendidos en Servicio integrales	número	7790	8000
2	Rutas Integrales de Atención y protección de primera infancia, infancia y adolescencia.	número	0	4
3	Estrategias para fomentar el uso adecuado del tiempo libre y la generación de proyectos de vida orientados a la innovación, para niños, niñas y adolescentes	número	0	4
4	Beneficiarios de la oferta social atendidos - infancia y adolescencia	número	15786	18000
5	Niños, niñas y adolescentes en condición de trabajo infantil con acompañamiento institucional	número	128	200
6	Implementación de Política pública de erradicación del trabajo infantil	Porcentaje	0	30
7	Hogares con acompañamiento familiar	número	18479	20000
8	Casos reincidentes de violencia intrafamiliar	número	574	370

9.1.3 Estrategia: Jóvenes +

Objetivo:	Establecer acciones y mecanismos que favorezcan la promoción de los derechos civiles, políticos y sociales de los jóvenes de la ciudad, que faciliten la toma de decisiones.

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jóvenes beneficiarios de la oferta social Institucional	número	140	400

9.1.4 Estrategia: Unid@s somos más

Objetivo:		Asegurar la planificación y promoción de actividades que reconozcan los derechos de las personas LGBT, habitantes de calle, trabajadoras sexuales, privados de la libertad y rechazadas socialmente, y eviten así la discriminación, exclusión y violencia contra ellos.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas sexualmente diversas con acompañamiento psicosocial	número	100	150
2	Personas rechazadas socialmente con acompañamiento institucional	número	170	200

9.1.5 Estrategia: Sabiduría con amor

Objetivo:		Garantizar la realización de acciones que propendan por el mejoramiento de la atención y protección integral de los adultos mayores del municipio, su desarrollo integral e incorporación a una vida plena y productiva.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Adultos mayores atendidos con servicios integrales	número	1658	1700
2	Centros de atención para el adulto mayor dotados y con personal requerido para su funcionamiento	número	7	7

9.1.6 Estrategia: Equidad de genero

Objetivo:		Promover los derechos a acceder con igualdad y justicia a las mismas oportunidades sociales, económicas y políticas, independientemente de las diferencias biológicas que tengan.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mujeres con enfoque diferencial atendidas de manera integral	número	1300	2000
2	Casas de Igualdad de oportunidades para la mujer - Casa de la Mujer Empoderada	número	0	1
3	Campañas de formación en Nuevas Masculinidades	número	0	4
4	Casos de feminicidios en el municipio de Tunja	número	1	0

5	Estrategias para unificar e implementar estándares de calidad para la atención de violencias de genero en el interior de la familia en las comisarías de familia	número	0	3
6	Campañas de educación y difusión de las rutas de violencia basada en genero y violencia sexual	número	0	25

9.2. Programa: Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural

La cultura e historia tunjana debe contar con un reconocimiento y promoción que fortalezca la pertenencia y cultura ciudadana, así como la consolidación y mantenimiento del patrimonio de nuestra ciudad. Así mismo, los eventos y muestras artísticas, así como la formación cultural será parte del desarrollo de las estrategias contenidas en este programa.

Programa:		Patrimonio y gestión de la infraestructura cultural		
Objetivo:		Fortalecer la trascendencia de Tunja como ciudad histórica y cultural, por medio del reconocimiento de la diversidad patrimonial, el desarrollo de buenas prácticas culturales y la generación de alianzas para la potencialización del territorio.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acciones de protección y salva guardia a bienes y manifestaciones culturales	Número	1	3

9.2.1 Estrategia: Protección y salvaguardia del patrimonio cultural

Objetivo:		Desarrollar los lineamientos necesarios que permitan promover la protección del patrimonio cultural local.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Bienes y manifestaciones del patrimonio cultural reconocidos y protegidos	número	12	12

9.2.2 Estrategia: Gestión de escenarios culturales

Objetivo:		Promover y generar un municipio atractivo, saludable e integrador a través del mantenimiento de la infraestructura cultural.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Escenarios culturales operativizados y/o intervenidos	número	0	1

9.3. Programa: La Cultura nos Une

Se fortalecerá y promoverá la cultura a partir de la generación de escenarios de formación cultura, no solo con el fin de conocer y fortalecer nuestras tradición, también en la generación de conciencia, convivencia y cultura general de los habitantes de la ciudad de Tunja.

Programa:		La Cultura nos Une		
Objetivo:		Potencializar las actividades culturales, mediante el apoyo a artistas, contenidos, bienes y servicios, así como brindar el acompañamiento necesario para el desarrollo de la agenda y política pública cultural tunjana		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acceso de la población tunjana a espacios culturales	Porcentaje	N.D.	10

9.3.1 Estrategia: Dinamización y fomento a la cultura y la creatividad

Objetivo:		Fomentar ciclos turísticos y culturales transversales, por medio de una conjunción de iniciativas publicas y privadas que permitan el desarrollo turístico local.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas beneficiadas con estímulos	número	79	90
2	Contenidos culturales en circulación	número	48	48
3	Servicios prestados para la dinamización de la economía naranja	número	0	8
4	Centros culturales construidos, adecuados y/o dotados	número	0	1

9.3.2 Estrategia: Fortalecimiento del sistema municipal de cultura

Objetivo:		Desarrollar e implementar la documentación necesaria que permita fortalecer el sistema municipal de cultura.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos normativos realizados - Política Pública Municipal de cultura	número	0	1

9.3.3 Estrategia: Procesos de formación artísticos y culturales

Objetivo:		Responder a las necesidades de formación existentes facilitando el conocimiento de instrumentos útiles para la toma de decisiones en el contexto actual de turismo.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas formadas en procesos artísticos y culturales	número	1200	1500
2	Dotaciones a procesos de formación artística y cultural	número	0	1
3	Personas beneficiarias de las estrategias de lectura y escritura	número	7200	9000

10. Línea Temática: Seguridad y convivencia ciudadana

10.1. Programa: Construcción de paz y convivencia ciudadana

Tunja se ha caracterizado por ser una ciudad tranquila y armónica. Es de vital importancia garantizar que esto se mantenga y por ellos hay que generar programas para atender a la población desmovilizada y de víctimas, así como la generación de programas de prevención, protección y no repetición, la asistencia y acompañamiento a los tunjanos a través de la casa de justicia y demás mecanismos oficiales, así como la generación de cátedras de paz para la sana convivencia.

Programa:		Construcción de paz y convivencia ciudadana		
Objetivo:		Generar espacios de construcción de paz, convivencia y reconciliación ciudadana en donde, a través de propuestas pedagógicas y políticas, se acompañen procesos de reparación social.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Población atendida integralmente	número	2616	2876

10.1.1 Estrategia: Paz y Reconciliación

Objetivo:		Fortalecer los procesos de articulación con las entidades públicas de orden nacional, para la implementación y garantía de los programas de derechos humanos, población migrante, etnias, reincorporación y normalización, así como la atención a las víctimas de conflicto armado que habitan en la ciudad, brindando orientación y atención humanitaria.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas víctimas con atención humanitaria	número	150	150

2	Proyectos productivos formulados para población víctimas del desplazamiento forzado	número	1	2
3	Mecanismos de articulación implementados para la gestión de oferta social - Mesa de participación en funcionamiento	número	1	1
4	Hogares víctimas que reciben ayuda humanitaria inmediata	número	56	67
5	Política Pública de Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario implementada	Porcentaje	0	30
6	Política pública de derechos humanos en los grupos étnicos implementada	Porcentaje	0	30
7	Población reintegrada y reincorporada atendida con oferta institucional integral.	Porcentaje	100	100
8	Proyectos productivos formulados para la población en proceso de reintegración y reincorporación	número	0	2
9	Estrategias de atención a la población migrante	número	0	3

10.1.2 Estrategia: Espacios seguros - estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas

Objetivo:		Desarrollar estrategias de sana convivencia y prevención del consumo de sustancias psicoactivas - SPA		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Personas capacitadas en prevención de consumo de SPA	número	150	180
2	Iniciativas para la promoción de la convivencia implementadas	número	ND	3

10.1.3 Estrategia: Cátedras de paz

Objetivo:		Incorporar espacios para el aprendizaje, la reflexión y el diálogo de la cultura de la paz al interior de las instituciones educativas del municipio, que promuevan ambientes pacíficos y la sana convivencia social.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Establecimientos educativos beneficiados	número	12	12

10.2. Programa: Justicia y seguridad

La seguridad que ha definido a Tunja en toda su historia debe garantizarse dado que esta es uno de sus atractivos principales para la habitabilidad. Este programa busca garantizar

la legalidad en la economía tunjana, generar estrategias contra el consumo de sustancias psicoactivas mediante el conocimiento y eliminación de redes de distribución y consumo, así como el uso de tecnologías y servicios para apoyar a la fuerza policiaca, a través de cámaras, patrullas e infraestructura.

Programa:		Justicia y seguridad		
Objetivo:		Mitigar los factores de riesgo que impulsen los actos delictivos, y promover la seguridad y convivencia ciudadana mediante una relación armónica multisectorial preservando el orden público.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Tasa de homicidios	por 100 mil habitantes	3,01	2
2	Tasa de Violencia interpersonal	por cada 10 mil habitantes	408,59	399
3	Tasa de casos de violencia intrafamiliar contra niños, niñas y adolescentes	por cada 10 mil habitantes	183,2	164,9
4	Tasa de violencia intrafamiliar contra el adulto mayor	por cada 10 mil habitantes	62,77	54,77
5	Tasa de violencia entre otros familiares	por cada 10 mil habitantes	148,51	140
6	Tasa de casos de violencia intrafamiliar - violencia de pareja	por cada 10 mil habitantes	295,99	287,9
7	Tasa de lesiones fatales por causas externas	por cada 10 mil habitantes	25,6	20,6
8	Tasa de Hurto a personas	por cada 100 mil habitantes	706,47	636,1
9	Tasa de Hurto a residencias	por cada 100 mil habitantes	523,91	466,53
10	Tasa de Hurto a comercio	por cada 100 mil habitantes	119,38	107,79

10.2.1 Estrategia: Tunja con legalidad

Objetivo:		Implementar el plan integral de seguridad ciudadana y el programa de control y respecto del espacio publico para la sana convivencia		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Documentos de planeación implementados - PISCC	número	1	1
2	Estrategias de control y respeto del espacio público	número	2	2

10.2.2 Estrategia: Justicia Efectiva

Objetivo:		Apoyar el desarrollo de las labores de justicia a través de jornadas de educación y conciliación, así como el fortalecimiento del sistema de justicia de Tunja		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jornadas móviles de acceso a la justicia realizadas	número	0	10
2	Eventos de capacitación a la ciudadanía en al acceso a la justicia	número	8	10
3	Jornadas gratuitas de Conciliación realizadas	número	4	10
4	Sistemas locales de justicia implementados	número	15	15

10.2.3 Estrategia: Uso de tecnologías y servicios para la seguridad ciudadana

Objetivo:		Fortalecer las acciones de seguridad ciudadana a través del uso e implementación de tecnologías y servicios de apoyo		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Dispositivos para la seguridad y convivencia ciudadana instalados	número	178	208
2	Plan de mantenimiento a los dispositivos para la seguridad implementado	Porcentaje	ND	90

10.3. Programa: Protección y bienestar animal

Este programa tiene por objetivo la generación de convenios para el desarrollo de jornadas de esterilización, vacunación y cuidado de los animales que se encuentran en condición de calle, y a su vez, se brindarán programas de cultura de tenencia de animales de compañía, con el fin de reducir el abandono de animales en la capital.

Programa:		Protección y bienestar animal		
Objetivo:		Promover el bienestar animal a través de jornadas de esterilización, vacunación y cultura de tenencia de animales de compañía, así como el desarrollo de condiciones físicas para la protección animal		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Acciones para la actualización e implementación de la Política Pública de Bienestar Animal	número	0	2

10.3.1 Estrategia: Esterilización, vacunación y cuidado animal

Objetivo:		Implementar el programa de sanidad animal por medio de jornadas de esterilización y atención municipal		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Animales atendidos en el coso municipal	número	0	120
2	Unidad Móvil para la atención médica veterinaria adquirida y dotada	número	0	1
3	Animales esterilizados	número	8000	4000

10.3.2 Estrategia: Cultura de tenencia de animales de compañía

Objetivo:		Desarrollar jornadas de capacitación y sensibilización para promover la cultura de tenencia de animales de compañía		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Talleres de capacitación realizados	número	274	300

11. Línea Temática: Cierre de brechas de pobreza

11.1. Programa: Implementación y crecimiento social

La reducción de las brechas de pobreza se atiende desde la transversalidad del actual Plan de Desarrollo Municipal, sin embargo, se genera este programa con el fin de visibilizar las acciones específicas que realiza la Alcaldía junto con el Gobierno Nacional en los programas de apoyo económico a las personas y familias en condición de vulnerabilidad.

Programa:		Implementación y crecimiento social		
Objetivo:		Realizar la articulación entre la administración municipal y el Gobierno Nacional para atender los programas de apoyo económico a las personas y familias en condición de vulnerabilidad		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Incidencia de la pobreza monetaria	Porcentaje	16,6	14

11.1.1 Estrategia: Colombia Mayor

Objetivo:		Establecer acciones para el mejoramiento de las condiciones y garantía de derechos de los adultos mayores desamparados del municipio, otorgando servicios sociales básicos para su bienestar.		

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Subsidios del Programa Colombia Mayor entregados	número	1.927	2.142

11.1.2 Estrategia: Jóvenes Acción

Objetivo:		Generar sinergias interinstitucionales para garantizar la atención a la población incluida en el programa Jóvenes en Acción		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Jóvenes del programa jóvenes en acción, que reciben incentivo en el marco del convenio del DPS	número	ND	4000

11.1.3 Estrategia: Familias en Acción

Objetivo:		Fortalecer la articulación con el Gobierno Nacional para apoyar a las familias en condición de pobreza y pobreza extrema del municipio, brindando asistencia y acompañamiento integral.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Familias del programa familias en acción, que reciben incentivo de salud y educación	número	4118	4118
2	Proyectos productivos realizados con familias del programa familias en acción	número	0	2



Alcalde Mayor
de Tunja



La Salud nos **UNE**

VI. PILAR TRANSVERSAL: NOS UNE LA SALUD Y VITALIDAD

Introducción

En el marco del plan de desarrollo territorial, la promoción del municipio de Tunja como medio para la dignidad humana, la reactivación económica, este pilar titulado “Nos une la salud y la vitalidad”, conllevará a la construcción, fortalecimiento y consolidación de líneas, programas y estrategias que apuntarán a la consecución del objetivo central y permitirán garantizar su eficacia y eficiencia desde enfoques diferenciales y de derechos humanos. Así, uno de los derechos en que se enfatizará, es el derecho a la salud, desde una perspectiva de derechos fundamentales, el cual implica la búsqueda de acciones que apunten al “disfrute del más alto nivel posible de salud que le permita vivir dignamente”⁸.

Así mismo, este pilar transversal junto con los demás pilares del plan de desarrollo “Tunja la capital que nos une 2020 – 2023”, direccionará su actuar a la salud, la vitalidad y la calidad de vida; comprendiendo de esta manera la importancia de los servicios de salud de modo oportuno, eficaz y con calidad para la prevención, el mejoramiento y la promoción en salud. Por esta razón se ha tomado como base el análisis situacional de las condiciones de salud del municipio, a la luz de las necesidades prioritarias que se han venido presentado en los últimos años.

Desde luego, cabe resaltar que el direccionamiento a ejecutar también tiene en cuenta los determinantes sociales de la salud DSS, un enfoque que ha sido asumido desde la Organización Mundial de la Salud, hasta la integración en los planes y programas de salud nacionales.

Así, en una primera parte, se centra el actuar en “Tunja nos une por la salud pública”, donde los esfuerzos estarán orientados a fortalecer las autoridades sanitarias en pro de la prevención de enfermedades y en la contribución del control del riesgo ambiental, ocasionado por diversos factores. Es por lo que una de las acciones será los planes de IVC⁹ con el propósito de una mayor inspección, vigilancia y control.

Así mismo, esta línea temática trabajará por la cultura de estilos de vida saludables, donde se generarán estrategias para mejorar la calidad de vida de los tunjanos, esto es, actuaciones integrales para lograr un mejor estilo de vida saludable. Además, se fortalecerá la atención a las instituciones prestadoras en salud con las RIA, para asegurar la integridad en atención a las personas, las familias y las comunidades.

⁸ Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, art. 14.

⁹ Inspección, vigilancia y control sanitario.

En una segunda parte, la transversalidad característica de este pilar estará priorizada en el programa “Tunja con acceso, eficacia y calidad en la prestación de servicios de salud”. Por ende, se fortalecerán las autoridades sanitarias, las cuales conllevarán a una atención más humana y eficiente en los servicios de salud. En este programa habrá una relevancia para la discapacidad, liderándose con estrategias como lo son las RBC¹⁰, las cuales centraran su interés en la calidad de vida de las personas con discapacidad y sus familias, para así, tener una mejor atención a las necesidades básicas y velar por la inclusión y participación de la población.

En conclusión, el trabajo conjunto entre sectoriales estará encaminado a promover el goce efectivo del derecho a la salud de los ciudadanos, a través del fortalecimiento del acceso a los servicios, la gestión y vigilancia integral de la salud, para vivir más y mejor.

¹⁰ Rehabilitación basada en la comunidad.

Caracterización

De acuerdo con el análisis de situación de salud con el modelo de los determinantes sociales de salud, realizado por la secretaria de protección social del municipio de Tunja en el año 2019 y el plan decenal de salud pública PDSP, 2012 -2021, se da una priorización de los efectos de salud identificados con relación a sus habitantes, de la siguiente manera:

Mortalidad General por grandes causas

En el periodo comprendido entre 2005 y 2017, en el Municipio de Tunja se registraron 8.143 defunciones, donde 4194 muertes fueron de hombres y 3949 mujeres, y fueron relacionadas principalmente a las siguientes causas:

Tabla 75: Principales causas de mortalidad en la ciudad

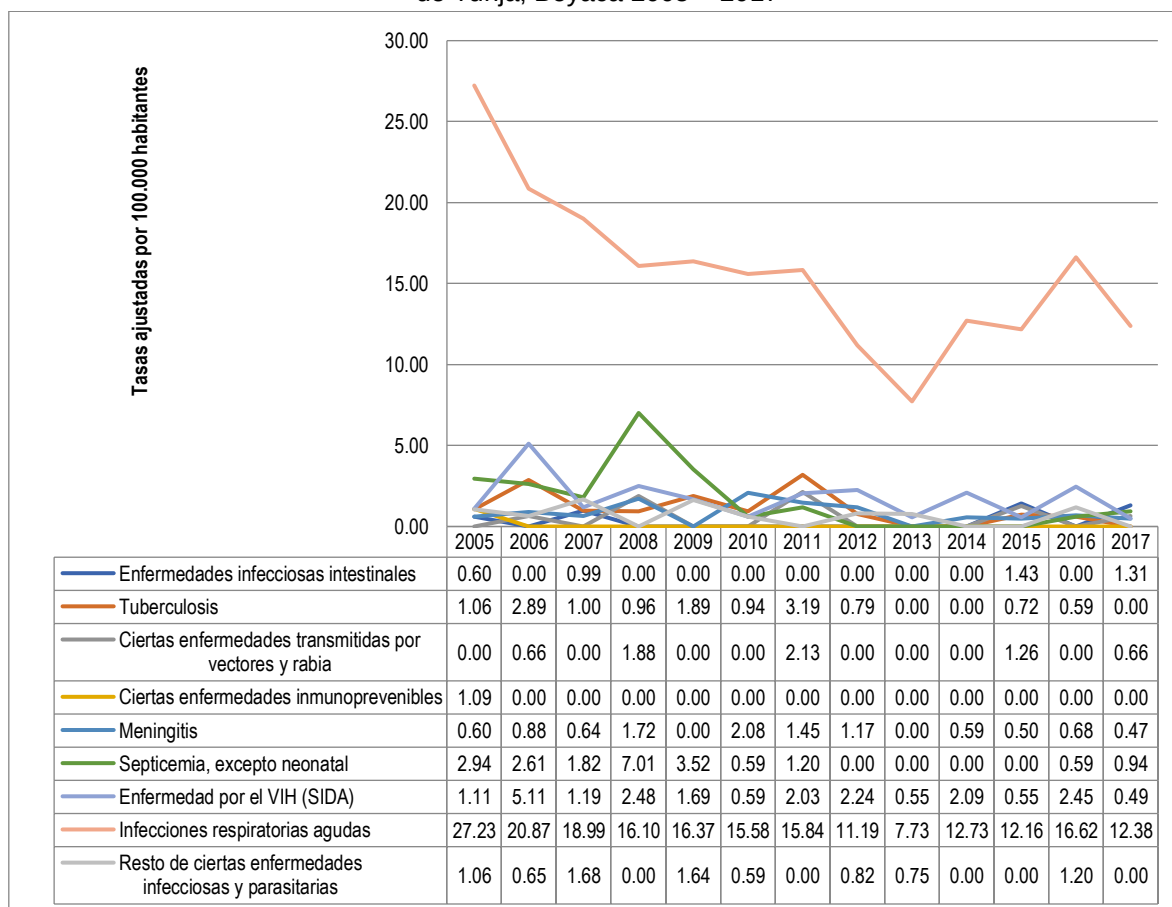
Causa	Muertes	%
Enfermedades del sistema circulatorio	2395	29,41%
Demás causas	2334	28,66%
Neoplasias (tumores)	1751	21,50%
Enfermedades transmisibles y ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal.	1542	18,94%
Signos y síntomas mal definidos	121	1,49%
Defunciones	8143	100%

Fuente: Secretaria de Protección Social (2019)

En el año 2017 la principal causa de mortalidad se presentó por las enfermedades del sistema circulatorio con una tasa de 133,7 por cada 100.000 habitantes, seguida de las Neoplasias y en tercer lugar se observó a las demás causas.

En el grupo de enfermedades transmisibles, se puede decir que la principal causa de mortalidad tanto en el año 2005 como 2017, correspondió a las infecciones respiratorias agudas, con una tasa representativa de 27,23 muertes por 100.000 habitantes, en el año 2005 y en el 2017 de 12,38 muertes por 100.000 habitantes; seguida de la enfermedad por el VIH (SIDA) en el 2006 con una tasa de 5,11 por 100.000 habitantes y en 2017 de infecciones intestinales. Finalmente, en el tercer lugar, tanto en 2005 como en 2017 se ubicó la causa de las septicemias, con excepción de la neonatal.

Gráfica 43: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las enfermedades transmisibles, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



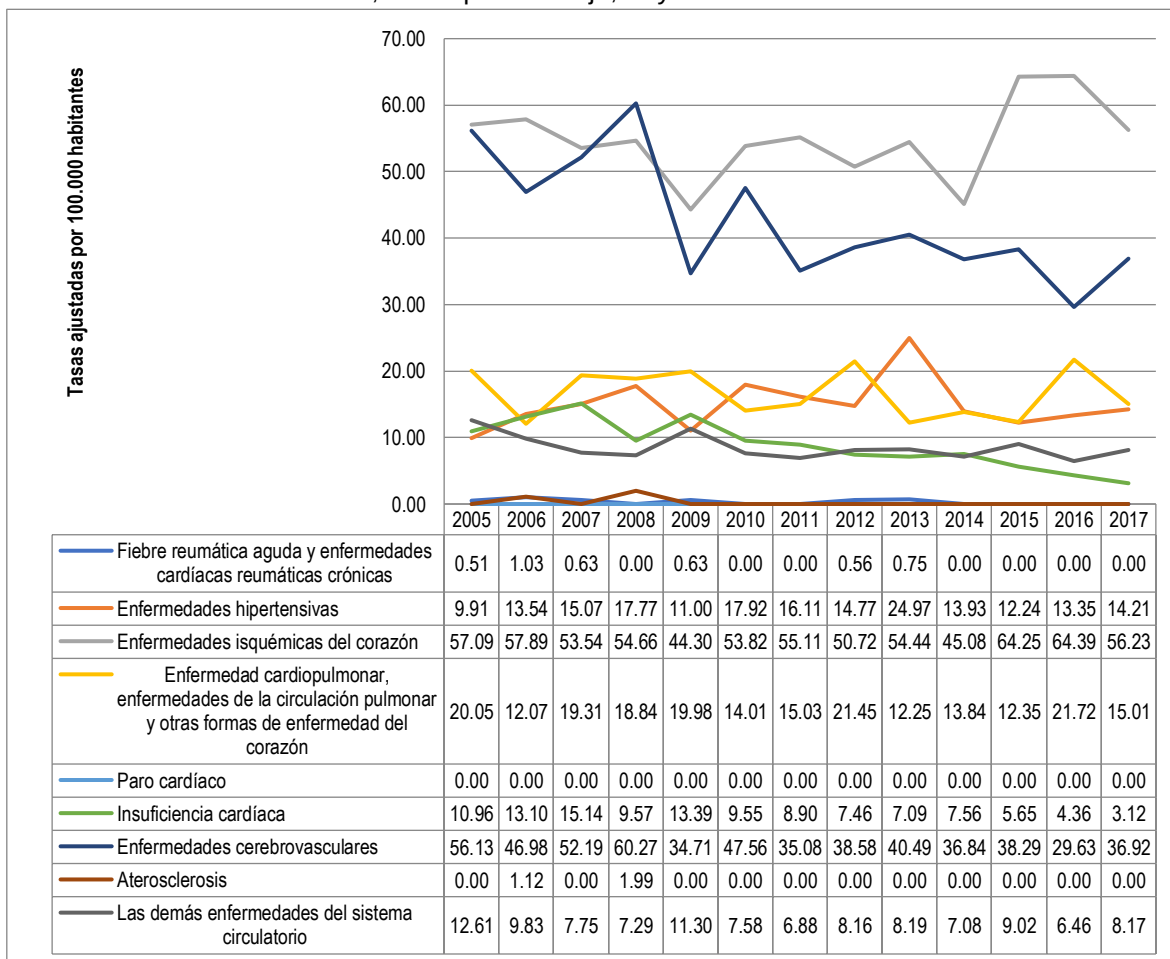
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En atención a lo anterior, desde el municipio se han adelantado procesos de educación-información, a través de estrategias de atención primaria en salud y la puesta en marcha de planes que permitan intervenir colectivamente a la comunidad, particularmente en seguimiento a las enfermedades transmisibles y estilos de vida saludable.

Para el año 2017, en relación con las enfermedades del sistema circulatorio, la tasa más representativa fue de 92,17 por 100.000 habitantes y correspondió a enfermedades isquémicas del corazón, seguida de la tasa de las enfermedades cerebrovasculares que fue del 70,32 por 100.000 habitantes y en tercer lugar la cardiovascular, enfermedades de la circulación pulmonar y otras formas de enfermedad del corazón.

En atención a estas, el municipio de Tunja organizo jornadas masivas y específicas para detectar a tiempo riesgo cardiovascular en los habitantes de la ciudad y riesgo de padecer diabetes, de manera que puedan canalizarse de manera efectiva.

Gráfica 44: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las enfermedades del sistema circulatorio total, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En atención a los pacientes con hipertensión arterial, sobrepeso, obesidad, riesgo de enfermedades respiratorias crónicas, se realizaron jornadas de promoción de actividad física y orientaciones sobre nutrición saludable. Se promovió la educación del autoexamen de seno y testículo, y campañas para realizar la citología.

Para el caso de neoplasias, la principal causa de mortalidad en los hombres correspondió en el año 2017, a el tumor maligno de la próstata con una tasa de mortalidad ajustada por edad de 17,03 por 100.000 hombres y en las mujeres fue el tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon con su mayor tasa en el año 2007 con 19,29 muertes por 100.000 mujeres.

Seguidos de tumores malignos del estómago con su mayor tasa en el año 2005 con 35,40 muertes por 100.000 hombres y tercer lugar el tumor maligno en órganos digestivos y del peritoneo, excepto el estómago y colon con la tasa más alta en el año 2007 con 22,53

muerres por cada 100.000 hombres; para las mujeres se observó en el tumor maligno de otras localizaciones y de las no especificadas con una tasa de mortalidad ajustada por edad de 13,75 por 100.000 mujeres, seguido del tumor maligno de otras localizaciones y de las no especificadas con la mayor tasa en el año 2013 con 21,53 muertes por 100.000 mujeres y en tercera posición se encuentra el tumor maligno de estómago siendo el 2012 el año que registró la tasa más alta con 14,84 muertes por 100.000 mujeres. (Secretaria de Protección Social, 2019)

Tabla 76: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las neoplasias en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

NEOPLASIAS													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Tumor maligno del estómago	35,40	12,23	18,03	28,34	9,94	17,60	19,04	16,40	16,01	12,46	19,01	22,82	12,09
Tumor maligno del colon y de la unión rectosigmoidea	12,12	2,52	9,35	8,35	4,30	15,67	15,81	8,26	7,14	14,47	7,87	9,72	12,41
Tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon	17,15	13,34	22,53	13,17	16,79	17,59	15,02	19,98	17,66	22,05	15,14	14,39	10,95
Tumor maligno de la tráquea, los bronquios y el pulmón	12,58	13,20	9,56	17,62	13,62	2,79	7,97	2,77	10,00	6,38	1,28	4,94	7,74
Tumor maligno de los órganos respiratorios e intratorácicos, excepto tráquea, bronquios y pulmón	2,64	0,00	7,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	1,19	1,03	1,36	1,80
Tumor maligno de la próstata	19,03	19,08	14,60	31,76	19,51	8,94	15,42	24,28	13,52	18,91	12,38	30,40	17,03
Tumor maligno de otros órganos genitourinarios	2,33	0,00	4,26	0,00	3,33	3,30	3,36	5,65	4,58	7,32	3,11	6,01	13,62
Leucemia	6,38	9,46	3,29	2,77	4,52	4,61	7,64	1,27	10,21	9,11	0,00	3,02	2,88
Tumor maligno del tejido linfático, de otros órganos hematopoyéticos y de tejidos afines	2,79	1,66	4,50	8,97	1,61	3,56	2,10	8,69	7,11	3,41	14,00	13,45	3,39
Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	22,91	17,81	14,46	4,90	16,48	15,52	16,05	20,11	24,12	18,07	15,30	15,48	13,78
Tumores in situ, benignos y los de comportamiento incierto o desconocido	0,00	0,00	7,49	2,07	4,82	0,00	0,00	16,08	19,42	10,14	7,07	7,95	14,19
MUJERES													
Tumor maligno del estómago	13,73	12,06	10,70	13,77	13,08	10,74	8,57	14,84	3,77	9,29	8,22	12,13	12,25
Tumor maligno del colon y de la unión rectosigmoidea	14,22	5,29	7,86	10,75	7,84	2,26	5,61	11,86	1,96	8,19	6,66	8,07	7,05
Tumor maligno de los órganos digestivos y del peritoneo, excepto estómago y colon	7,24	13,29	19,29	10,75	18,34	16,58	14,13	11,23	18,57	11,85	4,17	16,52	8,93
Tumor maligno de la tráquea, los bronquios y el pulmón	5,31	1,67	0,00	9,48	0,00	6,74	6,90	6,23	1,96	2,50	7,51	6,32	7,82
Tumor maligno de los órganos respiratorios e intratorácicos, excepto tráquea, bronquios y pulmón	0,00	1,67	0,00	1,62	1,13	3,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,88	0,00	0,00
Tumor maligno de la mama de la mujer	9,41	12,93	12,68	6,70	8,57	15,20	10,27	10,25	7,75	9,66	13,60	12,37	12,69
Tumor maligno del cuello del útero	7,54	6,57	3,10	12,83	6,86	5,28	8,03	10,17	4,70	2,14	4,17	5,41	10,65
Tumor maligno del cuerpo del útero	1,93	0,00	0,00	0,00	0,00	3,05	1,40	2,19	0,00	0,95	0,00	0,00	0,00
Tumor maligno del útero, parte no especificada	3,44	0,00	3,23	1,37	1,13	1,49	1,40	0,00	1,12	0,95	0,97	1,08	1,92
Tumor maligno de otros órganos genitourinarios	8,05	6,63	6,53	6,32	5,71	10,03	8,68	11,04	8,64	6,83	2,09	5,67	8,53
Leucemia	4,51	6,43	4,21	1,14	3,34	2,64	1,00	2,45	3,46	5,55	4,22	2,67	5,03
Tumor maligno del tejido linfático, de otros órganos hematopoyéticos y de tejidos afines	4,32	3,39	4,30	4,40	6,30	3,77	2,23	4,75	2,23	3,37	5,33	11,64	3,80
Tumores malignos de otras localizaciones y de las no especificadas	16,24	20,42	8,40	8,96	14,90	10,98	13,01	5,16	21,53	13,45	6,89	15,84	13,75
Tumores in situ, benignos y los de comportamiento incierto o desconocido	3,80	0,00	1,62	2,86	6,36	5,73	7,81	7,71	5,88	6,60	8,05	4,86	9,52

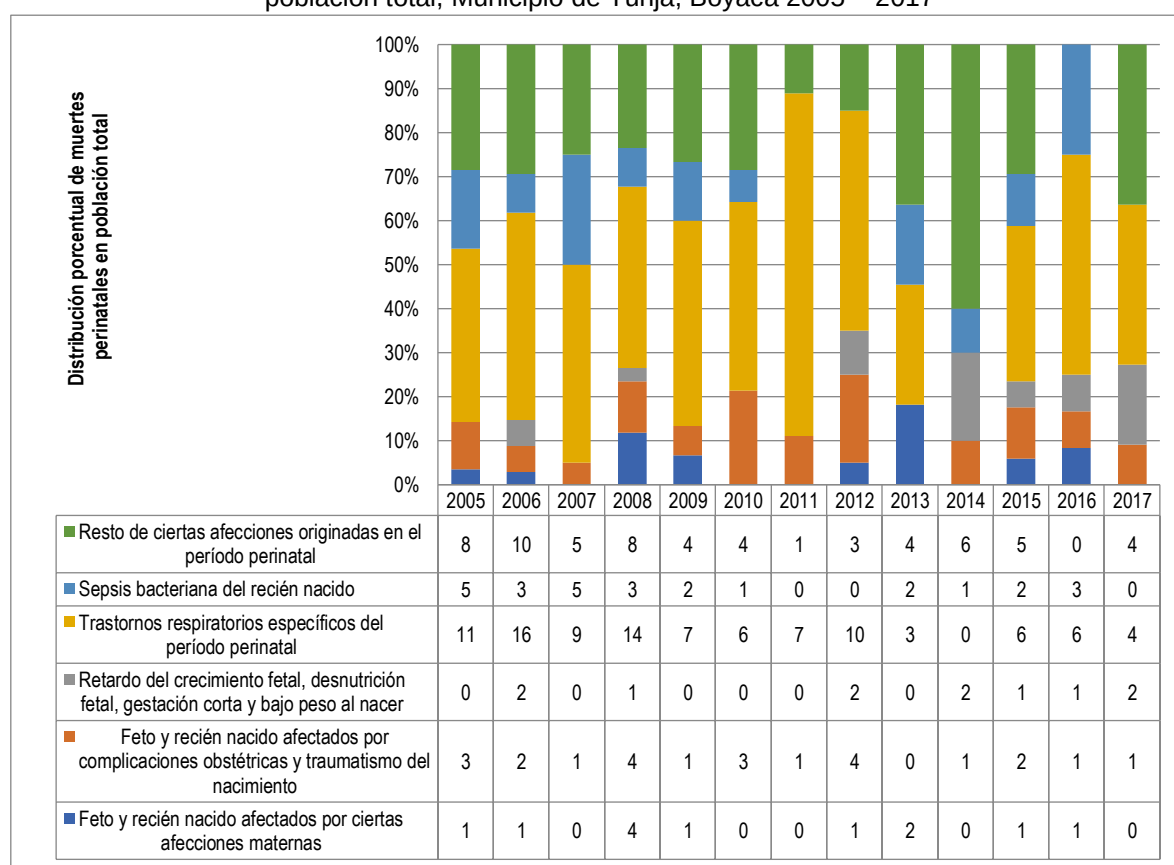
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Por otro lado, a través de visitas de asistencia técnica a las Entidades Administradoras de Planes de Beneficios e Instituciones Prestadoras de Servicios de salud de la ciudad se realizó seguimiento a los programas de hipertensión arterial, diabetes mellitus y enfermedad renal crónica. Así mismo, entrevistas y encuestas a los pacientes de programas para hacer seguimiento a la atención que están recibiendo y a la entrega de medicamentos. En el año 2018 y 2019 se desarrolló la estrategia Tunja Ciudad sin Hipertensión, prueba piloto de tamizaje cardiovascular liderada por la Alcaldía de Tunja y apoyo de la Liga Colombiana

contra el infarto y la Hipertensión, tamizadas más de 2000 personas y cuyo objetivo principal fue crear conciencia en hábitos y estilos de vida saludable que mitiguen la presencia de Enfermedad Crónica. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Con relación a la proporción de casos para ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal en Tunja, se pudo identificar que de las 235 muertes registradas en el periodo del año 2005 al 2017, donde la principal causa fueron los trastornos respiratorios específicos y en segundo lugar, el resto de ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal, en tercer lugar el retardo del crecimiento y desnutrición fetal, gestación corta y bajo peso al nacer.

Gráfica 45: Distribución porcentual para ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal, población total, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017



Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

En el caso de causas externas, la principal causa de mortalidad registrada para la población de Tunja en general dentro del periodo 2005 a 2017 correspondió a los accidentes terrestres, con una tasa más representativa de 28,68 por 100.000 habitantes, registrada en el año 2015; la segunda reportada con mayor grado de repitencia fue agresiones en relación principalmente a homicidios, con una tasa de 13,40 por 100.000 habitantes reportada en el

año 2015, finalmente en tercer lugar estuvo la sub-causa de caídas. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Particularmente para el año 2017, se reportaron las mismas causas principales en el puesto primero y segundo, pero en el tercer lugar se registraron las lesiones auto infligidas intencionalmente, es decir, suicidios. Esta situación colocó en alerta a diferentes dependencias del municipio, para establecer la ruta de identificación temprana de signos de alarma de conducta suicida y la implementación de estrategias para la prevención de dicha conducta.

Tabla 77: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las causas externas en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

CAUSAS EXTERNAS													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Accidentes de transporte terrestre	33,65	23,86	22,17	28,83	32,79	26,82	23,38	23,94	15,82	19,60	52,03	15,46	26,40
Los demás accidentes de transporte y los no especificados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Caídas	11,42	5,26	6,31	8,58	2,57	4,86	6,82	7,36	12,28	9,78	23,22	8,18	0,98
Accidentes por disparo de arma de fuego	0,00	0,00	1,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,14	0,00	0,00
Ahogamiento y sumersión accidentales	7,50	1,43	0,00	2,48	3,49	3,27	2,22	1,08	1,18	0,00	3,41	1,01	3,13
Accidentes que obstruyen la respiración	0,00	1,36	2,54	2,32	6,97	0,00	2,24	5,62	1,06	2,41	3,01	0,00	0,00
Exposición a la corriente eléctrica	2,63	2,48	0,00	1,27	1,35	1,34	0,00	2,30	0,00	0,00	0,00	4,90	0,00
Exposición al humo, fuego y llamas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Envenenamiento accidental por, y exposición a sustancias nocivas	4,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,13	0,99	0,00	0,97
Los demás accidentes	5,57	2,55	1,57	2,37	2,15	2,23	1,07	2,29	1,06	3,08	9,92	0,00	3,74
Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	2,59	5,48	5,12	3,86	5,85	10,03	8,74	4,57	11,03	9,68	7,70	17,15	10,24
Agresiones (homicidios)	26,00	10,10	14,83	19,02	17,74	11,28	14,96	15,23	16,28	11,72	15,53	11,25	9,86
Eventos de intención no determinada	6,71	6,43	5,13	9,18	2,49	2,27	3,24	10,28	1,00	1,01	5,36	1,36	5,69
Las demás causas externas	1,40	1,18	1,43	0,00	2,42	0,00	1,29	1,06	0,00	0,00	0,00	1,15	0,00
MUJERES													
Accidentes de transporte terrestre	8,61	8,44	3,35	10,48	11,49	7,13	4,56	8,39	8,94	4,38	7,94	6,02	4,38
Los demás accidentes de transporte y los no especificados	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Caídas	0,00	3,00	1,82	1,72	2,82	0,00	0,00	0,00	0,99	2,40	6,88	4,46	1,04
Accidentes por disparo de arma de fuego	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ahogamiento y sumersión accidentales	0,00	0,00	1,62	0,00	1,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Accidentes que obstruyen la respiración	0,00	0,00	0,00	2,42	1,21	1,22	2,45	0,00	1,24	0,00	1,26	2,76	0,00
Exposición a la corriente eléctrica	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Exposición al humo, fuego y llamas	0,00	0,00	0,00	1,72	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,23	0,00	0,00	0,00
Envenenamiento accidental por, y exposición a sustancias nocivas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Los demás accidentes	2,90	0,00	2,68	0,00	0,00	2,53	1,12	0,00	1,12	0,00	3,00	0,86	0,00
Lesiones autoinfligidas intencionalmente (suicidios)	4,56	0,00	0,00	1,14	0,00	1,09	3,03	3,24	0,94	1,99	1,05	0,00	1,06
Agresiones (homicidios)	2,86	3,30	0,00	1,14	4,60	1,07	1,11	4,17	2,96	3,05	1,13	0,00	1,06
Eventos de intención no determinada	1,87	5,35	4,65	2,93	4,11	1,45	2,79	0,99	3,46	2,24	2,14	0,00	0,00
Las demás causas externas	0,00	0,00	0,00	3,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Estos datos permiten identificar que una gran problemática de la ciudad con relación a la salud mental de los habitantes de la ciudad, principalmente en hombres que son los que reportaron con relación a suicidios para el 2017, una tasa de mortalidad alta de 10,24 en comparación a la registrada por las mujeres, que fue del 1,06. Igualmente, los homicidios y agresiones en este año en hombres, mostro una tasa de mortalidad de 9,86 mientras la tasa de mortalidad por esta causa en mujeres registro un 1,06.

Dentro del grupo de las demás causas, la principal causa asociada a la tasa de mortalidad en el periodo 2005 a 2017, fue la de enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores, con una representación de 51,12 por 100.000 habitantes, tasa registrada en el año 2014; el resto de las enfermedades del sistema digestivo sumaron la segunda causa más común con una tasa representativa de 34,00 por 100.000 habitantes reportada en el año 2008, y, en tercer lugar, la causa de diabetes mellitus. En el 2017, se mantuvieron la primera y segunda causa, pero en tercer lugar se ubicaron las enfermedades del sistema urinario.

Tabla 78: Tasa de mortalidad ajustada por edad para las demás causas en hombres y mujeres, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

LAS DEMÁS ENFERMEDADES													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
HOMBRES													
Diabetes mellitus	15,76	12,74	14,37	9,70	11,88	17,96	22,26	12,57	29,95	10,48	23,32	15,14	9,58
Deficiencias nutricionales y anemias nutricionales	10,36	8,15	2,57	4,79	0,00	4,97	0,00	5,01	2,07	3,20	3,01	1,75	5,79
Trastornos mentales y del comportamiento	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,97	0,00	0,00	0,00	1,13
Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	11,35	9,07	7,38	2,47	1,89	10,47	11,82	12,49	11,28	8,37	4,54	2,51	5,20
Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	27,46	37,12	36,97	47,90	34,84	54,27	35,36	38,24	27,70	58,43	41,33	51,27	31,57
Resto de enfermedades del sistema respiratorio	24,25	11,05	15,03	6,33	15,76	9,22	13,01	19,49	14,64	23,23	8,67	10,80	3,60
Apendicitis, hernia de la cavidad abdominal y obstrucción intestinal	4,11	6,46	6,83	6,64	4,80	5,16	8,61	3,67	2,43	8,01	3,86	9,19	3,06
Cirrosis y ciertas otras enfermedades crónicas del hígado	6,43	3,95	5,27	7,42	6,82	12,74	3,76	6,50	10,47	4,26	8,38	14,17	5,21
Resto de enfermedades del sistema digestivo	14,24	22,47	12,14	45,90	34,24	30,42	27,44	26,98	17,74	18,95	31,27	23,57	15,52
Enfermedades del sistema urinario	6,66	23,92	16,61	37,14	23,66	17,13	30,62	15,57	14,88	26,82	16,80	19,62	10,96
Hiperplasia de la próstata	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,00	1,93	1,81	1,80
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	12,03	10,43	5,73	8,12	2,32	8,12	3,50	5,87	5,79	6,15	3,38	6,02	1,21
Resto de las enfermedades	22,81	17,27	9,22	18,78	8,32	23,83	10,98	16,95	4,52	14,31	7,05	7,75	4,34
MUJERES													
Diabetes mellitus	11,25	20,81	16,63	21,78	15,61	20,28	18,30	22,05	15,47	6,85	5,66	15,22	11,26
Deficiencias nutricionales y anemias nutricionales	5,45	6,21	5,01	2,64	3,02	2,87	1,39	2,32	2,37	2,16	1,15	5,28	2,09
Trastornos mentales y del comportamiento	1,71	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,40	2,20	0,00
Enfermedades del sistema nervioso, excepto meningitis	3,59	7,48	7,08	5,47	1,09	11,16	8,62	7,38	4,45	2,40	4,02	5,49	7,60
Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	28,64	25,45	36,29	48,64	26,18	27,62	57,79	44,82	42,86	46,63	39,33	34,62	34,09
Resto de enfermedades del sistema respiratorio	7,67	15,19	7,69	4,85	7,49	1,45	10,37	9,83	9,88	7,38	0,88	5,30	3,06
Apendicitis, hernia de la cavidad abdominal y obstrucción intestinal	3,12	3,76	0,00	3,34	3,06	0,00	5,63	4,83	6,14	4,54	0,00	4,11	4,18
Cirrosis y ciertas otras enfermedades crónicas del hígado	4,22	4,18	3,51	9,42	4,35	10,42	6,71	2,64	1,00	3,18	0,00	2,89	1,11
Resto de enfermedades del sistema digestivo	35,59	19,56	15,17	26,18	22,37	25,75	19,18	22,34	24,93	12,36	17,07	9,63	10,37
Enfermedades del sistema urinario	13,69	6,15	11,63	17,99	7,26	9,66	8,02	6,11	11,10	14,40	16,60	12,69	11,48
Embarazo, parto y puerperio	3,24	0,00	4,42	0,00	1,06	0,00	0,93	0,95	4,31	0,00	1,99	1,10	1,09
Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	9,72	6,05	4,84	7,26	3,54	1,22	6,35	2,47	8,44	2,51	3,45	3,79	2,11
Resto de las enfermedades	10,98	12,20	12,64	17,58	13,85	17,36	13,92	15,53	5,81	11,27	4,20	10,15	8,14

Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

De acuerdo con la Secretaria de Protección Social (2019), en el Municipio de Tunja entre los años 2005 a 2017, se presentaron en total 469 muertes infantiles y en la niñez, distribuidas en el grupo de 0 a antes de 1 año (417 casos) y de 1 a 4 años (14 casos); en el sexo masculino se presentaron 198 muertes y en el sexo femenino 271 muertes.

En el periodo de estudio, las principales causas de mortalidad infantil (0 a antes de 1 año) fueron: ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal con 234 casos y

malformaciones congénitas deformidades y anomalías cromosómicas con 94 casos, en la niñez (1 a 4 años) fueron: las causas externas de Morbilidad y Mortalidad con 14 casos y enfermedades del sistema Circulatorio con 7 casos. De los 13 años de análisis, se observó que el año 2006 aportó el mayor número de muertes (67 casos).

Para el año 2017, la causa de mortalidad en la niñez más importante correspondió a Ciertas afecciones en el periodo perinatal con 11 casos en el grupo de edad de 0 a antes de 1 año; a partir del año y hasta los 4 años, la principal causa de muerte estuvo asociada a Enfermedades del sistema Nervioso con 1 caso y causas externas de morbilidad y mortalidad con 1 caso. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Igualmente, en el año 2017 se registró en el municipio de Tunja un aumento con relación al año 2016 en el indicador de mortalidad materna, el cual estuvo en 39,9 muertes maternas por 100.000 nacidos vivos, ubicándolo en condiciones estadísticamente semejantes frente al departamento, que registro un valor de 40,82 muertes maternas por 100.000 nacidos vivos. En el caso del indicador de tasa de mortalidad infantil el comportamiento reportado fue variable, en Tunja para neonatos el indicador registro 5,59 muertes infantiles por 1.000 nacidos vivos, frente al dato departamental 8,37 muertes infantiles por 1.000 nacidos vivos; por su parte para niños menores de 5 años, el indicador registrado fue de 6,39 muertes en la niñez por 1.000 nacidos vivos, frente al dato departamental 10,68 muertes en la niñez por 1.000 nacidos vivos. Así mismo, entre los años 2005 a 2017, no se han registrado muertes en menores de cinco años por EDA, IRA ni desnutrición en el Municipio de Tunja.

En la siguiente tabla de manera consecuente con la información reportada anteriormente, se identificaron las prioridades de mortalidad general, específica y materno infantil del municipio de Tunja en el año 2017 y la comparación de tasas del municipio frente al departamento.

Tabla 79: Identificación de prioridades en salud, Municipio de Tunja, Boyacá 2005 – 2017

Mortalidad	Prioridad	Valor del indicador del mpio	Valor del indicador del departamento
General por grandes causas*	Enfermedades del sistema circulatorio	133,7	163,16
	Todas las demás causas	98,8	131,29
	Neoplasias	103,4	79,92
Específica por Subcausas o subgrupos	Enfermedades isquémicas del corazón	92,17	63,66
	Enfermedades cerebrovasculares	40,3	29,96
	Enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores	31,57	35,33
	Resto de enfermedades del sistema digestivo	15,52	14,95
	Tumor maligno de la próstata	17,03	12,29
	Tumor maligno de los órganos digestivo y del peritoneo, excepto estómago y colon	10,95	11,81

Mortalidad	Prioridad	Valor del indicador del mpio	Valor del indicador del departamento
Mortalidad Infantil y de la niñez: 16 grandes causas	Ciertas afecciones originadas en el periodo perinatal	76,12	57,35
	Malformaciones congénitas, deformidades y anomalías cromosómicas	13,84	43,97
	Causas externas de morbilidad y mortalidad	6,92	8,60
Mortalidad Materno infantil y en la niñez: Indicadores trazadores	Tasa de mortalidad materna a 42 días	39,94	40,82
	Tasa de mortalidad neonatal	3,99	5,31
	Tasa de mortalidad infantil	5,59	8,37
	Tasa de mortalidad en la niñez (menor de 5 años)	6,39	10,68

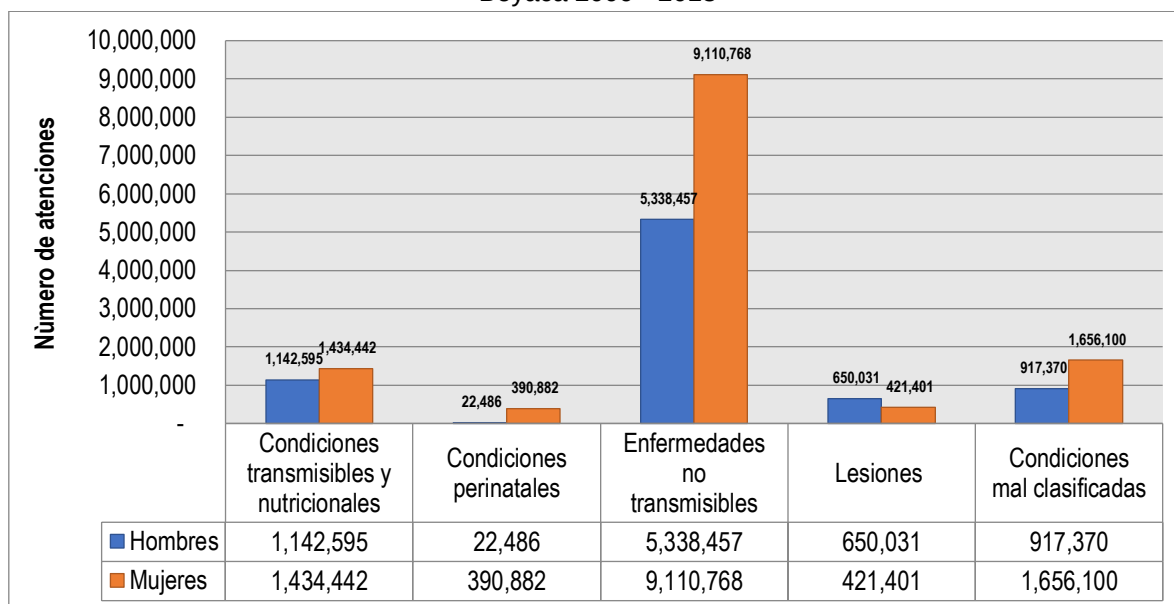
Fuente: DANE, Sistema Integral de Información de la Protección Social - SISPRO – MSPS (2019)

Morbilidad

Para generar el análisis de la morbilidad en el municipio de Tunja, que hace referencia a la cantidad de personas que se enferman en un lugar y en un periodo de tiempo determinado en relación con el total de la población, se utilizaron los datos contenidos en el cubo de Reportes RIPS de SISPRO - MSPS, las bases de datos de la cuenta de alto costo, el Reporte de Información Circular 029 SISPRO, el Sistema de Vigilancia en Salud Pública (SIVIGILA), el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD-SIPRO-MSPS), el informe de Análisis de situación de salud con el modelo de los determinantes sociales de salud, municipio de Tunja en el año 2019.

Durante el periodo 2009 – 2018 el comportamiento de las grandes causas de morbilidad mostró que en primer lugar las enfermedades no transmisibles registran un 69%, el segundo lugar lo ocuparon las condiciones transmisibles y nutricionales con el 12%, y en el tercer lugar las condiciones mal clasificadas con 12%, seguidas de las lesiones con el 5% y finalmente las condiciones perinatales con un 2% de distribución porcentual.

Tabla 80: Consultas por grandes causas de morbilidad en hombres y mujeres, municipio de Tunja, Boyacá 2009 - 2018



Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para la gran causa de morbilidad en las condiciones transmisibles y nutricionales, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la subcausa infecciones respiratorias generó el mayor número de atenciones con una proporción de 59,26%; el segundo lugar correspondió a la subcausa enfermedades infecciosas y parasitarias con una proporción de 38,28%.

Tabla 81: Proporción subcausa de morbilidad Condiciones Transmisibles y Nutricionales, total, Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

CONDICIONES TRANSMISIBLES Y NUTRICIONALES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Enfermedades infecciosas y parasitarias	35,50	35,06	35,99	38,38	39,09	38,43	39,74	46,18	41,69	36,51	-5,18	38,28
Infecciones respiratorias	62,71	62,60	62,31	59,35	58,41	58,65	57,31	52,12	55,76	60,28	4,52	59,26
Deficiencias nutricionales	1,79	2,34	1,71	2,27	2,51	2,92	2,95	1,70	2,55	3,21	0,66	2,46

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para el año 2018 la subcausa infecciones respiratorias arrojó la mayor proporción de atenciones (60,28%), con un aumento de 4,42 puntos porcentuales respecto al año 2017. Seguida de la subcausa de enfermedades infecciosas y parasitarias con una tasa de (36,51%) a 2018, que presento una variación de 5,18 puntos porcentuales inferior respecto al año 2017.

Dentro del periodo de estudio de 2009 -2018, la gran causa de morbilidad en condiciones maternas se generó en una proporción del 87,99% y en segundo lugar las derivadas del periodo perinatal, con una proporción de 12,01%; que, en el 2018, correlacional mente arrojó un aumento de 0,04 puntos porcentuales respecto al año 2017, registrando 89,02% atenciones a condiciones maternas.

Tabla 82: Proporción subcausa de morbilidad Condiciones Maternas y Perinatales, total. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018.

CONDICIONES MATERNAS PERINATALES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Condiciones maternas	84,12	86,53	82,22	91,15	91,98	87,71	83,47	96,63	88,98	89,02	0,04	87,99
Condiciones derivadas durante el periodo perinatal	15,88	13,47	17,78	8,85	8,02	12,29	16,53	3,37	11,02	10,98	-0,04	12,01

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

En el caso de las causas de enfermedades no transmisibles, durante el periodo de estudio 2009-2018 las condiciones orales generaron el mayor número de atenciones con una proporción de 23,53%; el segundo lugar correspondió a la subcausa enfermedades cardiovasculares con una proporción de 13,06%. Para el año 2018 la subcausa condiciones orales arrojó la mayor proporción de atenciones (21,15%), con una disminución de 2,54 puntos porcentuales respecto al año 2017. (Secretaria de Protección Social, 2019)

Tabla 83: Proporción subcausa de morbilidad Enfermedades No Transmisibles, total, Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ENFERMEDADES NO TRANSMISIBLES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Neoplasias malignas	0,69	1,05	0,98	0,83	1,18	1,06	1,22	1,67	1,48	1,49	0,01	1,15
Otras neoplasias	0,87	1,19	1,40	1,28	1,28	1,39	1,51	1,29	1,24	1,48	0,25	1,33
Diabetes mellitus	2,14	2,40	2,14	2,01	1,91	2,46	2,23	3,31	3,85	3,79	-0,06	2,57
Desordenes endocrinos	5,14	4,61	5,39	6,39	6,45	6,10	5,80	6,00	6,52	6,37	-0,15	5,98
Condiciones neuropsiquiátricas	5,82	9,23	7,94	6,56	7,00	6,48	8,06	8,75	7,17	9,63	2,46	7,52
Enfermedades de los órganos de los sentidos	6,76	6,86	6,22	5,95	9,06	9,33	9,21	7,22	7,48	7,07	-0,41	7,79
Enfermedades cardiovasculares	12,49	13,42	14,59	11,19	11,32	12,50	11,79	15,06	15,59	15,35	-0,23	13,06
Enfermedades respiratorias	4,16	4,88	4,97	4,30	4,42	3,75	4,25	3,89	3,94	4,11	0,17	4,23
Enfermedades digestivas	7,26	6,57	6,83	6,70	6,15	5,80	5,49	6,04	4,97	4,85	-0,12	5,97
Enfermedades genitourinarias	10,06	9,63	9,23	9,34	9,84	9,22	9,49	10,28	9,04	8,69	-0,35	9,39
Enfermedades de la piel	5,25	4,95	4,74	4,56	4,38	4,35	4,68	4,42	3,79	3,76	-0,03	4,44
Enfermedades musculoesqueléticas	11,25	11,65	13,35	11,77	11,63	11,76	12,12	12,31	10,20	11,37	1,17	11,73
Anomalías congénitas	1,83	1,42	1,12	1,32	1,43	1,39	1,46	1,46	1,07	0,90	-0,17	1,32
Condiciones orales	26,28	22,13	21,10	27,79	23,94	24,41	22,68	18,33	23,69	21,15	-2,54	23,53

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para esta gran causa durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la subcausa traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas generó el mayor número de atenciones con una proporción de 93,29%; el segundo lugar correspondió a la

subcausa lesiones no intencionales con una proporción de 5,96%. Para el año 2018 la subcausa traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas arrojó la mayor proporción de atenciones (84,31%), con una disminución de 8,30 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 84: Proporción subcausa de morbilidad Lesiones, total. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

LESIONES												
Subgrupos de causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017	% 2009-2018
TOTAL												
Lesiones no intencionales	3,51	4,59	4,95	4,22	4,59	4,26	5,00	7,01	6,11	14,16	8,86	5,96
Lesiones intencionales	0,37	0,35	0,58	0,32	0,48	0,44	0,67	1,12	1,17	1,44	0,27	0,69
Lesiones de intencionalidad indeterminada	0,05	0,08	0,06	0,00	0,04	0,06	0,06	0,11	0,12	0,09	-0,02	0,06
Traumatismos, envenenamientos u algunas otras consecuencias de causas externas	96,07	94,98	94,42	95,45	94,90	95,24	94,27	91,76	92,61	84,31	-8,30	93,29

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Dentro del ciclo de vida la primera infancia es una fase de desarrollo importante para la constitución del ser humano, pues es en este periodo donde se consolidan competencias, habilidades y manera de relacionarse con el mundo, es decir, importantes procesos de crecimiento y aprendizaje que favorecen el desarrollo infantil. Sin embargo, en esta fase es importante identificar problemas relacionados la obesidad, el sedentarismo, las dificultades en el desarrollo psicomotor, entre otros.

A nivel mundial la primera infancia representa una prioridad para los gobiernos, quienes deben garantizar la materialización de los derechos de los niños y las niñas para lograr un desarrollo integral. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 39,04% con una disminución de 9,34 puntos porcentuales respecto al año 2017.

La tasa de condiciones mal clasificadas que ocupó el tercer lugar de incidencia, también presentó una variación relevante, pasando en el 2017 de 15,07 a en el 2018 de 24,06, aumentando en 8,99 puntos porcentuales.

Con relación al ciclo de vida, se pudo evidenciar que las subcausas de enfermedades están sujetas al periodo en que se encuentre cada individuo, por ejemplo, en el periodo en que el niño discurre por su infancia intermedia o el llamado “periodo de latencia”, será importante desarrollar sus potencialidades a partir del conocimiento profundo de sus vulnerabilidades y aplicación de aspectos positivos tanto para él como individuo como en el de su núcleo familiar. Esta etapa representa un desafío para el gobierno y la comunidad en general, pues la protección especial de los niños garantizara condiciones armónicas para que pueda crecer y participar de forma eficiente en la sociedad. Para el año 2018 la principal causa de

morbilidad fueron las enfermedades no transmisibles con 56,17% con una disminución de 6,01 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 85: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Primera Infancia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

PRIMERA INFANCIA (0 a 5 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	45,75	44,57	46,07	43,62	40,30	38,60	41,72	43,75	30,66	30,97	0,31
Condiciones perinatales	1,73	2,50	4,01	2,06	1,86	2,23	4,32	1,01	1,36	1,43	0,07
Enfermedades no transmisibles	40,27	37,67	32,24	37,70	40,52	46,50	39,79	36,50	48,97	39,04	-9,04
Lesiones	3,08	4,00	4,38	3,68	4,10	3,29	3,62	5,18	3,94	4,50	0,57
Condiciones mal clasificadas	9,17	11,27	13,30	12,94	13,21	9,38	10,56	13,55	15,07	24,06	8,99

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Como se evidencia las enfermedades no transmisibles son las más frecuentes en la etapa prenatal e infantil, que corresponden a las enfermedades de condiciones orales, neuroquiquiátricas, musculoesqueléticas, cardiovasculares, neoplasias malignas, desórdenes endocrinos, respiratorias, digestivas, de la piel y anomalías congénitas.

Tabla 86: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Infancia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

INFANCIA (6 a 11 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	26,27	24,93	24,45	20,23	18,54	16,38	18,01	22,15	15,42	15,66	0,24
Condiciones perinatales	0,06	0,09	0,04	0,03	0,03	0,13	0,25	0,33	0,41	0,24	-0,18
Enfermedades no transmisibles	58,06	58,71	57,84	64,48	63,56	69,23	64,76	54,71	62,18	56,17	-6,01
Lesiones	4,62	4,89	5,23	3,91	5,00	3,85	5,21	7,69	4,68	5,76	1,08
Condiciones mal clasificadas	11,00	11,37	12,44	11,35	12,88	10,41	11,77	15,12	17,31	22,18	4,87

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Los indicadores anteriores permiten ver que es necesario invertir en la promoción en salud y prevención de la enfermedad durante el curso de la vida, particularmente en la infancia pues esta define muchas condiciones del futuro adulto.

La siguiente fase del curso de la vida corresponde a los adolescentes, quienes particularmente han sido considerados como una porción saludable de la población, pero que tienen necesidades de salud particulares, que les permite servir de forma productiva a su comunidad, estimulando el crecimiento económico. Entonces es fundamental atender hábitos dañinos que se adquieren en esta etapa de la vida y se convierten en la edad adulta en serios problemas, y una carga financiera adicional sobre los sistemas de salud.

Los adolescentes registraron en el periodo de análisis (2009 -2018) como principal causa de enfermedad, las no transmisibles con una porción de 65,81% del total de distribución de

causas, seguido de las enfermedades transmisibles y nutricionales, 11,43%. %. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 64,24% con una disminución de 4,26 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 87: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adolescencia. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADOLESCENCIA (12 a 17 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	16,59	15,08	14,53	13,12	10,94	9,82	10,08	13,07	7,70	7,43	-0,27
Condiciones perinatales	0,99	1,94	1,57	1,71	3,13	2,93	2,68	3,93	1,55	1,38	-0,17
Enfermedades no transmisibles	64,43	63,45	63,43	67,17	64,42	69,68	66,05	57,88	68,50	64,24	-4,26
Lesiones	5,62	6,58	6,90	4,99	6,90	5,47	6,95	8,52	6,84	7,09	0,25
Condiciones mal clasificadas	12,36	12,95	13,56	13,02	14,60	12,10	14,24	16,61	15,40	19,85	4,45

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Dentro del curso de la vida se llega a una etapa definida como la juventud y que corresponde no solamente a una categorización por edad, sino que representa a una población que pasa del proceso biológico a la aparición de características particulares, es por ello, que en el análisis realizado sobre este grupo poblacional la gran causa de enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 63,48%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 9,94%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 55,81% con una disminución de 6,82 puntos porcentuales respecto al año 2017, mientras las condiciones mal clasificadas mostraron un incremento de 7,72 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 88: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Juventud. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

JUVENTUD (18 a 28 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	13,59	11,74	11,43	10,33	9,58	8,31	9,86	11,98	8,65	8,17	-0,48
Condiciones perinatales	4,38	6,76	5,65	5,70	7,04	6,86	7,49	11,48	3,87	3,80	-0,07
Enfermedades no transmisibles	65,78	61,91	63,30	66,85	64,36	67,79	64,13	52,89	62,64	55,81	-6,82
Lesiones	4,87	6,86	6,82	4,91	5,42	6,85	6,23	8,28	6,85	6,51	-0,34
Condiciones mal clasificadas	11,39	12,73	12,80	12,20	13,60	10,19	12,30	15,37	17,99	25,71	7,72

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

La plenitud del desarrollo biológico y psíquico del individuo es alcanzada en el curso de vida conocido como adultez, en esta fase se espera que se logre aprovechar al máximo las capacidades y destrezas físicas que posee cada persona, configurando la personalidad y habilidades que marcan el cumplimiento de aspiraciones y metas dentro de los procesos sociales y humanos. Sin embargo, aunque en esta etapa se encuentra la plenitud biológica,

epidemiológicamente también hay un aumento de enfermedades crónicas que llegan con la edad; hipertensión, diabetes, ataques cardíacos y cánceres.

Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 75,39%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 7,59%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 72,06% con una disminución de 5,55 puntos porcentuales respecto al año 2017. (Secretaría de Protección Social, 2019)

Tabla 89: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adultez. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADULTEZ (29 a 59 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	10,19	8,71	8,55	7,88	7,57	6,67	7,60	9,98	5,89	6,09	0,19
Condiciones perinatales	1,26	1,65	1,80	1,51	1,78	1,64	2,47	3,60	1,14	1,12	-0,02
Enfermedades no transmisibles	74,50	74,10	73,69	76,41	75,85	78,98	75,11	67,61	77,61	72,06	-5,55
Lesiones	3,96	5,14	4,70	3,75	4,26	4,26	4,73	6,34	4,50	4,99	0,49
Condiciones mal clasificadas	10,09	10,41	11,26	10,44	10,53	8,45	10,08	12,47	10,86	15,75	4,88

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

De este modo la edad adulta constituye un periodo extenso dentro del ciclo vital, que según la OMS/OPS se divide en 3 etapas la adultez temprana o joven (18 a 39 años) donde la principal problemática está asociada a la paternidad o maternidad y los cambios que experimenta el individuo con este nuevo rol, tanto en estilos de vida como condiciones psicológicas. Esta el adulto intermedio o adultez media (40 a 59 años) donde la gran problemática se asocia a la conocida “crisis de los 40”, en ella se experimentan sensaciones y síntomas relacionados con la jubilación, las cesantías, el paro o enfermedades como el nido vacío.

Finalmente, esta la adultez tardía o el adulto mayor que son las personas que van desde los 60 años en adelante, y sus principales problemáticas de salud se relacionan con pérdidas y duelos. Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 75,39%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 7,59%. Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 72,06% con una disminución de 5,55 puntos porcentuales respecto al año 2017.

Tabla 90: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Adultez. Municipio de Tunja, Boyacá 2009 – 2018

ADULTEZ (29 a 59 años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	10,19	8,71	8,55	7,88	7,57	6,67	7,60	9,98	5,89	6,09	0,19
Condiciones perinatales	1,26	1,65	1,80	1,51	1,78	1,64	2,47	3,60	1,14	1,12	-0,02
Enfermedades no transmisibles	74,50	74,10	73,69	76,41	75,85	78,98	75,11	67,61	77,61	72,06	-5,55
Lesiones	3,96	5,14	4,70	3,75	4,26	4,26	4,73	6,34	4,50	4,99	0,49
Condiciones mal clasificadas	10,09	10,41	11,26	10,44	10,53	8,45	10,08	12,47	10,86	15,75	4,88

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

En el caso de los adultos mayores, desde la administración municipal se adelantan programas especiales para garantizar condiciones de bienestar adecuados, no solo para el individuo sino su núcleo familiar y la forma como el interactúa en la sociedad. El adulto mayor vive un proceso complejo de cambios biológicos y psicológicos de los individuos en interacción continua con la vida social, económica, cultural y ecológica de las comunidades, durante el transcurso del tiempo. Representa una construcción social y biográfica del último momento del curso de vida humano. La vejez constituye un proceso heterogéneo a lo largo del cual se acumulan, entre otros, necesidades, limitaciones, cambios, pérdidas, capacidades, oportunidades y fortalezas humanas.

Para este curso de vida, durante el periodo de estudio 2009 - 2018 la gran causa enfermedades no transmisibles generó el mayor número de atenciones con una proporción de 85,17%; el segundo lugar, correspondió a la gran causa condiciones transmisibles y nutricionales con una proporción de 4,19%.

Tabla 91: Proporción gran causa de morbilidad total, por curso de vida – Vejez.2018

VEJEZ (60 y más años)											
Gran causa de morbilidad	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Δ pp 2018 - 2017
Total											
Condiciones transmisibles y nutricionales	4,61	5,12	5,06	4,46	4,34	3,45	4,25	5,08	3,40	3,86	0,46
Condiciones perinatales	0,01	0,02	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00
Enfermedades no transmisibles	85,77	83,18	83,50	84,76	84,48	88,40	85,02	82,53	86,47	84,15	-2,32
Lesiones	2,48	3,87	2,99	2,82	3,14	2,35	3,09	3,78	2,95	3,40	0,45
Condiciones mal clasificadas	7,13	7,82	8,44	7,95	8,03	5,79	7,62	8,60	7,18	8,59	1,41

Fuente: Bodega de Datos de SISPRO (SGD) – RIPS.

Para el año 2018 la principal causa de morbilidad fue enfermedades no transmisibles con 84,15% con una disminución de 2,32 puntos porcentuales respecto al año 2017.

De igual manera, de acuerdo con la Ley 1616 de 2013 en Colombia se debe revisar el tema de morbilidad específica de salud mental en la entidad territorial y la forma como se

garantizarán condiciones de calidad para la población con relación a ella. En nuestro país la demanda de servicios de atención a enfermedades mentales y del comportamiento ha presentado un incremento representativo evidente en el periodo de análisis (2009 -2018) que puede originarse de las tensiones normales de la vida, los fenómenos sociales vividos y las disposiciones políticas, económicas y desarrollo que recaen sobre el individuo.

En el análisis de enfermedades relacionadas a la salud mental está directamente ligado a la etapa del curso de la vida de cada individuo, sin embargo, para el año 2018, en todos ellos la principal causa de morbilidad en salud mental se relacionó con los trastornos mentales y del comportamiento registrando la siguientes tasas y variaciones en puntos porcentuales respecto al año 2017:

Tabla 92: Proporción de la principal causa de morbilidad específica salud mental - trastornos mentales y del comportamiento, por ciclos de vida 2017-2018

Ciclo de vida	2017	2018	Var. Pp 2018 – 2017
Primera infancia	79,42	78,27	1,15
Infancia	83,40	93,59	10,18
Adolescencia	75,12	81,46	6,34
Juventud	68,17	82,24	14,07
Adulthood	73,02	81,99	8,97
Vejez	89,19	90,83	1,64

Fuente: Registro de Prestación de Servicios (RIPS), datos disponibles en el cubo de RIPS, SISPRO.

Las otras subcausas analizadas dentro de salud mental están los trastornos mentales y del comportamiento debido al abuso de sustancias psicoactivas, y epilepsia, ubicadas en segundo y tercer lugar de proporción.

Con relación a la morbilidad de eventos de alto costo es importante señalar que el sistema de información del país para la consolidación y reporte de eventos de alto costo, a 2019 no contaba con los datos de todos los eventos ruinosos o catastróficos que son considerados en la resolución 3974 de 2009, razón por la cual la Secretaría de Protección Social de la Alcaldía Mayor de Tunja revisó cuatro enfermedades que tienen incidencia en la ciudad y se catalogan como de alto costo. En ellas está la leucemia aguda mieloide y linfocítica, VIH y la enfermedad renal.

Tabla 93: Semaforización y tendencia de los eventos de alto costo, municipio de Tunja, Boyacá 2007 – 2017

Evento	Alto Costo	Tendencia	Comportamiento

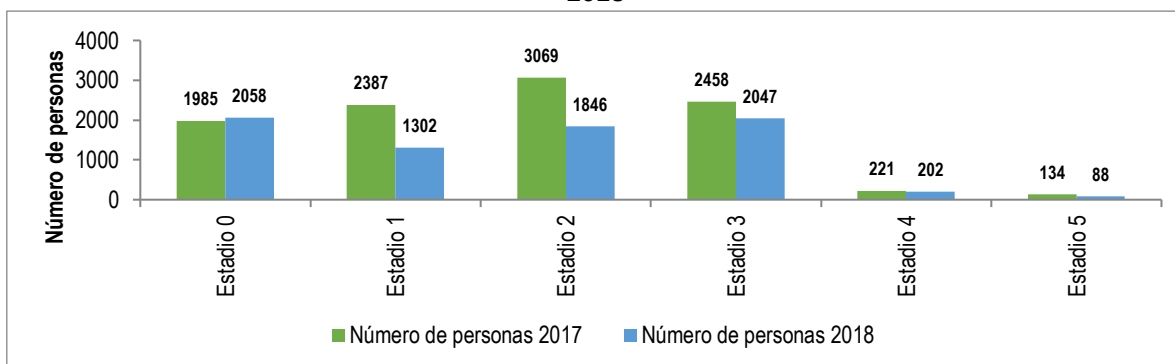
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Tasa de incidencia de VIH notificada	9,40	15,90	-	-					-	↗	↗	↘	↗	↘
Tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica mieloide (menores de 15 años)	0,84	1,96	-	-	-	-	-	↗	↘	-	-	-	↗	↗
Tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica linfóide (menores de 15 años)	2,79	7,83	-	-	↗	↘	↘	↘	↗	↘	-	-	-	↗

Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Sivigila 2007 – 2018.

Para el año 2018 la tasa de Incidencia por VIH notificada reportada por el municipio fue de 15,90 mostrando una semaforización en color rojo, la cual ubica al municipio en peor situación frente al departamento que registro una tasa de incidencia de 9,40. Por su parte la tasa de incidencia por leucemia aguda pediátrica mieloide (menores de 15 años) reportó un 1,96 que la dejó dentro de las proporciones igual condición frente al departamento, el cual registro una tasa de 0,84; y la tasa de incidencia de leucemia aguda pediátrica linfóide (menores de 15 años) registro una tasa de 7,83 la cual la dejó en peor situación frente al departamento que registro 2,79 de tasa de incidencia. Estos datos muestran la importancia de continuar fortaleciendo las acciones de prevención y detección temprana con el fin de realizar una oportuna intervención y control de estos eventos.

En el caso de la enfermedad renal, es importante mencionar que la Fundación Nacional del Riñón (National Kidney Foundation) dividió esta enfermedad de acuerdo con 5 etapas o estadios de avance de esta, razón por la cual, en el año 2018, el municipio de Tunja reportó un total de 7543 pacientes renales distribuidos según el estadio en el que se encuentran de la siguiente manera:

Tabla 94: Número de personas con Enfermedad Renal Crónica, municipio de Tunja, Boyacá 2017 - 2018



Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Sivigila 2007 – 2018.

De la gráfica anterior se puede analizar que se presenta una disminución de casos en el año 2018 frente a los registrados en el 2017 en todos los estados de la enfermedad con excepción del estado 0 que si registro 73 casos más en 2018 que 2017; en este estado están el 27,3% de los enfermos renales del municipio la mayoría De acuerdo con la distribución por estados; el 24,5% presentan un daño renal con disminución leve de la filtración glomerular y el 17,3% se ubican en el primer estadio las cuales presentan un daño renal con filtración glomerular normal o elevado. Estas cifras demuestran la importancia de trabajar con los pacientes que tienen enfermedades renales detención temprana de la enfermedad para evitar llegar a situaciones de sustitución o remplazo del órgano (diálisis o trasplantes).

Por su parte la enfermedad renal crónica (ERC) es un problema de salud pública relevante, esta enfermedad se asocia a una importante morbi-mortalidad cardiovascular, así como costos significativos. La evolución hacia la pérdida de función renal tiene un curso progresivo, en el que sus principales causas son la hipertensión arterial (HTA) que presentó una tendencia a la disminución a través de los años y para el 2018 registró un indicador de 5,43 por 100 personas de 18 a 69 años, cifra que comparada con el dato departamental ubica al municipio en igual situación. Por su parte, la diabetes mellitus, es una patología que ocupa un puesto importante en la morbi-mortalidad del municipio ya que presento una tendencia al aumento a través de los años (2011 y 2018), registrando a 2018 un indicador de 2,78 por 100 personas de 18 a 69 años, grupo poblacional donde se detectó mayor riesgo para el desarrollo de la enfermedad.

La morbilidad también tiene una estrecha relación con los fenómenos migratorios internos que en los últimos años ha cobrado relevancia en el territorio colombiano, por la movilidad geográfica de la población y los efectos en los planos político, social y económico. De esta manera, la Secretaria de Protección Social (2019) presentó el registro en el año 2018 de casos atendidos en salud a población migrante un total de 3.097 casos en el departamento y en el municipio 1.193 atenciones que corresponden a 38,5% del total del departamento para esta población, el mayor número de atenciones se registró en el servicio de consulta externa con 371 atenciones representando un (31%), en segundo lugar, se presentó en procedimientos con 366 atenciones (31%) y en tercer lugar en servicios de urgencias con 312 atenciones (26%). Esas atenciones en Tunja corresponden a 444 migrantes registrados en el municipio, que son cerca del 35,7% del total de población del departamento. Para el municipio de Tunja el mayor número de migrantes se registró con país de procedencia Venezuela con 364 migrantes representando un (82%).

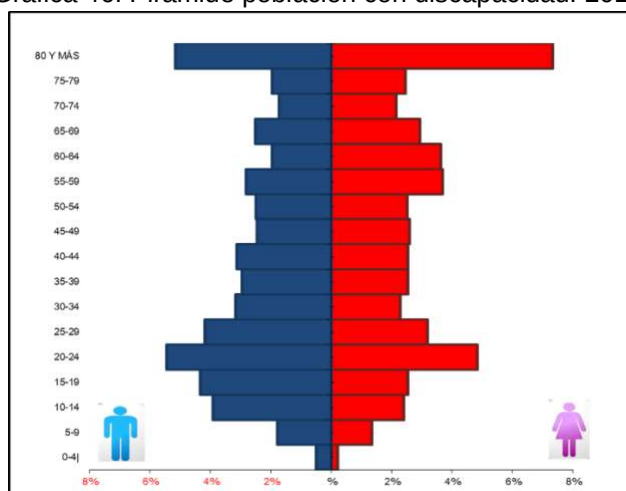
Personas con discapacidad

Para el análisis de la discapacidad en el municipio de Tunja, se realizó una descripción de la población con discapacidad detallando el tipo de discapacidad, sexo y grupo de edad quinquenal. La fuente de información para el análisis de la discapacidad fue el Registro

para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) de la bodega de datos de SISPRO, con corte a 25 de septiembre de 2019.

La pirámide de población en situación de discapacidad muestra la distribución de esta población según sexo y grupos quinquenales, observando que el sexo masculino es el que concentra la mayor cantidad de personas con discapacidad con el 50,59% donde las alteraciones más frecuentes fueron las del sistema nervioso, seguida de alteraciones del movimiento; respecto a la edad, se evidenció la presencia de casos en todos los grupos quinquenales y con mayor porcentaje fueron los de 80 años y más con 12,4% seguido del grupo de 20 a 24 años con 10,25%.

Gráfica 46: Pirámide población con discapacidad. 2019.



Fuente: Ministerio de Salud y Protección Social (2019)

Para el municipio de Tunja se reportaron un total de 3588 personas con discapacidad para el año 2019, que corresponden al 1,77% del total de la población del municipio (202.996 habitantes). De estos según el tipo de discapacidad la mayor proporción se debió a las alteraciones del sistema nervioso presentes en 2060 personas y equivalente al 57,4%, seguido de las alteraciones del movimiento del cuerpo, manos, brazos y piernas presentes en 1664 personas (46,4%) y en tercer lugar se ubicaron las alteraciones de los ojos con 1480 personas (41,2%).

Tabla 95: Distribución de población con discapacidad, según la alteración reportada, municipio de Tunja, Boyacá 2019.

Tipo de discapacidad	Personas	Proporción**
El movimiento del cuerpo, manos, brazos, piernas	1664	46,4%
El sistema nervioso	2060	57,4%
Los ojos	1480	41,2%

Tipo de discapacidad	Personas	Proporción**
El sistema cardiorrespiratorio y las defensas	856	23,9%
Los oídos	663	18,5%
La voz y el habla	973	27,1%
La digestión, el metabolismo, las hormonas	669	18,6%
El sistema genital y reproductivo	457	12,7%
La piel	177	4,9%
Los demás órganos de los sentidos (olfato, tacto y gusto)	202	5,6%
Ninguna	0	0,0%
Total Personas	3.588	

Fuente: Ministerio de Salud y Protección Social (2019) ** Una persona puede tener más de una discapacidad por lo tanto la suma de la columna de proporciones no será 100%.

Esta información es importante debido a que corresponde a población que debe ser tenida en cuenta dentro de la formulación de políticas y programas del municipio, así como estrategias de promoción, prevención, atención médica y rehabilitación. El abordaje de la discapacidad se debe concebir desde el enfoque de derechos, por lo que las personas con discapacidad deben gozar de autonomía e independencia individual y sus derechos humanos y libertades fundamentales deben ser promovidos y protegidos por el Estado.

La Secretaria de Protección Social (2019) realizó el análisis descriptivo de las condiciones de vida de acuerdo con la estimación de las diferencias relativas de las proporciones y sus intervalos de confianza al 95% los datos analizados corresponden a las coberturas reportadas en el último año por las alcaldías al Sistema único de información SUI y otras fuentes oficiales (IRCA); a continuación se presentan los indicadores del municipio frente a los indicadores departamentales de los determinantes intermediarios de salud:

Tabla 96: Determinantes intermedios de salud – condiciones de vida, municipio de Tunja, Boyacá 2005 - 2018

Determinantes intermediarios de la salud	Boyacá	Tunja
Cobertura de servicios de electricidad (SIU 2015)	97,6	100,00
Cobertura de acueducto (SIU 2018)	85,5	74,79
Cobertura de alcantarillado (SIU 2018)	63,2	73,17
Índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano (IRCA) (SIVICAP 2018)	24,7	6,63

Determinantes intermediarios de la salud	Boyacá	Tunja
Porcentaje de hogares sin acceso a fuentes de agua mejorada (DNP-DANE 2005)	23,3	3,14
Porcentaje de hogares con inadecuada eliminación de excretas (DNP-DANE 2005)	22,5	4,20

Fuente: Censo DANE 2005, Reporte de Estratificación y coberturas certificado por la alcaldía al SUI, IRCA MSPS

El análisis de la cobertura de servicios públicos desagregado por área cabecera y resto se determinó que para el año 2015, el servicio de electricidad existe una cobertura del 100% de cobertura en el área urbana y 100% en el área rural. Para acueducto, en el año 2018, la cobertura es de 75,51% en el área urbana y 49,05% en el área rural, diferencia significativa que permite ver a el área rural en peor condición en el municipio, al igual que en alcantarillado, que registró para el mismo año una cobertura en área urbana de 75,24% y en el área rural 3,12%. En el año 2018, el índice de riesgo de la calidad del agua para consumo humano (IRCA) en el año 2018 el cálculo arroja que el área urbana tiene un IRCA de 0,52 (sin riesgo) y el área rural 17,78 (riesgo medio), lo cual indica que el IRCA rural se encuentra en peor situación que el IRCA urbano.

Igualmente se realizó, el análisis del sistema Sanitario se realizó a través de los siguientes Indicadores los cuales permiten identificar los resultados de goce efectivo del derecho fundamental a la salud, en función de la accesibilidad, disponibilidad, aceptabilidad y calidad como lo estipula la Ley 1751 del año 2015. Para este análisis la Secretaria de Protección Social (2019) se realizó la estimación de la razón de proporciones y sus intervalos de confianza al 95%. El municipio usó como referencia el departamento:

Tabla 97: Determinantes Intermedios de la Salud - Sistema Sanitario, municipio de Tunja, 2017

Determinantes intermedios de la salud	Boyacá	Tunja
Porcentaje de hogares con barreras de acceso a los servicios para cuidado de la primera infancia (DNP-DANE 2005)	13,5	10,35
Porcentaje de hogares con barreras de acceso a los servicios de salud (DNP- DANE 2005)	6,9	5,97
Cobertura de afiliación al SGSSS (MSPS 2018)	87,43	94,50
Coberturas administrativas de vacunación con BCG para nacidos vivos (MSPS 2018)	95,9	208,12

Determinantes intermedios de la salud	Boyacá	Tunja
Coberturas administrativas de vacunación con DPT 3 dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	101,58	93,93
Coberturas administrativas de vacunación con polio 3 dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	101,61	93,97
Coberturas administrativas de vacunación con triple viral dosis en menores de 1 año (MSPS 2018)	96,76	89,60
Porcentaje de nacidos vivos con cuatro o más consultas de control prenatal (EEVV-DANE 2017)	90,01	91,85
Cobertura de parto institucional (EEVV-DANE 2017)	99,05	99,84
Porcentaje de partos atendidos por personal calificado (EEVV-DANE 2017)	99,28	99,88

Fuente: DNP – Ceso DANE 2005, Programa PAI MSPS.

El municipio cuenta con 431 Servicios de Apoyo Diagnóstico y Complementación Terapéutica, 1214 servicios de Consulta Externa, 306 servicios de Protección Específica y Detección Temprana, 11 de Transporte Asistencia Básico y 170 servicios de procesos, los cuales son del nivel básico, siendo primordiales en la oferta de servicios de Salud de una población. A partir de allí encontramos que el municipio cuenta con servicios más avanzados entre los que se destacan la oferta de 3 servicios de Urgencias, 31 servicios de Internación y 68 servicios Quirúrgicos.

Desde la Secretaria de Protección Social (2019) se viene implementando el SEM Sistema de Emergencias médicas esto dando cumplimiento a la Resolución 0926 de 2017 el objetivo es responder de manera Oportuna y eficiente las veinticuatro (24) horas del día y siete (7) días a la semana, a las Víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismos o paros cardiorrespiratorios, que requieran atención médica de urgencias. La Alcaldía Mayor de Tunja creo el decreto 0046 del 31 de enero de 2019 por medio del cual se implementa el Sistema de Emergencias Médicas del municipio de Tunja.

Otros indicadores del Sistema Sanitario del Municipio de Tunja para el año 2018, ofertados en el municipio son:

Tabla 98: Otros Indicadores del Sistema Sanitario, Municipio de Tunja, Boyacá 2018

Indicador	Dato
Razón de ambulancias básicas por 1.000 habitantes	0,12
Razón de ambulancias medicalizadas por 1.000 habitantes	0,06

Indicador	Dato
Razón de ambulancias por 1.000 habitantes	0,18
Razón de camas de adulto por 1.000 habitantes	1,52
Razón de camas de cuidado intensivo por 1.000 habitantes	0,43
Razón de camas de cuidado intermedio por 1.000 habitantes	0,21
Razón de camas por 1.000 habitantes	3,28

Fuente: Registro Entidades Prestadoras de Salud – REPS MSPS

Los determinantes estructurales de la salud combinan elementos de diversos patrones hasta llegar a la construcción de un modelo que revela la existencia de un contexto sociopolítico que genera desigualdades socioeconómicas que responden a una estratificación referida a los niveles de ingresos, educación, género, raza o pertenencia a un grupo étnico. Estos contextos y mecanismos de estratificación socioeconómica se describen como determinantes estructurales de la salud o como factores sociales determinantes de las desigualdades entorno a la salud (Williamson, 1990 – PDSP). Para el municipio de Tunja se midieron los indicadores de: proporción de población en necesidades básicas insatisfechas, proporción de población en miseria y proporción de población en hacinamiento.

Tabla 99: Otros Indicadores de Ingreso, municipio de Tunja, Boyacá 2011

Indicadores de ingreso	URBANO	RURAL	TOTAL
Proporción de población en NBI	10,79	36,34	12,01
Proporción de Población en Miseria (Censo DANE 2005)	1,50	9,27	1,87
Proporción de población en hacinamiento	5,53	12,91	5,88

Fuente: Censo DANE 2005, Cálculo DNP SPSCV.

Para el municipio de Tunja en el año 2011, la proporción de población con necesidades básicas insatisfechas alcanzó un 12,01%, la cual es menor frente a la presentada por el Departamento (30,77%), en el que proporción de NBI para los habitantes del área rural es de 36,34%, mientras que para el área urbana es de 10,79%; en el caso de la proporción de población en miseria se alcanzó un 1,87% la cual es menor frente a la presentada por el Departamento (10,41%); donde la proporción de habitantes del área rural es de 9,27 %, mientras que para el área urbana es de 1,50 %; registran que para el municipio de Tunja la proporción de población en hacinamiento es del 5,88%, menor a la del departamento, que alcanzó (17,6%). Finalmente, la proporción de población en hacinamiento para los habitantes del área rural es de 12,91 % mientras que para el área urbana es de 5,53%.

El bienestar y la salud integral de los hogares tunjanos debe ser una realidad, por ello se debe garantizar cobertura de todos los servicios de salud, a partir de elevar la tasa de salud

preventiva y la educación a todo nivel, que incentive la prevención a la enfermedad y el cuidado de la salud. Fortalecer las UBA de la ciudad, a partir de la especialización por competencias y el mantenimiento de la infraestructura de estas que garanticen una prestación del servicio de calidad. De igual manera, generar una inversión coherente con las necesidades que se tienen de todas las entidades que componen el sistema de salud y priorizando programas deportivos, de protección, educación y prevención orientados a la población en todas las edades.

Recreación y deporte

Dentro del concepto de bienestar y calidad de vida para los habitantes del municipio se tienen contempladas las actividades deportivas, recreativas y culturales que se organizan en el municipio, y que gracias a los referentes locales y departamentales han mostrado también un potencial para el desarrollo económico de Tunja.

Para garantizar ese bienestar y la organización de eventos en este orden, se debe cuidar y mantener cada uno de los espacios de recreación y deporte dispuestos en la ciudad y favorecer la oferta de programas que permitan la participación de los habitantes en cada uno de estos espacios de esparcimiento a lo largo del territorio.

De acuerdo con el informe del Instituto de la recreación y el deporte de Tunja (2019), el municipio tiene 70 escenarios deportivos ubicados en distintas zonas de la ciudad, dentro de los cuales están el Patinodromo municipal, el cual cuenta con 5 pistas de velocidad, ruta y hockey, zona de calentamiento, duchas y camerinos, de igual manera, cumple con estándares internacionales y condiciones técnicas para la práctica de patinaje, de esta manera se posiciona como el mejor escenario deportivo como el mejor escenario de su tipo en el continente como se observa a continuación.

Ilustración 12: Patinodromo municipal



Fuente. Instituto para la recreación y el deporte IRDET (2019)

Así mismo, en el Barrio San Antonio está ubicado el Centro de Integración ciudadana CIC, en el cual se pueden realizar actividades deportivas y recreativas, este escenario cuenta con cancha múltiple (baloncesto, microfútbol y voleibol), gradería, baños, zona de calentamiento y oficinas.

Ilustración 13: Coliseo Barrio Asís



Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

De igual manera, el Coliseo del Barrio Asís, escenario que cuenta con una cancha múltiple (baloncesto, fútbol de salón, microfútbol, voleibol, deportes alternativos como ultimate, baile deportivo, bádminton, etc.), zona de calentamiento, parque infantil, parque para personas con discapacidad, cafetería y baños.

Adicionalmente, para promover el ejercicio y hábitos de vida saludable en los ciudadanos, se dispone de parques de barras, los cuales constan de barras paralelas, barras fijas, bancas para abdominales y demás accesorios localizados en los parques de makro, parque recreacional del norte, parque centenario, Altamira, Compes y parque biblioteca como se observa a continuación.

Ilustración 14: Parque de barras



Fuente: Alcaldía Mayor de Tunja (2019)

Finalmente, la ciudad de Tunja y el Instituto de la Recreación y el deporte de Tunja IRDET con la escuela de formación multideportiva fortalecen la formación deportiva en jóvenes y adultos con discapacidad en disciplinas como natación, fútbol, fútbol de salón, multideportes y Boccia.

De igual modo, el IRDET y las escuelas cuentan con 22 modalidades deportivas que cuentan con la orientación de 80 instructores para la formación de aproximadamente 6224 niños y niñas entre los 2 y los 17 años. Las modalidades implementadas fueron: Atletismo, Ajedrez, Baloncesto, BMX, Ciclismo, Fútbol, Fútbol de Salón, Gimnasia, Desarrollo Psicomotor, Judo, Natación, Patinaje de Carreras, Patinaje Artístico, Porrismo, Taekwondo, Tenis de Campo, Tenis de Mesa, Voleibol, Fútbol Sala, Sector Rural (Baloncesto, Atletismo y Fútbol de Salón) y Guardametas.

Estructura propositiva

12. Línea Temática: Salud, vitalidad y calidad de vida

12.1. Programa: Tunja nos une por la salud publica

El objetivo de este programa es garantizar la prestación de servicios de salud con calidad para todos los tunjanos, a través de la vigilancia y control a las entidades prestadoras, mejoramiento y dotación de infraestructura hospitalaria, generación del programa de salud preventiva, así como el apoyo al funcionamiento de la ESE de Tunja como ente descentralizado de la administración pública.

Programa:		Tunja nos une por la salud publica		
Objetivo:		Instituir protocolos de respuesta frente a los estándares de calidad exigidos por entes nacionales con respecto a los servicios integrales de salud (infraestructura, prestación de servicios médicos, programas de salud preventiva)		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Tasa de incidencia rabia animal	por cada 1000 animales caninos y felinos	0	0
2	Tasa de mortalidad por grandes causas (Enfermedades del sistema circulatorio)	por 100 mil habitantes	133	130
3	Tasa de mortalidad por grandes causas (Neoplasias)	por 100 mil habitantes	103	100,4
4	Tasa de mortalidad ajustada por causas externas (lesiones autoinflingidas-suicidio)	por 100 mil habitantes	6,89	5,09
5	Tasa de incidencia de violencia intrafamiliar	por 100 mil habitantes	407	366,3
6	Tasa de mortalidad por desnutrición en menores de 5 años	por 100 mil menores de cinco años	0	0
7	Porcentaje de nacidos vivos con bajo peso al nacer	Porcentaje	11,9	9,9
8	Tasa de incidencia de VIH	por 100 mil habitantes	16	12
9	Razón de mortalidad materna	por 100 mil nacidos vivos	39,9	29,9
10	Tasa de fecundidad específica de 10 a 14 años	por cada 1000 mujeres entre 10 - 14 años	0,46	0,28
11	Coberturas de vacunación en indicador trazador de 1 año (triple viral 1 año de edad)	Porcentaje	88,6	95
12	Tasa de incidencia tuberculosis	por 100 mil habitantes	9,35	7,35

13	Tasa de mortalidad por IRA en menores de 5 años	por cada 100 mil menores de cinco años	0	Por debajo de la Tasa Nacional
14	Proporción de población con afiliación en ARL	Porcentaje	30,6	35,6
15	Tasa de mortalidad infantil	Por 1000 nacidos vivos	5,59	5

12.1.1 Estrategia: Fortalecimiento de la autoridad sanitaria para la vigilancia y control de medidas sanitarias y ambientales

Objetivo:		Promover actividades de prevención, control y seguimiento de las actividades del sector salud garantizando condiciones óptimas para el desarrollo de las actividades humanas y la protección de la salud.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mapas de riesgo realizados y actualizados anualmente	número	6	19
2	Planes de IVC para el control de factores de riesgo ambiental	número	0	4
3	Estrategias implementadas para la prevención de las zoonosis y ETC	número	0	4

12.1.2 Estrategia: Cultura de estilos de vida saludables

Objetivo:		Implementar estrategias y programas de prevención de la enfermedad fomentando el desarrollo de los hábitos saludables en la ciudadanía.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias implementadas	número	0	4
2	Instituciones prestadoras de salud con RIA cerebro cardiovascular en instituciones prestadoras de salud implementada	número	0	3
3	Instituciones prestadoras de salud con RIA de promoción y mantenimiento de la salud implementada en IPS	número	0	8
4	Estrategias implementadas de educación y comunicación para la salud	número	0	4

12.1.3 Estrategia: Articulación intersectorial para mejorar el impacto de los resultados y condiciones de salud de la población

Objetivo:		Establecer un sistema integral en la prevención de distintas problemáticas sociales con la ejecución de actividades de desarrollo psicosocial y mental en las poblaciones con mayor necesidad en la ciudad de Tunja.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Estrategias de prevención y control de consumo de SPA	número	0	1
2	Planes implementados para la prevención del suicidio	número	0	4
3	Política pública para la promoción de la salud mental con enfoque de derecho, determinantes sociales, equidad y género implementada	número	0	1
4	ZOE fortalecidos e implementados	número	12	12
5	Centros de escucha implementados	número	0	4
6	Familias beneficiadas del Programa Familias Fuertes	número	246	400
7	Programas de salud mental integral implementados	número	0	2
8	Política pública de seguridad alimentaria y nutricional implementada	número	0	1
9	Planes cuatrienales de IVC dirigidos a los sujetos de expendio, producción y distribución de alimentos para control de factores de riesgo	número	0	4
10	Población beneficiaria de la estrategia de educación y comunicación para la promoción de la seguridad alimentaria y nutricional	número	5853	10000
11	Planes integrales para la prevención de ITS- VIH	número	0	4
12	IPS con certificación IAMI	número	1	3
13	Instituciones prestadoras de servicios de salud con RIA materno perinatal implementada	número	0	8
14	Modelo de Servicios amigables para adolescentes y jóvenes implementado	número	2	8
15	Instituciones prestadoras de servicios de salud con modelo de atención de servicios amigables para adolescentes y jóvenes	número	0	1
16	Plan anual para la prevención de enfermedades inmunoprevenibles y plan ampliado de inmunizaciones	número	0	4
17	Estrategias implementada para la prevención y control de enfermedades transmisibles	número	0	1
18	Plan cuatrienal de seguimiento a la atención segura y prevención de IIAS	número	0	4

19	Estrategia integral de salud pública para prevención y mitigación de enfermedad emergente COVID 19 y respiratorias	número	0	1
20	Ruta de atención integral para enfermedades transmisibles prevalentes y COVID	número	0	1
21	Personas del sector informal beneficiados en programa de entornos laborales saludables	número	1000	3.000
22	Instituciones con implementación de programa	número	0	3
23	Documento de caracterización e intervención con sectores informales de la economía	número	0	1

12.2. Programa: Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud

El modelo de atención en salud para la ciudad de Tunja se fortalecerá en términos de acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicio, con el fin de atender a la población tunjana, no solo teniendo en cuenta la coyuntura actual de la pandemia generada por el covid-19, sino también en la prestación de servicios de salud a las necesidades actuales y ordinarias de la población tunjana.

Programa:	Tunja con acceso, eficiencia y calidad en la prestación de servicios de salud			
Objetivo:	Garantizar el acceso, calidad y cobertura de la prestación de servicios de salud en la ciudad de Tunja			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Cobertura de aseguramiento	Porcentaje	97	98
2	Proyecto la ESE municipal como hospital de mediana complejidad	número	0	1
3	Oportunidad en el tiempo de la atención prehospitalaria	Minutos	20	10

12.2.1 Estrategia: Fortalecimiento de la autoridad sanitaria para el logro de una atención integral, humanizada y eficiente en salud

Objetivo:	Diseñar e implementar redes de atención que permitan a la autoridad sanitaria tener seguimiento de la prestación de servicios de salud.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instituciones con Plan de Gestión de Riesgo actualizado e implementado	número	0	8
2	Estrategias integradas para el manejo y atención en el marco de las directrices de sistema de emergencias según Ministerio de salud	número	1	4

3	Familias vulnerables beneficiarias de la estrategia APS	número	3000	4500
4	Personas con discapacidad beneficiarias de la estrategia RBC	número	500	2500
5	Personas certificadas con discapacidad dentro del Plan Articulado con sectoriales	número	0	1076
6	Plan de Respuesta del Sector Salud al Fenómeno Migratorio adaptado e implementado	número	0	1
7	Plan intersectorial que incluye caracterización para la atención, vigilancia, monitoreo y acciones de prevención de violencias basadas en género socializado y ejecutado	número	0	1
8	Modelo de atención integral en salud territorial - implementado	número	0	1
9	Ejecución procesos de IVC	Porcentaje	100%	100%
10	Sistema de vigilancia en salud pública fortalecido	número	1	4
11	Habilitación de servicios de mediana complejidad	Porcentaje	0	100%
12	Modelo de telemedicina implementado	número	0	1
13	Plan de gestión ESE implementado	número	0	1

12.3. Programa: El deporte nos une

Los espacios recreativos y deportivos de la ciudad contarán con una intervención integral de espacio público, que fomente el deporte formativo y comunitario, así como el adecuado aprovechamiento del tiempo libre. Para ello se optimizará la infraestructura deportiva y se brindará la dotación necesaria para que el ejercicio haga parte de la rutina de los tunjanos.

Programa:		El deporte nos une		
Objetivo:		Promover y fortalecer el desarrollo de actividades físicas, deportivas y recreativas en la vida de los deportistas y la comunidad en general, propiciando a través de estas prácticas habilidades comunicativas y tiempos sanos entorno a la familia.		
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Población que realiza actividad física en su tiempo libre	número	109000	122000
2	Deportistas que superan el ranking departamental	número	ND	50

12.3.1 Estrategia: Optimización de la infraestructura deportiva

Objetivo:	Propiciar espacios de infraestructura deportiva adecuada que permita el goce y disfrute de la comunidad.

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Transferencia de funcionamiento IRDET	Porcentaje	100	100
2	Infraestructura deportiva mantenida	número	64	70
3	Intervenciones realizadas a infraestructura deportiva	número	0	2

12.3.2 Estrategia: Nos une la transformación social a través del deporte

Objetivo:		Fomentar en la población tunjana la adecuada utilización del tiempo libre a través de la promoción de escuelas y programas deportivos que permitan la generación de compromiso social y desarrollo de capacidades.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Niños, niñas, adolescentes y jóvenes inscritos en Escuelas Deportivas	número	25000	32000
2	Personas que acceden a servicios deportivos, recreativos y de actividad física-(HEVS)	número	10000	12000
3	Personas atendidas por los programas de recreación, deporte social comunitario	número	66000	68000
4	Personas beneficiadas-Recreación	número	8000	10000



Alcalde Mayor
de Tunja



La Gobernanza nos **UNE**

VII. PILAR TRANSVERSAL: GOBERNANZA TERRITORIAL

Introducción

La gobernanza se caracteriza por una red de instituciones e individuos que colaboran unidos por un pacto de mutua confianza (Zurbriggen, 2011). Es así como este plan de desarrollo busca fomentar las capacidades y posibilidades que tiene la comunidad para ser un actor relevante en la toma de decisiones en torno al crecimiento de la ciudad. A su vez, se implementará una nueva forma de gobernar, distinta del modelo de control jerárquico, un modo más cooperativo en el que los actores públicos y privados sean partícipes en escenarios variados, y toman sus decisiones en consenso” (Cerrillo, 2005).

Es por esto que se considera a la gobernanza como un pilar transversal en la construcción del Plan Municipal de Desarrollo “Tunja, La Capital que nos une” 2020-2023, ya que estamos convencidos que la interacción asertiva entre la sociedad civil y el gobierno generará sinergias beneficiosas para la capital de los boyacenses.

Para ello, se fortalecerá la infraestructura, el capital humano institucional, los servicios administrativos y operativos de la administración municipal. A su vez, se fortalecerá la participación ciudadana en la toma de decisiones para garantizar una intervención eficaz de las problemáticas evidenciadas a través de presupuestos participativos con grupos de interés, organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas; con el fin de garantizar el seguimiento a las acciones planteadas, se fortalecerá los mecanismos de seguimiento y rendición de cuentas, en búsqueda de otorgar a la comunidad el conocimiento de las acciones y decisiones tomadas.

Entendiendo las necesidades que requieren los ciudadanos de la capital, fortaleciendo su asociación y otorgándole las herramientas y recursos necesarios, la administración municipal se transformará en una entidad mediadora para la solución de las problemáticas que aqueja a la población tunjana.

Es por esto, y en el marco de la Ciudad del Conocimiento, se actualizarán los bienes y servicios que presta la Alcaldía de Tunja, no solo para brindarlos de manera física y virtual, sino para entender cuales son las necesidades reales que requiere la población tunjana, y así fortalecer el actuar de la administración municipal para generar esfuerzos adicionales en requisitos, tramites o servicios que mayor demanda tienen.

Plantear la cuestión de la gobernanza sugiere la comprensión de la articulación de los diferentes modos de regulación de un territorio, a la vez en términos de integración social y de capacidad de acción (Le Galés, 1998).

Caracterización

En la actualidad, el enfoque de la gobernanza territorial, implica ser un ingrediente principal en la participación ciudadana orientada específicamente a la capacidad para articular la intervención entre administración y sociedad.

Desde el enfoque moderno de la gobernanza territorial, el municipio de Tunja adopta mediante políticas publicas el objetivo de la participación ciudadana con un propósito y es hacerla incluyente bajo el ingrediente de confianza, participación, responsabilidad, eficacia y coherencia.

De acuerdo con los modelos democráticos existentes en Europa y Estados Unidos, la gobernanza implica ser un conjunto de herramientas institucionales consistente en la transparencia de asuntos públicos, de una efectiva descentralización y de un fortalecimiento de los mecanismos de participación. De acuerdo con la Corporación Transparencia por Colombia 2015-2016, el municipio de Tunja presentó un índice de transparencia de 69,8 %

Tabla 100 Componentes del índice de transparencia - 2016

Entidad	Visibilidad	Institucionalidad	Control y sanción	Índice de transparencia	Riesgo
Boyacá	53,4	73,4	56,7	62,4	Medio
Tunja	68,5	65,6	74,4	69,08	Medio

Fuente: Corporación Transparencia por Colombia 2015-2016

Lo anterior implica que el Municipio de Tunja, a través del nuevo modelo de gobernanza territorial, vele por el respeto de los recursos públicos, la eficiencia, y la transparencia en las acciones a realizar en un marco de legalidad y coherencia con las necesidades de los ciudadanos.

Durante los próximos cuatro años la administración municipal será garante del control social en el territorio, con el fin de fomentar la confianza en las instituciones públicas, la creación y fortalecimiento de veedurías ciudadanas para la vigilancia del presupuesto y las obras públicas por desarrollar. Para ello se generan dos estrategias para este fin: apoyo a los organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas.

La administración pública efectiva al servicio de la comunidad garantiza según principios constitucionales, la posibilidad de vinculación permanente entendida como la posibilidad de ser garante del control social, particularmente en el fortalecimiento de los organismos de acción comunal y de las veedurías ciudadanas.

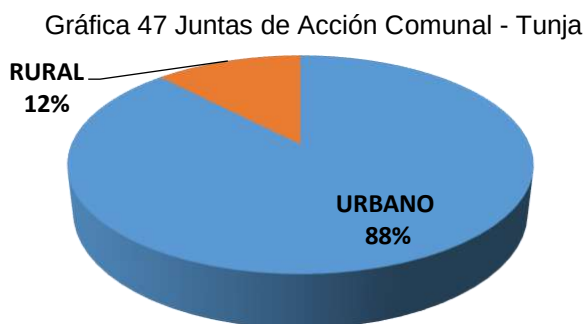
Organismos de acción comunal

Desde una perspectiva efectiva al servicio de la comunidad los organismos de control comunal juegan un papel preponderante en el modelo gobernanza, cuya participación permite que la administración municipal, sea una instancia garantista de los derechos, entre ellos la democracia, desde la construcción de escenarios de convivencia, respeto y tolerancia.

En la actualidad en Colombia se encuentran ubicadas en el ámbito rural y urbano, en un número aproximado de 45.000 juntas, cifra que las ubica a la cabeza de todas las posibles formas de Organización Comunitaria que se dan en el país. De la experiencia de los procesos por autogestión comunitaria, estas juntas bajo los criterios de la Ley 19 de 1958 el Ministerio del Interior (2020) señaló:

“Desempeñaron fundamentalmente en la construcción de las obras de infraestructura requeridas por las comunidades, tales como puentes, caminos, puestos de salud y de policía, plazas de mercado, acueductos, alcantarillados, redes eléctricas, programas de vivienda por auto construcción y de empresas rentables comunales, entre otros, hasta llegar a construir cerca del 30% de la infraestructura comunal.”

De conformidad con la Ley 1989 de 2019, se instituye la posibilidad, en favor de los organismos de acción comunal, de constituir empresas o proyectos rentables, con el fin de financiar sus programas en beneficio de la comunidad y, así mismo, de constituir juntas para la paz, de las cuales se espera que contribuyan en el cumplimiento de los acuerdos de paz, impulsando la ejecución de programas y proyectos en los territorios adelantados para tal fin. Actualmente el municipio de Tunja cuenta con 126 juntas de acción de comunal según Base de datos de las Juntas de Acción Comunal 2016 - 2020 de las cuales se encuentran registradas las siguientes:



Fuente: Creación propia a partir de la Base de datos Juntas de Acción Comunal de Tunja- 2018

Veedurías ciudadanas

La veeduría ciudadana, de acuerdo con la Ley 850 del 2003, es un mecanismo democrático de representación de los ciudadanos o de las organizaciones comunitarias, que permite vigilar la gestión pública de autoridades y entidades estatales o privadas, o de organizaciones no gubernamentales, en aquellos ámbitos, aspectos y niveles en los que total o parcialmente se empleen los recursos públicos. Tiene como objetivo principal contribuir a la participación ciudadana posicionándose como un programa base para la consolidación de la democracia y la vigilancia del presupuesto y obras públicas.

En la actualidad el municipio de Tunja posee 27 veedurías registradas y 253 veedores según base de datos de la Personería Municipal de Tunja - 2020. Es a partir de este escenario que se requiere el fortalecimiento de las veedurías.

Alcaldía en línea

En la actualidad la alcaldía de Tunja cuenta con 10 sedes propias y dos (2) en arrendamiento; en la sede principal de la Alcaldía se encuentra el centro de datos que cumple con lo fijado por el Estándar TIA 942. Tanto el sistema contraincendios como el eléctrico de este centro de datos, se encuentran en funcionamiento, sin embargo, el del aire acondicionado presenta fallas frecuentes, representando un riesgo en los equipos que allí se encuentran.

La Alcaldía de Tunja cuenta actualmente con 84 sistemas de información, los cuales apoyan a los diferentes procesos y áreas que la conforman, sin embargo, muchos de estos sistemas han sido desarrollados específicamente para cada área lo que ha generado la descentralización de las aplicaciones. Por esta misma circunstancia se tienen gran cantidad de proveedores que soportan las aplicaciones de forma tercerizada.

Se deja formulada la Política Pública en CTel para Tunja, ésta ya fue aprobada por la junta directiva UMCITI (Acuerdo UMCITI 006 del 2019) y queda por Acuerdo UMCITI No. 010 volver a presentar al Concejo Municipal de Tunja en el primer semestre del año 2020.

Se deja conformado el Clúster TIC de Tunja “SUMERTIC” y la junta directiva de la UMCITI ya autorizo a la unidad a ser parte de la persona jurídica (corporación sin ánimo de lucro - Acuerdo UMCITI 007 del 2019). La UMCITI quedo como miembro fundador con apoyo de coordinación administrativa del clúster y domicilio de este.

Talento humano institucional

Para la organización y funcionamiento, la Alcaldía de Tunja cuenta con una Estructura Organizacional determinada en Decreto 0067 de 2005, modificada por el Acuerdo 0014 de

2014 mediante el cual se creó la Secretaria de la Mujer, Equidad de Género y Desarrollo Social y el Acuerdo 003 de 2019, creando tres (3) comisarías de familia, una Inspección de Policía- Tránsito y la Dirección de TIC's y Gobierno Digital; lo anterior de acuerdo con las labores estratégicas, misionales, de apoyo y de evaluación que se ejecutan dentro de ella, estableciendo sus diferentes dependencias y sus funciones, para alcanzar las metas y objetivos de la entidad.

Conforme a ello, la Planta Central de Personal de acuerdo con los archivos que reposan en la Secretaria Administrativa de la Alcaldía de Tunja, está determinada en el Decreto 272 de 2005, estableciéndose un numero de 263 funcionarios que conforman la planta: alcalde (elección popular periodo), empleos de libre nombramiento de periodo, libre nombramiento y remoción, empleados de carrera del nivel profesional, técnico y asistencial.

Es así como hoy en día de los 263 funcionarios que conformaban la Planta Central de la Alcaldía de los niveles (Directivo, Asesor, Profesional, Técnico y Asistencial), se deja al presente año consolidada una planta de personal en la Administración Central conformada por 294.

La Secretaria Administrativa de la Alcaldía de Tunja tiene el sistema de información OCEANIC y archivos soporte donde contiene la información del personal de la entidad en sus diferentes tipos de vinculación; empleos de libre nombramiento y remoción, de carrera administrativa, empleos de periodo, provisionales, según sea el caso, archivos que sirven de base para determinaciones relacionadas con el talento humano de la entidad que se concretan a las verificaciones de las necesidades del servicio dentro de la misma.

Estado actual institucional

Según resultados del desempeño institucional a través de la Plataforma FURAG II, del Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, Vigencia 2019, la Alcaldía Mayor de Tunja se encuentra en un nivel de madurez del 72%, según el consolidado de cada una de las dimensiones del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG, que se traduce en las acciones adelantadas por la Entidad frente al proceso de implementación, mejora continua y fortalecimiento de la gestión administrativa en cumplimiento de la función institucional en la prestación de los servicios a la comunidad.

Sin embargo y de acuerdo con los compromisos institucionales es necesario fortalecer las políticas de gestión y desempeño del MIPG, como base de los procesos de gestión orientados al cumplimiento de los objetivos y metas del Plan de Desarrollo Municipal, articulado a los lineamientos del gobierno nacional.

La estructura organizacional que soporta la gestión institucional de la Entidad esta compuesta por el despacho del Alcalde, catorce (14) secretarias de despacho y cuatro (4)

oficinas asesoras de las cuales se desprenden una (1) Dirección operativa, un (1) almacén general y una (1) unidad administrativa; las cuales se soportan en una planta de personal con doscientos noventa y cuatro (294), empleos de los cuales diecinueve (19) son del nivel directivo, ciento dos (102), del nivel profesional, cuarenta y seis (46) de nivel técnico y ciento veintisiete (127) de nivel asistencial; adicionalmente soporta el cumplimiento de sus funciones en contratistas de apoyo a la gestión institucional.

Frente a diagnósticos realizados en estudios técnicos por la Entidad es necesario fortalecer la planta de personal ya que nuestra planta requiere la profesionalización de los empleos y fortalecer los procesos que vienen siendo liderados por los secretarios de despacho apoyados con contratistas de apoyo a la gestión.

En la vigencia 2019, se reportaron ochenta y seis (86), empleos de la planta de personal de carrera administrativa vinculados en provisionalidad en la Entidad, según los compromisos y lineamientos de la Comisión Nacional del Servicio Civil – CNSC.

De acuerdo con la infraestructura de la administración central se vienen realizando adecuaciones que buscan mejorar las condiciones físicas y ambientales de los entornos laborales de acuerdo con el Sistema de Gestión de Seguridad y salud en el Trabajo – SGSST; es necesaria continuar con el proceso según la priorización de las necesidades internas y diagnósticos ocupacionales.

Es necesario precisar que en la vigencia anterior el Archivo General de la Nación – AGN; adelanto proceso de auditoría interna para el cual la Entidad estableció un plan de mejoramiento que se encuentra vigente y que es necesario priorizar dentro de las acciones y metas institucionales ya que es necesario fortalecer la gestión documental en la Entidad, mediante la adecuación de espacios para mejorar las condiciones del archivo central y el fortalecimiento de la administración documental.

De acuerdo con el proceso de empalme municipal se estableció la necesidad de fortalecer la dotación interna de los puestos de trabajo en la entidad ya que aunque se cuenta con bienes muebles, hardware y software es mal estado que entorpecen el cumplimiento de las funciones laborales y contractuales de los funcionarios y contratistas de la Entidad.

La Entidad viene fortaleciendo sus procesos en cumplimiento y desarrollo de actividades que garantizan el diseño e implementación de Plan Anticorrupción y Atención al Ciudadano, Planes Institucionales según el Decreto 612 de 2018 y según dimensiones y políticas del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG; según lineamientos normativos y legales para las entidades territoriales; dichos procesos deben continuar y fortalecer orientados al cumplimiento de los objetivos y metas institucionales.

Estado de la provisión de los empleos y reporte a la Comisión Nacional del Servicio Civil

Para la provisión de empleos vacantes en la Planta Central de Personal del municipio de Tunja, se estará sujeto a las previsiones previstas en la Ley sobre la materia, de tal suerte que se garantice el normal funcionamiento de la entidad permitiendo así cumplir con sus cometidos constitucionales y legales para el cual se encuentra instituido.

Por ello la provisión transitoria de empleos de carrera administrativa en el Municipio puede presentarse ante alguna de las siguientes situaciones: Empleos de Carrera Administrativa en Vacancia Temporal y en Vacancia Definitiva, debiéndose estas últimas vacantes previó a su provisión: Informar en los términos de la Ley 1960 de 2019 a la Comisión Nacional del Servicio Civil, para que este como órgano de Administración y Vigilancia de la carrera administrativa conforme lo señala el artículo 130 de la Constitución Política los provea de forma definitiva, mediante concurso abierto de méritos para todas las personas que acrediten los requisitos exigidos para su desempeño.

A corte 29 de julio de 2019, fueron reportados a la Comisión Nacional del Servicio Civil para su provisión mediante concurso en el marco de la Convocatoria Territorial Boyacá, Cesar y Magdalena, las siguientes vacantes en los siguientes empleos.

Tabla 101 numero de vacantes reportados a la CNSC

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Asistencial	8	32
Profesional	25	37
Técnico	6	17

Fuente: Elaboración propia a partir de datos CNSC

A 31 de enero de 2020, la entidad cuenta con: Veintiún (21) funcionarios de Libre Nombramiento y Remoción: Alcalde (elección popular periodo), empleos de libre nombramiento de periodo, libre nombramiento y remoción; Ciento diez y ocho (118) funcionarios en empleos sobre los cuales ostentan derechos de Carrera Administrativa, cincuenta y tres (53) funcionarios con los mismos derechos, pero en situación administrativa de encargo, en empleos con vacancia definitiva o temporal; ochenta y cinco (85) funcionarios nombrados en provisionalidad sobre vacantes definitivas o temporales, dos (2) empleos en trámite de provisión y quince (15) vacantes por proveer distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 102 numero de vacantes reportados a la CNSC

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Asistencial	3	5

Nivel	Cantidad de empleos	Cantidad de vacantes
Profesional	5	9
Técnico	1	1

Fuente: Elaboración propia a partir de datos CNSC

Las vacantes relacionadas serán provistas transitoriamente en el presente año de acuerdo con las necesidades del servicio de la entidad y siguiendo los lineamientos de la Ley 909 de 2004, modificada por la Ley 1960 de 2019.

El estado del Control Interno Disciplinario, cuenta con 640 procesos activos, de estos el 40% se encuentra en espera de decisión de fondo y se avizora que aproximadamente un 4% de este valor se encuentra en riesgo de cumplir con los términos establecidos en el artículo 30 de la Ley 734 de 2002, modificado por el artículo 132 de la Ley 1474 de 2011, por tanto, debe generarse un control eficaz y eficiente de los procesos y garantizar a las partes involucradas la oportunidad en la toma de decisiones de fondo, conforme a la ley disciplinaria y la entrada en vigencia de la ley 1952 de 2019.

El alto índice de quejas que se presentan y el gran número de procesos que se encuentran en curso, hace que sea imperativo para la secretaría, desarrollar un plan de capacitaciones e incorporar la sala de audiencias.

Garantes municipales

Se constituyen como organismos de control, rectoras de defensa, promoción, protección y divulgación de los derechos e intereses a la ciudadanía.

Concejo municipal: el Concejo Municipal constituye una de las instituciones más representativas del derecho constitucional y administrativo colombiano; su conformación refleja el ejercicio puro de la democracia desde lo local, por ser una Corporación Pública, que dada su naturaleza, permite mayores oportunidades de contacto directo entre la población y el Estado.

Contraloría municipal: son entidades técnicas dotadas de autonomía administrativa y presupuestal; son las encargadas de ejercer la vigilancia de la gestión fiscal de los departamentos y municipios y su organización corresponde a las respectivas asambleas y concejos.

Personería municipal: en cada municipio del territorio nacional existe el personero municipal, en quien concurren las condiciones del agente del ministerio público, defensor de los derechos humanos y veedor ciudadano, y en muchos casos del veedor del tesoro cuando en el municipio no haya contralor municipal.

Presupuestos participativos

Los Presupuestos Participativos son el resultado democrático, participativo e incluyente de identificación, programación y seguimiento, donde la comunidad prioriza sus necesidades según cada sector y con base a ello, decide sobre las inversiones y gastos para cada vigencia fiscal. Posteriormente, se realiza un control social, con el fin de asegurar la correcta ejecución y transparencia de las inversiones.

Según el Acuerdo 0006 de 2014, se constituye en un instrumento de priorización de una proporción del gasto de inversión del presupuesto municipal, que busca de manera concertada, identificar y atender las necesidades más apremiantes de la comunidad.

Teniendo en cuenta los resultados positivos en el ejercicio de control social a partir de los presupuestos participativos desarrollados en el periodo de gobierno anterior, se desarrollarán talleres de presupuesto participativo por cada uno de los ejes planteados en el presente Plan de Desarrollo Municipal. Para ello, se desarrollará una metodología de trabajo con el fin de cubrir todo el territorio urbano y rural de Tunja, en donde se definirán siete mesas de trabajo temáticas (una por pilar) con el fin de priorizar junto con la comunidad, los proyectos a detalle que se desarrollarán en sus localidades.

De conformidad con lo señalado en el Decreto 0326 de 2016¹¹, el comité técnico, operativo y ejecutivo están encargados de verificar la formulación e implementación de los Presupuestos Participativos. Estas instancias serán las encargadas de implementar esta política, construyendo de la mano con las JAC y la comunidad en general, con el fin de involucrar a la población en ejercicios de planeación y seguimiento de los proyectos de inversión a desarrollar por parte de la Administración Municipal.

Seguimiento y evaluación

Este programa tiene como objetivo dar a conocer a toda la comunidad y a las instancias municipales existentes, todas las acciones realizadas por la administración municipal para el cumplimiento de las metas establecidas en el plan de desarrollo de la ciudad.

Control interno

Dando cumplimiento a la misión de la Oficina de Control Interno de la Alcaldía de Tunja, y siguiendo los lineamientos del Decreto 0648 “Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1083 de 2015, Reglamentario único del Sector Función Pública”, en su artículo

¹¹ Decreto 0326 de 2016, que establece la reglamentación general y los procedimientos para la implementación de la Política Pública de Presupuestos Participativos de conformidad con lo previsto en el Acuerdo Municipal 006 del 11 de abril de 2014.

2.2.21.5.3 “De las oficinas de Control Interno. Las Unidades u Oficinas de Control Interno o quien haga sus veces desarrollarán su labor a través de los siguientes roles: liderazgo estratégico; enfoque hacia la prevención, evaluación de la gestión del riesgo, evaluación y seguimiento, relación con entes externos de control”.

El Control Interno, se desarrolla a través del Modelo Estándar de Control Interno –MECI, el cual fue actualizado en función de la articulación de los Sistemas de Gestión y de Control Interno establecido en el artículo 133 de la Ley 1753 de 2015 (PND 2014-2018). Esta actualización se adopta mediante el Documento Marco General de MIPG y se desarrolla en detalle en el Manual Operativo del mismo, el cual hace parte integral del Decreto 1499 de 2017 “Por medio del cual se modifica el Decreto 1083 de 2015.

El desarrollo de esta dimensión impacta transversalmente a las demás dimensiones de MIPG y tiene en cuenta los lineamientos de la política de Control Interno. Con esta dimensión, y la implementación de la política que la integra, se logra cumplir el objetivo de MIPG condensando como “Desarrollar una cultura organizacional fundamentada en la información, el control y la evaluación, para la toma de decisiones y la mejora continua”.

Por esto se hace importante la aplicación simultanea del modelo de las tres líneas de defensa, las cuales proporcionan una manera simple y efectiva para mejorar las comunicaciones en la gestión de los riesgos y control, mediante la aclaración de las funciones y deberes esenciales relacionados. El modelo proporciona una mirada nueva a las operaciones, ayudando a asegurar el éxito continuo de las iniciativas de gestión del riesgo, siendo de gran utilidad para cualquier entidad, independientemente de su tamaño o complejidad; permitiendo visibilizar el único fin que es dejar claro hasta dónde va el compromiso de cada uno de ellos en beneficio de una mejora continua en el ejercicio de la función pública.

Estructura propositiva

13. Línea Temática: Administración municipal efectiva al servicio de la comunidad

13.1. Programa: Alcaldía y comunidad unida

Durante los próximos cuatro años la administración municipal será la garante del control social en el territorio, con el fin de fomentar la confianza en las instituciones publicas y la creación y fortalecimiento de veedurías ciudadanas para la vigilancia del presupuesto y las obras publicas por desarrollar. Para ello se generan dos estrategias para este fin: apoyo a los organismos de acción comunal y veedurías ciudadanas.

Programa:	Alcaldía y comunidad unida			
Objetivo:	Potenciar el accionar de los organismos de acción comunal y veedurías a partir de la interacción entre alcaldía y comunidad			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Incidencia de la participación en la gestión pública	Porcentaje	ND	50
2	Acciones para la implementación de la Política de Presupuestos participativos contemplada en el cuatrienio	número	0	4
3	Juntas de Acción Comunal atendidas en el marco de la implementación de la Política Publica de Acción Comunal	Porcentaje	0	100

13.1.1 Estrategia: Organismos de acción comunal

Objetivo:	Promover y fortalecer la participación ciudadana para involucrarla en las decisiones y acciones propuestas por la administración municipal			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Iniciativas para la promoción de los organismos de acción comunal y participación ciudadana implementadas.	número	16	18

13.1.2 Estrategia: Veedurías ciudadanas

Objetivo:	Fortalecer el ejercicio de las veedurías ciudadanas promoviendo el control social en la ciudad de Tunja			

Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Instancias de participación y control social conformadas o fortalecidas	número	0	3
2	Implementación de la estrategia de rendición de cuentas	Porcentaje	ND	90

13.2. Programa: Administración municipal efectiva

Mediante este programa la administración municipal modernizará sus servicios a la comunidad, pasando de los tramites físicos a los tramites en línea. A su vez, se realizará todo el apoyo necesario para el funcionamiento de la Alcaldía, a través de la inversión en infraestructura, bienes y servicios administrativos, gestión y administración documental, ajuste a la estructura orgánica de la entidad enfocada a gestión por resultados, así como el apoyo para los entes de control y el Concejo Municipal.

Programa:	Administración municipal efectiva			
Objetivo:	Contribuir a la construcción de una administración municipal efectiva a través del uso de los medios tecnológicos que generen una interacción entre estado y ciudadano.			
Nro.	Indicador de resultado	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Índice de Desempeño Municipal - FURAG	número	68,5	80
2	Desempeño Fiscal	Índice	77,8	79,8

13.2.1 Estrategia: Gobierno digital - Alcaldía en Línea

Objetivo:	Desarrollar estrategias fundamentadas en las TICS para la simplificación de trámites en línea y el crecimiento de la infraestructura de comunicaciones.			
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Crecimiento de la infraestructura de comunicaciones, cableado y zonas wifi	Porcentaje	84%	95%
2	Usuarios beneficiados	número	300	2.000
3	Equipos tecnológicos adquiridos	número	364	100
4	Trámites en línea implementados	número	15	15
5	Trámites simplificados o mejorados	número	4	12

13.2.2 Estrategia: Sistema de información para el buen gobierno

Objetivo:		Propiciar la divulgación de la información de manera clara y oportuna haciendo uso de las nuevas tecnologías y medios de comunicación masivos que permitan formar una ciudadanía participativa.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistemas de información actualizados	número	4	6
2	Publicaciones oportunas respecto a las obligatorias	Porcentaje	50%	100%
3	Acciones de difusión	número	ND	1200

13.2.3 Estrategia: Infraestructura, bienes y servicios administrativos

Objetivo:		Mejorar las condiciones físicas y de mobiliario para la prestación de bienes y servicios a la comunidad tunjana		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Mantenimiento y adecuación de infraestructura en las dependencias de la Entidad.	número	ND	8
2	Dependencias con mobiliario renovado	número	ND	8

13.2.4 Estrategia: Fortalecimiento Institucional

Objetivo:		Verificar la estructura organizacional de la administración municipal para fortalecer las acciones y operación de las dependencias asociadas al desarrollo institucional		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Sistema integrado de gestión actualizado y mejorado	Porcentaje	80	100
2	Estudio de Rediseño institucional	número	ND	1

13.2.5 Estrategia: Gestión y administración documental

Objetivo:		Implementar y fortalecer las acciones contenidas en el Sistema de Gestión Documental para el fortalecimiento institucional		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación del Sistema de Gestión Documental como herramienta de fortalecimiento institucional	Porcentaje	ND	50

13.2.6 Estrategia: Talento humano institucional

Objetivo:		Fortalecer y empoderar al talento humano institucional en las labores que realizan, por medio de una mejora continua de capacitación y atención al servidor publico		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación y mejora continua de la Dimensión del Talento Humano del Modelo Integrado de Planeación y Gestión - MIPG	Porcentaje	50	80
2	Capacitaciones institucionales implementadas en el marco del Plan Institucional de capacitación	número	0	80
3	Administración oportuna y efectiva al servicio del ciudadano	Porcentaje	100	100

13.2.7 Estrategia: Gestión fiscal y financiera

Objetivo:		Garantizar una óptima gestión fiscal y financiera a través del recaudo de los impuestos de la ciudad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Pago oportuno al servicio de la deuda	Porcentaje	100	100

13.2.8 Estrategia: Garantes municipales

Objetivo:		Cumplir con el giro oportuno de recursos a los diferentes garantes municipales.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Entes de control con transferencia de recursos oportuna	número	3	3

13.2.9 Estrategia: Gestión integral del territorio

Objetivo:		Gestionar acciones estratégicas que permitan el desarrollo integral del territorio, a partir de procesos participativos, claros y asequibles a la comunidad.		
Nro.	Indicador de producto	Unidad de medida	Línea base	Meta cuatrienio
1	Implementación Curaduría Cero	número	0	1
2	Espacios de participación para la planeación y desarrollo	número	0	1

ESTRUCTURA FISCAL Y FINANCIERA

Análisis de ingresos y gastos 2016-2019

En el presente acápite se desarrolla el análisis de los ingresos y gastos en los años 2016 al 2019, teniendo en cuenta su flujo de caja, inflexibilidades, créditos, su nivel de ejecución, así como unas conclusiones generales sobre la estructura presupuestal. A continuación se presenta las generalidades de los ingresos y gastos y su porcentaje de ejecución.

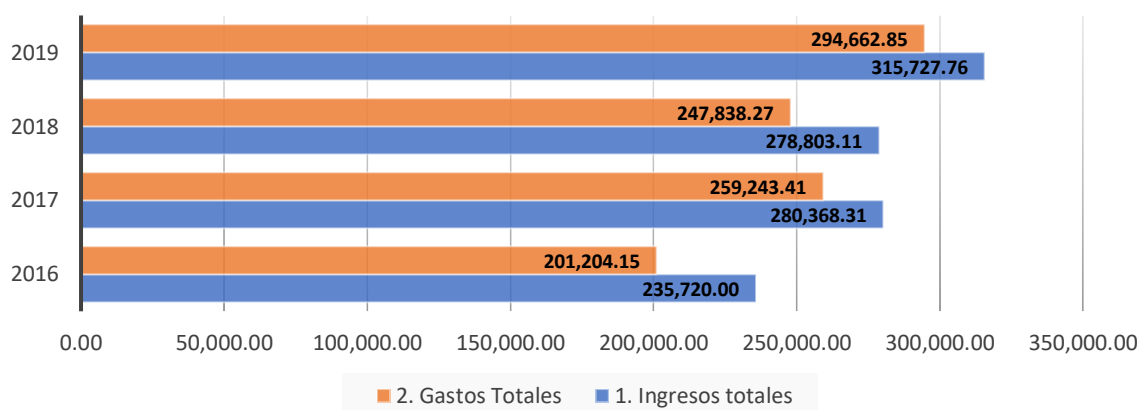
Tabla 103 Ingresos y Gastos 2016-2019

Concepto/Vigencia	2016	2017	2018	2019
1. Ingresos totales	235,720.00	280,368.31	278,803.11	315,727.76
2. Gastos Totales	201,204.15	259,243.41	247,838.27	294,662.85
% Gastos ejecutados	85,35%	92,46%	88,89%	93,33%

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020 - Cifras en millones de pesos

Respecto a los años comprendidos entre 2016 y 2019, se registró un crecimiento de los ingresos del 33.94% pasando de un recaudo de \$235,720.00 millones a \$315,727,76 millones. En la vigencia 2017 con respecto al año de inicio del periodo de gobierno (2016), el crecimiento de los ingresos fue del 18,94%, en razón a que en el año 2017 se adquirió crédito por \$34.000 millones.

Gráfica 48 Ingresos Vs Gastos 2016-019



Fuente: Secretaria de Hacienda 2020. Cifras en millones de pesos

En el año 2018, los ingresos se fortalecieron por mayor recaudo de impuesto predial, el cual creció en un 63,89% pasando de un recaudo de \$ 27.792 millones en el 2017 a \$ 45.501 millones de pesos en el año 2018, como resultado de la implementación de la actualización catastral.

En el año 2019 los ingresos crecieron en un 13,24% respecto de la vigencia 2018, teniendo en cuenta que en el año 2019 hubo un mejor recaudo en impuesto predial de vigencias anteriores y en el impuesto de industria y comercio, sumado a que ingresaron \$5.000 millones, producto del crédito adquirido para el sector vivienda.

Vale la pena aclarar que en estos totales de ingresos están incluidos los recursos dejados de ejecutar en cada vigencia anterior y que se incorporan al presupuesto de ingresos como recursos del capital de la siguiente vigencia.

En cuanto a los gastos en el periodo 2016-2019, se observa que en el año 2016 se ejecutó el 85,35% de los ingresos recaudados. Para el año 2017, la ejecución fue del 92,46%; mientras que en el 2018 fue del 88,89% y en el último año ascendió al 93,33% del recaudo.

Tabla 104 Desagregación de ingresos 2016-2019

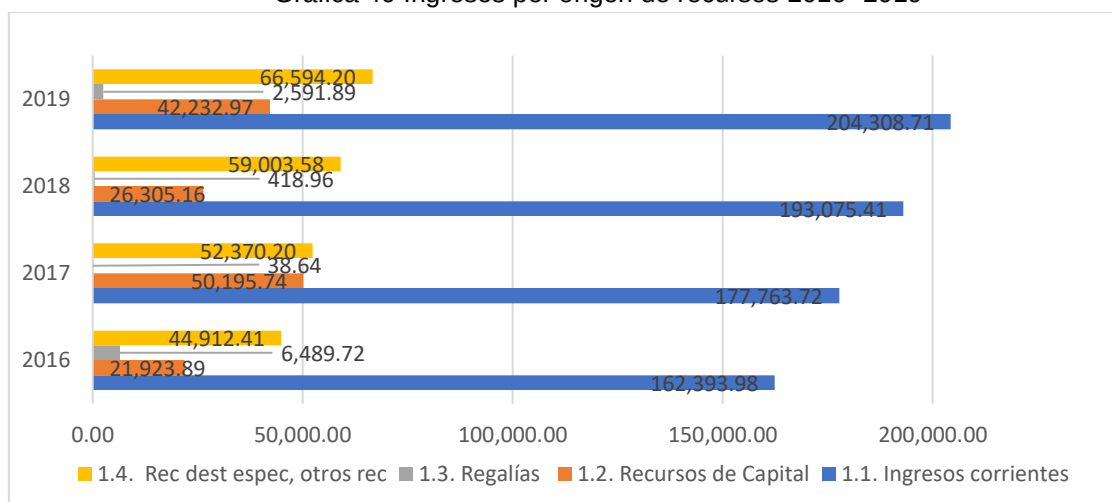
Concepto/vigencia	2016	2017	2018	2019
1. Ingresos totales	235,720.00	280,368.31	278,803.11	315,727.76
1.1. ingresos corrientes	162,393.98	177,763.72	193,075.41	204,308.71
1.1.1. Tributarios	62,510.26	68,559.34	85,661.39	87,777.96
1.1.2. No tributarios	9,122.60	8,853.66	8,827.01	9,278.32
1.1.3. SGP	90,761.12	100,350.72	98,587.02	107,252.42
1.2. Recursos de capital	21,923.89	50,195.74	26,305.16	42,232.97
1.2.1. Cofinanciación	5,588.76	7,796.62	7,465.83	9,710.67
1.2.2. Otros recursos de capital	16,335.12	42,399.13	18,839.33	32,522.30
1.3. Regalías	6,489.72	38.64	418.96	2,591.89
1.4. Recursos destinación específica, otros recursos	44,912.41	52,370.20	59,003.58	66,594.20

Fuente: FUT- Ejecuciones presupuestales 2016- 2019. Cifras en millones de pesos

*Destinación específica y otros, fondos especiales (Fondo local de Salud, Fonvit, Fonset, Fondo prevención y atención Desastres, Fondo de Pensiones, Fondo de financiamiento de actividad bomberil, Fondo del Deporte y Fondo de Redistribución del Ingreso), recursos PIC y Ley 99/93

En la tabla anterior se observa la desagregación de ingresos en donde se puede inferir que el total de los ingresos han presentado un incremento progresivo en los cuatro años. Para el año 2016 se reportó un ingreso de \$235,720.00 millones, mientras que para el año 2019 ingresaron \$315,727.76 millones, dándose una diferencia entre estos dos años de \$80,007.76 millones.

Gráfica 49 Ingresos por origen de recursos 2016- 2019



Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

En la gráfica anterior se analizan los ingresos por origen de recursos. En el periodo 2016 los ingresos corrientes fueron de \$162.393,98 millones, respecto al ingreso por regalías fue \$6.489,72 millones. Frente al año 2019 ingresaron \$204.308,71 millones y \$2.591,89 millones respectivamente; lo que permite inferir que hubo un aumento en lo que refiere a ingresos corrientes, mientras que para los ingresos por regalías hubo una disminución.

Tabla 105 Ingresos corrientes de Libre Destinación

Concepto	2016	2017	2018	2019
Ingresos tributarios	62.510.258.033	68.559.341.706	85.661.389.349	87.777.960.937
Ingresos no tributarios	9.122.604.843	8.853.657.035	8.827.008.716	9.278.324.289
Ingresos corrientes Id	71.632.862.875	77.412.998.741	94.488.398.066	97.056.285.225
Ingresos totales	235.720.003.899	280.368.305.873	278.803.113.815	315.727.760.879

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos corrientes de libre destinación representaron cerca del 30% de los ingresos totales del municipio en Tunja en los periodos 2016 a 2019. En la vigencia 2016 se evidenció un 30,39%, para el 2017 un 27,61%; además en el año 2018 los ingresos de libre destinación fueron de 33,89%, mientras que para el 2019 representaron el 30,74%.

Tabla 106 Ingresos Tributarios

Concepto ingreso	2016	2017	2018	2019
Impuesto Predial Unificado	26,635.341	27,792.874	45,550.159	40,069.427
Impuesto Predial Unificado vigencias anteriores.	4,893.182	6,955.333	4,558.038	7,286.674
Impuestos de Industria y Comercio	19,094.673	21,120.795	22,675.498	25,726.892
Avisos y Tableros	2,268.668	2,476.707	2,537.801	2,880.011

Concepto ingreso	2016	2017	2018	2019
Impuesto de Sobretasa Consumo Gasolina Motor	6,889.636	7,300.868	7,357.652	7,657.260
Otros Ingresos tributarios	2,728.756	2,912.762	5,095.257	4,157.695
Total Ingresos Tributarios	62,510.258	68,559.341	85,661.389	87,777.960

Fuente: FUT- Ejecuciones presupuestales 2016-2019. Cifras en millones

Los ingresos propios más representativos en el municipio de Tunja en las últimas cuatro vigencias son los recaudados por impuesto predial, Industria y Comercio y sobretasa a la gasolina. En el año 2017, respecto del 2016, hubo un incremento en el recaudo del impuesto predial del 42%, pasando de \$4,894.12 millones a \$ 6,955.33 millones. En cuanto al impuesto de industria y comercio, creció en el mismo periodo en un 11%, pasando de \$19.094,67 millones en 2016 a \$ 21.120,79 millones en 2017.

Dentro de los ingresos tributarios, el más representativo es el recaudo por impuesto predial. Así, para el año 2016 fue de 42,60%, en el año 2018 representaba el 53,17% pasando a 45,64% en el año 2019. Seguido de ello, el impuesto de industria y comercio tuvo una tendencia creciente para los años 2016 a 2019, producto de las acciones de cobros persuasivos, coactivos y el ingreso de nuevos contribuyentes a la base de datos.

Tabla 107 Ingresos no tributarios

Concepto	2016	2017	2018	2019
Tasas o tarifas	3.041.827.112	1.904.493.793	1.765.724.931	1.971.230.462
Multas y sanciones	3.721.503.749	4.003.881.472	3.653.475.023	3.810.346.867
Rentas contractuales	1.129.352.955	1.595.713.361	2.037.216.855	1.501.298.628
Transferencias del nivel central departamental	1.164.974.215	1.317.652.746	1.321.429.945	1.905.324.168
Transferencias de entidades municipales	64.946.812	31.915.663	49.161.963	90.124.163
Ingresos no tributarios	9.122.604.843	8.853.657.035	8.827.008.716	9.278.324.289

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Dentro de los ingresos más representativos de los no tributarios están: Las multas y sanciones, las tasas o tarifas, las rentas contractuales y las transferencias recibidas del departamento por concepto de impuesto sobre vehículos automotores. Los ingresos no tributarios representaron en el año 2016 el 12,74% del total de los ingresos corrientes de libre destinación y para el año 2019 pasaron a equivaler el 9,56% de los I.C.L.D¹²

¹² Ingresos corrientes de libre destinación

Tabla 108 Ingresos de Destinación Específica

Concepto	2016	2017	2018	2019
Ingresos Asilo san José	553.854.221	744.574.739	1.209.577.454	1.153.042.839
Ingresos alumbrado público	6.901.696.520	7.265.956.535	7.133.818.062	7.888.364.123
Ingresos tránsito y transporte	1.325.157.708	2.107.994.283	1.691.692.850	2.031.869.249
Ingresos sobretasa ambiental	6.018.766.892	7.064.114.388	10.679.546.994	11.875.640.319
Ingresos estampilla pro-adulto mayor	1.633.866.999	1.999.199.540	2.540.195.724	3.373.274.984
Ingresos estampilla pro-cultura	789.907.040	933.438.347	1.066.719.614	1.248.127.477
Ingresos Ecovivienda	1.922.668.204	1.823.342.110	1.839.172.397	2.002.860.534
Ingresos comparendo ambiental	8.860.425	9.280.950	1.293.141	1.294.437
Ingresos código de policía			359.163.343	566.934.326
Recursos propios de destinación específica	19.154.778.008	21.947.900.891	26.521.179.578	30.141.408.287

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos por recursos de destinación específica representaron un porcentaje cercano al 10% del total de ingresos del municipio. El año 2016 contó con un 8.13% del total de ingresos, mientras que el año 2017 presentó un 7.83%. Del mismo modo, el 2018 reflejó el 9.51% y con un 9.55% del total de ingresos del municipio correspondió para el año 2019.

Tabla 109 Ingresos recursos Sistema General de Participaciones - SGP

Concepto	2016	2017	2018	2019
Sector educación	66.551.954.429	67.808.201.308	69.232.827.129	73.554.314.882
Agua potable y saneamiento básico	2.860.304.476	5.373.910.570	3.765.669.513	3.258.211.650
Sector deporte	434.494.770	675.628.278	779.377.845	616.867.741
Sector cultura	348.520.608	403.898.955	426.771.945	484.416.686
Otros sectores	4.196.588.168	7.599.147.652	6.089.315.595	8.534.726.290
Alimentación escolar	258.684.580	299.821.335	238.792.001	332.805.863
Primera infancia	364.834.732	565.833.369	155.397.274	1.351.483
sistema general de participaciones	75.015.381.762	82.726.441.467	80.688.151.303	86.782.694.594

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Los ingresos del SGP¹³ representaron cerca del 30% del total de los ingresos del municipio. En la tabla anterior se refleja el comportamiento de los años 2016 a 2019, donde se evidencia la amplia participación de los recursos para el sector educación. Seguido de ello, el año 2016 para este mismo tipo de ingresos conto con un 31.82% del total ingresado, en

¹³ Sistema General de Participaciones

el 2017 el porcentaje de participación fue del 29.50%; mientras que para el año 2018 contó con un 28.94% y para el año 2019 con un 27.48%.

Es importante aclarar que dentro del total de cada vigencia están contemplados los ingresos de cada periodo anterior que no fueron ejecutados en su respectivo año, es decir, los adicionados como superávit.

Las transferencias recibidas para el sector educación ocuparon un significativo porcentaje dentro de las transferencias por recursos del SGP. La participación para este ingreso por cada año se presentó de la siguiente manera:

Tabla 110 Porcentaje de participación de SGP 2016-2019

Año	% participación
2016	88.72
2017	81.97
2018	85.80
2019	84.76

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

En la tabla anterior, se observa que para el año 2016 hubo una participación del 88,72%, mientras que para el año 2019 se presentó una disminución con un 84.76%; es decir, se evidenció una diferencia de 3,96% en estos dos años. En lo que respecta a la participación de los ingresos del Sistema General de Participaciones para otros sectores de inversión y propósito general dentro del total del SGP fueron:

Tabla 111 Porcentaje de participación SGP- Otros sectores de inversión 2016-2019

Año	% participación
2016	5.59
2017	9.19
2018	7.55
2019	9.83

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Ahora, en lo que se refiere a los recaudos por Fondos Especiales se observa que hubo una representación con cerca del 17% del total de los ingresos. El mayor recaudo se hace por parte del Fondo Local de Salud en razón a los recursos que se reciben para atender el régimen subsidiado en salud.

Tabla 112 Recursos de Fondos Especiales

Concepto	2016	2017	2018	2019
Fondo local de salud	32.065.608.554	35.449.211.977	38.891.180.108	43.943.033.947
Fondo de seguridad del municipio de Tunja	2.619.826.322	2.691.897.170	1.467.129.299	2.610.164.992
Fondo de vigilancia y seguridad "Fonvit"	1.092.778.048	1.401.974.165	1.177.670.706	1.291.995.815
Fondo territorial de pensiones	2.339.119.023	2.551.218.735	2.510.911.001	2.532.844.306
Fondo de financiamiento - actividad bomberil	1.267.353.693	2.736.235.149	4.703.892.736	5.036.680.264
Fondo de solidaridad y redistribución del ingreso	525.881.552	500.000.000	550.000.000	596.506.000
Fondos Especiales	39.911.639.027	45.330.537.195	49.300.783.850	56.011.225.323

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Por tanto, el porcentaje de participación de los Fondos Especiales dentro del total de ingresos del municipio se presentó de la siguiente manera:

Tabla 113 Porcentaje de participación de los Fondos Especiales 2016 -2019

Año	% participación
2016	16.93
2017	16.17
2018	17.68
2019	17.74

Fuente: Secretaria de Hacienda

Se puede inferir que el porcentaje de participación de los Fondos Especiales presento una diferencia mínima para los cuatro años de análisis. En promedio hubo una diferencia aproximada de 0.81%, respecto al año 2016 y 2019.

Los Fondos de Seguridad se presentaron con un 9% del total de los recaudos en los Fondos Especiales para los años 2016 y 2017. De la misma manera, para el 2018 la participación fue del 5,36% y para el año 2019 fue de 6,97% dentro del total de los fondos. En lo que respecta al recurso de capital, se evidencian las siguientes cifras para los años 2016 y 2019 respectivamente.

Tabla 114 Recurso de Capital 2016 - 2019

Concepto	2016	2017	2018	2019
Rendimientos financieros	685.287.044	690.020.833	816.930.882	885.305.172
Recursos del balance	8.626.549.343	18.983.514.094	17.593.974.771	23.263.835.797
Recursos del crédito	7.023.288.429	22.725.593.331	428.426.192	8.373.160.044
Recursos de capital	16.335.124.816	42.399.128.258	18.839.331.845	32.522.301.013

Fuente: Secretaria de Hacienda 2020

Respecto de los recursos de capital en el año 2016, el 4% (\$ 685.287.044 millones de pesos) correspondió a rendimientos financieros, 53% (\$ 8,626.549.343 millones de pesos) a recursos del balance (superávit y reintegros) y el 42% (\$ 7,023.288.429 millones de pesos) a recursos de Crédito.

En 2017, el 2% (\$ 690.020.833 millones de pesos) correspondió a rendimientos financieros, el 45% (\$18,983.514.094 millones de pesos) a recursos del balance y 54% (\$ 22,725.593.331 millones de pesos) a Recursos de Crédito.

En el 2018, el 4% (\$816.930.882 millones de pesos) rendimientos financieros, el 93% (\$17,593.974.771 millones de pesos) a recursos del balance y 2% (\$428.426.192 millones de pesos) recursos de crédito.

En el 2019, el 2,72% (\$ 885.305.172 millones de pesos) rendimientos financieros, 71,53% (\$23,263.835 millones de pesos) a Recursos del Balance y el 25,75% (\$ 8,373.160 millones de pesos) a recursos de crédito.

Los recursos de capital tienen una importante participación en el total de los ingresos, ya que comprenden los recursos del crédito y los recursos del balance. Su participación en el total de los ingresos año a año a partir del 2016 se dieron de la siguiente manera:

Tabla 115 Porcentaje de Participación de recursos de capital 2016 - 2019

Año	% participación
2016	6.93
2017	15.12
2018	6.76
2019	10.30

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Frente a los recursos de capital se evidencia que hubo una diferencia de 4.82% entre los años 2017 y 2019, siendo estos los de mayor participación.

Tabla 116 Otros Ingresos

Concepto	2016	2017	2018	2019
Recursos de cofinanciación	5.588.762.865	7.796.615.695	7.465.826.821	9.710.668.791
Contribuciones parafiscales	132.783.689	80.696.799	102.640.031	134.836.905
Sistema general de regalías	6.489.720.448	38.637.309	418.964.539	2.591.885.840

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Dentro de los ingresos del municipio se tienen los recursos gestionados por cofinanciaciones, los recibidos por contribuciones parafiscales por espectáculos públicos

de las artes escénicas y del Sistema General de Regalías. Su participación dentro del total de los ingresos del Municipio se muestra a continuación en cada vigencia desde 2016 a 2019

Tabla 117 Participación en el total de ingresos del municipio

Concepto	2016	2017	2018	2019
Recursos de cofinanciación	2,37	2,78	2,68	3,08
Contribuciones Parafiscales	0,06	0,03	0,04	0,04
Sistema General de Regalías	2,75	0,01	0,15	0,82

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Con respecto a los recursos del Sistema General de Regalías, en el año 2016 al municipio de Tunja se le asignaron \$ 6.489.720.448 millones de pesos, como ejecutor del proyecto de adecuación, remodelación y puesta en funcionamiento del Teatro Suárez.

En la vigencia 2019, el municipio de Tunja fue designado ejecutor del proyecto para la adecuación y pavimentación de las vías de los barrios la Florida y San Francisco, en cuantía de \$ 2.700 millones de pesos. Igualmente, se designó como ejecutor del proyecto de rehabilitación de la vía terciaria con placa huella en la vereda Pirgua municipio de Tunja, en cuantía de \$ 914 millones de pesos.

Tabla 118 Ejecución de gastos 2016-2019

Concepto	2016	2017	2018	2019
Funcionamiento	33,681.18	36,690.54	43,799.52	47,379.45
Deuda	8,096.83	8,220.11	7,779.98	8,790.80
Inversión	159,426.14	214,332.77	196,258.78	238,492.60
GASTOS TOTALES	201,204.15	259,243.41	247,838.27	294,662.85

Fuente: FUT y ejecución presupuestal 2016 a 2019- cifras dadas en millones de pesos

El municipio de Tunja ha mantenido un buen cumplimiento de los indicadores de la Ley 617 de 2000, lo que le ha permitido controlar sus gastos de funcionamiento, cerca al 51% en la vigencia 2019.

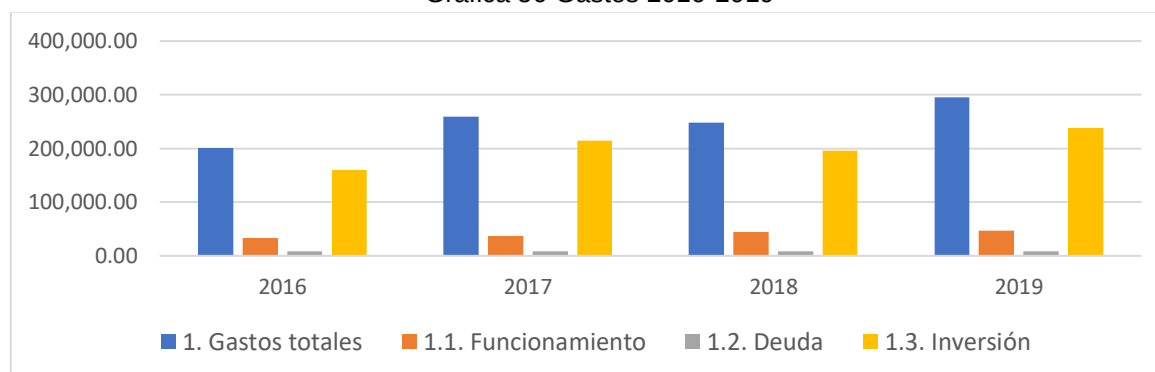
Los gastos de funcionamiento en el periodo 2016 – 2019 representaron cerca del 16% de los gastos totales. La deuda pública se vio reflejada con un 3% de los gastos y respecto a los gastos de inversión con un 81% del total de los gastos. En el año 2017 se registró mayor inversión respecto al año 2016, por cuanto se comprometieron recursos del crédito por valor de \$ 30.029 millones de pesos, con ocasión del nuevo empréstito por \$ 34.000 millones pesos. Dichos recursos se destinaron en especial a educación, agua potable, equipamiento y vías.

En el año 2019, el incremento de la inversión se debió a que se comprometieron los recursos del Sistema General de Regalías en los proyectos en el que el municipio de Tunja era el ejecutor del proyecto a saber:

- Adecuación y pavimentación de las vías de los barrios la Florida y San Francisco por valor de \$ 2.494.471.235,44 millones de pesos.
- Rehabilitación de la vía terciaria con placa huella en la vereda Pirgua del municipio de Tunja por valor de \$ 914.087.234,54 millones de pesos.
- Mejoramiento de los espacios públicos urbanos del centro histórico y su zona de influencia por valor de \$ 6.027.983.974,08 millones de pesos.
- Mejoramiento de vías urbanas en los barrios Jordán, Las Américas, San Lázaro, Manantial y Las Peñitas en el Municipio de Tunja por valor de \$ 2.269.911.592,12 millones de pesos.

En lo que respecta a los gastos para el municipio en los periodos 2016-2019, se puede evidenciar que lo correspondiente a los gastos totales, el año que tuvo mayor incremento fue el 2019 con una cifra cercana a los \$ 300.000.00 millones de pesos, así mismo, para este mismo año frente al gasto de funcionamiento se evidencia que hubo un gasto cercano a \$ 50.000,00 millones de pesos.

Gráfica 50 Gastos 2016-2019



Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Por lo anterior se puede concluir que para el año 2019 fue donde se presentó mayores gastos totales, de funcionamiento, deuda e inversiones.

Tabla 119 Gastos de funcionamiento

Descripción	2016	2017	2018	2019
Gastos de funcionamiento administración central I.d	28.660.771.514,51	31.327.866.742,38	37.933.966.515,19	41.248.746.792,05
Concejo municipal	2.249.385.444,53	2.438.821.761,25	2.653.785.462,33	2.775.032.975,65
Contraloría municipal	1.544.640.164,59	1.633.456.974,05	1.700.265.364,30	1.754.333.802,88

Descripción	2016	2017	2018	2019
Personería municipal	1.226.379.910,40	1.290.391.896,15	1.511.498.075,31	1.601.337.896,22
Total funcionamiento	33.681.177.034,03	36.690.537.373,83	43.799.515.417,13	47.379.451.466,80

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Así mismo, en la tabla anterior se destacan los gastos de funcionamiento de la administración central, concejo, contraloría y personería municipal. En el 2016 el total de funcionamiento fue de \$ 33.681.177.034,03 millones de pesos, convirtiéndose en el año de menor gasto, pues para el año 2018 fue de \$ 43.799.515.417,13 y el año 2019 fue de \$ 47.379.451.466,80 millones de pesos.

Los gastos de funcionamiento representaron respecto del total de gastos el siguiente comportamiento:

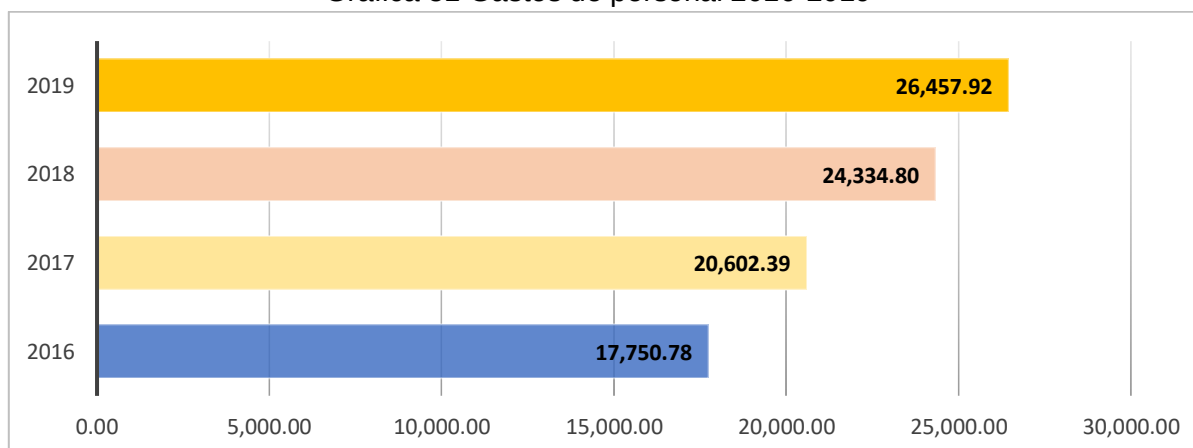
Tabla 120 Porcentaje de participación - Gastos de funcionamiento

Año	% participación
2016	16.74
2017	14.15
2018	17.65
2019	16.08

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

La variación del porcentaje de participación presentó una disminución entre el 2016 y 2017 de 2,59% y en lo que refiere al 2018 y 2019 se evidencia una variación de 1,59%.

Gráfica 51 Gastos de personal 2016-2019

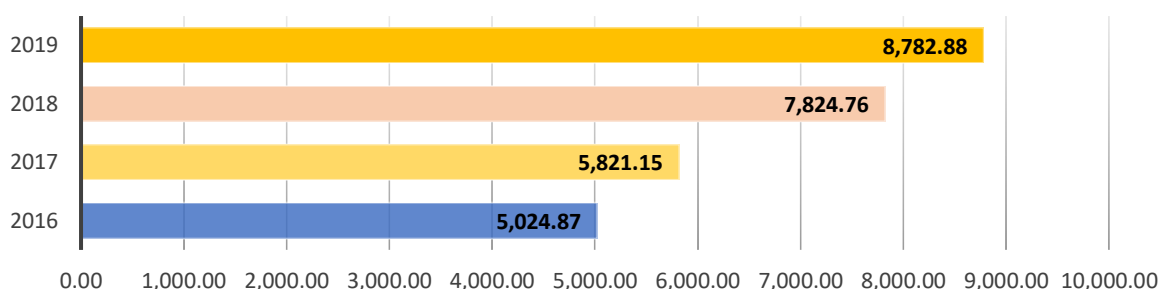


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En la vigencia 2018, los gastos de personal ascendieron a \$ 24,334.80 millones de pesos, el 45.61% (\$ 11,098.58 millones de pesos) corresponde a servicios personales asociados a la nómina, el 12.65% (\$ 3,077.56 millones) a pago de remuneración de servicios técnicos y el 23.16% (5,635.42 millones) a pago de honorarios profesionales.

A 2019, los servicios de personal se incrementaron en un 49% con respecto al 2016, el incremento estuvo representado principalmente en los rubros de honorarios profesionales y servicios técnicos, los cuales se duplicaron en la vigencia 2019.

Gráfica 52 Gastos generales 2016-2019

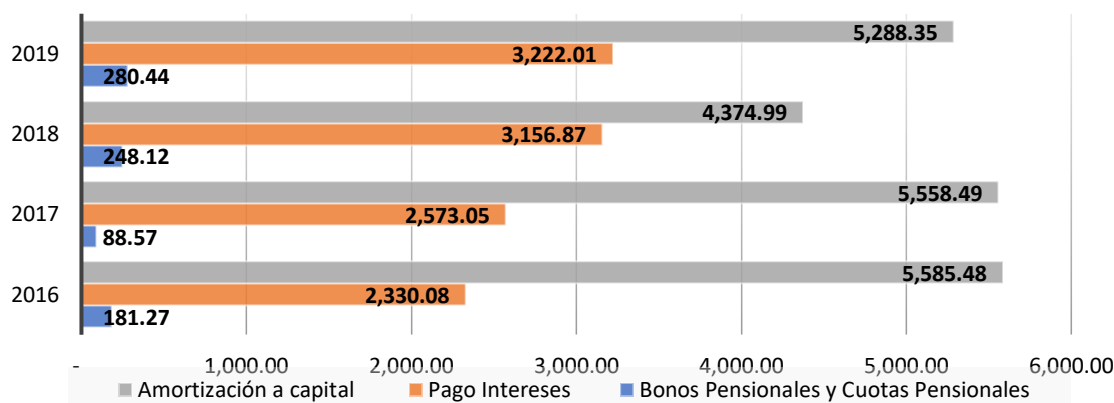


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En el año 2018, los gastos generales ascendieron a \$ 7,824.76 millones de pesos, incrementando con respecto al año 2016 en \$ 2,799.90 millones de pesos representado en un 55.72%. Este incremento se vio reflejado en rubros como comunicaciones y transportes, vigilancia, gastos judiciales, servicios públicos, festividades cívicas, gastos electorales y defensa de la hacienda pública.

En 2019, los gastos generales ascendieron a \$ 8.782,88 millones de pesos, con un incremento respecto al 2018 de \$ 958,12 millones de pesos, lo cual se dio por gastos de viaje, comunicaciones, transportes y vigilancia. El año 2017 fue el que registró el mayor valor en pago de deuda, pues en total se pagó \$ 8,131.54 millones de pesos entre amortización de capital e intereses.

Gráfica 53 Ejecución de la deuda pública

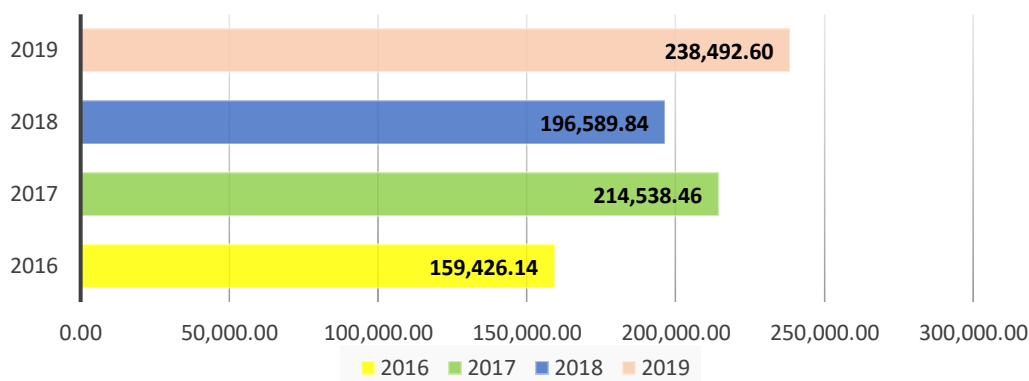


Fuente: Secretaria de hacienda 2020

GASTOS EN INVERSIÓN

En el año 2017 los recursos comprometidos en las diferentes sectoriales en inversión ascendió a \$ 214.538,46 millones de pesos, es decir fue superior respecto a la inversión que se hizo en el año 2018.

Gráfica 54 Total de Inversión 2016-2019



Fuente: Secretaria de hacienda 2020

En las vigencias 2017 y 2019 se observan cifras mayores, pues en el 2017 se invirtieron recursos del crédito conforme a la destinación establecida en los respectivos acuerdos municipales; y para el 2019 se comprometieron recursos del Sistema General de Regalías por el orden de \$ 12.124 millones de pesos y recursos del crédito por \$ 7.682 millones pesos.

El total de inversión en los diferentes sectores es como se desagrega a con continuación:

Tabla 121 Total de inversión desagregada

Descripción	2016	2017	2018	2019
Inversión recursos propios	18.978.034.954	28.641.865.747	33.437.814.633	41.052.536.417
Inversión recursos propios presupuesto participativo	0	251.955.233	0	26.645.211
Inversión ingresos corrientes destinación específica	17.245.715.620	20.218.296.405	23.615.137.917	26.309.288.674
Sistema general de participaciones	65.544.815.861	79.023.974.615	78.770.778.100	84.279.690.104
Inversión recursos ley 99/93	0	46.680.333	176.073.993	125.015.942
Inversión fondos especiales	39.777.263.427	48.116.011.710	54.238.139.815	58.708.743.021
Inversión recursos del crédito	4.034.116.934	30.029.206.414	48.707.301	7.682.042.342
Inversión recursos de cofinanciación	7.290.923.983	6.813.419.636	5.758.916.859	7.570.992.280
Espectáculos públicos de las artes escénicas	96.623.935	0	65.994.687	36.645.344
Sistema General de Regalías	6.458.641.956	0	0	12.124.764.440
inversión de recursos PICN	0	0	0	1.702.608
Recursos excedentes Fonpet	0	1.191.356.157	478.280.177	574.538.156
Total inversión	159.426.136.669	214.332.766.252	196.589.843.482	238.492.604.539

Fuente: Secretaria de hacienda 2020

Respecto al total de inversión desagregada se puede evidenciar que para el año 2016 se presentó un total de \$ 159.426.136.669 millones de pesos, mientras que el año 2017 \$ 214.332.766.252; para el año 2018 se presenta una disminución de \$ 17.742.922.770 millones de pesos frente al periodo anterior. Finalmente, para la vigencia 2019 hubo un total de inversión de \$ 238.492.604.539 millones de pesos.

INDICADORES FINANCIEROS

Tabla 122 Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD)

Descripción	2015	2016	2017	2018
Gastos de Funcionamiento	28,557.74	28,048.42	30,637.86	37,183.96
I.C.L.D	68,925.25	71,516.82	77,378.75	94,436.80
Indicador Ley 617/00 (GF/ICLD):	41.43	39.22	39.59	39.37

Fuente: Contraloría General de la República

Entre el 2016 al 2018, el indicador Ley 617 GF/ICLD¹⁴, se ha mantenido sobre el 39%, sin superar el tope del 65% como límite de gastos establecido para municipios de primera categoría. Finalmente, en la siguiente tabla se presenta la ejecución de gastos de los periodos 2016 al 2019 desagregada por origen de recursos y sus diferentes sectoriales:

¹⁴ Gastos de funcionamiento/Ingresos corrientes de libre destinación

Proyección de ingresos y gastos 2020-2023

La ciudad de Tunja cuenta con una fuente de financiación de Recursos Propios de Libre Destinación, los cuales ascienden a \$ 163.833.347.603 que equivale al 14% del total de las fuentes de financiación para el próximo cuatrienio; para el caso de los Recursos Propios de Destinación Específica se contempla un valor de \$ 153.214.268.213, cifra que equivale al 13%.

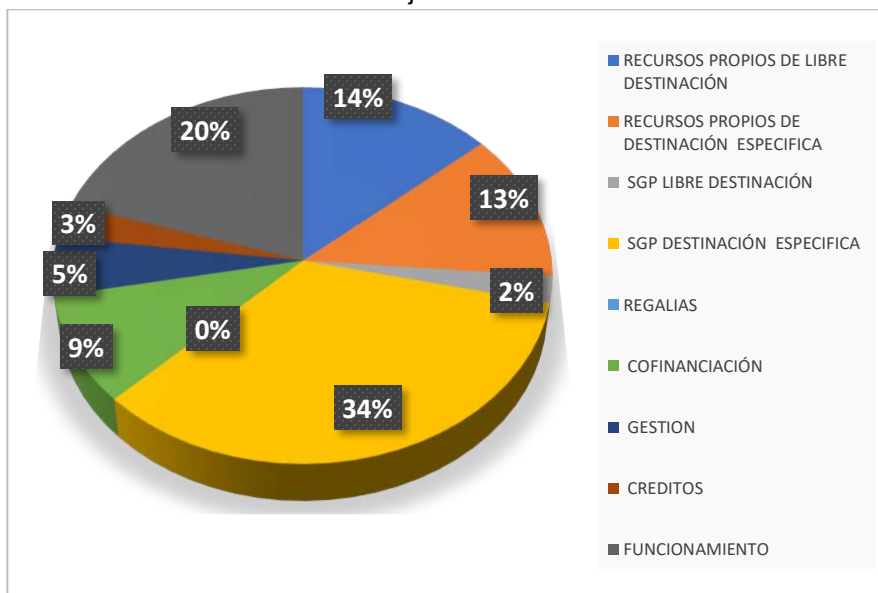
Tabla 123 Recursos por fuentes de financiación

Tipo de fuente	Valor
Recursos propios de libre destinación	\$ 163.833.347.603
Recursos propios de destinación específica	\$ 153.214.268.213
SGP libre destinación	\$ 27.662.682.123
SGP destinación específica	\$ 410.861.001.529
Regalías	\$ 70.000.000
Cofinanciación	\$ 112.601.687.541
gestión	\$ 60.611.538.000
créditos	\$ 34.951.000.000
Funcionamiento	\$ 242.165.721.029
Total	\$ 1.205.971.246.038

Fuente: Alcaldía de Tunja 2020

Por otro lado, el SGP libre destinación con el 2%, valor que equivale a \$ 27.662.682.123. Para el caso de SGP destinación específica se cuenta con \$ 410.861.001.529, cifra que corresponde al 34%; \$ 70.000.000 por concepto de Regalías percibidas por el municipio. Frente al tema de cofinanciación la ciudad cuenta con \$ 112.601.687.541, lo cual se ve representada en un 9% del total de las fuentes de financiación. \$ 60.611.538.000 serán producto de la gestión que se realice, equivalente a un 5%.

Gráfica 55 Porcentaje Fuentes de Financiación



Fuente: Alcaldía de Tunja 2020

Respecto al tema de créditos el municipio pretende recibir \$ 34.951.000.000 correspondiente a 3%; así mismo el funcionamiento se ve representado en \$242.165.721.029 que equivale al 20% total de las fuentes de financiación de la ciudad para el próximo cuatrienio.

Finalmente, el municipio tendrá contemplado un total de las fuentes de financiación que ascienden a \$ 1.205.971.246.038 los cuales permitirán hacer la ejecución de los proyectos de esta administración.

Tabla 124 Fuentes de financiación por pilar - Plan de Desarrollo

Pilar	Recursos propios de libre destinación	Recursos propios de destinación Especifica	SGP libre destinación	SGP destinación específica	Regalías	Confinanc	Gestión
I. Nos une el ambiente natural y construido	\$ 29.284	\$ 113.610	\$ 5.297	\$ 13.097	\$ 70	\$ 450	\$ 32.471
II. Nos une la movilidad	\$ 14.883	\$ 5.507	\$ 18.206	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 18.530
III.. Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	\$ 7.658	\$ 0	\$ 0	\$ 1.540	\$ 0	\$ 0	\$ 5.075
IV. Nos une el empleo	\$ 6.196	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 982
V. Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	\$ 46.760	\$ 29.188	\$ 2.059	\$ 315.576	\$ 0	\$ 23.437	\$ 3.554
VI. Nos une la salud y vitalidad	\$ 30.731	\$ 0	\$ 2.100	\$ 80.649	\$ 0	\$ 88.715	\$ 0
VII. Gobernanza territorial	\$ 28.322	\$ 4.909	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0	\$ 0
Total general	\$ 163.833	\$ 153.214	\$ 27.663	\$ 410.861	\$ 70	\$ 112.602	\$ 60.612

Fuente: Alcaldía de Tunja *cifras dadas en miles de millones

Mas adelante se especifican los recursos que la administración contempla para cada pilar teniendo en cuenta las fuentes de financiación; respecto al pilar I, Nos une el ambiente natural y construido, en la fuente de financiación SGP de libre destinación, se tiene contemplado recibir un valor de \$ 113.610. En el caso del pilar II, Nos une la movilidad se cuenta con un valor de \$ 18.530 provenientes de los recursos propios de libre destinación; \$ 7.658 son dirigidos a fortalecer el pilar III Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico con recursos propios de destinación específica.

En el pilar IV Nos une el empleo, \$ 6.196 que corresponde a los recursos propios de destinación específica. Mientras que \$ 315.576 corresponde a regalías, ingresos que aportaran al desarrollo del pilar V Nos une una sociedad justa, incluyente y educada; por otro lado, producto de la gestión realizada se pretende recibir \$ 88.715, dinero que apoyará el alcance de los objetivos establecidos en el pilar VI Nos une la salud y vitalidad. Para el caso del pilar VII, parte de su financiamiento será de \$ 28.322 proveniente de los recursos propios de destinación específica.

Tabla 125 Total recursos por pilar- Plan de Desarrollo

Pilar	2020	2021	2022	2023	Total
I. Nos une el ambiente natural y construido	\$ 57.926	\$ 49.585	\$ 50.551	\$ 52.067	\$ 210.128
II. Nos une la movilidad	\$ 11.603	\$ 13.437	\$ 19.668	\$ 15.521	\$ 60.228
III. Nos une el emprendimiento, la innovación y el desarrollo económico	\$ 2.504	\$ 3.836	\$ 3.923	\$ 4.009	\$ 14.272
IV. Nos une el empleo	\$ 3.666	\$ 1.783	\$ 1.837	\$ 1.892	\$ 9.178
V. Nos une una sociedad justa, incluyente y educada	\$ 96.198	\$ 106.418	\$ 108.148	\$ 110.977	\$ 421.741
VI. Nos une la salud y vitalidad	\$ 62.478	\$ 49.521	\$ 51.006	\$ 52.536	\$ 215.542
VII. Gobernanza territorial	\$ 70.626	\$ 66.137	\$ 68.121	\$ 70.165	\$ 275.049
Total general	\$ 305.002	\$ 290.717	\$ 303.254	\$ 307.167	\$ 1.206.139

Fuente: Alcaldía de Tunja *cifras dadas en miles de millones

En la anterior tabla se puede observar los recursos asignados por pilar desagregando su valor anual en el cuatrienio; en el Pilar I Nos une el ambiente natural y construido, para el año 2020 se contempla un valor de \$ 57.926, en el pilar Nos une la movilidad, es estipula un total para el cuatrienio de \$ 60.228; mientras que para el pilar III, se observa un total de \$ 14.272.

En el pilar V, Nos une una sociedad justa, incluyente y educada se espera para el año 2023 un total de \$ 110.977; mientras que \$ 215.542 dirigidos al pilar VI Nos une la salud y vitalidad; para el caso del pilar de Gobernanza territorial se estipula un total de \$ 275.049.

Fuentes de financiación contenidas en el Plan de Desarrollo Municipal

En este componente se describen a manera general las fuentes de financiación contenidas en el plan financiero de la entidad, el cual es un instrumento de planificación y gestión financiera de la administración municipal, el cual tiene como base las operaciones efectivas. Así mismo, considera una proyección de los recursos financieros de ingresos con que cuenta el municipio, permitiendo la financiación y la ejecución de los gastos previstos, los cuales deben ser compatibles con la programación anual de caja. A través de este plan financiero se pretende establecer el valor total anual de los recursos que se encuentran disponibles para la ejecución de los programas y estrategias del plan de desarrollo y su valor total para el cuatrienio. En esencia, el Plan Financiero es un programa plurianual que busca armonizar los ingresos y gastos de caja con sus posibilidades de financiamiento, para propiciar la materialización de los objetivos y metas del Plan de Desarrollo, en un marco que garantice la sostenibilidad fiscal.

Ingresos Corrientes de Libre Destinación: Según la ley 617 de 2000, son aquellos ingresos corrientes, excluidas las rentas de destinación específica, entendiéndose por estas las destinadas por la ley o acto administrativo a un fin determinado.

Recursos propios: Son aquellos recursos que generan las entidades territoriales de manera permanente y se pueden clasificar en tributarios y no tributarios

- **Tributarios:** Son los ingresos que tienen carácter de impuesto, que son propiedad del municipio, son obligatorios, no generan contraprestación alguna y si es del caso son exigidos coactivamente. Estos ingresos provienen del recaudo del impuesto predial, Industria y Comercio, Avisos y Tableros, espectáculos públicos, Impuesto sobre vehículos automotores, sobretasa a la gasolina, entre otros.
- **No tributarios:** Son los ingresos recibidos de forma regular y su recaudo proviene de la venta de bienes y servicios públicos, la explotación de bienes o la participación en los beneficios de bienes o servicios, transferencias y demás recursos que ingresen al presupuesto municipal. Este tipo de ingresos corresponden a tasas y/o tarifas (tránsito, servicios públicos, ocupación de vías), también las multas y sanciones.

Transferencias de Libre Destinación: Son aquellas partidas provenientes del gobierno nacional sin contraprestación alguna de las entidades territoriales, y pueden usarse a voluntad de la ET bien sea en gastos corrientes o en inversión.

Adicionalmente, los contratos de prestación de servicios para la realización de actividades administrativas se clasifican como gasto de funcionamiento para efectos de la evaluación de la ley 617.

Sistema General de Participaciones (SGP): Son los recursos que transfiere la Nación a las entidades territoriales y a los resguardos indígenas para la financiación de los servicios a su cargo en educación, salud, agua potable, saneamiento básico, además de los definidos en el Artículo 76 de la Ley 715 de 2001 y en la Ley 1176 de 2007.

Sistema General de Regalías (SGR): Son una fuente de ingresos es el Sistema General de Regalías (SGR), que corresponden a una contraprestación económica que recibe una entidad territorial debido a la explotación de un recurso natural no renovable. Este sistema está basado en el principio de descentralización y de la autonomía de las entidades territoriales buscando asignación equitativa de los recursos, que garanticen el uso óptimo de los mismos.

Otras fuentes de ingresos:

Asociaciones Público-Privadas (APP), que constituyen un mecanismo de vinculación de capital privado para la construcción de infraestructura pública y sus servicios asociados.

Presupuesto General de la Nación (PGN) son aquellos que están a cargo de las entidades nacionales, y financian programas y proyectos de inversión que serán ejecutados directamente por las entidades territoriales. Es importante que el equipo territorial responsable de la formulación identifique la oferta del Gobierno Nacional disponible a través de cada una de las entidades, para definir la posibilidad de presentar proyectos y solicitar el acompañamiento entidad nacional competente.

Cofinanciación: es un mecanismo de inversión complementario a los recursos propios, transferencias y contrapartida; instrumento apropiado para orientar la inversión pública a sectores prioritarios, en los cuales la Nación tiene interés particular, pero su ejecución es de ámbito local.

La cofinanciación de terceros permite financiar los programas del plan de desarrollo. El equipo territorial responsable de la formulación podrá revisar si la definición inicial de consecución de estos recursos puede ajustarse e incrementar el margen de maniobra frente a las líneas estratégicas priorizadas.

Operaciones de crédito público – empréstitos: Son los actos o contratos que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios, en donde se contempla un plazo para su pago o aquellas mediante las cuales en que la entidad actúa como deudor solidario o garante de las obligaciones de pago.

Dentro de las operaciones de crédito público se encuentran contempladas la contratación de empréstitos, la emisión, la suscripción y colocación de títulos de deuda pública, el

otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales y los créditos de proveedores.

Para el caso de los **empréstitos** son una figura de carácter fiscal relevante para los municipios y tiene como finalidad obtener dinero o bienes en préstamo, donde el municipio contrae obligaciones con inversionistas de carácter privado a través de un crédito contrayendo así una obligación de pago.

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

Alcanzar el mayor nivel de cumplimiento de los compromisos de gobierno consignados en el Plan de Desarrollo, es quizás el mayor reto que asume cada administración, lograrlo solo será posible si se implementan prácticas adecuadas de monitoreo y seguimiento permanentes a la ejecución del Plan.

Para el Departamento Nacional de Planeación - DNP, el seguimiento es una herramienta de gestión que busca determinar los avances y logros de los productos y resultados de las políticas públicas con relación a los objetivos propuestos por el gobierno. Esto se logra por medio de la recolección sistemática de información sobre unos indicadores específicos. Generalmente, se enmarca en el enfoque de la Gestión Orientada a Resultados, cuyo objetivo central es generar valor a la gestión pública enfatizando en el logro de resultados, por encima del cumplimiento de actividades.

La implementación de un sistema de seguimiento permite generar alertas tempranas para la consecución de las metas; producir información pertinente para la acertada toma de decisiones de política pública; incrementar la transparencia y fortalecer el proceso de rendición de cuentas y, evaluar el desempeño de las diferentes sectoriales o dependencias. Siguiendo los lineamientos del DNP, la presente administración adoptará un Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo, que armonice:

- ✓ La demanda de seguimiento, es decir los indicadores de resultado y de producto objeto de medición.
- ✓ Los procesos y la estructura funcional de seguimiento, con roles y responsabilidades claras.
- ✓ Los instrumentos o herramientas por utilizar para el proceso.
- ✓ Rutinas de seguimiento y uso dado a la información que genera el sistema.

Demanda de Seguimiento

La estructura del Plan de Desarrollo está dada por 7 Pilares, con una estructura de líneas estratégicas, Programas con indicadores de resultado asociados y estrategias con indicadores de producto. Es importante resaltar que el seguimiento se realizará al nivel estratégico, es decir a indicadores de resultado e indicadores de producto.

No obstante, aunque en el Plan de Desarrollo quedarán definidos algunos indicadores de gestión, tendientes al fortalecimiento institucional, estos serán objeto de seguimiento al interior del Comité Institucional de Gestión y Desempeño establecido en el marco de la implementación del Modelo Integrado de Planeación y Gestión – MIPG.

Procesos, estructura funcional y roles establecidos en el Sistema de Seguimiento

Una vez sea adoptado el Plan de Desarrollo Municipal, se iniciará el alistamiento para la implementación del Sistema de Seguimiento a la ejecución del Plan de Desarrollo, que incluye la adopción del sistema mediante acto administrativo y la actualización de los procesos y procedimientos estratégicos del Sistema Integrado de Gestión, acciones que permiten fortalecer la cultura de seguimiento, el reporte de información y por supuesto la transparencia en la organización.

El seguimiento se realizará en dos niveles: uno operativo que se encarga de capturar, consolidar, analizar y transformar los datos en información relevante para la toma de decisiones; y uno estratégico encargado de usar esa información para ajustar las políticas y corregir los cuellos de botella identificados.

Tabla 126 Niveles y responsabilidades en el proceso de seguimiento

Niveles	Responsabilidades
Gerente del Sistema - Alcalde	Velar por el cumplimiento de la totalidad de las metas inscritas en el Plan de Desarrollo.
Líder de Seguimiento – Asesor de Planeación	Administrar la totalidad del sistema.
Coordinador de Seguimiento / Equipo de Seguimiento (Planeación, Hacienda, Control Interno y Gestión)	Liderar el proceso de seguimiento. Validar la información del sistema y analizarla (se concentra en las metas estratégicas asociadas con resultados y productos).
Gerentes de Programa (secretarios de despacho, directores de oficina, etc.)	Verificar y recopilar la información del programa del que son responsables.
Enlaces de Seguimiento	Consolidar información de la sectorial y la presenta al secretario para su validación.
Gerente de meta (funcionario encargado por dependencia)	Cargar la información en el sistema, correspondiente a los indicadores y metas que son su responsabilidad.

Fuente: DNP, DSEPP

Herramienta de seguimiento

La Administración Municipal implementará un software de seguimiento, que permita mantener la información del seguimiento físico y financiero a la ejecución del Plan de Desarrollo. Este seguimiento implica el seguimiento a la ejecución de los proyectos de inversión, pues son éstos el soporte del avance de las metas, ya que a través de ellos se hace la entrega de los bienes y servicios a la comunidad.

Con relación al seguimiento a los proyectos, se debe dar una vinculación formal al supervisor, interventor o contratista, para que, en el ejercicio de sus funciones, suministren la información adecuada sobre los avances que se obtengan en el cumplimiento de las metas correspondientes.

Rutinas de seguimiento y uso de la información

Las rutinas de seguimiento son aquellas actividades frecuentes, encaminadas a capturar información, cargarla en la herramienta de administración del sistema de seguimiento, revisar la calidad de esta, generar reportes e informes sobre cómo va la ejecución y al uso de la información para la toma de decisiones.

En el seguimiento a la ejecución del Plan de Desarrollo se implementarán las siguientes rutinas:

- ✓ Rutinas internas de seguimiento, desarrolladas por los responsables definidos para la captura, el cargue, el control y el reporte de la información en la herramienta dispuesta. Periodicidad trimestral.
- ✓ Rutinas internas de uso y análisis de la información para toma de decisiones en Consejos de Gobierno, desarrolladas por los responsables de las metas estratégicas identificadas e incluidas en el tablero de control. Periodicidad trimestral
- ✓ Rutinas de generación de informes de avance del Plan de Desarrollo para el Consejo Territorial de Planeación, desarrolladas por el equipo de seguimiento. Periodicidad semestral.
- ✓ Rutinas de Rendición de Cuentas, para informar, socializar, divulgar y dialogar con la ciudadanía, organizaciones públicas, sociales y Concejo Municipal, acerca del avance del Plan de Desarrollo de cada vigencia. La Rendición de Cuentas se realizará en el primer trimestre de la vigencia siguiente al período analizado. Periodicidad anual.

Anualmente se diseñará la Estrategia de Rendición de Cuentas como un componente del Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano, garantizando que no solo se limite a la Audiencia Pública, sino que se convierta en un ejercicio permanente de comunicación y diálogo con la ciudadanía, a través del uso de herramientas como la página web del municipio y sus redes sociales. La estrategia definida contemplará una metodología clara, la exigencia de la publicación previa de la información para promover los espacios de participación, la realización de una convocatoria amplia y suficiente y la sistematización del proceso.



ALCALDÍA MAYOR DE TUNJA

DECRETO NÚMERO 0313 DE 2022

(12 DE MAYO DE 2022)

**"POR MEDIO DEL CUAL SE FIJAN LAS TARIFAS PARA LA PRESTACIÓN DEL
SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR
COLECTIVO MUNICIPAL DE PASAJEROS"**

EL ALCALDE MAYOR DE TUNJA

En ejercicio de sus facultades Constitucionales, legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los artículos 311, 315 y 365 de la Constitución Política de 1991; Leyes 105 de 1993, 336 de 1996; Decretos 080 de 1987, 1079 de 2015, 2660 de 1998; Resolución 4350 de 1998; y demás normas concordantes, y

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 311 de la Constitución Política, señala: *"Al municipio como entidad fundamental de la división político-administrativa del Estado le corresponde prestar los servicios públicos que determine la ley, construir las obras que demande el progreso local, ordenar el desarrollo de su territorio, promover la participación comunitaria, el mejoramiento social y cultural de sus habitantes y cumplir las demás funciones que le asignen la Constitución y las leyes."*

Que, el artículo 315 ibídem, indica que son atribuciones del alcalde: *"1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo. 2. Conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. El alcalde es la primera autoridad de policía del municipio. La Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta el alcalde por conducto del respectivo comandante. 3. Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo; representarlo judicial y extrajudicialmente; y nombrar y remover a los funcionarios bajo su dependencia y a los gerentes o directores de los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales de carácter local, de acuerdo con las disposiciones pertinentes. 4. Suprimir o fusionar entidades y dependencias municipales, de conformidad con los acuerdos respectivos. 5. Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio. 6. Sancionar y promulgar los acuerdos que hubiere aprobado el Concejo y objetar los que considere inconvenientes o contrarios al ordenamiento jurídico. 7. Crear, suprimir o fusionar los empleos de sus dependencias, señalarles funciones especiales y fijar sus emolumentos con arreglo a los acuerdos correspondientes. No podrá crear obligaciones que excedan el monto global*

fijado para gastos de personal en el presupuesto inicialmente aprobado. 8. Colaborar con el Concejo para el buen desempeño de sus funciones, presentarle informes generales sobre su administración y convocarlo a sesiones extraordinarias, en las que sólo se ocupará de los temas y materias para los cuales fue citado. 9. Ordenar los gastos municipales de acuerdo con el plan de inversión y el presupuesto. 10. Las demás que la Constitución y la ley le señalen."

Que, el artículo 365 ibídem, establece: "Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. [...]"

Que, el artículo 3° de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993 (Ley Marco de Transporte), señala que: "El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios: [...]"

2. El carácter del Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. [...]"

Que, el artículo 6° ibídem, en su inciso tercero, indica: "Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, [...] Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte."

Que, el artículo 5° de la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte), establece: "El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo".

Que, el artículo 6° ibídem, señala: "Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional."

Que, el artículo 10 ibídem, indica: "Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente."

Que, el artículo 29 ibídem, establece: "En su condición rectora y orientadora del sector y del sistema nacional de transporte, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte



formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte."

Que, el artículo 30 ibídem, señala: *"De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para un modo de transporte en particular."*

Que, el artículo 1° del Decreto 080 del 15 de enero de 1987 (Funciones de los Municipios), indica que: *"Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones: [...]"*

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado."

Que, el artículo 2.2.1.1. del Decreto 1079 del 26 de mayo de 2015 (Decreto Único Reglamentario Sector Transporte), establece: **"Definiciones para el Transporte Terrestre Automotor. Para la interpretación y aplicación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: [...]"**

• **Tarifa:** es el precio que pagan los usuarios por la utilización del servicio público de transporte."

Que, el artículo 2.2.1.1.3. ibídem, define como: **"Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en ésta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas."**

Que, el artículo 2.2.1.1.2.1 ibídem, señala: **"Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes: [...]"**

• **En la Jurisdicción Distrital y Municipal:** los Alcaldes Municipales y/o distritales o en los que estos deleguen tal atribución. [...]"

Que, mediante Decreto 2660 del 29 de diciembre de 1998, *"Por el cual se establecen los criterios para la fijación de Tarifas del Servicio de Transporte Público Municipal, Distrital y/o Metropolitano de Pasajeros y/o mixto"*; el gobierno nacional estableció los criterios para la fijación de las Tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros, y facultó a las Autoridades Municipales para fijar las Tarifas correspondientes a la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros en su jurisdicción.

Que, en los artículos 1°, 2° y 3° ibídem, se indica que:

"De conformidad con lo previsto en el Decreto-ley 80 de 1987 y en concordancia con lo establecido en el Decreto 1558 de 1998, les corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas fijar las tarifas para el transporte público de pasajeros y/o mixto, en su jurisdicción.

Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.

El Ministerio de Transporte por medio de resolución establecerá la metodología para la elaboración de los estudios de costos."

Que, mediante Resolución 4350 del 31 de diciembre de 1998, *"Por la cual se establece la Metodología para la elaboración de los Estudios de Costos que sirven de base para la fijación de las Tarifas de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano y/o mixto"*; el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte, reglamentó lo indicado en el Decreto 2660 de 1998 y estableció la metodología que deben aplicar las Autoridades de Transporte competentes para la elaboración de los Estudios de Costos para la fijación de las Tarifas.

Que, en el artículo segundo ibidem, se establece:

Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos.

1.1. Costos variables:

1.1.1. Combustible

1.1.2. Lubricantes

1.1.3. Llantas

1.1.4. Mantenimiento

1.1.5. Salarios y prestaciones

1.1.6. Servicios de estación

1.2. Costos Fijos:

1.2.1. Garaje

1.2.2. Gastos de administración y rodamiento

1.2.3. Impuestos

1.2.4. Seguros

1.3. Costos de Capital:

1.3.1. Recuperación de capital

1.3.2. Rentabilidad

Que, a su vez, en el artículo tercero ibidem, se señala: *"Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: [...]"*; metodología que indica los parámetros y fórmulas que se aplican en cada uno de los ítems establecidos para los Costos Variables, los Costos Fijos y los Costos de Capital.

Que, en la ciudad de Tunja se tiene legalmente autorizada la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros a las Empresas legalmente Habilitadas, con razón social: Compañía de Transportes Hunza Ltda., Autoboy S.A., Cooperativa Integral de Transportadores Colonial "Cootranscol", y Transportes los Muisca S.A.; empresas que

Operan de manera transitoria las veintiún (21) Rutas y sus ramales de ruta a través de Convenio de Colaboración Empresarial bajo la figura de Unión Temporal denominada "Mi Ruta".

Que, la Alcaldía de Tunja, mediante Decreto Municipal No. 0109 del quince (15) de marzo de dos mil veintiuno (2021); *"Por medio del cual se fijan las Tarifas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros"*; en su artículo primero, fijó las Tarifas aplicables para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en la ciudad de Tunja de acuerdo a los resultados obtenidos en la correspondiente Estructura de Costos para el año dos mil veintiuno (2021); las cuales, correspondieron a: Mil Ochocientos Pesos M/cte. (\$ 1.800) para el periodo diurno, y mil Novecientos Pesos M/cte. (\$1.900) para el periodo nocturno, días festivos y domingos.

Que, es deber de la Autoridad de Transporte local velar porque la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros opere en forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los principios rectores del Servicio Público de Transporte de la libre competencia, la economía e iniciativa privada.

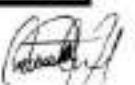
Que, de conformidad con las disposiciones normativas establecidas por el Gobierno Nacional en los Decretos 080 de 1987 y 1079 de 2015, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Decreto 2660 de 1998 y aplicando la metodología fijada por el Ministerio de Transporte a través de la Resolución 4350 de 1998; el Equipo Técnico de Ingeniería de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja elaboró el correspondiente Estudio Técnico, en el cual, se determinó la Estructura de Costos aplicable para la fijación de las Tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros para el año 2022.

Que, en aras de garantizar el cumplimiento de los Principios Rectores del Servicio Público de Transporte, se hace necesario establecer las Tarifas que pagarán los Usuarios por la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros; el cual, en cumplimiento de lo dispuesto por los Decretos 080 de 1987 y 1079 de 2015, le compete a las Autoridades Municipales.

Que, dentro del marco constitucional y legal aplicable, se han ponderado las disposiciones que se adoptarán mediante el presente Decreto, teniendo en cuenta los criterios de necesidad, eficiencia, proporcionalidad y racionalidad.

Que, la Administración Municipal, a través de la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, adelantará el proceso de socialización de las disposiciones que se adoptarán en el presente Decreto, publicando y divulgando su contenido por medios de comunicación masiva.

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto, este Despacho,



DECRETA:

ARTICULO PRIMERO: FIJACIÓN DE LAS TARIFAS. Fijar las Tarifas aplicables para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros en la ciudad de Tunja, de acuerdo a los resultados obtenidos en la correspondiente evaluación técnica del comportamiento de la canasta de costos de los recursos e insumos de la Estructura de Costos definida para la operación y continuidad del servicio, las cuales, corresponden a: MIL NOVECIENTOS PESOS MCTE (\$1.900) para el periodo diurno en días ordinarios, y DOS MIL PESOS MCTE (\$ 2.000) para el periodo nocturno, días festivos y domingos.

Parágrafo Primero. Para efectos del presente acto administrativo, se establecen como DÍAS ORDINARIOS los comprendidos entre los días lunes y sábado, el PERIODO DIURNO entre las 05:00 horas y las 20:00 horas, y el PERIODO NOCTURNO entre las 20:01 horas y las 04:59 horas.

Parágrafo Segundo. Las Tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros establecidas en el presente artículo se aplicarán en todas las veintiún (21) Rutas y sus ramales de ruta que operan de manera transitoria tanto en el perímetro urbano como en el perímetro rural del municipio de Tunja.

ARTICULO SEGUNDO: CALCOMANÍA DE TARIFAS. Todos los vehículos autorizados para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros, deberán portar en lugares visibles para el Usuario, DOS (2) CALCOMANÍAS indicando las Tarifas autorizadas, de las cuales, obligatoriamente una (1) deberá ser ubicada en el vidrio panorámico delantero del automotor.

Parágrafo Primero. Los Conductores de vehículos autorizados para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros, solo podrán hacer efectivo el cobro de la nueva Tarifa fijada, hasta que toda la flota autorizada en la ciudad para el servicio porte las correspondientes calcomanías.

Parágrafo Segundo. Las Calcomanías a las que se refiere el presente artículo deberán ser elaboradas y distribuidas por las Empresas debidamente habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Municipal de Pasajeros a las que se encuentren vinculados los vehículos.

Parágrafo Tercero. El diseño de la Calcomanía es el que se establece en el Decreto 0037 del 01 de febrero de 1996, emanado de la Alcaldía Mayor de Tunja.

ARTICULO TERCERO: SEGUIMIENTO AL COMPORTAMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE COSTOS. La Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja, a través de su Equipo de Ingeniería, verificará permanentemente la variación de los costos de los ítems que componen la Estructura de Costos, así como el comportamiento de la demanda, de conformidad con los criterios establecidos en el Decreto 2660 de 1998 y la metodología establecida en la Resolución 4350 de 1998, evaluando

técnicamente, si se requiere o no, una nueva fijación de las Tarifas establecidas en Artículo Primero del presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO: CONTROL Y VIGILANCIA. De conformidad con lo establecido en la Ley 336 de 1996 y el Artículo 2.2.1.1.2.2. del Decreto 1079 de 2015, las funciones de inspección, vigilancia y control de las disposiciones contenidas en el presente Decreto estarán a cargo de las Autoridades de Supervisión y de las Autoridades de Control Operativo de la Alcaldía de Tunja, entendiéndose como:

"Autoridades de Supervisión", aquellas autoridades públicas facultadas por las normas para imponer sanciones ante la comisión de infracciones a las normas de transporte, para el caso en particular, la Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

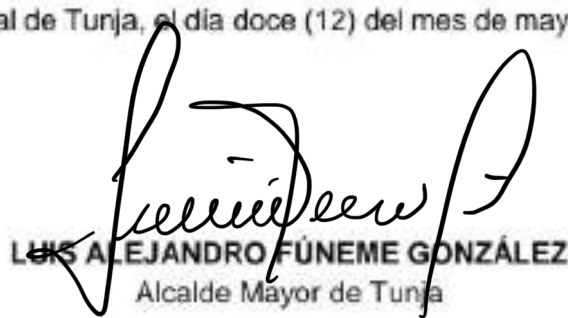
"Autoridades de Control Operativo", las que hacen parte de las autoridades de control, para el caso en particular, los Agentes de Tránsito y Transporte vinculados al ente territorial de Tunja; y los integrantes de la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Tunja cuando exista convenio vigente.

ARTÍCULO QUINTO: DIVULGACIÓN. La Alcaldía de Tunja por intermedio de la Oficina Asesora de Comunicaciones, adelantará la divulgación de las disposiciones contenidas en el presente Decreto a través de su Página Web, y por medios de comunicación masivos.

ARTÍCULO SEXTO: VIGENCIA Y DEROGATORIA. El presente Decreto rige a partir del día lunes dieciséis (16) de mayo de dos mil veintidós (2022), y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, como el Decreto Municipal No. 0109 del quince (15) de marzo de dos mil veintiuno (2021).

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en la Alcaldía Municipal de Tunja, el día doce (12) del mes de mayo de dos mil veintidós (2022).



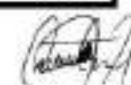
LUIS ALEJANDRO FÚNEME GONZÁLEZ
Alcalde Mayor de Tunja

Proyectó: Ing. Esp. Jorge Enrique Alba Velandía, Profesional Universitario 219-04 - STTT.

Revisó: Dra. Catalina Mongui - Asesora Jurídica Externa - Secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja.

Revisó: Ing. Luis Felipe Cárdenas Ávila - Secretario de Tránsito y Transporte de Tunja.

Revisó: Dr. Libardo Ángel González - Secretario Jurídico de Tunja.





**SUBSIDIOS EN EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE
PÚBLICO SITP
(Marzo y octubre de 2017)**

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Decreto Ley
1421 de 1993 y en concordancia con el artículo 2, 8 y 10 del
Acuerdo Distrital 24 de 1993

Bogotá, D.C., diciembre de 2018



Subsidios en el SITP
Marzo y octubre 2017.

Veedor Distrital

Jaime Torres–Melo

Viceveedor Distrital

Daniel García Cañón

Veedor Delegado para la Atención de Quejas y Reclamos

Juan Carlos Rodríguez Arana

Veedora Delegada para la Contratación

Tatiana Mendoza Lara

Veedor Delegado para la Eficiencia Administrativa y Presupuestal

Jasson Cruz Villamil

Veedor Delegado para la Participación y los Programas Especiales

Diego Fernando Maldonado Castellanos

Jefe Oficina Asesora de Planeación

Diana Enciso Upegui

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Janneth Caicedo Casanova

Equipo de Trabajo

Oscar Eduardo Sosa Bernal
Alejandra León Castro



Tabla de contenido

Introducción	5
1. Contexto	5
1.1 Subsidios.....	6
1.2 Transporte público en Bogotá.....	10
a. Contexto.....	10
b. Caracterización de viajes	12
2. Subsidios en el SITP	12
2.1 Personas con menor capacidad de pago	13
a. Cambios en el subsidio	14
b. Validaciones realizadas 2014-2017	15
2.2 Adultos mayores de 62 años	15
a. Cambios en el subsidio	16
b. Validaciones realizadas 2012-2017	17
2.3 Personas en condición de discapacidad permanente	18
a. Cambios en el subsidio	19
b. Recargas 2012-2017	20
3. Metodología de análisis.....	20
4. Resultados del estudio	23
4.1 Análisis de los viajes realizados en el SITP	23
a. Personas con menor capacidad de pago	25
b. Adultos mayores de 62 años	26
c. Personas en condición de discapacidad permanente	28
4.2 Análisis de los costos en subsidios	29
4.3 Análisis espacial	30
a. Personas con menor capacidad de pago	33
b. Adultos mayores de 62 años	36
c. Personas en condición de discapacidad permanente	38
5. Conclusiones y Recomendaciones	41
5.1.1 Conclusiones.....	41
5.2 Recomendaciones	42
Referencias	43

Lista de tablas

Tabla 1. Modos que componen el SITP.....	11
Tabla 2. Cantidad de viajes por medio de transporte 2015.....	12
Tabla 3. Condiciones iniciales del subsidio de incentivo SISBÉN.....	13



<i>Tabla 4.</i> Evolución del subsidio Incentivo SISBÉN.	14
<i>Tabla 5.</i> Validaciones realizadas con el subsidio incentivo SISBÉN.	15
<i>Tabla 6.</i> Condiciones iniciales del subsidio para adultos mayores de 62 años.	16
<i>Tabla 7.</i> Evolución del subsidio para personas mayores de 62 años.	17
<i>Tabla 8.</i> Validaciones realizadas con el subsidio para personas mayores de 62 años.	18
<i>Tabla 9.</i> Condiciones iniciales del subsidio para personas en condición de discapacidad.	18
<i>Tabla 10.</i> Evolución del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.	19
<i>Tabla 11.</i> Recargas realizadas por concepto del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.	20
<i>Tabla 12.</i> Viajes realizados con tarjetas subsidiadas.	24
<i>Tabla 13.</i> Tarjetas con más de seis viajes diarios para algún día del mes de octubre.	24
<i>Tabla 14.</i> Presupuesto estimado para financiar subsidios en marzo y octubre 2017.	29

Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> Ruta de acceso al subsidio de incentivo SISBÉN.	14
<i>Figura 2.</i> Ruta de acceso al subsidio para para adultos mayores de 62 años.	16
<i>Figura 3.</i> Ruta de acceso al subsidio para personas en condición de discapacidad.	19
<i>Figura 4.</i> Tarjetas con viajes registrados por tipo de subsidio.	23
<i>Figura 5.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas SISBÉN.	25
<i>Figura 6.</i> Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas SISBÉN.	26
<i>Figura 7.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas adulto mayor.	27
<i>Figura 8.</i> Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas adulto mayor.	28
<i>Figura 9.</i> Comportamiento de viajes de las tarjetas discapacidad permanente.	29
<i>Figura 10.</i> Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (octubre 2017). ..	31
<i>Figura 11.</i> Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (marzo 2017). ...	32
<i>Figura 12.</i> Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	33
<i>Figura 13.</i> Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (marzo 2017).	34
<i>Figura 14.</i> Ingreso promedio por persona y por UPZ 2017.	35
<i>Figura 15.</i> Proporción de tarjetas adulto mayor sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	36
<i>Figura 16.</i> Porcentaje de población adulto mayor sobre población total por UPZ 2017.	37
<i>Figura 17.</i> Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (octubre 2017).	38
<i>Figura 18.</i> Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (marzo 2017).	40



Introducción

La Veeduría Distrital, en cumplimiento de las funciones establecidas en el Decreto Ley 1421 de 1993 y en el Acuerdo 24 del mismo año, presenta un análisis de los subsidios que otorga la Administración Distrital, a través de Transmilenio S.A. a: población en condición de discapacidad permanente, con menor capacidad de pago y adultos mayores de 62 años. El presente documento está compuesto por un análisis comparativo del comportamiento de los viajes realizados con tarjetas subsidiadas antes y después de la implementación del Decreto Distrital 131 del 2017, lo que permiten valorar su impacto. Además, para la población con menores ingresos se identificó donde usaban con mayor frecuencia el sistema con el fin de corroborar su perfil de ingresos.

Con este informe, la Veeduría Distrital propone un seguimiento estratégico a la utilización de los subsidios en el SITP, permite conocer los efectos que ha generado el cambio en las condiciones de los subsidios a los viajes realizados por las personas beneficiadas, y contribuye al manejo adecuado de los recursos públicos que se invierten en este programa y al mejoramiento de la gestión pública distrital.

Este documento se encuentra estructurado en cinco capítulos. El primero busca contextualizar acerca del transporte público en Bogotá, así como sobre los subsidios otorgados al transporte. El segundo presenta la caracterización de los subsidios otorgados en el SITP, sus cambios y el número de validaciones realizadas desde su implementación hasta diciembre de 2017. El tercero presenta los aspectos metodológicos relacionados con el análisis del documento. Posteriormente, el cuarto capítulo, presenta los resultados del análisis dividido en tres subcapítulos: comportamiento, costos y espacialidad. Finalmente, el quinto capítulo presenta las conclusiones del análisis en general.

1. Contexto

Contar con un sistema de transporte público en las grandes urbes es indispensable para que sus habitantes puedan acceder a los bienes y servicios que ofrece. A diferencia del automóvil o la motocicleta, este medio de transporte representa una carga monetaria menor a quien lo usa, por lo que una persona que tenga que desplazarse encontrará en éste la forma más económica de hacerlo (Hernández, 2017). De otra parte, las oportunidades de movilización no son iguales para todos los ciudadanos, es un hecho que hay personas que tienen más posibilidades de desplazarse que otras y hay quienes pueden moverse mucho más rápido y en más direcciones. Por lo anterior, en términos de equidad, el desarrollo de estrategias de accesibilidad al transporte público que propendan por el bienestar de las personas es esencial, lo que convierte a este servicio en una política social similar a la salud o la educación (Hernández, 2017).

A pesar de la importancia de los sistemas de transporte público, implementar uno con la capacidad para movilizar al aglomerado de personas que habitan en las ciudades supone una inversión considerable la cual, en algunas ocasiones, requiere de recursos adicionales a los



de naturaleza pública (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017). En este sentido, para lograr cubrir los costos de construcción y operación del sistema se implementan cobros al usuario que pueden resultar onerosos si el oferente del servicio no conoce las condiciones socioeconómicas de las personas que lo usan. Es por esto que el control de las tarifas por parte del Estado es clave a la hora de la regulación económica del servicio. Con esta, se debe asegurar por un lado, la recuperación de los costos de operación e infraestructura del sistema, y por el otro, la no discriminación o exclusión a los usuarios (CEPAL, 2012).

De acuerdo con lo anterior, la participación del Estado para garantizar el acceso al transporte público a las personas que más lo necesitan se puede dar a través de la “contribución de fondos públicos para apoyar el funcionamiento del sistema (subsidijs) o a partir de regulaciones que impliquen ofertas diferenciadas (estructura tarifaria) que favorecen sectores específicos” (Hernández, 2017, p. 179).

1.1 Subsidijs

a. ¿Qué son los subsidijs?

Los subsidijs se pueden considerar como una acción de gobierno que confiere un beneficio a un grupo de interés (Mehndiratta, 2008). En este mismo sentido, el Fondo Monetario Internacional (2001) ha definido a los subsidijs como “pagos corrientes sin contrapartida que las unidades gubernamentales hacen a las empresas en función de los niveles de su actividad productiva o de las cantidades o valores de los bienes o servicios que producen, venden, exportan o importan” (p.80).

En Colombia de acuerdo con lo dispuesto en la sentencia C-324 de 2009 de la Corte Constitucional, los subsidijs son un instrumento económico dirigido a cubrir, con recursos del Estado, la diferencia entre el precio de un bien o servicio y el pago realizado por el beneficiario, sin exigir una contraprestación, por un tiempo determinado y buscando generar un beneficio social. Estos deben: considerar la relación costo/beneficio para la sociedad, contar con un sustento legal, contar con una reglamentación en la que se defina su finalidad, los destinatarios, el alcance, las condiciones de asignación y los controles jurídico-administrativos pertinentes.

b. ¿Por qué otorgar subsidijs al transporte?

De acuerdo con Castro & Szenkman (2012) existen dos justificaciones para el otorgamiento de subsidijs en el transporte: la eficiencia económica y la equidad distributiva. La primera plantea que subsidiar el transporte público promueve su uso y reduce las externalidades que genera el vehículo particular como: el incremento de la tasa de accidentabilidad vial, la contaminación del aire y la congestión vehicular. Ante estos argumentos, se presenta dos posiciones contrarias: la primera es que se puede estimular el uso del transporte público sin necesidad de subsidijs,



aumentando el costo del uso del vehículo particular; y la segunda es que el transporte público puede causar iguales o mayores externalidades que el vehículo particular.

La segunda justificación establece que los subsidios en el transporte público facilitan su uso por parte de poblaciones vulnerables, bajo el concepto de que el transporte es un servicio intermedio que permite el disfrute de otros bienes y servicios, por ejemplo, el acceso a la salud, la educación y el trabajo. Sin embargo, su uso debe canalizar hacia ciertos grupos de población que sin el subsidio no podrían acceder al servicio de transporte.

Ahora bien, subsidiar el servicio de transporte a la población más vulnerable tiene dos motivaciones: por un lado, la perspectiva sectorial que busca hacer asequible a los usuarios pobres los servicios, y por el otro, la política social que pretende resolver a través de los subsidios la pobreza y la desigualdad con que cuenta este tipo de población (CEPAL, 2012).

c. Tipos de subsidios

Los subsidios se presentan en diferentes formas y pueden otorgarse a la oferta o a la demanda. Los subsidios a la oferta están relacionados con las transferencias que realiza el gobierno a las empresas para financiar la producción de un bien o servicio, afrontando parte de los costos o gastos de la actividad (menor “error de exclusión”¹, mayor “error de inclusión”²). Por su parte, los subsidios a la demanda son contribuciones que se otorgan directamente a los usuarios que tienen menores ingresos o presentan algún tipo de fragilidad social o individual (menor “error de inclusión”, mayor “error de exclusión”) (Castro & Szenkman, 2012).

De acuerdo con la Asociación Argentina de Presupuesto (2014), existen siete tipos de subsidios en transporte público:

1. Las transferencias monetarias directas: que consisten en otorgar recursos a los usuarios de menores ingresos para compensar el aumento en el costo del servicio. Sin embargo, presenta fallas en la focalización de la demanda por lo que se pueden presentar “errores de exclusión”. Un ejemplo de este tipo de subsidio es el que reciben las personas en condición de discapacidad en Bogotá.
2. Las tarifas diferenciales: buscan segmentar la tarifa para beneficiar a las personas más vulnerables. No obstante, su asignación está basada en categorías generales y no al nivel socioeconómico, por lo que puede presentar “errores de inclusión”. Un ejemplo de este tipo de subsidio es la tarifa diferencial que se hace en el SITP a las personas que son mayores de 62 años de edad.

¹ Personas que por su condición deberían estar incluidas dentro de los beneficios del subsidio pero que no lo obtienen.

² Personas que por su nivel de ingresos no deberían estar incluidas dentro de los beneficios del subsidio, pero lo obtienen.



3. Los vales de transporte: en este tipo de subsidio son las empresas que otorgan a sus trabajadores parte del salario para ser destinado a costos de transporte. Las personas informales y los desempleados no reciben este tipo de beneficios. Un ejemplo de este subsidio son los llamados “subsidios de transporte” entregados en algunas empresas en Colombia a sus empleados.
4. Los subsidios cruzados: este tipo de subsidio se puede implementar cuando coexisten servicios públicos de distinta calidad, en donde las personas que usan el servicio de mejor calidad pagan un costo más alto con el que se subsidia la tarifa del servicio regular. “Se conoce como subsidio cruzado porque se financia a través de transferencias de la capacidad de consumo de distintas categorías de usuarios, sin necesidad de recurrir a otras fuentes” (p. 9).
5. La tarifa plana: esta forma de subsidio es parecida a la anterior, solo que en vez de cobrar por calidad se cobra por distancias. En este caso, quien recorre una distancia corta paga una tarifa plena que financia el excedente de los pasajeros que recorren distancias más largas, quienes se suponen son personas de menores ingresos. En 2010 la región de Murcia, en España, implementó este tipo de tarifas para unificar y fomentar el sistema de transporte público.
6. Subsidio condicionado a la oferta: aquí el gobierno asume parte de los costos de las empresas de transporte de acuerdo con los estándares de desempeño alcanzados, como: aumento de la productividad, contención de costos, cantidad de pasajeros transportados, kilómetros recorridos, etc. En el Área Metropolitana de Buenos Aires se implementa este tipo de subsidio.
7. Subsidio no condicionado a la oferta: este es igual que el subsidio anterior solo que aquí su otorgamiento no está atado a estándares de desempeño, ni a ningún otro objetivo económico, social o ambiental. Un ejemplo de este subsidio es el que se implementa en Buenos Aires al Gasoil, un tipo de combustible.

d. Experiencias internacionales

El otorgamiento de subsidios en el transporte público se ha presentado alrededor de mundo en diferentes épocas y en distintas formas. En algunos casos, estos subsidios están direccionados a la oferta, pero en su mayoría buscan garantizar que las personas con algún tipo de privación puedan acceder a los servicios de transporte público. Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se presentan algunos ejemplos de subsidios para el transporte implementados en Latinoamérica.

- El caso de Santiago de Chile, Chile:



En esta Ciudad, se distribuyen subsidios para el transporte en forma de tarifas diferenciales. Una de las poblaciones más beneficiadas con este subsidio son los estudiantes de educación básica, media y superior, en donde a través de la Tarjeta Nacional Estudiantil se les permite pagar una tarifa más económica por el uso del transporte público las 24 horas del día, los siete días de la semana, durante todo el año. Además, con el sistema de transporte público Transantiago se garantiza que las personas que viven en las periferias de la ciudad y que deben recorrer mayores distancias para acceder a los bienes y servicios de la ciudad, paguen la misma tarifa que una persona que recorre distancias más cortas.

A nivel nacional, se dispuso la entrega de un subsidio a la demanda que se entrega a las personas de menores ingresos que tienen domicilio en comunas donde no hay un sistema de transporte público licitado como Transantiago. Esto con el propósito de compensarles el mayor gasto anual en transporte público en que incurren por el solo hecho de no beneficiarse de menores tarifas como los habitantes de las zonas licitadas (Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile, 2011).

- El caso de Buenos Aires, Argentina

En Buenos Aires se otorgan subsidios directos a los operadores, con el propósito de mantener bajas las tarifas. Este subsidio a la oferta está condicionado por el número de pasajeros transportados, los ingresos brutos de las compañías y los kilómetros recorridos. Además, durante el 2016 se incorporaron tarifas diferenciales para realizar viajes de trenes y colectivos en todo el país a través de la Tarjeta Sube. Con este subsidio, los pensionados, excombatientes de la Guerra de Malvinas, personal de trabajo doméstico, las personas en condición de discapacidad y los beneficiarios de diferentes programas del país como: Plan Progresar o Argentina Trabaja y Ellas Hacen, acceden a un descuento del 55% en este tipo de viajes (Argentina.gov.ar, 2018a).

A diferencia de Santiago de Chile, en Buenos Aires se les entregan a los estudiantes de nivel inicial, primario o secundario, 50 viajes gratis por mes con la Tarjeta Sube a través del beneficio de Boleto estudiantil gratuito. Con este, el estudiante puede realizar hasta cuatro viajes por día, de lunes a viernes entre las 5 de la mañana y las 11 de la noche (Argentina.gov.ar, 2018b).

- El caso de Quito, Ecuador

En la ciudad de Quito, se logró estabilizar la tarifa del sistema de transporte público gracias a los subsidios e incentivos otorgados por el gobierno de la ciudad a los operadores del servicio, quienes, por un lado, recibían USD 1.000 mensuales por bus si contaban con una *caja común*³, y por el otro, recibían subsidios a la operación a través de la adquisición de la flota, así como para la provisión de espacios para estacionamientos, talleres y oficinas (GSD Plus, 2017)

³ Esta caja hace referencia a un sistema de recaudo único del pasaje, “que permite la medición y repartición de los ingresos de forma eficiente y equitativa, lo que a su vez influye en la reducción de las competencias entre operadores, el respeto a la infraestructura de paradas, el cumplimiento de los índices operacionales y el respeto a los límites de velocidad” (Alcaldía de Quito, 2018, p.6)



- El caso de Montevideo, Uruguay

El sistema de transporte público urbano de Montevideo está regulado por la Intendencia de Montevideo, quien tiene como una de sus funciones la fijación de tarifas y, junto a otros entes públicos, el establecimiento de los subsidios a sectores específicos. En este sistema, se entregan subsidios tanto a la oferta (cinco operadores), como a la demanda. Dentro de estos últimos, se benefician a los estudiantes, los jubilados, los pensionados, los trabajadores de instituciones públicas o privadas y los alumnos de escuelas especiales (Hernández, 2014).

Si bien las tarifas del transporte en Montevideo han sido catalogadas como una de las más costosas en la región, también es una de las que se encuentran fuertemente subsidiadas, recibiendo aportes desde tres frentes: los subsidios directos a la demanda, los subsidios al combustible y los aportes de la nación para el mantenimiento de las tarifas, los cuales en su conjunto permiten el acceso a grupos poblacionales con menor capacidad de pago.

1.2 Transporte público en Bogotá

a. Contexto

Hasta finales del siglo XX, Bogotá contaba con un sistema de transporte público basado en el uso de buses urbanos operados principalmente por el sector privado. Este modelo de prestación de servicio contaba con 639 rutas diferentes y tenía asociados 21.500 buses, busetas y microbuses, los cuales tenían una edad promedio de uso de 14 años y un recorrido de alrededor de 1,3 millones de km por bus (Martínez, 2003).

A finales de los años 90, este sistema entra en crisis cuando se manifestaron diferentes problemáticas de la ciudad que eran inherentes al modelo de transporte público como: la guerra del centavo (disputa por un pasajero entre distintos buses, dada la superposición de las rutas), la congestión vial, la contaminación del aire (por el aporte significativo de material particulado al ambiente), la inseguridad vial, la variabilidad de las tarifas, entre otras. Por lo que a través del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) propuesto en el 2000, se contempló la reorganización del transporte público de Bogotá, mediante la construcción del SITP que garantizara la funcionabilidad de la movilidad, disminuyendo el tiempo de recorrido en la ciudad y garantizando mayores niveles de productividad y competitividad (Decreto 619, 2000).

Este sistema estaría compuesto por el transporte público masivo, el transporte público colectivo y el transporte público individual⁴. Para el primero, se propuso la construcción de un sistema estructurado en “corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso

⁴ Este componente hace referencia a la inclusión del uso de las bicicletas como modo de transporte adicional al masivo o colectivo, para lo cual el Sistema incluye la infraestructura de Ciclo rutas y Ciclo parqueaderos.



único, estaciones, puentes, ciclo rutas y plazoletas de acceso peatonal especial” (Transmilenio S.A, 2013). Con lo cual, el 18 de diciembre de 2000 se inaugura un nuevo modelo de servicio de transporte en la ciudad, denominado Transmilenio, en donde el Estado se encargaría de la construcción de la infraestructura necesaria para la operación del servicio, además del control y la planeación de la prestación de este. Mientras que el sector privado aportaría los buses, se encargaría de la operación del servicio, recaudaría el dinero de la tarifa establecida y tendría a su cargo gran parte del personal asociado a la operación del sistema (Martínez Olmedo, 2003).

Este servicio solo resolvería la problemática presentada en los corredores troncales especializados de la ciudad, como la Calle 80 o la Avenida Caracas. Por lo que a partir de la expedición del Decreto 309 de 2009, se iniciaría la integración del sistema troncal, con el sistema de transporte público colectivo urbano de pasajeros, el cual, a partir de la celebración de contratos de concesión con empresas privadas, debería contar con equipos estandarizados, flota uniforme y accesibilidad para la población con movilidad reducida.

Esta reorganización del transporte público colectivo le permitiría al Estado controlar el sistema, mientras que las empresas participantes serían las responsables de la operación del servicio, según los parámetros definidos en los pliegos de condiciones establecidos, asumiendo la responsabilidad total de la flota y la contratación del personal requerido para su funcionamiento.

La implementación del SITP se propuso de forma gradual, asegurando la prestación del servicio de transporte en Bogotá. Su inicio se dio en 2011 y a la fecha continúa el proceso de implementación, las etapas o fases del proyecto de acuerdo con el Decreto 309 de 2009 son:

- Fase 1: inicio de los procesos de selección de los operadores zonales y del Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al usuario (SIRCI).
- Fase 2: adjudicación de las licitaciones de operaciones zonales y del SIRCI, e inicio paulatino del nuevo esquema hasta culminar la integración total, la cual podrá darse bajo integración: operativa, física, virtual, del medio de pago y tarifaria.
- Fase 3: integración tarifaria y operacional del 100% de las rutas y servicios del transporte público masivo terrestre automotor en la ciudad.
- Fase 4: integración al sistema de los otros modos previstos en el Plan Maestro de Movilidad como integrantes del SITP.

De esta forma, el SITP de Bogotá es una red de transporte público diseñada para articular y organizar el transporte de tal forma que se alcance a cubrir la mayor parte del territorio distrital. Las formas en las que se plantea prestar el servicio, una vez se culmine la ejecución de cada modo, se presenta a continuación:

Tabla 1. Modos que componen el SITP.



<i>Transporte público masivo</i>	<i>Transporte público colectivo (componente zonal)</i>	<i>Transporte público individual</i>
• El componente troncal: articulados y biarticulados. • El Metro. • El Metro Cable. • Tren de cercanías.	• El servicio alimentador. • El servicio urbano. • El servicio complementario. • El servicio especial.	• Las Ciclo rutas. • Los Ciclo parqueaderos.

Fuente: elaborado por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio et al (2013).

b. Caracterización de viajes

El transporte público en Bogotá es considerado como el principal medio de transporte que usan los habitantes de la Capital para desplazarse en el territorio distrital. Solo en 2015 se realizaron aproximadamente 17,3 millones de viajes diarios en la ciudad, de los cuales el 38% se realizaron en este medio⁵, seguido de los viajes a pie con un 32%.

Tabla 2. Cantidad de viajes por medio de transporte 2015.

Medio de transporte predominante	Viajes	Participación
Peatón	5.576.942	32,3%
TPC-SITP	3.899.706	22,6%
Transmilenio	2.289.878	13,3%
Auto	1.831.396	10,6%
Alimentador	222.668	1,3%
Intermunicipal	200.893	1,2%
Moto	832.786	4,8%
Bicicleta	846.727	4,9%
Taxi	704.114	4,1%
Especial	625.871	3,6%
Ilegal / informal	116.458	0,7%
Otros	104.292	0,6%
Total	17.251.731	100%

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en SDM (2015a).

En términos socioeconómicos la mayoría de los viajes en transporte público los realizaron personas que se encontraban en los estratos 2 y 3 con aproximadamente 4,4 millones de viajes diarios, mientras que los viajes en vehículo particular se realizan en mayor medida en los estratos 3 y 4. Llama la atención que Bogotá contaba con 2.017.779 vehículos particulares en 2015, es decir, el 94% del total del parque automotor de la ciudad, mientras que el servicio público contaba con 113.856 vehículos.

2. Subsidios en el SITP

En Bogotá, los principales tipos de subsidios otorgados en el sistema de transporte público, focalizados en grupos con algún tipo de vulnerabilidad y que están a cargo de Transmilenio

⁵ Se incluyen los viajes realizados en el sistema troncal, zonal, alimentador e intermunicipal.



S.A., son: subsidio a personas con discapacidad permanente, subsidio a adulto mayor y subsidio a personas con menor capacidad de pago. El subsidio a personas en condición de discapacidad está clasificado como una transferencia monetaria directa, mientras que el de adulto mayor y personas con menor capacidad de pago se clasifican en tarifas diferenciales.

A continuación, se identifican cada uno de estos subsidios y las condiciones en las que se enmarca su funcionamiento en el Distrito Capital.

2.1 Personas con menor capacidad de pago

Según el Decreto Distrital 603 de 2013, se debe establecer dentro de la estrategia integral para el desarrollo de la suficiencia financiera del SITP, un incentivo que permita mayor acceso al sistema por parte de las personas con menor capacidad de pago, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para su otorgamiento. Este incentivo consiste en un porcentaje de descuento constante del 40% sobre la tarifa, con una asignación máxima de hasta 21 viajes mensuales.

Tabla 3. Condiciones iniciales del subsidio de incentivo SISBÉN.

<i>Fecha de implementación</i>	01 de marzo de 2014
<i>Número de viajes</i>	Hasta 21 mensuales
<i>Clase de subsidio</i>	Tarifa especial
<i>Porcentaje de descuento</i>	40%
<i>Fórmula</i>	$Tarifa = tarifa\ plena - 40\%$

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en el Decreto 603 de 2013.

Los requisitos iniciales para acceder a este subsidio fueron:

- Estar inscrito en la base de datos del SISBÉN.
- Tener un puntaje de entre 0 y 40 puntos en la base de datos del SISBÉN.
- Ser mayor de 16 años.
- No ser beneficiario de otro incentivo del SITP.
- No haber hecho mal uso de ningún beneficio del Sistema

La ruta para acceder a este subsidio es la siguiente:



Figura 1. Ruta de acceso al subsidio de incentivo SISBÉN.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

De acuerdo con el Decreto Distrital 603 de 2013 las personas mayores de 16 años con un puntaje del SISBÉN entre 0 y 40 puntos contarían con una tarifa especial en el SITP. Si bien esta norma determinó que el incentivo consistiría en un porcentaje de descuento constante del 40%, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico, la implementación estableció que desde el 01 de marzo de 2014 estas personas recibían un descuento en la tarifa para el servicio troncal del 40% durante hora pico y 48,6% durante hora valle, así como un descuento en la tarifa para el servicio zonal de 48,6%.

Estas condiciones iniciales para el incentivo fueron modificadas entre 2014 y 2017 mediante diferentes normas, teniendo en cuenta entre otros factores la capacidad financiera del Distrito para garantizar su sostenibilidad⁶. Al respecto, la

Tabla 4 presenta los precios del pasaje para un usuario del sistema y para los beneficiarios del Incentivo SISBÉN, luego de que se realizara una modificación normativa. De estas normas, las condiciones vigentes del subsidio se establecieron en el Decreto Distrital 131 de 2017, el cual determinó un puntaje inferior a 30,56 en el SISBÉN para acceder al subsidio y un número de viajes subsidiado de 30, manteniendo las demás condiciones iniciales.

Tabla 4. Evolución del subsidio Incentivo SISBÉN.

Servicio	Periodo		Tarifa normal		Tarifa subsidiada		Máximo de viajes subsidiados
			Hora pico	Hora valle	Hora pico	Hora valle	
Troncal	mar-14	oct-14	\$ 1.700	\$ 1.400	\$ 1.020	\$ 720	21
	nov-14	ene-16	\$ 1.800	\$ 1.500	\$ 900	\$ 600	40
	feb-16	mar-17	\$ 2.000		\$ 1.000		40
	abr-17	ene-18	\$ 2.200		\$ 1.650		30
	feb-18	actual	\$ 2.300		\$ 1.725		30
Zonal	mar-14	oct-14	\$ 1.400		\$ 720		21
	nov-14	ene-16	\$ 1.500		\$ 600		40
	feb-16	mar-17	\$ 1.700		\$ 700		40
	abr-17	ene-18	\$ 2.000		\$ 1.450		30
	feb-18	actual	\$ 2.100		\$ 1.575		30

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018a).

⁶ Entre la normatividad expedida se encuentran los decretos distritales: 603 de 2013, 442 de 2014, 595 de 2014, 329 de 2015 y 131 de 2017.



b. Validaciones realizadas 2014-2017

Las validaciones o ingresos realizados al SITP con tarjetas SISBÉN presentaron una tendencia creciente entre el 2014 y el 2016. Durante 2014, primer año de implementación del Incentivo SISBÉN, los beneficiarios del subsidio realizaron más de 12 millones de ingresos en el SITP, equivalente al 1,5% del total de validaciones realizadas en el sistema. Este número creció hasta alcanzar más de 123 millones de validaciones en el transcurso del 2016, lo que representó el 11,2% de los ingresos realizados en el SITP, es decir 1 de cada 10 validaciones fueron hechas con tarjetas SISBÉN durante ese año.

Luego de mantener una tendencia en aumento, en el 2017 el número de validaciones de tarjetas SISBÉN se redujeron a 91 millones, lo que significó una disminución del 26,2% con respecto al 2016. Este decrecimiento también representó una caída de 2,4 puntos porcentuales en la participación que tenían las validaciones con Incentivo SISBÉN en el total de validaciones del SITP. La disminución de 32 millones de ingresos respecto al 2016, estuvo relacionada directamente con el cambio presentado en las condiciones de acceso al subsidio reglamentado por el Decreto 131 de 2007.

Tabla 5. Validaciones realizadas con el subsidio incentivo SISBÉN.

Año	Total validaciones	Validaciones con tarjetas SISBÉN	Participación	Presupuesto máximo para financiar subsidio
2014	809.567.451	12.429.443	1,5%	\$ 9.513.896.340
2015	996.510.104	76.249.360	7,7%	\$ 68.624.424.000
2016	1.104.902.200	123.485.279	11,2%	\$ 122.706.835.900
2017	1.044.026.011	91.154.452	8,7%	\$ 65.989.245.550

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

Nota: No se incluyen las validaciones por transbordo

De otra parte, a partir de las validaciones realizadas y el diferencial tarifario cubierto por el Incentivo SISBÉN, se estimó el monto máximo de recursos que hubiera requerido el Distrito para cubrir el subsidio, como un valor de referencia a nivel presupuestal. No obstante, es importante precisar que este valor no representa el presupuesto destinado por la Administración Distrital al subsidio, dado que del total de validaciones un porcentaje no recibe subsidio por los límites de viajes subsidiados establecidos en la normatividad. De los cálculos, se puede observar que entre 2014 y 2016 el presupuesto máximo requerido para el Incentivo SISBÉN creció significativamente, por ejemplo, entre el 2015 y el 2016 los recursos necesarios para el subsidio se incrementaron en aproximadamente un 80%. De igual forma, con la implementación del Decreto 131 de 2017, se encontró que el presupuesto requerido en 2017 se redujo en cerca del 50% frente al presupuesto del 2016.

2.2 Adultos mayores de 62 años

Los adultos mayores por sus condiciones de salud y sociales se consideran personas vulnerables socialmente al vivir en situaciones de riesgo, dadas las carencias económicas, familiares,



comunitarias y de acceso a políticas de protección por parte del Estado (Guerrero & Yépez, 2015). En Bogotá alrededor del 12% de la población en 2017 era mayor de 60 años, y de acuerdo con la Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez (Decreto 345 de 2010), alrededor de la tercera parte de la población del estudio recibía una pensión, el 30% tenía problemas de movilidad, el 10% tenía impedimentos para el autocuidado y cerca de la cuarta parte sufría de problemas de ansiedad o depresión (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015).

Por otra parte, algunas personas de este grupo de población sufren el abandono de sus familias, del Estado y la sociedad, dejándolas sin retribución por los años de trabajo y cuidado que ejercieron durante su juventud y adultez. En consecuencia, la Ley 1171 de 2007 determinó que “los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria” (art. 5).

Tabla 6. Condiciones iniciales del subsidio para adultos mayores de 62 años.

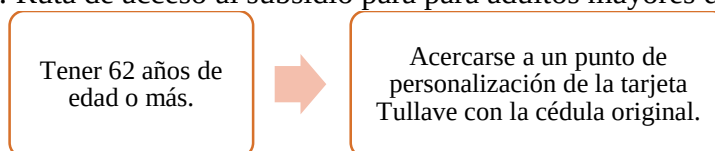
<i>Fecha de implementación</i>	01 de agosto de 2012
<i>Número de viajes</i>	El que determine la norma
<i>Clase de subsidio</i>	Tarifa especial
<i>Porcentaje de descuento</i>	El que determine la norma
<i>Fórmula</i>	$Tarifa = tarifa\ plena - porcentaje\ de\ descuento\ establecido$

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Ley 1171 de 2007.

De acuerdo con lo anterior, el único requisito establecido para acceder a este subsidio era tener 62 años de edad o más y los demás debían ser establecidos por cada ciudad.

La ruta para acceder a este subsidio se estableció de la siguiente manera:

Figura 2. Ruta de acceso al subsidio para para adultos mayores de 62 años.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

Si bien la Ley 1171 de 2007 determinó que los adultos mayores de 62 años deberían contar con una tarifa en el transporte masivo inferior a la ordinaria, esta no se empezó a implementar en el Distrito sino desde agosto de 2012 con la entrada en vigencia del Decreto Distrital 356 de 2012. En ese momento, se estableció para este grupo poblacional un descuento en la tarifa para el servicio troncal del 11,8% durante hora pico y un descuento en la tarifa para el servicio zonal de 10,7%.



Las condiciones iniciales para el incentivo fueron modificadas entre 2012 y 2017, teniendo como resultado que las condiciones vigentes fueron definidas por el Decreto Distrital 131 de 2017. Este decidió limitar los viajes de los adultos mayores de 62 años a un máximo de 30 viajes al mes, dado que en la Encuesta de Movilidad de 2015 se identificó que esta población realizaba alrededor de 15 viajes al mes. La siguiente tabla presenta el histórico del valor del pasaje pagado por las personas mayores de 62 años en el SITP desde la implementación del subsidio, así como el valor del pasaje normal pagado por cualquier ciudadano.

Tabla 7. Evolución del subsidio para personas mayores de 62 años.

Servicio	Periodo		Tarifa normal		Tarifa subsidiada		Máximo de viajes subsidiados
			Hora pico	Hora valle	Hora pico	Hora valle	
Troncal	ago-12	oct-14	\$ 1.700	\$ 1.400	\$ 1.500	\$ 1.400	NA
	nov-14	ene-16	\$ 1.800	\$ 1.500	\$ 1.600	\$ 1.500	NA
	feb-16	mar-17	\$ 2.000		\$ 1.800		NA
	abr-17	ene-18	\$ 2.200		\$ 2.000		30
	feb-18	actual	\$ 2.300		\$ 2.070		30
Zonal	ago-12	oct-14	\$ 1.400		\$ 1.250		NA
	nov-14	ene-16	\$ 1.500		\$ 1.350		NA
	feb-16	mar-17	\$ 1.700		\$ 1.550		NA
	abr-17	ene-18	\$ 2.000		\$ 1.800		30
	feb-18	actual	\$ 2.100		\$ 1.890		30

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la información remitida por Transmilenio S.A. (2018a).

b. Validaciones realizadas 2012-2017

Como se observa en la Tabla 8, si bien la participación de las validaciones por parte de personas mayores de 62 años subsidiadas no represento más del 4% del total de ingresos en el SITP, esta mostró un aumento significativo desde el 2012, creciendo año tras año. En 2012, solamente un 0,1% del total de validaciones registradas en el SITP eran realizadas con tarjetas Adulto Mayor, mientras que este porcentaje alcanzó un valor de 3,7% en el año 2017. El crecimiento en la participación fue casi constante entre el 2014 y el 2016, con un aumento de un punto porcentual en cada año; no obstante, este se redujo en el 2017, dado que entre el 2016 y el 2017 la participación apenas creció un 0,1 punto porcentual, lo cual es un resultado directo de las mayores restricciones al subsidio de adulto mayor establecidos por el Decreto 131 de 2017.

En cuanto a las validaciones o ingresos al SITP, en el 2012 se registraron 65.045 con tarjetas que contaban con el subsidio para adultos mayores de 62 años. Luego, el número de validaciones creció significativamente, siendo en el 2013, de 2,5 millones, y duplicándose año tras año entre el 2014 y el 2016, alcanzando un valor de 44 millones, valor más alto de validaciones alcanzado en el periodo analizado para las tarjetas adulto mayor. De otra parte, durante 2017 se realizaron 43,4 millones de validaciones, lo cual significo una reducción de más de 657 mil validaciones con respecto al 2016, relacionado en parte por el cambio presentado en las condiciones de uso del subsidio a partir de abril de 2017.



Tabla 8. Validaciones realizadas con el subsidio para personas mayores de 62 años.

Año	Total validaciones	Validaciones con tarjetas adulto mayor	Participación	Rango del presupuesto máximo estimado para financiar subsidio
II semestre 2012	237.647.856	65.045	0,03%	\$ 9.756.750 - \$ 13.009.000
2013	603.951.959	2.767.183	0,5%	\$ 415.077.473 - \$ 553.436.630
2014	809.567.451	12.397.610	1,5%	\$ 1.859.641.485 - \$ 2.479.521.980
2015	996.510.104	25.675.253	2,6%	\$ 3.851.287.875 - \$ 5.135.050.500
2016	1.104.902.200	44.013.026	4%	\$ 6.601.953.900 - \$ 8.802.605.200
2017	1.044.026.011	43.355.398	4,1%	\$ 8.128.008.150 - \$ 8.671.079.600

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

Nota: No incluyen las validaciones por transbordo

Con respecto al presupuesto máximo requerido para financiar el subsidio, se estimó un rango teniendo en cuenta que no se contó con la distribución de validaciones entre el componente zonal y troncal y para cada uno existía un diferencial tarifario, suponiendo para el valor mínimo que todas las validaciones se hicieran con el subsidio de menor valor y para el valor máximo se utilizó el subsidio de mayor valor. Como resultado de este análisis, se encuentra que el Distrito debió prever una cantidad creciente de recursos para financiar el subsidio para personas mayores a 62 años entre el 2012 y el 2016. Luego, en 2017 con los ajustes a las condiciones de los subsidios, el presupuesto requerido se estabilizó sobre los \$ 8.000 millones.

2.3 Personas en condición de discapacidad permanente

La principal justificación que se estableció para la creación de este subsidio es la eliminación de las barreras de acceso relacionadas con el desplazamiento a las personas en condición de discapacidad permanente, es decir, que el sistema de transporte público deberá contar con las condiciones de accesibilidad y equidad requeridas para eliminar cualquier forma de discriminación hacia este tipo de población.

En este sentido, el artículo 2 del Acuerdo 484 de 2011 determinó que los habitantes del Distrito Capital con discapacidad permanente contarán con un subsidio de transporte de tipo transferencia monetaria directa que les permita su acceso al SITP. Este subsidio consistirá en un descuento del 15% sobre la tarifa establecida al usuario, el cual incrementará anualmente 5 puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y con una asignación máxima de hasta 50 viajes mensuales.

Tabla 9. Condiciones iniciales del subsidio para personas en condición de discapacidad.

Fecha de implementación	11 de septiembre de 2012
Número de viajes	Hasta 50 mensuales
Clase de subsidio	Recarga mensual
Porcentaje de descuento	40%
Fórmula	Recarga = número de viajes establecidos – 40%

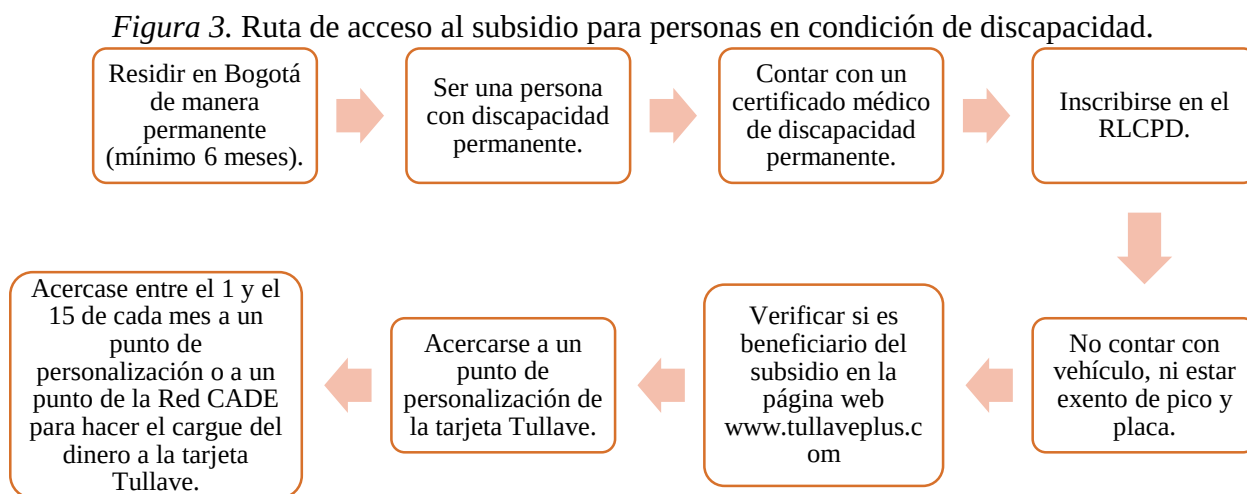
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en el Acuerdo 484 de 2011.

Los requisitos para acceder a este subsidio son:



- Ser una persona con discapacidad permanente residente en Bogotá.
- Estar inscrito en el Registro para la Localización y Caracterización de las personas con Discapacidad Permanente (RLCPD).
- No ser propietario de vehículo y no estar inscrito en el registro de la Secretaría Distrital de Movilidad para circular sin aplicación de las restricciones a la circulación.

La ruta para acceder a este subsidio es la siguiente:



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018d).

a. Cambios en el subsidio

La implementación de este subsidio inicio en octubre de 2012, con una recarga de \$12.750 para ser usados tanto en el componente troncal, como en el componente zonal. Esta recarga, correspondía al 15% del total de 50 viajes a \$1.700. El punto máximo de recarga se presentó durante el periodo enero-marzo de 2017 en donde una persona en condición de discapacidad permanente recibía un subsidio equivalente a \$40.000, es decir, el 40% del total de 50 viajes a \$2.000.

Las condiciones iniciales fueron modificadas entre otras normas por los Decretos Distritales 429 de 2012, 259 de 2015 y 131 de 2017. Además, con base en la encuesta de movilidad del 2015 (SDM, 2015a), el Distrito identificó que las personas en condición de discapacidad permanente realizaban menos viajes al mes de los que se encontraban subsidiados, por lo que decidió, a partir de abril de 2017, reducir la cantidad de viajes base para calcular el subsidio a 25 al mes.

Tabla 10. Evolución del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.

Periodo		Tarifa normal componente troncal	Tarifa normal componente zonal	Valor recarga subsidiada
oct-12	dic-12	\$1.700	\$1.400	\$ 12.750
ene-13	dic-13	\$1.700	\$1.400	\$ 17.000
ene-14	oct-14	\$1.700	\$1.400	\$ 21.250



Periodo		Tarifa normal componente troncal	Tarifa normal componente zonal	Valor recarga subsidiada
nov-14	dic-14	\$1.800	\$1.500	\$ 22.500
ene-15	dic-15	\$1.800	\$1.500	\$ 27.000
ene-16	ene-16	\$1.800	\$1.500	\$ 31.500
feb-16	dic-16	\$2.000	\$1.700	\$ 35.000
ene-17	mar-17	\$2.000	\$1.700	\$ 40.000
abr-17	ene-18	\$2.200	\$2.000	\$22.000
feb-18	actual	\$2.300	\$2.100	\$23.000

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018a).

b. Recargas 2012-2017

En 2012, el número de recargas realizadas en tarjetas del SITP por concepto del subsidio a personas en condición de discapacidad permanente fueron 470, en parte porque el subsidio se implementó a finales del año. Luego el número de recargas realizadas entre 2013 y 2017 creció continuamente pero decrecientemente, por ejemplo, en 2014 se realizaron más de 139.987 recargas por parte de personas con algún tipo de discapacidad permanente, lo que representó un crecimiento del 333% con respecto al 2013, mientras que en 2017 las recargas fueron cerca de 793 mil con solamente un crecimiento del 28% frente a 2016.

A diferencia del incentivo SISBEN y del subsidio a adulto mayor, para el subsidio de discapacidad permanente se obtuvo el valor invertido por Transmilenio en la financiación de este. Como se observa en la Tabla 11, el presupuesto presentó una tendencia creciente entre el 2012 y el 2016, llegando a un valor de \$21.507.359.470 en 2016. Luego en el 2017, el presupuesto cambio de tendencia con una reducción del 3%, posiblemente como resultado de la implementación de los ajustes del Decreto 131 de 2017.

Tabla 11. Recargas realizadas por concepto del subsidio para personas en condición de discapacidad permanente.

Año	No. de recargas realizadas	Crecimiento porcentual	Presupuesto destinado a financiar el subsidio
II -2012	747	-	\$9.524.250
2013	32.326	4227%	\$549.544.500
2014	139.987	333%	\$3.012.849.200
2015	361.935	159%	\$9.772.252.000
2016	618.645	71%	\$21.507.359.470
2017	792.896	28%	\$20.863.214.000

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018b).

3. Metodología de análisis

Con el presente estudio, la Veeduría Distrital busca analizar el comportamiento de los viajes subsidiados dirigidos a la población vulnerable identificada por el SISBÉN, adultos mayores y población en condición de discapacidad, conocer como este cambió con la implementación del Decreto 131 de 2017, y examinar la distribución espacial de las personas que hacen uso de los subsidios del SITP en la Ciudad.



Para alcanzar este objetivo, la Veeduría Distrital contó con la información de todas las validaciones o viajes registrados en el SITP, tanto del componente zonal como del troncal, para los meses de marzo, septiembre y octubre del 2017. Estos tres meses fueron escogidos por ser los meses del 2017 que presentaban menos días festivos y no presentaban periodos de vacaciones o festividades significativas para la mayor parte de la población, lo cual permitía una aproximación al uso típico de los subsidios que presentan los ciudadanos en su día a día. Además, estos meses permitían analizar claramente las diferencias en el uso de los subsidios observadas a partir de la implementación del Decreto 131 del 2017.

Para cada una de las tarjetas que recibieron subsidios se cuantificó el número de validaciones o viajes realizados al mes y las respectivas frecuencias de viajes para cada tipo de subsidio. Como resultado de este proceso, se logró: i) entender el comportamiento de viajes de los beneficiarios de los subsidios y como este está relacionado con los viajes mensuales límite fijados para cada tipo de subsidio, ii) cuantificar posibles usos atípicos de los subsidios en los meses analizados, iii) determinar el costo mensual aproximado que representa para el Distrito brindar los subsidios, y iv) los cambios en el comportamiento de los beneficiarios y la reducción en el presupuesto de subsidios producto de los ajustes a las condiciones de los mismos efectuados a partir del mes de abril de 2017.

En el análisis de los viajes es importante precisar que una tarjeta que recibe cualquier tipo de subsidio, puede realizar viajes ilimitados durante el mes, pero a partir del límite establecido para cada subsidio las personas asumen el costo total del pasaje. Por ejemplo, en el caso de una tarjeta SISBÉN, en el mes de octubre y en el componente troncal, el beneficiario del subsidio pagaba a partir del viaje 31 un valor de \$2.200, en contraste con los \$1.650 que pagaba hasta el viaje 30.

Adicionalmente, la Veeduría Distrital comparó el nivel de ingresos promedio de las personas y el porcentaje de población en condición de discapacidad y de adultos mayores en cada UPZ con el uso de las tarjetas subsidiadas, lo cual permitió enriquecer el análisis del documento. Lo anterior se realizó a partir de la información suministrada por la Encuesta Multipropósito de Bogotá de 2017 (EMP 2017), la cual tiene una representatividad a nivel de Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ).

Para tal efecto, se identificaron las UPZ de Bogotá que presentan un mayor uso de subsidios por cada tipo de subsidio. Posteriormente, se comparó esta distribución con los datos de la EMP 2017, específicamente con respecto a los ingresos promedios de las personas y la participación de la población en condición de discapacidad y de adultos mayores en el total de la población de cada UPZ. La comparación con los ingresos es de especial relevancia para el caso del incentivo SISBÉN, en el cual se esperaba que las zonas de menores ingresos se beneficien mayormente de los subsidios.



El análisis espacial se realiza con base en la frecuencia de viajes por estación o parada⁷, a partir de los siguientes indicadores⁸:

$$VST = \frac{\text{Viajes subsidiados por parada}}{\text{Total viajes registrados por parada}}$$

$$TST = \frac{\text{Tarjetas subsidiadas por parada}}{\text{Total tarjetas usadas por parada}}$$

Donde los Viajes Subsidiados de Transporte (VST) señala el porcentaje de viajes subsidiados que se realizan en una parada específica sobre el total de viajes realizados en el SITP en dicha parada, y las Tarjetas Subsidiadas de Transporte (TST) es un indicador de uso de tarjetas subsidiadas en una parada frente al total de tarjetas que utilizan con frecuencia dicha parada.

El indicador VST es sencillo de medir y sirve para evidenciar en que zonas se usa con mayor frecuencia los subsidios, pero no permite asociar con precisión el lugar de residencia habitual de las personas beneficiarias de los subsidios, por lo cual se realiza la estimación del TST, con el fin de robustecer los resultados del estudio y hacer las respectivas comparaciones con el ingreso u otras variables de interés.

El indicador TST se define como una variable proxy al lugar de residencia de la persona que utiliza la tarjeta subsidiada, mediante la asociación de cada tarjeta a la parada donde dicha tarjeta realiza la mayor cantidad de viajes al mes. Lo anterior bajo el supuesto que en el promedio mensual la persona realizará más viajes desde la parada más cercana a su casa que sobre cualquier otra. Adicionalmente, para aquellos casos en los cuales una tarjeta presentaba una máxima frecuencia en más de una parada, se tomó aquella en la cual consistentemente realizaba los viajes más temprano.

Para la asociación de las tarjetas a una parada, se consideraron solamente las tarjetas que registraron entre 20 y 100 viajes al mes, debido a que las de menos de 20 viajes no permitían establecer claramente una parada predominante sobre las demás, mientras que el límite de 100 viajes se podría acercar al comportamiento de un pasajero típico de la Ciudad con un promedio de dos viajes por día hábil y algunos viajes adicionales durante la semana laboral o los fines de semana. Además, una gran cantidad de viajes por mes podrían estar asociados posiblemente a fenómenos como el uso de la misma tarjeta por dos personas o incluso la venta de pasajes en las estaciones y paradas del sistema por parte de los ciudadanos.

Adicionalmente, debido a que los registros de los viajes no tenían la suficiente información de las paradas o no manejaban los mismos códigos de identificación que el listado oficial de paradas

⁷ En el SITP, las estaciones corresponden a los sitios donde se detienen los buses del componente troncal, mientras las paradas hacen referencia a los lugares donde los buses del componente zonal recogen o dejan pasajeros. No obstante, en la sección metodológica el término parada hará referencia tanto a las estaciones del componente troncal como a las paradas del componente zonal.

⁸ Es importante señalar que el análisis espacial utilizado en este documento se basa en los estudios de Bueno Cadena, et al. (2016) y Rodríguez, C. et al. (2016).

físicas del SITP, no fue posible usar la totalidad de los viajes registrados para el análisis espacial, sino solamente los que contaban con información completa.

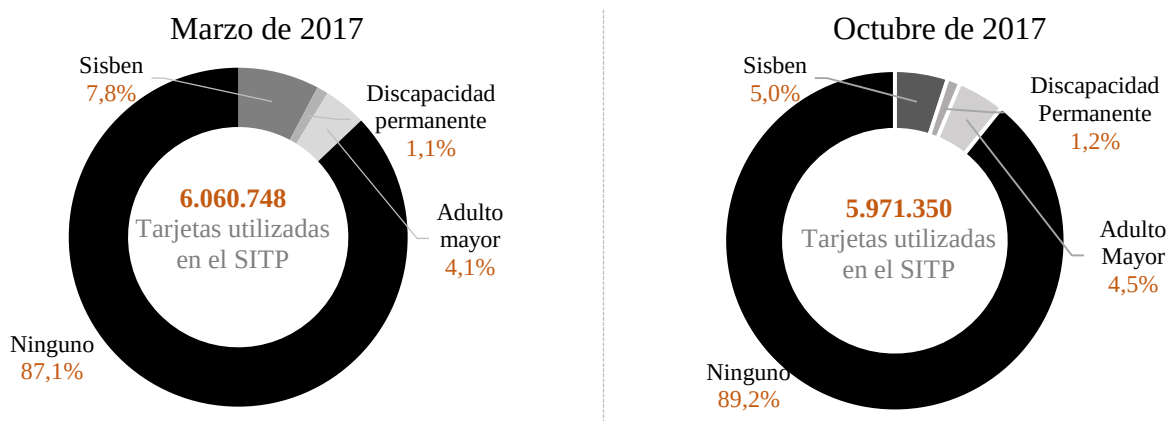
4. Resultados del estudio

4.1 Análisis de los viajes realizados en el SITP

Esta sección presenta los resultados del análisis del comportamiento de los viajes realizados por las personas que se benefician de los subsidios del SITP, haciendo énfasis en los meses de marzo y octubre de 2017. Si bien se contó con información del mes de septiembre de 2017, dado que los resultados fueron similares a los obtenidos para el mes octubre, el documento se centra en este último mes.

En marzo de 2017, un total de 782.937 tarjetas recibieron algún tipo de subsidio, lo que representaba el 12,9% del total de tarjetas utilizada en el SITP. De otra parte, en octubre de 2017 el número de tarjetas con subsidios fueron 642.988, con una participación del 10,8% en el total de tarjetas. A partir de estos resultados, se puede afirmar que, en marzo 13 de cada 100 tarjetas utilizadas en el sistema recibían algún tipo de subsidio, mientras que, en octubre este número se redujo a aproximadamente 11 tarjetas. Esta caída se puede atribuir al cambio en las condiciones y requisitos de los subsidios establecidos a partir de abril de 2017, mes en el cual se estableció el límite de viajes subsidiados para tarjetas adulto mayor, se redujo el valor de la recarga para las tarjetas discapacidad permanente, y disminuyó el punto de corte del puntaje SISBÉN y el límite de viajes subsidiados para el incentivo SISBÉN.

Figura 4. Tarjetas con viajes registrados por tipo de subsidio.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Las tarjetas subsidiadas en marzo realizaron un total de 20.012.666 ingresos en el SITP. De este total, el 84% correspondió a viajes subsidiados y el 7,6% a viajes no subsidiados, realizados con tarjetas que cuentan con el Incentivo SISBÉN o el subsidio de adulto mayor, mientras que el 8,4%



fueron validaciones realizadas con tarjetas de discapacidad permanente. De otra parte, en octubre de 2017, las tarjetas subsidiadas registraron un total de 12.858.490 viajes, de los cuales el 73,3% fueron subsidiados y 16,8% fueron no subsidiados, en ambos casos viajes realizados con tarjetas SISBÉN o adulto mayor. El restante 9,9% de viajes correspondió a los realizados con tarjetas discapacidad permanente, de los cuales se estima que entre un 58% y 64%⁹ pueden ser subsidiados; sin embargo, no fue posible discriminar con total certeza los viajes realizados por este tipo de tarjetas, debido a que estas reciben una recarga mensual en dinero y no un descuento en el pasaje como en el caso de los otros dos tipos de subsidios.

Tabla 12. Viajes realizados con tarjetas subsidiadas.

<i>Tipo viaje</i>	<i>Marzo 2017</i>	<i>Octubre 2017</i>	<i>Cambio porcentual</i>
Viajes subsidiados (Tarjetas SISBÉN-adulto mayor)	16.819.141	9.425.137	-44,0%
Viajes no subsidiados (Tarjetas SISBÉN-adulto mayor)	1.519.701	2.164.392	42,4%
Viajes tarjetas discapacidad permanente	1.673.824	1.268.961	-24,2%
<i>Total viajes tarjetas subsidiadas</i>	<i>20.012.666</i>	<i>12.858.490</i>	<i>-35,7%</i>

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar los dos meses, se observa una caída de 35,7% en los viajes realizados con tarjetas subsidiadas. Esta caída se genera principalmente en los viajes subsidiados de tarjetas SISBÉN y adulto mayor, los cuales se redujeron un 44% y en más de siete millones de viajes. De igual forma, en cuanto a los viajes de tarjetas discapacidad permanente, el número total de viajes se redujo en el 24,2%, y se estimó una caída de entre el 44% y el 48% de los viajes subsidiados, teniendo en cuenta que la recarga mensual se redujo de \$40.000 a \$22.000 entre marzo y octubre de 2017. En contraste, el número de viajes subsidiados creció un 42,4% entre los dos meses, lo cual representó 645 mil viajes más en octubre que en marzo.

De otra parte, en los tres tipos de tarjetas subsidiadas se observó un comportamiento atípico, es decir, se presentaron viajes subsidiados adicionales a los establecidos en la norma, lo cual se detalla más adelante en el análisis de cada subsidio. Además, este estudio identificó que 1.120 tarjetas realizaron en algún momento del mes de octubre más de seis viajes diarios subsidiados, lo que puede ser también un indicador de posibles usos atípicos del subsidio, si se tiene en cuenta que en el Distrito se realizan en promedio 1,82 viajes por tarjeta diariamente. Aunque cabe resaltar que estas tarjetas representan un muy bajo porcentaje del total de las tarjetas subsidiadas.

Tabla 13. Tarjetas con más de seis viajes diarios para algún día del mes de octubre.

<i>Tipo de subsidio</i>	<i>No. De tarjetas</i>	<i>Porcentaje</i>
Adulto Mayor	21	2%
Discapacidad permanente	907	81%
SISBÉN	192	17%
<i>Total</i>	<i>1.120</i>	<i>100%</i>

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

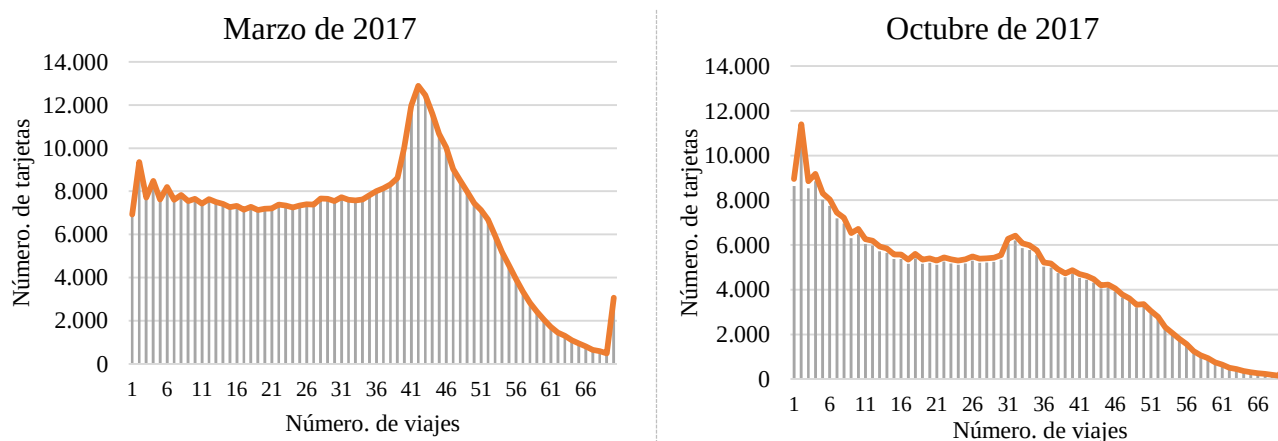
⁹ Este valor surge del cálculo de viajes máximos que puede utilizar cada tarjeta con la recarga mensual realizada por el Distrito tanto en el componente troncal como en el zonal.

a. Personas con menor capacidad de pago

En marzo de 2017, 470.198 tarjetas SISBÉN realizaron 14.303.700 viajes, siendo el 89,4% viajes subsidiados y 11,6% no subsidiados. En contraste, en octubre de 2017 se identificó que 300.140 tarjetas SISBÉN registraron 7.412.848 viajes, de los cuales el 79% fueron subsidiados y el 21% fueron no subsidiados. De lo anterior se evidencia una reducción en el número de viajes (-48,2%) y tarjetas SISBÉN (-36,2%), posiblemente producto de los cambios en las condiciones del subsidio implementados en abril de 2017, generando a su vez una reducción en el número de viajes promedio mensual realizados con cada tarjeta, el cual paso de 30 viajes en marzo a 25 viajes en octubre de 2017.

La distribución del número de tarjetas por la cantidad de viajes realizados en octubre de 2017 (ver Figura 5), muestra una importante concentración de tarjetas entre 1 y 9 viajes, de hecho, una cuarta parte de las tarjetas registran menos de 10 viajes al mes. De otra parte, entre 10 y 30 viajes se produce una distribución estable, encontrando que el 35,7% del total de tarjetas registraron esta cantidad de viajes, y finalmente, un 37,7% de tarjetas realizaron más de 30 viajes, límite máximo de viajes subsidiados. Frente al número de viajes que superan el límite, cabe señalar que en el mes de marzo el porcentaje de tarjetas que realizaban más de 40 viajes, límite en ese mes, era del 34,0%, cerca de 4 puntos porcentuales por debajo de lo presentado en octubre.

Figura 5. Distribución de número de viajes por tarjeta subsidiada SISBÉN.



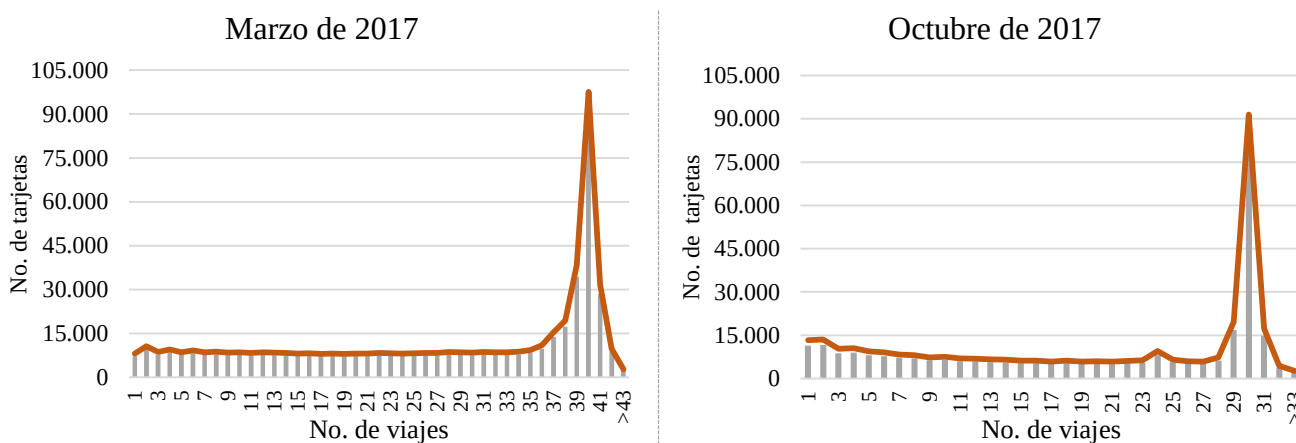
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Ahora analizando los viajes subsidiados, se encuentra que las tarjetas SISBÉN en marzo del 2017 realizaron en promedio 27 viajes subsidiados y el 30% se concentraba alrededor del límite de 40 viajes establecido en ese momento. En contraste, en el mes de octubre se efectuaron en promedio 20 viajes subsidiados, y el 34% de las tarjetas se concentraron alrededor de los 28 y 30 viajes subsidiados.



En octubre de 2017, se registraron 20.901 tarjetas SISBÉN (7% del total) con viajes que superan el límite de 30 viajes subsidiados fijado por el Decreto Distrital 131 de 2017, y de estas el 11% realizan más de 32 viajes subsidiados, identificándose como máximo hasta 57 viajes subsidiados con una sola tarjeta en el mes. Aunque, cabe señalar que esta situación mejoró con respecto a marzo, dado que en este mes el número de tarjetas que superaba el límite de viajes subsidiados era de 39.648, lo que representaba el 8,4% del total de tarjetas SISBÉN.

Figura 6. Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas SISBÉN.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Teniendo en cuenta que la concentración de viajes subsidiados alrededor del límite del subsidio y que el número de viajes totales superiores a 30 en octubre o a 40 en marzo no variaron considerablemente entre los dos meses, así como que los viajes no subsidiados de tarjetas SISBÉN solamente se incrementaron en un 1,2% en los meses analizados, se podría señalar que el grupo de beneficiarios del subsidio no se vio afectado por la reducción del número máximo de viajes subsidiados permitidos. No obstante, la disminución del puntaje máximo para acceder a este beneficio de 40 puntos a 30,56 puntos, implementada en abril de 2017, dejó por fuera de este beneficio a aproximadamente 170.000 personas, dado que el número de tarjetas SISBÉN cayó un 36,2% entre marzo y octubre de 2017.

b. Adultos mayores de 62 años

En marzo de 2017, se registraron un total de 4.035.454 viajes realizados por 246.883 tarjetas adulto mayor, siendo estos viajes subsidiados¹⁰. De otra parte, en octubre de 2017 un total de 269.127 tarjetas fueron beneficiarias del subsidio de adulto mayor, las cuales realizaron en el mes un total de 4.176.681 viajes, distribuidos así: un 85% en viajes subsidiados y un 15% en viajes no

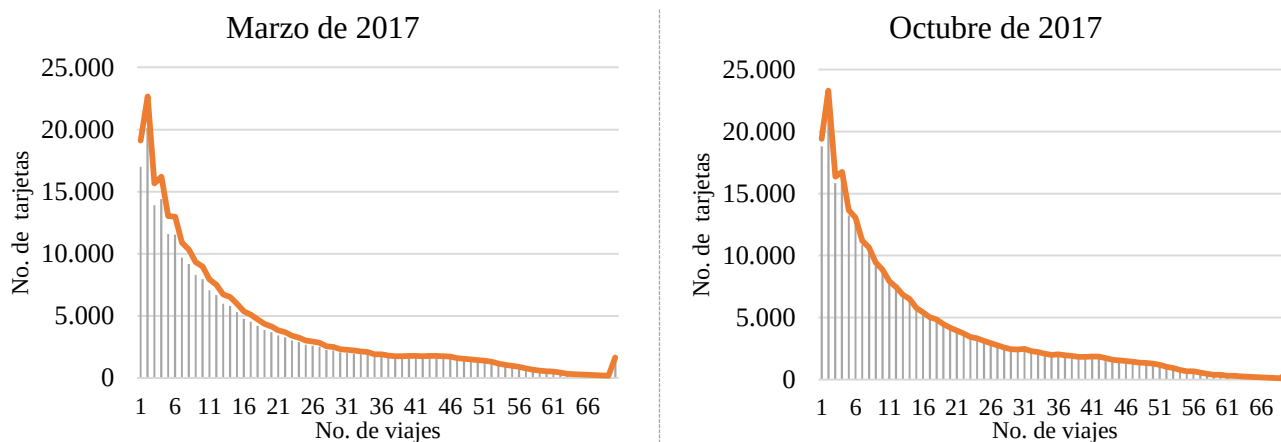
¹⁰ Cabe señalar que se encontraron 25 viajes que pagaron el valor completo del pasaje; no obstante, este valor es muy marginal y no es coherente con el hecho que en marzo no existía límite de viajes subsidiados para adultos mayores, por lo cual se pueden considerar datos muy atípicos y no se consideraron significativos en el análisis.

subsidiados. Por lo anterior, el número de viajes totales y el número de tarjetas adulto mayor aumentaron 3,5% y 9,0% respectivamente entre los dos meses. Cabe señalar, que en este mismo periodo se observó el mismo promedio de viajes para las tarjetas adulto mayor, equivalente a 16 viajes por mes.

Del análisis de frecuencia de viajes por tarjeta en octubre, se encuentra que el porcentaje más alto de tarjetas (8,5%) realizan 2 viajes al mes, y luego a medida que aumenta el número de viajes se reduce el número de tarjetas. Por ejemplo, el 0,9% (2.348) de las tarjetas adulto mayor realizó 30 viajes en el mes, límite establecido para este subsidio en abril de 2017. Además, es importante señalar que el 16,5% (44.501) de las tarjetas adulto mayor realizaron en octubre de 2017 más de 30 viajes (límite de viajes subsidiados), porcentaje inferior al encontrado para el caso de las tarjetas SISBÉN.

Cabe destacar que, durante octubre, 913 tarjetas adulto mayor realizaron entre 70 y 338 validaciones en el mes, valores muy superiores al promedio observado. Aunque este número de tarjetas se redujo en comparación con marzo, mes en el cual el total de tarjetas con esta condición era de 1.463.

Figura 7. Comportamiento de viajes de las tarjetas adulto mayor.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

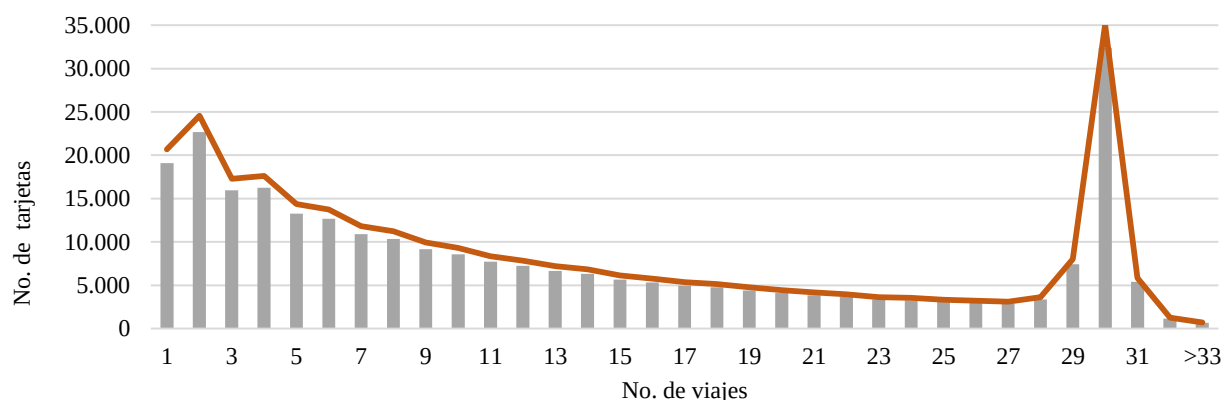
Adicionalmente, se analizó el comportamiento de viajes subsidiados para adultos mayores en el mes de octubre, encontrando un promedio de 13 viajes subsidiados por tarjeta en octubre de 2017, el cual es menor en 3 viajes (-18,8%) con respecto a marzo de 2017. De igual, forma en octubre de 2017 alrededor del 15% de las tarjetas se concentraron entre 28 y 30 viajes, concentración que no se generaba en marzo¹¹ debido a que en ese momento no existía un límite de viajes para este grupo poblacional.

¹¹ Acá es importante recordar que en marzo la totalidad de viajes eran subsidiados.



Es importante señalar que se encontraron 7.198 tarjetas (2,7% del total de tarjetas adulto mayor) con más de 30 viajes subsidiados, lo cual supera el límite establecido por el Decreto Distrital 131 de 2017, encontrándose hasta 51 viajes con una sola tarjeta.

Figura 8. Comportamiento de viajes subsidiados de las tarjetas adulto mayor. Octubre de 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Los anteriores resultados indican que los cambios implementados al subsidio adulto mayor en abril de 2017 no afectaron de manera significativa el comportamiento de uso del servicio por parte de las personas mayores de 62 años, dado que el promedio de viajes totales se mantuvo, así como la frecuencia de viajes. Además, se podría evidenciar un incremento de beneficiarios, teniendo en cuenta que el número de tarjetas adulto mayor se incrementó el 9%.

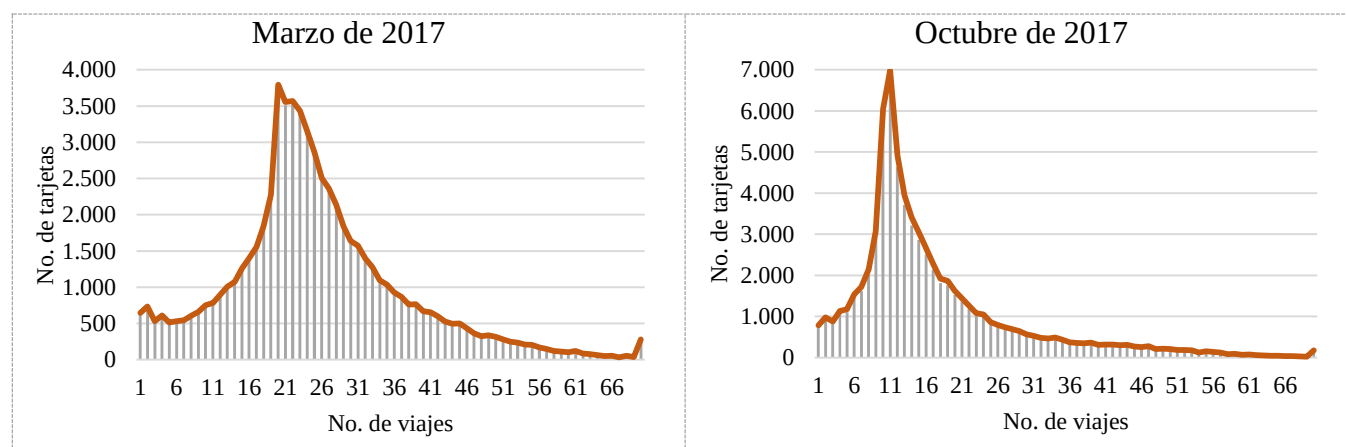
c. Personas en condición de discapacidad permanente

Las personas con algún tipo de discapacidad permanente y beneficiarias del subsidio, en marzo de 2017, realizaron 1.673.824 viajes utilizando 65.856 tarjetas discapacidad permanente, lo que representaba un promedio de viajes de 25 al mes. Por el contrario, durante octubre de 2017, el número de viajes se redujo el 24,2% (1.268.961 viajes) y el número de tarjetas se incrementó el 11,9% (73.721 tarjetas), lo cual generó que el promedio viajes por tarjeta en el mes se redujera a 17. La caída de los viajes puede ser consecuencia de la disminución del 43% en el valor de la recarga entre marzo y octubre de 2017, mientras que el aumento de tarjetas podría estar asociado al incremento en el número de beneficiarios.

La mayoría de tarjetas usadas se aglomeraron alrededor de los 11 viajes en octubre de 2017, precisamente este número es el valor estimado de viajes para los cuales alcanza la recarga que realizaba el Distrito mensualmente. Una concentración de tarjetas similar en torno al número de viajes que se pueden realizar con la recarga del subsidio también se observó en marzo de 2017, alrededor de los 20-23 viajes. Además, en comparación con los otros dos subsidios, la caída más pronunciada en el número promedio de viajes por mes se presentó para este grupo poblacional, lo

que evidencia una alta sensibilidad de los viajes de este grupo poblacional al valor de la recarga establecida por la Administración Distrital.

Figura 9. Comportamiento de viajes de las tarjetas discapacidad permanente.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

4.2 Análisis de los costos en subsidios

Con el cambio en las condiciones de acceso a los subsidios y las restricciones establecidas a los mismos se buscaba, por un lado, focalizar la intervención y por el otro disminuir la carga financiera que generaba este gasto en el presupuesto distrital. A continuación, se presentan los cambios generados en los costos mensuales de los subsidios de acuerdo a las estimaciones por número de viajes realizados con tarjetas subsidiadas para los meses de marzo y de octubre de 2017, y el valor del pasaje cubierto por los subsidios.

Tabla 14. Presupuesto estimado para financiar subsidios en marzo y octubre 2017.

Tipo subsidio	Estimación costo para el Distrito marzo			Estimación costo para el Distrito octubre		
	Diferencia pasaje troncales	Diferencia pasaje zonales	Presupuesto Subsidio	Diferencia pasaje troncales	Diferencia pasaje zonales	Presupuesto Subsidio
SISBÉN	\$1.000	\$1.000	\$12.783.767.000	\$550	\$550	\$3.231.375.950
Adulto Mayor	\$200	\$150	\$703.207.400	\$200	\$200	\$709.981.600
Discapacidad permanente*	Valor recarga= \$40.000		\$2.634.240.000	Valor recarga=\$22.000		\$1.621.862.000
Total			\$16.121.214.400	Total		\$5.563.219.550

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

* En el cálculo del presupuesto de los subsidios de discapacidad permanente se utiliza el número de tarjetas que recibieron este subsidio y no los viajes.

Como se observa, el Distrito destinó en marzo de 2017 alrededor de \$16.121 millones mensuales en garantizar la movilidad de las personas que eran objeto de los beneficios antes señalados. Con



los ajustes establecidos, se redujo un 65% el gasto mensual, es decir en \$10.558 millones. Los subsidios se redujeron sustancialmente dadas las condiciones establecidas en el Decreto Distrital 131 de 2017, específicamente: Incentivo SISBÉN se redujo un 75% en inversión, discapacidad permanente un 38% y adulto mayor el 1%.

4.3 Análisis espacial

Una vez analizado el comportamiento de los viajes subsidiados, esta sección presenta los resultados del mapeo realizado de estos viajes en la Ciudad, para marzo y octubre de 2017, discriminando entre las paradas del componente zonal y las estaciones del componente troncal del SITP.

En cuanto al componente zonal en el mes de octubre de 2017, se observa que la proporción de viajes subsidiados por parada fue más alta en el sur de la Ciudad, especialmente en las localidades del suroriente como Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, y Usme, lo que significa que del total de viajes que se realizaron en estas localidades un número importante contó con algún tipo de subsidio. En estas cuatro localidades, las UPZ que registraron los porcentajes más altos de viajes subsidiados sobre el total fueron:

- i) en Ciudad Bolívar: El Tesoro y Lucero con un porcentaje aproximado del 30%,
- ii) en Rafael Uribe Uribe: San José y Quiroga que tuvieron un 27%,
- iii) en San Cristóbal: La Gloria y Libertadores, que contaron con un 25%,
- iv) en Usme: La Flora y Gran Yomasa con el 27% y 25% de viajes subsidiados respectivamente.

Cabe señalar que en las otras UPZ de estas localidades el porcentaje de viajes subsidiados superaron el 20% de viajes totales.

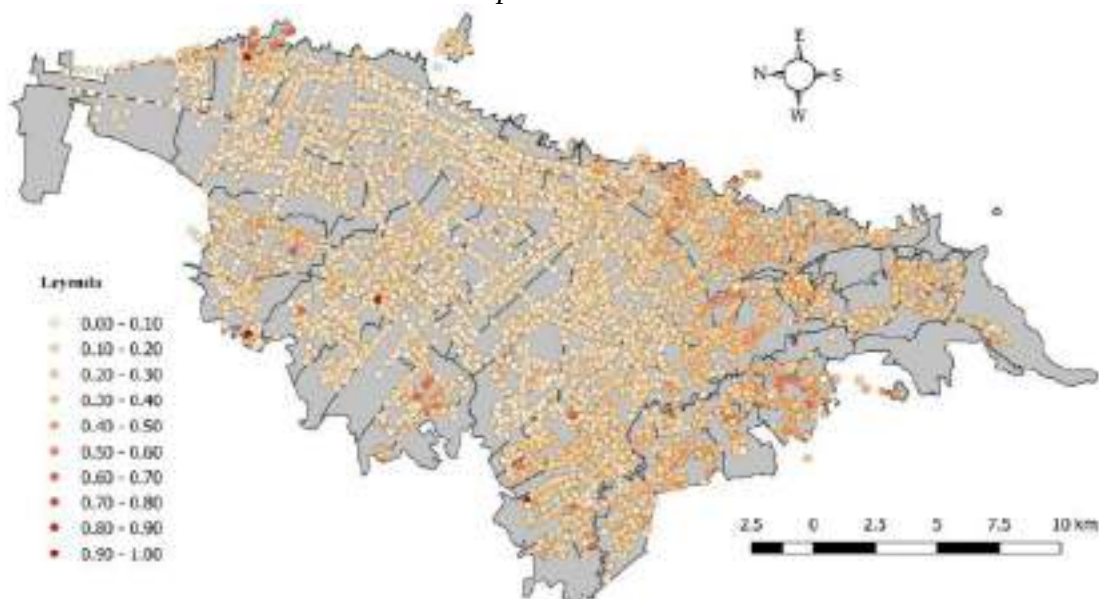
De igual forma, en las demás localidades dentro de las UPZ que presentan un porcentaje significativo de viajes subsidiados se encuentran: Tunjuelito (localidad de Tunjuelito), Ciudad Jardín (localidad de Antonio Nariño), Las Cruces, Lourdes (localidad de Santa Fe), Apogeo, El Porvenir (localidad Bosa), Gran Britalia, Patio Bonito (localidad de Kennedy) Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), San Cristóbal Norte (localidad de Usaquén) y El Rincón (localidad de Suba). Cabe destacar que las últimas dos UPZ fueron las únicas que mostraron una importante participación de viajes subsidiados en las localidades del norte de la ciudad.

Finalmente, se identificaron 14 paradas en las cuales más del 70% de los viajes fueron subsidiados y se encontraban localizadas en las UPZ de San Francisco (localidad de Ciudad Bolívar), Alfonso López, Comuneros (localidad de Usme), Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), Bolivia, Boyacá Real (localidad de Engativá), Tibabuyes (localidad de Suba), Patio Bonito (localidad de Kennedy), El Porvenir (localidad de Bosa), San Cristóbal Norte y La Uribe (localidad de Usaquén).

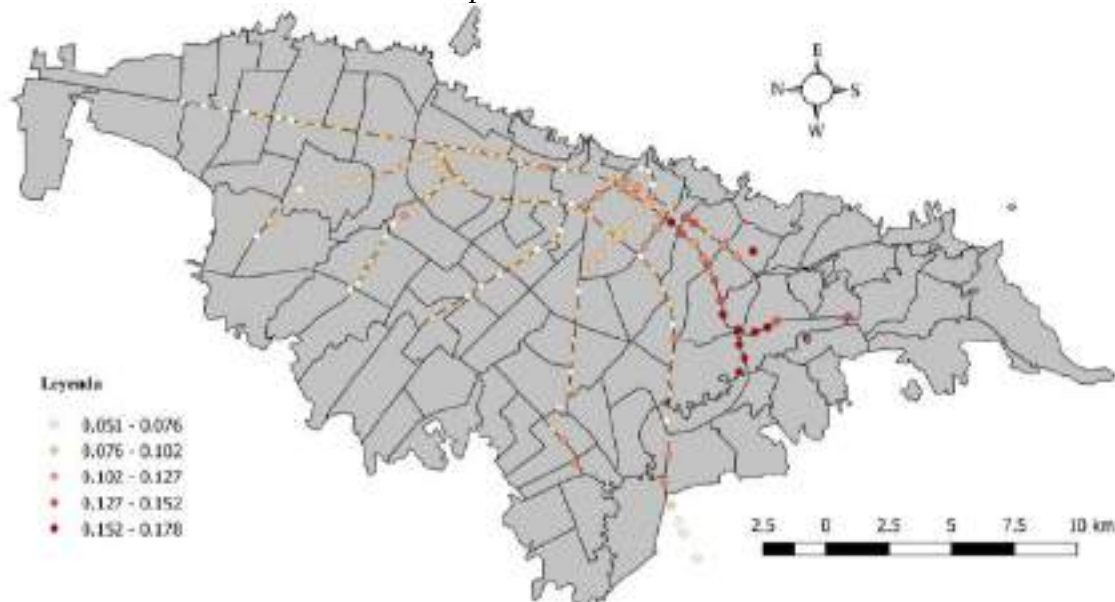
Con respecto al componente troncal, la mayor concentración de viajes se presentó en las estaciones de los corredores de la Caracas Sur y de la Carrera 10, los cuales cubren las localidades de Antonio

Nariño, Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usme. De estos corredores, las estaciones Consuelo, Parque, Socorro, Portal del Tunal (corredor Caracas Sur) y el Portal 20 de julio (Carrera 10) son los que contaron con la mayor proporción de viajes subsidiados, superando el 17% del total de viajes realizados.

*Figura 10. Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (octubre 2017).
Componente zonal*



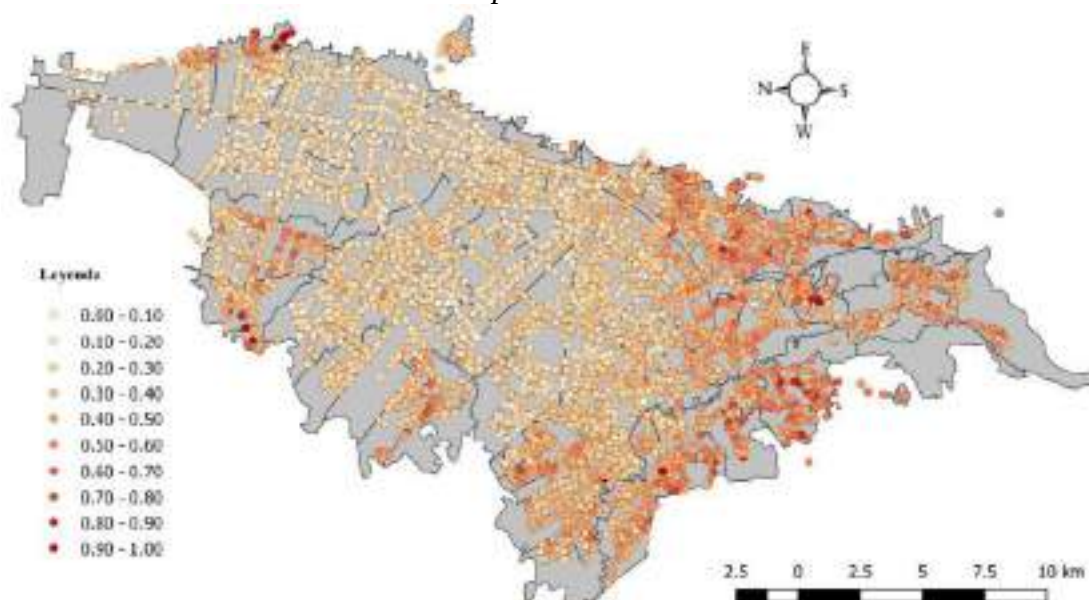
Componente Troncal



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar la distribución espacial de los viajes subsidiados señalados en octubre de 2017 con respecto al 2017, se encuentran algunas diferencias. Primero, en marzo las localidades y UPZ donde las personas utilizaban con más frecuencia los subsidios contaban con un mayor porcentaje de viajes realizados en el componente zonal, lo cual se observa en el color más rojizo del mapa de la Figura 11. Segundo, la participación de los viajes subsidiados en las localidades de Bosa y Kennedy era más alto en marzo y esta alta participación se observaba en un mayor número de UPZ. Tercero, las UPZ Tibabuyes (localidad de Suba) y Verbenal (localidad de Usaquén) presentaban una importante participación de viajes subsidiados.

*Figura 11. Proporción de viajes subsidiados sobre el total de viajes en el SITP (marzo 2017).
Componente zonal*



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

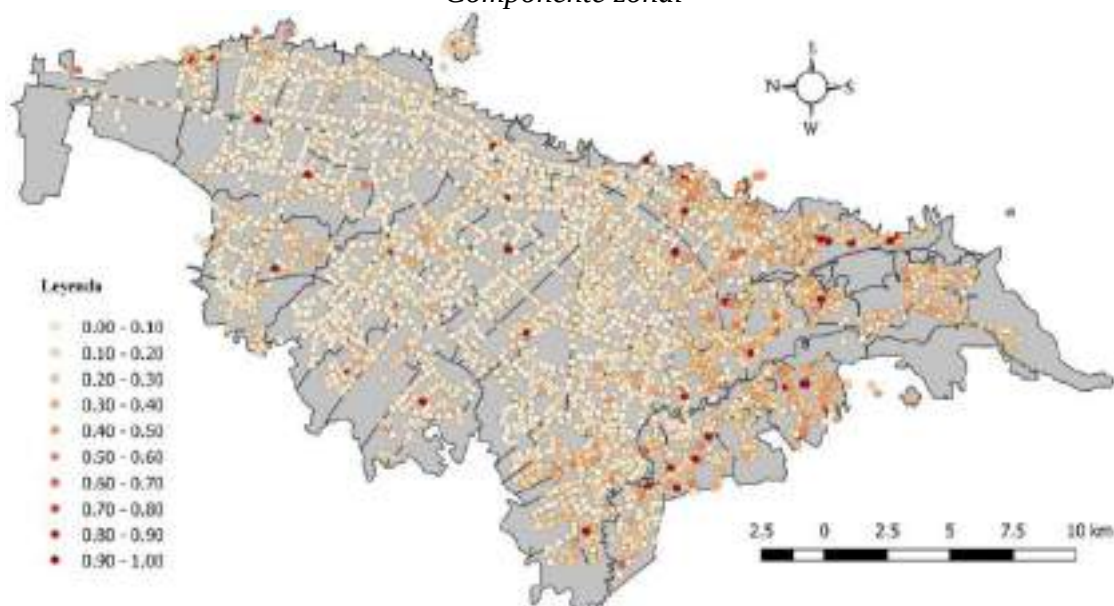
Frente al componente troncal, las estaciones con mayor porcentaje de viajes subsidiados en marzo también correspondieron a los corredores de la Caracas Sur y de la Carrera 10, aunque, con una mayor proporción de viajes subsidiados por estación que en octubre. Por ejemplo, en las cinco estaciones con más viajes subsidiados (Consuelo, Portal 20 de julio, Portal del Tunal, Parque y Socorro), el porcentaje de estos fue de alrededor del 27%, frente a una participación en octubre que no superaba el 18%.

A continuación, se presentan los resultados de la concentración geográfica de las tarjetas subsidiadas por cada tipo de subsidio. Como se mencionó en la sección metodológica, a las tarjetas que se usaron en marzo y octubre de 2017 en el SITP se les asignó la estación o parada de mayor frecuencia de uso en el respectivo mes, lo cual es una variable proxy del lugar de residencia de la persona que usaba cada tarjeta. De esta forma, se tiene mayor precisión sobre la distribución

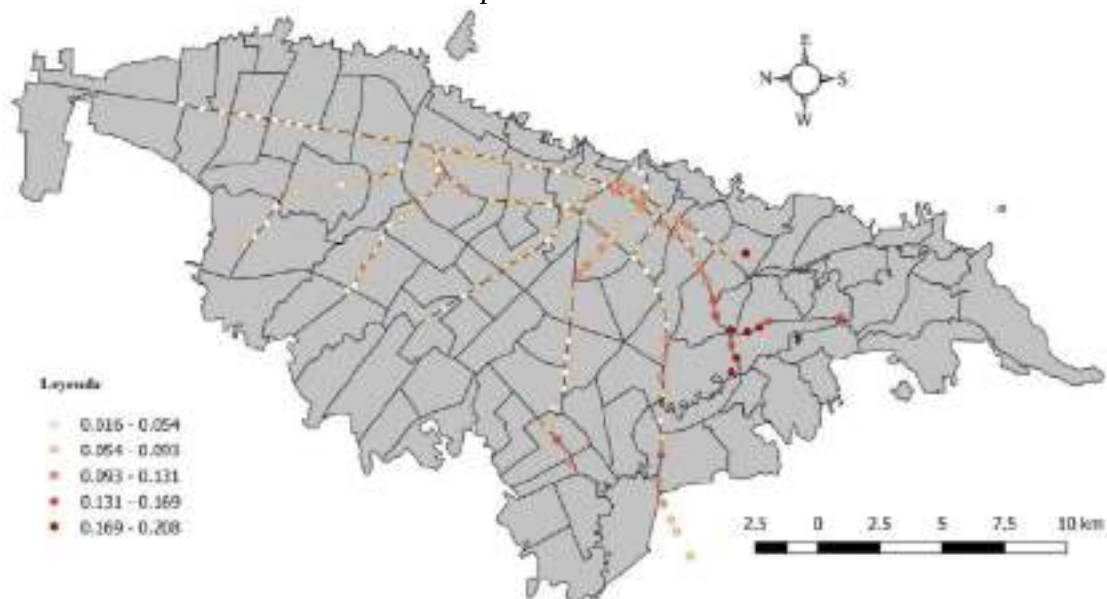
espacial de las personas que estaban recibiendo los subsidios, además que se realiza el análisis espacial por cada tipo de subsidio.

a. Personas con menor capacidad de pago

*Figura 12. Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (octubre 2017).
Componente zonal*



Componente Troncal

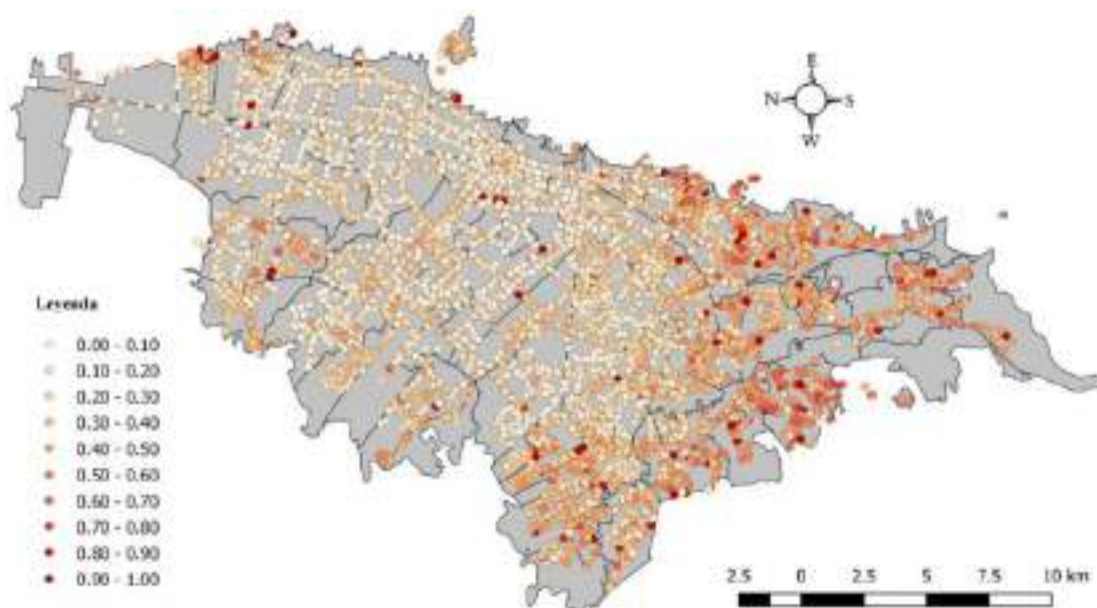


Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

La distribución geográfica de las tarjetas SISBÉN presenta una importante concentración de uso en las UPZ y localidades del suroriente de la Ciudad, tales como Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal, y Usme, así como en algunas UPZ del occidente y norte de la ciudad tales como el Tintal Sur (localidad de Bosa), Corabastos, Patio Bonito (localidad de Kennedy), Fontibón-San Pablo (localidad de Fontibón), San Cristóbal Norte, Verbenal (localidad de Usaquén) y El Rincón (localidad de Suba). Con respecto al componente troncal, el corredor de la Caracas Sur presenta el mayor uso de tarjetas SISBÉN, en especial en las estaciones Consuelo, Parque, Socorro, Santa Lucía, y Portal del Tunal, así como el Portal 20 de Julio en el corredor de la carrera 10.

La anterior distribución es bastante similar a la presentada al inicio de esta sección para el caso de la totalidad de viajes subsidiados, tanto para el componente zonal como el troncal del SITP, lo cual es coherente con el hecho que los viajes realizados con tarjetas SISBÉN constituyeron el mayor porcentaje de subsidios entregados por el Distrito.

*Figura 13. Proporción de tarjetas SISBÉN sobre el total de tarjetas (marzo 2017).
Componente zonal*

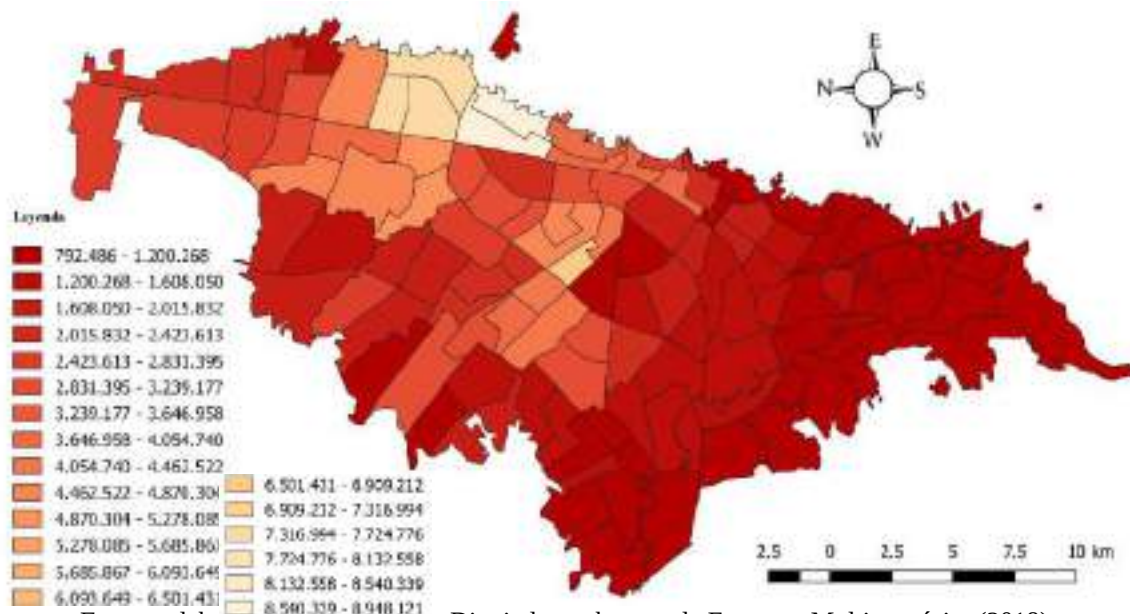


Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

Al comparar los resultados espaciales de octubre con marzo de 2017 en el componente zonal, se denota que los cambios introducidos a los subsidios tuvieron un mayor impacto en las UPZ de las localidades de Antonio Nariño, Bosa y Kennedy, la UPZ Verbenal y las UPZ Suba y Tibabuyes, donde se presentó una caída significativa en el uso de tarjetas subsidiadas. De igual forma, en las localidades que más se concentraron los subsidios se observó un decrecimiento en el porcentaje de

tarjetas subsidiadas, tanto en el componente zonal como en el troncal, teniendo en este último que ninguna estación superaba el 20% de tarjetas subsidiadas en octubre, mientras que en marzo 14 estaciones superaban este porcentaje. Además, en el componente troncal, la concentración de los subsidios se redujo considerablemente en las estaciones del norte y occidente de la ciudad.

Figura 14. Ingreso promedio por persona y por UPZ 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Encuesta Multipropósito (2018).

Teniendo en cuenta el análisis de las tarjetas y que el incentivo SISBÉN está dirigido hacia las personas sin la capacidad de pago suficiente para costear el pasaje del SITP, se puede comparar las UPZ que presentaron menores ingresos promedios por persona con la ubicación aproximada de las personas que usaron viajes subsidiados. Como se puede observar en la Figura 14, las UPZ más periféricas del sur de la ciudad y algunas del occidente de la ciudad presentaron los menores ingresos, mientras que las UPZ con mayores ingresos se concentraron en las localidades de Usaquén, Chapinero, Teusaquillo y Suba.

Al comparar la información de ingresos y de tarjetas con incentivo SISBÉN, se observó una alta coincidencia entre las UPZ con menores ingresos y las UPZ que presentaron un alto número de tarjetas subsidiadas con el incentivo SISBÉN, en especial en el borde sur oriental y en las UPZ Patio Bonito, Corabastos (localidad de Kennedy), Apogeo, y El Porvenir (localidad de Bosa) del borde occidental. De igual forma, las UPZ San Cristóbal Norte y El Rincón las cuales presentan los ingresos más bajos del norte de la ciudad, se beneficiaron de manera importante del incentivo SISBÉN. No obstante, se encontraron excepciones en esta comparación en las UPZ Engativá, San Isidro-Patios, Zona Industrial y Puente Aranda, donde se presentaron bajos niveles de ingresos promedio y no se beneficiaron de los subsidios en igual medida como en otras zonas de similares ingresos, lo cual podría indicar algún grado de exclusión de la población de estas zonas al beneficio

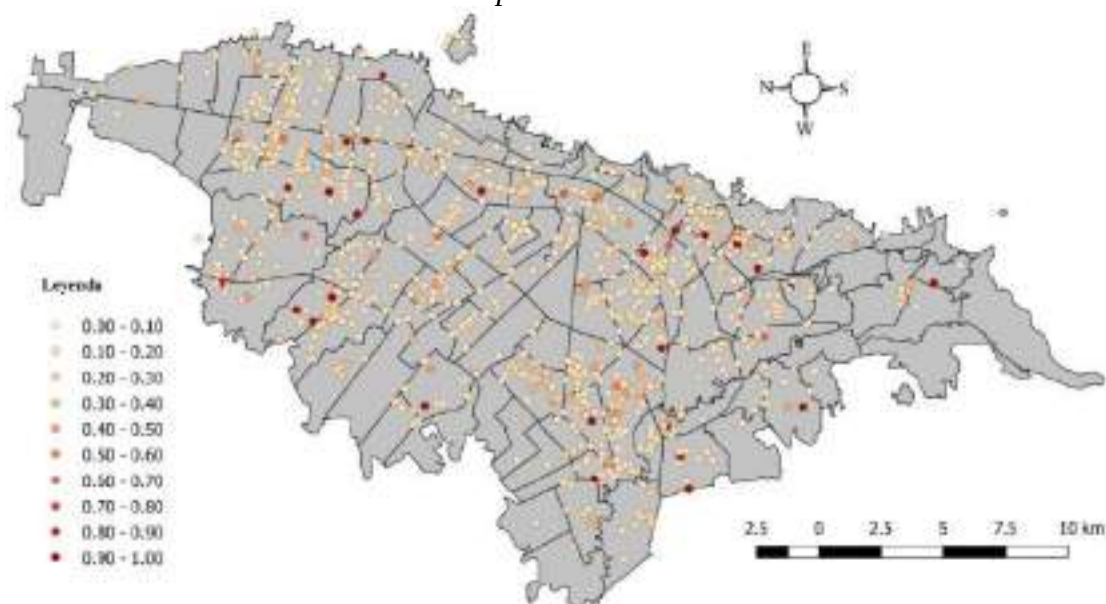
del subsidio. Aunque cabe señalar que las dos últimas UPZ contaron con una vocación productiva más que residencial, lo cual puede estar influenciando este resultado.

Ahora bien, comparando el mapa de ingresos con el de tarjetas en el mes de marzo, se encontró que se evidenciaba una relación más fuerte entre las UPZ del borde occidental con bajos ingresos y las que cuentan con un mayor uso de los subsidios, por ejemplo, el caso de las UPZ Fontibón-San Pablo, Bosa Occidental y Bosa Central.

b. Adultos mayores de 62 años

No se observó un área de la Ciudad donde se concentren mayoritariamente las tarjetas de adulto mayor, durante los dos meses analizados, marzo y octubre de 2017. No obstante, se pudo identificar que las UPZ con mayor participación de tarjetas adulto mayor en el total de tarjetas (9%-10%) son: El Prado, Britalia (localidad de Suba), La Esmeralda (localidad de Teusaquillo), Bolivia (localidad de Engativá) y Los Cedros (localidad de Usaquén), UPZ que se caracterizan por tener un ingreso medio. En contraste, las UPZ con menor proporción de tarjetas subsidiadas de adulto mayor fueron El Mochuelo, El Tesoro y Jerusalén, localizadas en Ciudad Bolívar. Este último hecho puede estar relacionado con que estas zonas cuentan con un bajo porcentaje de población mayor a 62 años y a que al ser zonas de ingresos bajos, una persona que cumpla con las dos condiciones (mayor de 62 años y puntaje de 30,56) puede escoger el incentivo SISBÉN sobre el de adulto mayor, ya que el primero ofrece un mayor beneficio.

*Figura 15. Proporción de tarjetas adulto mayor sobre el total de tarjetas (octubre 2017).
Componente zonal*



*Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas adulto mayor.

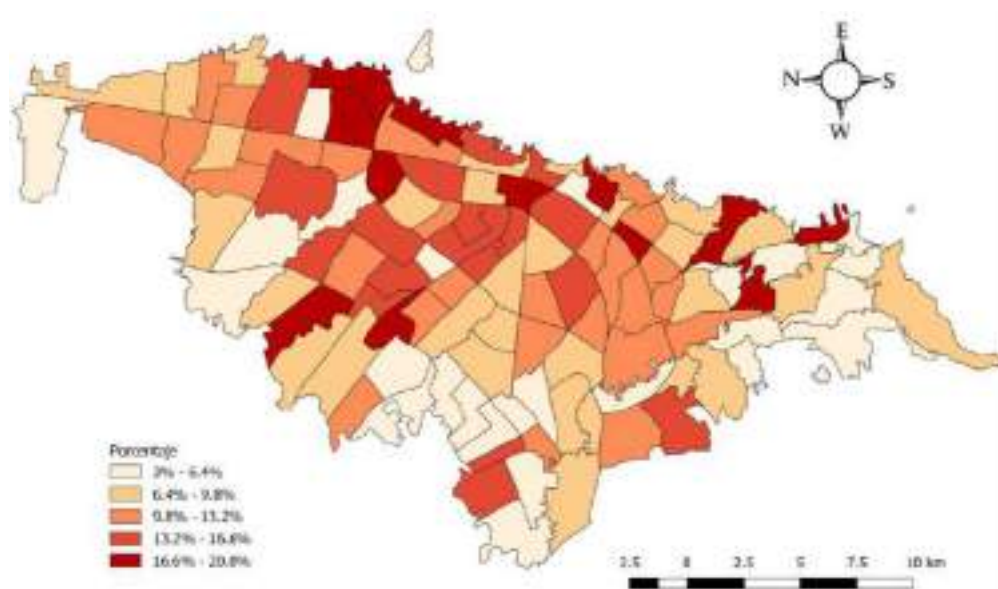
Componente troncal



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

De otra parte, en el componente troncal y en contraste con los otros dos tipos de subsidios, las estaciones que presentan una mayor participación se localizaron principalmente en los corredores Norte, Suba y Calle 80, los cuales cubren el norte de la ciudad. Las estaciones que presentan la mayor proporción de tarjetas de adulto mayor son Humedal Córdoba, Calle 142, Carrera 47, Calle 146, y Portal de la 80, con un porcentaje de alrededor del 5,5%. Finalmente, cabe señalar que entre marzo y octubre no se observaron grandes diferencias en la distribución espacial de las tarjetas.

Figura 16. Porcentaje de población adulto mayor sobre población total por UPZ 2017.



Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en la Encuesta Multipropósito (2018).

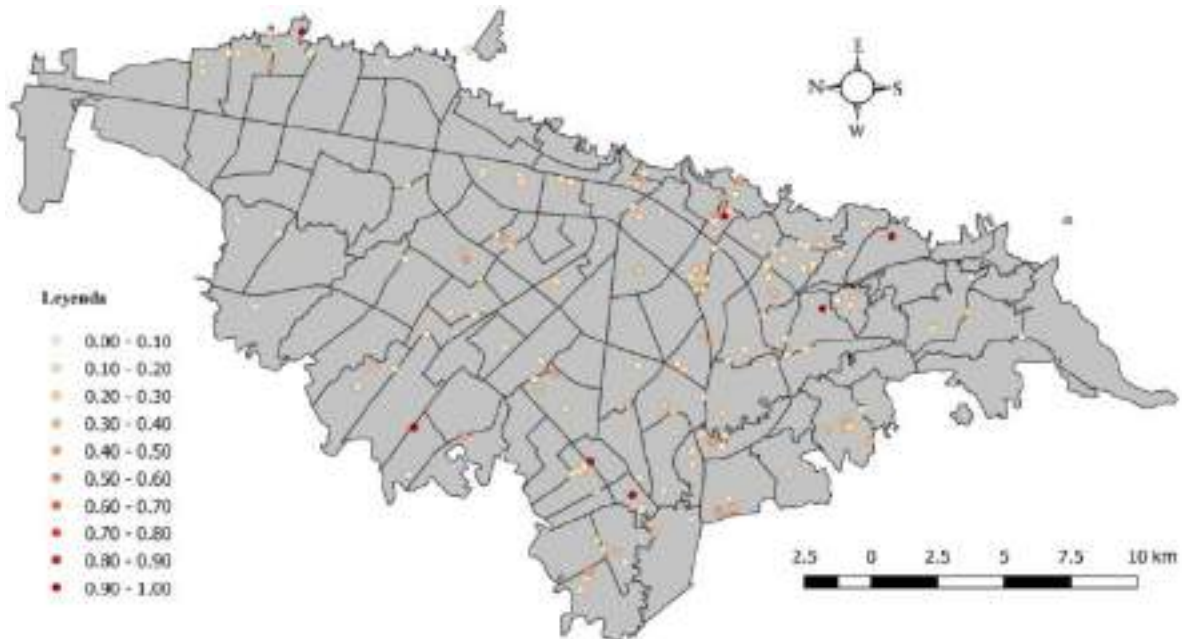
Al comparar las zonas donde se ubica una mayor proporción de población mayor a 62 años con la distribución de uso de las tarjetas, se encuentra una leve concentración en UPZ del noroccidente de la Ciudad con ingresos medios, como son el caso de las UPZ Garcés Navas, Minuto de Dios, Bolivia (localidad de Engativá), Niza, el Prado, (localidad de Suba). Adicionalmente, otra concentración leve se da en UPZ de la localidad de Kennedy, en UPZ tales como Las Margaritas, Timiza, Apogeo y Kennedy Central, aunque estas UPZ cuentan con una proporción de adultos mayores menor a las de las primeras UPZ.

c. Personas en condición de discapacidad permanente

Frente a las tarjetas discapacidad permanente, no se presentó un área de la ciudad que predominara sobre las otras en términos de la proporción de tarjetas subsidiadas en el componente zonal para el mes de octubre. Adicionalmente, dado que el número de tarjetas que cuentan con este beneficio es bajo, la participación en el total de tarjetas por parada es baja. Por ejemplo, a nivel de UPZ, solo en Las Cruces se presentó un porcentaje de tarjetas de discapacidad permanente del 7,2%, mientras que en las demás este porcentaje no supera el 4%. En cuanto a las paradas, hay algunos casos atípicos donde la proporción es superior al 90%, pero en general solo 61 paradas superaron el 20%.

Figura 17. Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (octubre 2017).

Componente zonal



*Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas con subsidios para personas discapacitadas.

Componente troncal



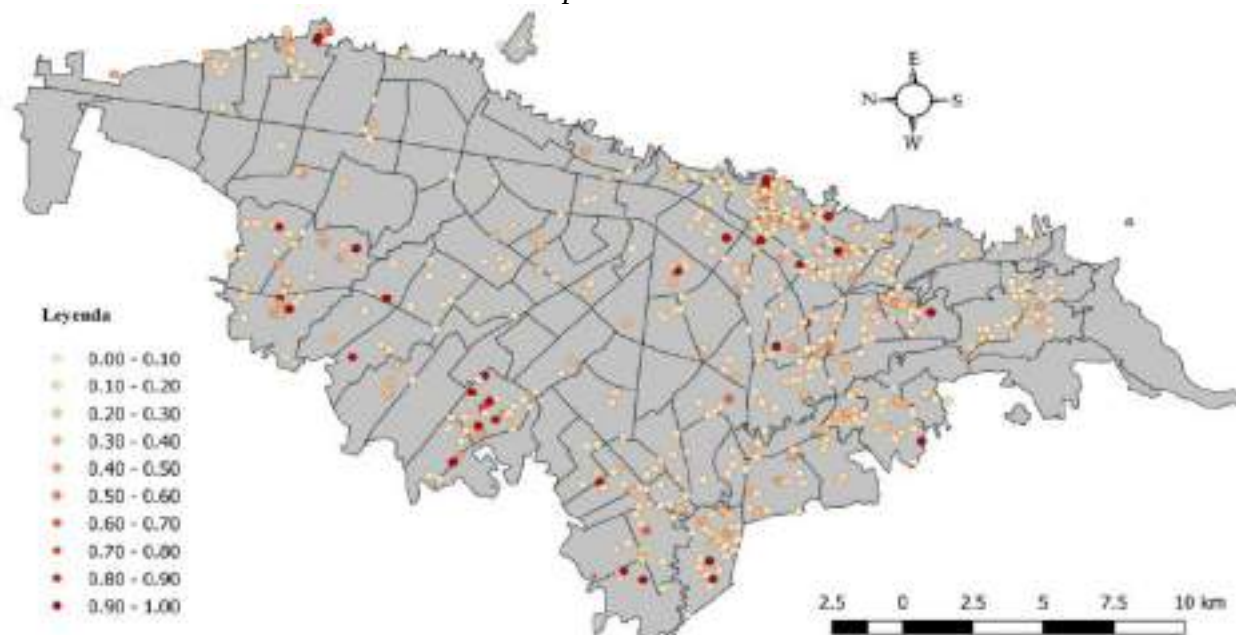
Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c).

En contraste a lo presentado en octubre, durante marzo de 2017 se observó una concentración de tarjetas en el sur y el occidente de la ciudad, así como en las UPZ San Cristóbal Norte y Verbenal de la localidad de Usaquén, lo cual puede ser un indicativo de que las modificaciones en las condiciones del subsidio generaron cambios importantes en su uso. En marzo de 2017 y en 38 UPZ la proporción de tarjetas de discapacidad permanente superó el 5%, siendo Las Cruces, La Candelaria, Fontibón, Fontibón-San Pablo y Diana Turbay (localidad de Rafael Uribe Uribe), las que presentaron mayores proporciones.

Por otra parte, a nivel del componente troncal se observó una concentración de tarjetas subsidiadas en las estaciones del corredor Caracas Sur, y a diferencia del incentivo SISBÉN, se presentó un importante número de tarjetas en los corredores NQS Sur, Calle 80 y Américas, distribución que también se observó en el mes de marzo, aunque con un mayor porcentaje de tarjetas de discapacidad permanente. Finalmente, al comparar la proporción de personas en condición de discapacidad por cada UPZ con el uso espacial de tarjetas de discapacidad, tampoco se observaron alguna relación significativa.

Figura 18. Proporción de tarjetas discapacidad permanente sobre el total de tarjetas (marzo 2017).

Componente zonal





Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, con base en Transmilenio S.A. (2018c). *Nota: El mapa no presenta la primera categoría 0-0,1, con el fin de resaltar las zonas donde más se utilizan tarjetas con subsidios para personas discapacitadas.

5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1.1 Conclusiones

- Los beneficiarios del incentivo SISBÉN no mostraron cambios significativos en los viajes con los ajustes en las condiciones y requisitos establecidos en el Decreto Distrital 131 de 2017. No obstante, se observó una reducción en el número de viajes y tarjetas subsidiadas SISBÉN durante los meses de marzo y octubre de 2017, a partir de la implementación de los cambios introducidos en abril del mismo año.
- El subsidio de adulto mayor fue el único en el que se presentó un aumento en el número de tarjetas y viajes entre marzo y octubre de 2017, lo cual podría estar asociado a un aumento de beneficiarios de este subsidio. Adicionalmente, el comportamiento de la frecuencia de viajes y los promedios no cambio significativamente en el periodo analizado.
- El subsidio a personas en condición de discapacidad permanente presentó la caída más pronunciada en el número promedio de viajes por mes, lo que evidencia una alta sensibilidad de este grupo poblacional al valor de la recarga establecida por la Administración Distrital. De igual forma, se observó una reducción en el número de viajes y tarjetas subsidiadas entre marzo y octubre de 2017, a partir de la implementación de los cambios en los subsidios realizados en abril del mismo año.
- El cambio en las condiciones y los requisitos para el acceso a los tres tipos de subsidios analizados no generó un crecimiento sustancial en el número de viajes no subsidiados.
- Se evidenció un mayor uso de las tarjetas alrededor de los límites establecidos para cada tipo de subsidio, lo cual evidencia que esta variable es clave como instrumento de política para controlar el comportamiento del uso de las tarjetas subsidiadas.
- Los subsidios del incentivo SISBÉN se concentraron en la zona sur oriental de Bogotá, y en algunas UPZ del sur occidente y norte de la Ciudad, situación que se encuentra directamente relacionado con las UPZ de menores ingresos. De manera opuesta, los otros tipos de subsidios no presentaron una concentración geográfica que evidencie su uso en UPZ con condiciones particulares.



5.2 Recomendaciones

- Como resultado del análisis realizado se encontró un uso atípico de algunas tarjetas subsidiadas en el SITP, aunque no representa un porcentaje significativo entre el total de tarjetas. Sobre esta situación se identificaron en octubre 28.099 tarjetas que superaban el límite establecido por la normatividad y 1.120 tarjetas con una frecuencia de viajes diaria alta. Lo que evidencia la necesidad de que Transmilenio S.A. revise estos casos e identifique las posibles causas de este hecho.
- Debido a los problemas de información para la identificación de las paradas en el componente zonal por falta de información o problemas en los códigos de identificación, es necesario que Transmilenio S.A. revise la forma en la que se almacena la información de los viajes independientemente del operador de las rutas en los que se realizan los viajes, con el fin de que se puede unificar la codificación de las paradas y así permitir su ubicación.
- Es importante realizar estudios adicionales que permitan identificar el grado de afectación que produjo el Decreto Distrital 131 de 2017 en las 170.000 personas aproximadamente que dejaron de recibir el subsidio, por la reducción en el puntaje del SISBÉN de 40 a 30,56 puntos.



Referencias

- Alcaldía de Quito. (2018). *Revisión requisitos formales proyecto de Ordenanza para garantizar un servicio de transporte público de confiable, seguro y de calidad*. Recuperado el 9 de julio de 2018, de:
http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Proyectos%20Ordenanzas/454/Iniciativa.PDF
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (28 de julio de 2000). *Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para Santa Fe de Bogotá, Distrito Capital*. [Decreto 619 de 2000]. RD: 2197.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (15 de agosto de 2006). *Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones*. [Decreto 319 de 2006]. RD: 3596.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (23 de julio de 2009). *Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*. [Decreto 309 de 2009]. RD: 4249.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (18 de agosto de 2010). *Por medio del cual se adopta la Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital*. [Decreto 345 de 2010].
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2013). *Por el cual se establece la tarifa del servicio de transporte urbano masivo de pasajeros del Sistema TransMilenio y del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público "SITP" en el Distrito Capital*. [Decreto 356 de 2012]. RD: 4932.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (27 de diciembre de 2013). *Por el cual se implementan estrategias para garantizar la suficiencia financiera del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP)*. [Decreto 603 de 2013]. RD: 5268.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (29 de marzo de 2017). *Por el cual se establecen medidas tendientes a garantizar la progresividad y sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público en el Distrito Capital*. [Decreto 131 de 2017]. RD: 6048.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). *Política Pública Social para el Envejecimiento y la Vejez en el Distrito Capital*. Recuperado el 23 de julio de 2018, de
http://old.integracionsocial.gov.co/anexos/documentos/2015politicaspublicas/18012016_Linea_base_2014_politica_publica_social_para_el_envejecimiento_y_la_vejez.pdf



- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). Análisis del Subsidio Transmilenio - SITP focalizado con base en SISBEN. *Bogotá ciudad de estadísticas*(90), 1-24. Recuperado el 23 de abril de 2018, de:
<http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/InformacionTomaDecisiones/Estadisticas/Bogot%E1%20Ciudad%20de%20Estad%EDsticas/2017/Boletin-90.pdf>
- Argentina.gov.ar. (2018a). *Solicitar la Tarifa Social SUBE*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <https://www.argentina.gob.ar/solicitar-la-tarifa-social-sube>
- Argentina.gov.ar. (2018b). *Cómo acceder al Boleto Estudiantil en la Provincia de Buenos Aires*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <https://www.argentina.gob.ar/noticias/como-acceder-al-boleto-estudiantil-en-la-provincia-de-buenos-aires>
- Armstrong-Wright, A. (1929). *Sistemas de transporte publico urbano. Directrices para el examen de opciones*. Recuperado el 24 de abril de 2018, de <http://documents.worldbank.org/curated/en/786791468149374235/pdf/WTP520SPANISH0Box377320B00PUBLIC0.pdf>
- Asociación Argentina de Presupuesto. (2014). *Subsidios y Compensaciones Tarifarias en Transporte*. Recuperado el 23 de abril de 2018, de <http://asap.org.ar/wp-content/uploads/2014/10/Infosubtransporte.pdf>
- Bogotá Cómo Vamos. (2017). *Encuesta de percepción ciudadana 2017*. Recuperado el 6 de junio de 2018, de <https://assets.documentcloud.org/documents/4222235/Encuesta-de-Percepci%C3%B3n-Ciudadana-2017.pdf>
- Bogotá Cómo Vamos. (2017). *Encuesta de Percepción Ciudadana 2017*. Recuperado el 13 de junio de 2018, de <http://www.bogotacomovamos.org/documentos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2017/>
- Bueno Cadena, P., Vasallo, J., Herraiz, I., & Loro, M. (2016). Social and Distributional Effects of Public Transport Fares and Subsidy Policies. *Journal of the Transportation Research Board*, 2544, 47-54. doi:<https://doi.org/10.3141/2544-06>
- Concejo de Bogotá. (27 de diciembre de 2011). Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital. [Acuerdo 484 de 2011]. Recuperado de:
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=45120>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (2017). *Encuesta de percepción y victimización en Bogotá*. Recuperado el 14 de junio de 2018, de:



<http://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/19393/Presentaci%C3%B3n%20Encuesta%20de%20Percepci%C3%B3n%20y%20Victimizaci%C3%B3n%20I%20semestre%20de%202017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Castro, L., & Szenkman, P. (2012). *El ABC de los subsidios al transporte*. Recuperado el 23 de abril de 2018, de <http://www.cippec.org/publicacion/el-abc-de-los-subsidios-al-transporte/>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2012). *Infraestructura y equidad social: experiencias en agua potable, saneamiento y transporte urbano de pasajeros en América Latina. Series de la CEPAL LC/L.3437*, 65. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/6362-infraestructura-equidad-social-experiencias-agua-potable-saneamiento-transporte>

Congreso de la República. (7 de diciembre de 2007). Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores. [Ley 1171 de 2007]. RO: 46835.

Corte Constitucional, Sala Plena. (13 de mayo de 2009). Sentencia C-324. [MP Juan Carlos Henao Pérez].

Fondo Monetario Internacional. (2001). *Manual de estadísticas de finanzas públicas*. Obtenido de <https://books.google.com.co/books?id=coA-ZyYiWMQC&pg=PA80&lpg=PA80&dq=pagos+corrientes+sin+contrapartida+que+las+unidades+gubernamentales+hacen+a+las+empresas+en+funci%C3%B3n+de+los+niveles+de+su+actividad+productiva+o+de+las+cantidades+o+valores+de+los+b>

GSD Plus. (2017). *Estructuración del modelo tarifario del Sistema Metropolitano de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Metropolitano de Quito*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de http://www7.quito.gob.ec/mdmq_ordenanzas/Comisiones%20del%20Concejo/Movilidad/2017/2017-04-26/3.%20Informe%20Modelo%20Tarifario%20-%20Transporte%20P%C3%BAblico%20de%20Pasajeros/Presentaci%C3%B3n.pptx

Guerrero, N., & Yépez, M. C. (2015). Factores asociados a la vulnerabilidad del adulto mayor con alteraciones de salud. *Universidad y Salud*, 17 (1), pp.121-131.

Hernández, D. (2014). Políticas de transporte público y su efecto sobre la equidad. Avances y desafíos en la reforma del sistema de la ciudad de Montevideo. *Crítica y emancipación*(11), 161-214.
doi:https://www.researchgate.net/publication/265784192_Políticas_de_transporte_publico_y_su_efecto_sobre_la_equidad_Avances_y_desafios_en_la_reforma_del_sistema_de_la_ciudad_de_Montevideo?enrichId=rgreq-3b5453eff571c04929bd92e585c6ec95-XXX&enrichSource=Y292ZX



- Hernández, D. (2017). Transporte público, bienestar y desigualdad: cobertura y capacidad de pago en la ciudad de Montevideo. *Revista CEPAL*(122), 165-184.
- Lupano , J. A., & Sánchez, R. J. (2008). *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*. Obtenido de http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3642/S2009021_es.pdf?sequence=1
- Martínez Olmedo, A. (2003). Sistema de transporte urbano masivo de pasajeros de Bogotá Transmilenio. *Urbano*(6 (7)), 31-37.
- Mehndiratta, Shomik (2008). Operating Subsidies in Urban Public Transport ... the good, the bad and the ugly. Recuperado el 30 de noviembre de 2018, de <http://siteresources.worldbank.org/INTEAPREGTOPTTRANSPORT/FeatureStories/21871665/Subsidies.pdf>
- Rodríguez, C., Gallego, J., Martínez, D., Montoya, S., & Peralta-Quiros, T. (2016). Examining Implementation and Labor Market Outcomes of Targeted Transit Subsidies. *Journal of the Transportation Research Board*, 2581, 9-17. doi:<https://doi.org/10.3141/2581-02>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015a). *Encuesta de movilidad 2015*. Recuperado el 5 de junio de 2018, de <http://movilidadbogota.gov.co/web/node/1990>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2015b). *Movilidad en cifras 2015*. Recuperado el 5 de junio de 2018, de <http://www.simur.gov.co/SimurVisorBoletinWA/2015.pdf>
- Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile. (2011). *Subsidios para transporte en todo Chile y grandes reformas en telecomunicaciones destacan en gestión 2010 del MTT*. Recuperado el 17 de mayo de 2018, de <http://www.subtel.gob.cl/subsidios-para-transporte-en-todo-chile-y-grandes-reformas-en-telecomunicaciones-destacan-en-gestion-2010-del-mtt/>
- Transmilenio S.A. (2013). *Historia*. [Pagina Web] Recuperado el 21 de mayo de 2018, de http://www.transmilenio.gov.co/Publicaciones/la_entidad/nuestra_entidad/Historia
- Transmilenio S.A. (2018a). *Información remitida por la entidad sobre el historial tarifario y acumulado de beneficios*. Recuperado el 23 de abril de 2018
- Transmilenio S.A. (2018b). *Información remitida por la entidad sobre las validaciones por perfil*. Recuperado el 23 de abril de 2018
- Transmilenio S.A. (2018c). *Base de datos de los viajes realizados en el SITP para los meses de marzo, septiembre y octubre de 2017, entregada a la Veeduría Distrital*.



Subsidios en el SITP
Marzo y octubre 2017.

Transmilenio S.A. (2018d). *Tarifas* [Pagina web]. Recuperado el 26 de julio de 2018, de http://www.sitp.gov.co/Publicaciones/el_sistema/Tarifas

Transmilenio S.A. Cámara de Comercio de Bogotá, y Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2013). *Foro Bogotá siempre gana con el SITP*. Recuperado el 23 de mayo de 2018, de <http://www.sitp.gov.co/descargar.php?id=4789>

FIN