

Oscar Buitrago Bermúdez
Departamento de Geografía
Universidad del Valle, Cali, Colombia
osbuber@univalle.edu.co

Nohora Inés Carvajal Sánchez
Departamento de Geografía
Universidad Nacional de Colombia, Bogotá
nohoracarvajal@yahoo.com

Recibido 1.03.2005, aceptado para la publicación 19.10.2005

**LA DIMENSIÓN REGIONAL
EN LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
DEL ÁREA METROPOLITANA DE BOGOTÁ¹**

Key words: POT, regional planning, metropolitan area of Bogotá, regional vision

ABSTRACT

**REGIONAL DIMENSION IN THE POT
OF BOGOTÁ METROPOLITAN AREA**

This article presents an analysis of the “regional vision” taken of documents of planning -POT- of Bogotá and some municipalities of its area of metropolitan influence. As well, it offers empirical information for who are working about monitoring and evaluation of those plans. The first part presents a historic development review of the Colombian territory, with the purpose to display that the conformation of the cities and metropolitan areas has been connected with the historical and social transformation of space. The second part presents some indicators to understand the continuous urban growth of Bogotá and of the consolidation of the phenomenon of metropolitanization. Also, it presents some models of explanation of the Colombian urban hierarchy, which are indicating to Bogotá as the main city of the coun-

try, that complies the function of organizer and revitalizing of the system of cities and, at the same time, of the surrounding metropolitan region. The third part presents an analysis of the “regional vision” of the POT of Bogotá. Finally, to conclusion way, it says, that between the frame of reference to formulate the POT of the municipalities analyzed and the “regional vision” presented, not spatial neither temporary, cohesion exists. Therefore, the processes of regional planning in the metropolitan zone of Bogotá, have limited instruments.

Palabras clave: *POT, planeación regional, Área Metropolitana de Bogotá, visión regional*

RESUMEN

La visión regional extraída de los documentos de planeación POT -Plan de Ordenamiento Territorial- de Bogotá y algunos de los municipios de su área de influencia metropolitana es el eje estructurante de este trabajo, con el cual se busca mostrar el tipo de articulación planteada a nivel regional y aportar conocimiento empírico a los interesados en el seguimiento y evaluación de estos planes.

Para ello, se realizó en primer lugar una síntesis del desarrollo histórico del territorio colombiano, con el objeto de señalar que la conformación de las ciudades y áreas metropolitanas ha estado ligada a la transformación histórica del espacio por parte de la sociedad; luego, se indagó por las características que dan cuenta del crecimiento urbano continuo de Bogotá mediante algunos indicadores de la consolidación del fenómeno de metropolización; este último punto se complementa en la comparación de los diferentes modelos de explicación de la jerarquía urbana en Colombia, los cuales coinciden en señalar a Bogotá como el principal centro urbano del país, cumpliendo la función de organizador y dinamizador del sistema de ciudades y a su vez, de la región metropolitana circundante. La base teórica construida permite sustentar que tanto las directrices y orientaciones para el ordenamiento territorial del Departamento de Cundinamarca, las cuales constituyen el marco de referencia para formular los instrumentos de los POT de los municipios de su jurisdicción, como la visión regional planteada en los diferentes POT teniendo en cuenta las relaciones horizontales, verticales y temporales entre los diferentes entes territoriales involucrados, no presenta cohesión ni espacial ni temporal, llegándose a concluir que los procesos de planificación regionales en la zona metropolitana de Bogotá, cuentan con un gran limitante instrumental al menos por los siguientes dos períodos de gobierno.

DESARROLLO HISTÓRICO DEL TERRITORIO COLOMBIANO

El proceso de conformación de las ciudades colombianas ha estado ligado a la transformación histórica del espacio por parte de la sociedad atendiendo a sus necesidades e intereses. Pero además, también han contribuido a ese proceso las historias particulares de cada localidad, las historias nacionales que atraviesan los planos locales y la mundialización o proceso que atraviesa los planos nacional y local.

Es decir, que en este proceso histórico de construcción de ciudad, los distintos factores económicos, sociales, culturales y políticos son los que le dan contenido.

Según SARMIENTO y CASTILLO (1998), se estima que la ocupación humana del territorio colombiano data de unos veinte a treinta mil años. Hacia finales del siglo XV en Colombia, existían poblados en la región Caribe (cultura Zenú y Tairona), región Andina (Muiscas) y sudoeste del país (extensiones del imperio incaico hasta el Valle del Cauca). La población tendía a concentrarse en la zona andina especialmente en la región cundíboyacense, en el alto y medio Cauca y en el alto y medio Magdalena.

La lógica económica y militar de los españoles contribuyó al cambio de este sistema de poblamiento aborigen, produciendo devastación demográfica (despoblamiento en la Costa Atlántica y disminución de la población andina) y la imposición de un régimen de servidumbre.

Durante el poblamiento español iniciado a principios del siglo XVI, se establecieron poblados en la costa colombiana, los cuales desaparecieron poco tiempo después. Al interior del país, los núcleos urbanos se emplazaron sobre los antiguos poblados indígenas.

De acuerdo a los autores mencionados atrás (SARMIENTO y CASTILLO 1998), en esta etapa de ocupación española se configuraron cinco grandes unidades espaciales socioeconómicas:

- 1) Santa Marta y Cartagena, puntos de conexión entre las regiones productoras de metales preciosos y otros bienes de exportación y el exterior;
- 2) Noroccidente minero, conformado por los actuales departamentos de Antioquia, Caldas, Risaralda y Quindío;
- 3) Suroccidente minero, agrícola y ganadero, compuesto por los actuales departamentos de Valle del Cauca, Chocó y Cauca;

- 4) Centro-oriente agrícola y ganadero, en donde Bogotá cumple funciones políticas, sociales y comerciales; Tunja por su parte se consolida como un centro de producción y distribución de textiles;
- 5) Nororiente artesanal, constituido por Santander: Socorro, principal centro manufacturero del país y Cúcuta especializado en la producción de cacao.

Hacia finales del siglo XVIII, el 80% de la población se concentraba en la región Andina, atendiendo al siguiente orden: Cundinamarca, Boyacá, Cauca, Antioquia y Región Atlántica.

Entre 1820 y 1850, según CUERVO y GONZÁLEZ (1998), se presenta una reorganización socioeconómica del país en torno a la expansión del sector exportador de materias primas. Las principales características de la época son:

- 1) débiles tasas de crecimiento poblacional,
- 2) pérdida de población en la región Atlántica por las guerras de independencia y
- 3) expansión del mestizaje al interior del país.

En el período comprendido entre 1850 y 1870, en distintas áreas del país se concentran bonanzas exportadoras así:

- 1) Ambalema, Carmen de Bolívar y Palmira: tabaco,
- 2) Cauca y Antioquia: oro,
- 3) Valle del Cauca, Fusagasugá, Alto Magdalena, Tolima y Santander: quina.

Algunas de las transformaciones socioespaciales más importantes se presentan en la costa Atlántica, en donde Barranquilla toma el liderazgo que tenía Cartagena, debido al comercio internacional y al movimiento de mercancías del interior hacia el comercio internacional a través del río Magdalena y en las zonas cálidas de la región Andina, colonizadas como consecuencia del afán de búsqueda de productos de exportación.

Hacia 1870-1890, se consolida el café como producto de exportación, concentrándose en las tierras templadas de los Andes, especialmente Cundinamarca, Tolima y Santander. Este aspecto influye en el esfuerzo de articulación de las regiones con el mercado externo, lo que conduce a construcción de líneas férreas, iniciación de proyectos para

mejorar la conexión entre Cali, Bogotá, Medellín y Barranquilla (que para la época constituían una multipolaridad regional), disputa entre Cartagena y Barranquilla por la hegemonía portuaria sobre el Caribe, búsqueda de salida al Océano Pacífico por Buenaventura y constitución de los ríos Cauca y Magdalena como principales ejes de transporte.

El poblamiento entre finales del siglo XIX y 1930, se caracteriza por el inicio de la industrialización y la urbanización en Colombia, procesos ligados al desarrollo del café y a la transformación de su estructura productiva de hacienda a cultivo campesino, lo cual facilitó el desarrollo de las ciudades al tener que cumplir funciones económicas como el comercio o el beneficio del café. Así mismo, el transporte del grano hizo que fuera prioritaria la constitución de una red de transporte.

CUERVO y GONZÁLEZ (1998) afirman que hacia 1915, las cuatro principales ciudades del país eran: Medellín, primer centro regional y nacional, especializado en la industria textil; Bogotá, manejaba la industria de alimentos, bebidas y calzado; Barranquilla, también trabajaba la industria textil y Cali, se ocupaba de la transformación de caña de azúcar.

Durante este período se presenta competencia entre Medellín y Bogotá por la preponderancia nacional, consolidación de un corredor urbano occidental andino, creación de diversos polos urbanos como consecuencia de la expansión de la industria del café (Medellín, Manizales, Pereira y Armenia) y constitución en las cuatro ciudades mayores como centros industriales de una región diferente.

Desde mediados de siglo XX hasta los años 60 y 70, se inicia el proceso de cambio de una sociedad rural a otra urbana. En las doce ciudades más grandes que existían en 1951 (Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga, Cartagena, Cúcuta, Manizales, Ibagué, Pereira, Armenia y Palmira) se concentraba el 18% de la población del país; mientras que regiones como la Orinoquia y Amazonia concentraban solamente el 2% de ésta (SARMIENTO y CASTILLO 1998).

Este período se caracteriza por la diversificación industrial (Bogotá: bienes de consumo durable; Medellín y Cali: textiles y productos químicos y las ciudades intermedias: bienes de consumo intermedio), el crecimiento urbano, la expansión de la agricultura comercial (la cual estimuló el crecimiento de algunas ciudades como Ibagué, Neiva,

Sincelejo y ciudades del Valle) y la apertura de nuevos frentes de colonización (la Amazonía, el Magdalena Medio, la costa Pacífica y el Catatumbo cobrando importancia ciudades como Villavicencio y Florencia).

A lo largo del siglo XX, se presenta un proceso de primacía urbana colombiana. Según CUERVO y GONZÁLEZ (1998), la preponderancia de Bogotá y la consolidación de cuatro centros regionales, se presenta después de 1920. Se conforman tres grandes corredores urbanos: el andino oriental y occidental, el Atlántico y otro en formación que es constituido por el piedemonte llanero.

Este proceso de primacía urbana, se desarrolla con más fuerza en las últimas cuatro décadas, período en el cual Colombia pasó de una estructura cuadricefálica² a otra destacada por el predominio de Bogotá (primera gran metrópoli nacional, mientras que Medellín, Cali y Barranquilla, se constituyen en metrópolis regionales). Según GOUËSET (1998), la primacía urbana de Bogotá está relacionada con la participación creciente en la actividad económica del país, la concentración de una tercera parte de la industria nacional, el 40% del mercado automovilístico, el 50% de la actividad bancaria y el 60% del parque informático.

De acuerdo al estudio reciente (octubre 2003) de la CONTRALORÍA DE BOGOTÁ: *De Bogotá a la región, apuntes para un modelo de desarrollo regional*, la ciudad capital cumple múltiples funciones en sus varios radios de influencia.

- El papel internacional está dado por:
 - 1) la concentración de la mayoría de los servicios de telecomunicaciones y de transporte aéreo;
 - 2) tiene la primacía en la producción del país, con una elevada participación en el PIB del 21%;
 - 3) acoge la mayor parte de la inversión extranjera y
 - 4) es el principal centro financiero y bursátil.
- Como única *metrópoli nacional*, se convierte en la ciudad en la cual tienen asiento los poderes centrales del Estado en sus principales ramas y órganos y concentra la mayor parte de los empleos públicos de alto nivel.
- Su carácter de *centro subnacional* se evidencia porque existen 296 ciudades y poblaciones cuyas demandas se satisfacen en la ciudad capital.

- El rol de *centro regional* (o *área metropolitana*) se determina porque existen más de 19 municipios que reciben una influencia directa de la economía y la actividad bogotana, medida por el flujo de mercancías y personas que se movilizan.
- En su condición de *ciudad central*, se aprecia en el fenómeno de conurbación que se ha generado en las últimas décadas, según el cual poblaciones cercanas van siendo absorbidas paulatinamente, en forma acelerada, incontrolada y periférica.

El proceso de *metropolización*, característico de finales del siglo XX, es entendido como la intensificación de las relaciones físicas, económicas y sociales, entre entidades territoriales vecinas, como resultado del crecimiento de una ciudad, generalmente capital nacional o regional, que actúa como núcleo del fenómeno (MONTAÑEZ 1998). En el caso del área metropolitana de Bogotá, los municipios que la conforman son: Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chía, La Calera, Sibaté, Bojacá, Madrid, Tenjo, Tabio, Cajicá, Sopo, Guasca, Facatativá, Subachoque, Zipaquirá, Tocancipá, Guatavita, Cogua, Nemocón, Gachancipá, Sesquile, Suesca, Chocontá y Villapinzón.

CRECIMIENTO URBANO CONTINUO DE BOGOTÁ Y CONFORMACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE BOGOTÁ

La metrópolis contemporánea está hecha de contrastes: lugar de producción y de reproducción, de creatividad y de oportunidad, de vanguardia y de supervivencia, de abundancia y de hacinamiento, afirma ALBET (2000). Bogotá y su área metropolitana, refleja buena parte de estas características acumuladas en un proceso de largo tiempo.

Así, Bogotá ha experimentado un rápido crecimiento demográfico, debido principalmente a la migración generada por factores de diversas índoles. Entre otros, el despegue industrial de la capital, la violencia política en el campo, la introducción del cambio técnico en la producción agropecuaria en algunas regiones de Colombia, la bre-

cha entre las condiciones de vida en el campo y la ciudad, el fortalecimiento de Bogotá como la capital del país y la persistencia de un modelo político centralista, hasta años recientes (ALCALDÍA MAYOR... 1994). Sumado a lo anterior, la ciudad cuenta con una amplia red de comunicaciones y es cercana a zonas de minifundio (Boyacá y Cundinamarca) en continuo proceso de fragmentación y expulsión de población.

JARAMILLO (1994), presenta claramente el proceso de expansión de Bogotá a partir de su explosivo crecimiento:

- Entre 1930 y 1950, se inicia el mercado de tierras periféricas de Bogotá, en general tierras muy fértiles. Estas se encontraban en manos de terratenientes en proceso de quiebra, hecho que derivó en la apropiación de los terrenos por parte de los capitalistas urbanos, quienes eran totalmente ajenos a las actividades agropecuarias e iniciaron un proceso de parcelación de los terrenos periféricos dotándolos de cierta infraestructura urbana, previo a su venta.
- Entre 1950 y 1970, la ciudad creció con mayor ritmo que durante el período anterior. La suburbanización continuó y favoreció la aparición de una mayor segregación socioespacial, a tal punto que Bogotá se bipolariza: en el norte se desarrollaron los barrios para las clases ricas en tanto que en el sur se ubicaron los grupos pobres de la sociedad. La parcelación de terrenos en la periferia continuó y se privilegió la construcción en baja densidad con gran consumo de espacio. Los urbanizadores, quienes en el anterior período únicamente parcelaban, en este período, adicionaron a su actividad la construcción de la vivienda. En este período pareciera que la cantidad de espacio para el crecimiento de la ciudad fuera ilimitada.
- Entre 1970 y 1988, el tamaño alcanzado por la ciudad hace que las distancias comiencen a parecer como obstáculos, para la suburbanización; de igual manera, el crecimiento de la ciudad hace que ésta comience a tropezarse con barreras físicas, es decir que inicia la escasez de terrenos para la construcción. Aparece el desarrollo de áreas no ocupadas y la de densificación de los barrios de clases altas, hechos que propician nuevos espacios al interior de la ciu-

dad para estas clases sociales. La motorización de las clases sociales altas permite la suburbanización de una periferia norte muy extrema. La notoria elevación de los precios de la tierra para este período obedece principalmente a dos factores: por un lado, a la expansión de la ciudad y por otro, al deseo de los propietarios de los terrenos adecuados para urbanizar de disputar parte de las ganancias con los promotores urbanizadores, llegándose hasta la especulación.

Actualmente, Bogotá es una ciudad que sigue expandiéndose sobre suelos de alta potencialidad natural, desbordando su propio territorio y promoviendo la urbanización de los cascos urbanos de los municipios aledaños, los cuales a su vez crecen sobre el fértil suelo de la Sabana.

Indicadores de la metropolización de Bogotá

El estudio del fenómeno de metropolización de la Sabana de Bogotá, se ha abordado de diversas maneras. A continuación se presentan algunos indicadores que dan cuenta de ese fenómeno.

1. Contigüidad espacial de los municipios vecinos a la capital, conformando anillos metropolitanos

Los efectos del crecimiento de Bogotá sobre la Sabana de Bogotá se evidencian en un acelerado proceso de urbanización, conurbación y suburbanización que en últimas demuestra la presencia del fenómeno de metropolización en este espacio geográfico. La Misión Bogotá Siglo XXI, en su estudio *El Futuro de la Capital* (ALCALDÍA MAYOR... 1994), indaga acerca de las relaciones entre Bogotá y su entorno regional, con el objetivo de establecer criterios para la definición de escenarios futuros. Esta investigación parte de definir las diferencias espaciales entre los municipios de la Sabana, para lo cual establece inicialmente anillos metropolitanos por contigüidad con la capital, como se observa en la figura 1 y en el cuadro 1.

Cuadro 1. Anillos metropolitanos.

ANILLO	MUNICIPIOS QUE LO CONFORMAN
Primer anillo	Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chía, La Calera
Segundo anillo	Sibaté, Bojacá, Madrid, Tenjo, Tabio, Cajicá, Sopo y Guasca
Tercer anillo	Facatativá, Subachoque*, Zipaquirá, Tocancipá y Guatavita
Sabana periférica	Cogua, Nemocón, Gachancipá, Sesquile, Suesca, Chocontá, Villapinzón

* Este municipio fue dividido en dos, dando origen al municipio de El Rosal, el cual para efectos de este estudio hace parte del tercer anillo.

2. Dinámica de la población

En el cuadro 2, se muestra el porcentaje de variación de las proyecciones de población entre 2000 y 2005 por anillo metropolitano. Se destaca que el tercer anillo presenta una de las mayores variaciones (12.7%), lo cual se debe a que en él se encuentran municipios como Facatativá y Zipaquirá, que cuentan con un alto grado de urbanización debido al efecto de su papel como polos de relevo principal entre Bogotá y los municipios de la vertiente occidental de la Cordillera Oriental. La región periférica del suroccidente presenta el mayor porcentaje de variación (13.4%), hecho que se debe a la presencia del municipio de Fusagasugá, el cual mantiene una relación de centro de relevo principal con la capital. El primer y segundo anillos se comportan de manera similar presentando un porcentaje de variación poblacional importante, mientras que la sabana periférica crece en la mitad de esta proporción.

3. Movimiento poblacional, procesos de redensificación y dinámica de los municipios contiguos

Según DUREAU (2002), el nuevo modelo de desarrollo metropolitano, se caracteriza por ser *endógeno* (es decir, las movi- lidades intra-urbanas se vuelven el principal factor de la dinámica poblacional de Bogotá), *centrípeto* (el espacio ya urbanizado experimenta transforma-

Cuadro 2. Proyecciones de población por anillo metropolitano.

ANILLO	MUNICIPIOS QUE LO CONFORMAN	PROYECCIONES DE POBLACIÓN 2000	PROYECCIONES DE POBLACIÓN 2005	% VARIACIÓN
Primer anillo	Soacha, Mosquera, Funza, Cota, Chía, La Calera	464.205	518.054	11.6
Segundo anillo	Sibaté, Bojacá, Madrid, Tenjo, Tabio, Cajicá, Sopo y Guasca	185.199	206.393	11.4
Tercer anillo	Facatativá, Subachoque, Zipaquirá, Tocancipá y Guatavita	216.685	244.146	12.7
Sabana periférica	Cogua, Nemocón, Gachancipá, Sesquile, Suesca, Chocontá, Villapinzón	87.432	93.268	6.7
Región periférica del suroccidente	Granada, Silvania, Fusagasugá	138.957	157.618	13.4
TOTAL		1.092.478	1.219.479	11.6

Fuente: Proyecciones de población por área según municipios. DANE. 1999. Variación calculada por los autores a partir de las proyecciones de población del DANE.

ciones y procesos de redensificación) y *determinado por la dinámica de los municipios contiguos* como Soacha y Chía, sobre los cuales se da el extendimiento urbano, o como Madrid que polariza el proceso de metropolización.

Así, el proceso de expansión de los barrios periféricos populares más allá de los límites del Distrito, como en el caso del municipio Soacha, lo ha convertido en un barrio de Bogotá. Afirma Dureau que el crecimiento acelerado de este municipio no es más que la manifestación del extendimiento de los suburbios de una capital que tiene un ritmo de crecimiento todavía sostenido.

Para el mismo autor, el municipio de Chía, desde hace unos veinte años, viene recibiendo el impacto de las prácticas residenciales de las familias de clase alta de Bogotá que buscan una mejor calidad de vida en las afueras de la ciudad. La construcción no controlada de urbanizaciones está destruyendo rápidamente el “cinturón verde” indispensable para la población de la metrópoli, peligrando la función de esparcimiento que hasta el momento ofrece este municipio.

La dinámica del municipio Madrid es distinta, pues la floricultura al tiempo que limita la expansión de la cabecera municipal, atrae importantes flujos migratorios; de esta manera mientras la migración hacia Madrid es producto de una atracción propia de las actividades económicas presentes en el municipio, en el caso de Soacha, es el resultado de la migración hacia Bogotá y su periferia metropolitana.

4. Transporte diario entre Bogotá y los municipios vecinos

El Plan Maestro de Transporte para Bogotá elaborado en 1995 por la Agencia Japonesa de Cooperación Japonesa (JICA), muestra, mediante datos estadísticos, los niveles de metropolización entre la capital y los municipios vecinos (Chía, Cajicá, Cota, Tenjo, Funza, Mosquera, Soacha y la localidad de Usme). De acuerdo a este estudio, de los 14.9 millones de viajes que se realizan diariamente en la capital, el 98% los hacen residentes, indicando que solamente el 2% corresponde a viajes desde o hacia fuera de la ciudad, señalando un bajo grado de metropolización; sin embargo, el porcentaje de vehículos privados que circulan en Bogotá y que están registrados en los municipios vecinos, asciende al 33%.

En cuanto a la fuerza laboral, el Plan Maestro indica que el 4% de las personas que trabajan y viven en Bogotá, tienen su fuente de empleo fuera de la capital; en este mismo sentido, se proyecta para el año 2020 que el 8.25% de los trabajadores vendrá de afuera, en tanto que el 7% trabajará afuera. De igual manera, el Plan Maestro, encuentra que el eje Bogotá - Mosquera - Funza, cuyo transecto Bogotá - Mosquera conduce a Facatativá, es recorrido por 650.000 personas por día, inferior al eje Bogotá - Soacha en 50.000 personas y en 100.000 al Bogotá - Chía - Cajicá.

5. Tránsito Promedio Diario Semanal

Esta faceta del fenómeno de metropolización se puede observar mediante el análisis de vínculos y flujos medidos a partir de los datos del Tránsito Promedio Diario Semanal (TPDS) capturados por el Instituto Nacional de Vías -INVÍAS-. El cuadro 3, muestra la comparación de los TPDS de la Regional N° 12 de Cundinamarca entre los años 1989 y 1999. Para efectos de evidenciar cambios en la dinámica de metropolización los TPDS se agruparon en rangos.

En el cuadro anterior, se observan transectos que ascendieron de categoría en el transcurso de diez años, indicando así un fuerte aumento en los vínculos que se dan entre Bogotá y los municipios contiguos, y entre ellos mismos (los transectos resaltados en negrilla han ascendido de categoría de TPDS). Por ejemplo, Bogotá - La Caro, que en 1989 se ubicaba en el rango 20.000 - 50.000, pasó en 1999 al rango mayores de 50.000 ó Te del Salto - Fusagasugá pasó del rango 5.000 - 10.000 al de 10.000 - 15.000.

El cuadro 4 muestra los porcentajes de variación que se presentaron en los mismos transectos para los dos años indicados anteriormente. Obsérvese que los mayores porcentajes de variación se presentan en las vías que comunican a Bogotá con los municipios contiguos es decir, en el Primer Anillo Metropolitano.

Al observar el comportamiento de este indicador, se debe destacar que la metropolización se produce y reproduce por la complejidad, flexibilidad y calidad de las redes, de tal manera que con el tiempo una mayor cantidad de centros urbanos será cobijada por el proceso de metropolización que genera un núcleo de mayor jerarquía.

LA DIMENSIÓN REGIONAL EN LOS PLANES DE ORDENAMIENTO...

Cuadro 4. Porcentaje de variación del TPDS entre 1989 y 1999.

SECTOR O TRANSECTO	1989	1999	VARIACIÓN
CALLE 232 - LA CARO	24.602	53.739	118.4
LA CARO - BRICEÑO	11.257	15.246	35.4
BRICEÑO - SOPÓ	3.066	3.907	27.4
GACHANCIPA - SESQUILE	7.373	8.366	13.5
SESQUILÉ - SIGA	6.362	6.937	9.0
LA CARO - CAJICÁ	13.339	20.803	56.0
CAJICÁ - ZIPAQUIRÁ	7.346	13.731	86.9
TE DE NEUSA - UBATÉ	2.559	5.226	104.2
SOACHA - TE DEL SALTO	14.239	19.091	34.1
CHUSACÁ - SIBATÉ	1.849	5.182	180.3
FUSAGASUGÁ - MELGAR	5.799	8.227	41.9
MELGAR - EL PASO	5.950	8.673	45.8
FONTIBÓN - TRES ESQUINAS	22.608	37.203	64.6
TRES ESQUINAS - FUNZA	5.214	6.598	26.5
MOSQUERA - TRES ESQUINAS	16.730	22.264	33.1
MADRID - MOSQUERA	13.255	19.199	44.8
FACATATIVÁ - MADRID	10.004	12.131	21.3
BRICEÑO - ZIPAQUIRÁ	3.095	4.271	38.0
ZIPAQUIRÁ - TE DE NEUSA	3.922	7.212	83.9
TE DEL SALTO - FUSAGASUGÁ	7.254	11.122	53.3
MOSQUERA - LA MESA	2.098	3.482	66.0
LOS PATIOS - LA CALERA	4.357	6.315	44.9
CAJICÁ - TABIO	3.559	7.056	98.3
PUENTE EL CORTIJO - SIBERIA	11.975	21.645	80.8
SIBERIA - LA PUNTA	5.725	11.276	97.0
LA PUNTA - TE DEL ROSAL	4.313	7.909	83.4
SIBERIA - COTA	5.153	13.174	155.7
MOSQUERA- SIBERIA	4.724	6.853	45.1
BRICEÑO - GACHANCIPA	8.663	11.232	29.7
COTA - CHÍA	5.926	13.069	120.5

Cálculos realizados por los autores.

Cuadro 3. Comparación del Tránsito Promedio Diario Semanal 1989-1999 a partir de rangos para algunos transectos del área de influencia de Bogotá.

Tránsito promedio diario semanal TPDS	SECTOR 1989	SECTOR 1999*
Mayor a 50.000	Ninguno	Bogotá – La Caro
Entre 20.000 y 50.000	Bogotá – La Caro, Fontibón – Tres Esquinas	Bogotá – Siberia, Fontibón – Tres Esquinas (Funza), Mosquera – Tres Esquinas (Funza), La Caro – Cajicá
Entre 15.000 y 20.000	Mosquera – Tres Esquinas	La Caro – Briceño, Soacha – Te del Salto, Madrid – Mosquera, Puente El Cortijo – Siberia
Entre 10.000 y 15.000	La Caro – Briceño La Caro – Cajicá, Soacha – Te del Salto, Madrid – Mosquera, Facatativá – Madrid, Puente El Cortijo – Siberia	Cajicá – Zipaquirá, Facatativá – Madrid, Te del Salto – Fusagasugá, Siberia – Cota, Briceño – Gachancipá, Cota – Chía

<p>Entre 5.000 y 10.000</p>	<p>Sesquillé – Sisga, Cajicá – Zipaquirá, Fusagasugá – Melgar, Melgar – El Paso (vía a Girardot), Tres Esquinas – Funza, Te del Salto – Fusagasugá, Siberia – La Punta, Sisga – Chocontá, Siberia – Cota, Briceño – Gachancipá, Cota – Chía</p>	<p>Gachancipá – Sesquillé, Sesquillé – El Sisga, Te de Neusa – Ubaté, Chusacá – Sibaté, Fusagasugá – Melgar, Melgar – El Paso (vía a Girardot), Tres Esquinas (Funza) – Funza (casco urbano), Zipaquirá – Te de Neusa, Siberia – La Punta, La Punta – Te del Rosal, Mosquera – Siberia, Los Patios – La Calera, Cajicá – Tabio, Sisga – Chocontá</p>
-----------------------------	---	--

Fuente: realizado por los autores a partir de datos suministrados por INVÍAS (Volúmenes de Tránsito 1999).

* nombre asignado por INVÍAS al transecto vial.

6. Variable demográfica y volumen de carga transportada por vía terrestre

El estudio realizado por Oscar ALFONSO (2002), presenta estas variables para identificar las modalidades y grados de metropolización.

Variable demográfica

En la que se trabajan indicadores como

- 1) saldo con Bogotá, es decir, la diferencia entre inmigrantes de Bogotá y emigrantes a Bogotá de los municipios de la Sabana,
- 2) saldo sobre nacidos,
- 3) inmigrantes de Bogotá/residentes, e
- 4) índice de metropolización.

De la revisión de estos indicadores se constata que Soacha muestra las relaciones más intensas con Bogotá; del total de los emigrantes de Bogotá a la totalidad de los municipios de la Sabana, que es 139.377, los que se dirigen a Soacha, 69.294 representan la mitad³. El saldo migratorio con Bogotá en relación con el total de los nacidos en ese municipio muestra una proporción tres veces mayor que el municipio que le sigue (Chía). El peso de los inmigrantes desde Bogotá sobre el total de los residentes del municipio es el más elevado, así como el índice de metropolización.

En un segundo estrato aparece un conjunto de siete municipios: Chía, Cota, Cajicá, Madrid, Funza, Tocancipá y Sibaté; es decir, los municipios más cercanos a Bogotá sobre los tres principales ejes viales: al norte, Chía, Cota y Cajicá; al occidente, Madrid y Funza y al sur Sibaté.

Un tercer estrato, lo constituye el resto de los municipios de la Sabana, entre los que se encuentran Facatativá y Zipaquirá, mostrando cierta autonomía al respecto.

Las modalidades de la metropolización en los diferentes grupos o estratos, muestran que en Soacha la conurbación se ha profundizado pues sus umbrales físicos no son en la actualidad muy evidentes y los mercados urbanos claves como el empleo, la vivienda y los servicios colectivos tienden a unificarse. Con respecto al segundo estrato los municipios sobre el eje vial del norte también conforman la conurba-

ción Chía-Cota-Cajicá caracterizada por residencias semicampestras y la aparición de equipamientos metropolitanos como clubes y centros universitarios; por el temor a un proceso de ocupación del espacio similar al de Soacha en los planes de ordenamiento territorial de estos municipios quedó estipulada la prohibición de fragmentar terrenos suburbanos en lotes de tamaño pequeño, potencialmente demandables por hogares de bajos recursos. Los municipios conectados por el eje vial al occidente, de la misma manera conforman una conurbación cuya particularidad principal tiene que ver con las implantaciones agroindustriales en las que prevalece el cultivo de flores para la exportación, con gran atracción de mano de obra campesina, fundamentalmente femeninas, dando lugar a una marcada densificación de los cascos urbanos. Por su parte Sibaté es una continuación de la conurbación Bogotá-Soacha cuya pauta de ocupación residencial es la de familias de bajos ingresos (ALFONSO 2002).

Volumen de carga transportada por vía terrestre

Tiene como destino y origen a Bogotá y la Sabana: de acuerdo con el análisis realizado por Oscar Alfonso con datos de 1993, el municipio de Mosquera, presenta la mayor interacción con el mercado bogotano, debido a que cuenta con una estructura productiva diversificada, en la que se combina la agroindustria de flores con la producción de alimentos concentrados para animales, alimentos para humanos, construcción e industria de fundición. Soacha presenta el segundo valor del índice, pero su característica principal es la de una economía en retroceso. Facatativá, Subachoque, Sibaté, Funza y Sopó experimentan un índice similar al de Soacha; con la particularidad que los dos últimos son importadores netos del mercado bogotano. Los municipios con menor importancia relativa para el mercado bogotano son Madrid, Tocancipá, Tenjo y Cota.

Concluye el autor que la interdependencia entre el proceso metropolitano de urbanización de la población y la dinámica metropolitana de la producción es bastante débil.

7. Relación entre el tamaño de predios rurales y la Unidad Agrícola Familiar-UAF⁴

De acuerdo con Absalón Machado, el tamaño promedio de la UAF en el departamento de Cundinamarca debe ser de cinco (5) hec-

táreas; sin embargo, lo encontrado por BUITRAGO (2001) muestra que el tamaño real de los predios rurales en los municipios contiguos a Bogotá es mucho menor, en la mayoría de los casos menos de mil metros cuadrados (0.1 ha),

“evidenciando un alto grado de suburbanización que se expresa por la alta fragmentación de la tierra como resultado de la influencia directa del fenómeno de metropolización que actúa principalmente desde Bogotá, cuya tendencia es desplazar el uso agropecuario y en general el rural por actividades netamente urbanas”.

8. Comportamiento de las rentas de la tierra

Los precios de la tierra en los municipios contiguos a Bogotá presentan características y comportamientos diferenciados de acuerdo a factores relacionados con las actividades urbanas de vivienda, industria, comercio y servicios originadas desde el Distrito Capital hacia los municipios contiguos, configurando un territorio en donde se mezclan estas funciones urbanas con las tradicionalmente rurales, de este modo se observa una dispersión de las actividades urbanas a lo largo de las principales vías de comunicación de la Sabana, causando el traslado de la renta absoluta urbana⁵ hacia espacios rurales, generando rentas diferenciales⁶ en éstos (BUITRAGO 2001).

DIRECTRICES Y ORIENTACIONES PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL (DOT) DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA EN RELACIÓN CON LA EXPANSIÓN DE BOGOTÁ

Al ser Bogotá no solamente la capital del país sino también del Departamento de Cundinamarca, y al tener su área de influencia sobre territorio cundinamarqués, se hace necesario mostrar las directrices y orientaciones para el ordenamiento territorial que el Departamento estableció con referencia al fenómeno metropolitano.

Estas directrices y orientaciones constituyen el marco de referencia general para la formulación de los POT municipales del Departamento.

mento. Entre otros principios se hace referencia a que “las DOT determinan acciones territoriales que requieran la acción conjunta con el Gobierno Nacional, el Departamento, el Distrito Capital de Bogotá y otros entes territoriales... Están concebidas para alcanzar un consenso entre las diversas administraciones y entidades públicas y privadas que actúan en el Departamento, así como entre los habitantes de Cundinamarca con respecto a la definición del modelo territorial cundinamarqués... Son de carácter vinculante y por tanto de obligatoria aplicación en los POT” (GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA 1999).

En el capítulo IV sobre *Expansión de Bogotá hacia el territorio de Cundinamarca*, las directrices reconocen que ante el crecimiento de la Capital se debe dar respuesta desde el Departamento, considerando como prioritario atender, planear y resolver de manera compartida los problemas derivados de esta tendencia, a través de actividades de planeación coordinadas entre las diferentes entidades administrativas y de la concertación entre el Distrito Capital y los municipios circundantes para establecer usos del suelo compatibilizando el espacio ciudad - región (GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA 1999).

VISIÓN REGIONAL DE LOS PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LOS MUNICIPIOS DEL ÁREA DE INFLUENCIA DE LA SABANA

El estudio de la construcción histórica del territorio, del origen de la primacía urbana de Bogotá, junto con el análisis de algunos indicadores de metropolización y de las jerarquías urbanas, sustenta ampliamente la complejidad del fenómeno metropolitano. Además, la revisión y análisis de la práctica de la planificación de los municipios del área metropolitana y su expresión en los planes de ordenamiento territorial, conduce a demostrar que este fenómeno aún no es dimensionado en su verdadera magnitud por los actores de la planificación municipal.

Para comprender dicha práctica se revisaron y analizaron los documentos de los POT considerando la visión, objetivos, formulación, estrategias e instrumentos consignados en algunos de ellos, buscando identificar ideas concretas acerca de la concepción y proyección de las relaciones entre cada municipio y Bogotá como la ciudad núcleo o principal del área metropolitana.

Visión metropolitana en el POT de Bogotá D.C.

Contexto del plan

De acuerdo con el Documento Diagnóstico del POT en Bogotá y la Sabana de Bogotá se presenta una alta dinámica de crecimiento urbano, descrito principalmente por la cantidad de hectáreas ocupadas por la ciudad y los cascos urbanos de los municipios sabaneros y por un incremento notorio de usos urbanos entre los que se hace especial énfasis en la conurbación con los municipios vecinos de Cota, Chía, Cajicá y La Calera.

En el tema urbano regional el documento diagnóstico trata dos tópicos principales: la Sabana como un territorio de la cuenca alta del río Bogotá y el crecimiento urbano regional.

Con respecto al primero, se describe a la Sabana de Bogotá como un territorio integrado a la cuenca del río Bogotá

“en términos físicos, por las tierras planas, los cerros que la limitan al oriente y occidente hasta la divisoria de aguas, los páramos y las cuencas de los afluentes del río...”.

También caracteriza a la red de asentamientos urbanos de la Sabana con un gran centro metropolitano y una estructura radial de asentamientos menores vinculada a la red vial nacional y regional. Bajo este mismo tópico se hace una breve descripción de la evolución del uso agrícola señalando un significativo aumento de la praderización, disminución de las tierras destinadas a la producción agrícola, incremento poco significativo de las tierras destinadas a la horticultura y aumento discreto de las tierras en floricultura.

En cuanto al aspecto urbano regional se identifica una dinámica que no ha favorecido la integración y articulación del espacio regio-

nal, y que según el POT ha derivado en problemas tanto para Bogotá como para los municipios del área de influencia, manifiestos en desequilibrios espaciales en la oferta de empleo y en la distribución de equipamiento. De acuerdo al documento del POT, el proceso de urbanización de la ciudad ha mantenido un modelo espacial concentrado en la ciudad principal con una alta densidad de población. El modelo de evolución de Bogotá se explica principalmente por el proceso de conformación del sistema de ciudades en el país que fue descrito en el contexto histórico de este documento, el cual muestra que hasta hace algunos años se presentaba una cuadricefalia originada principalmente por la forma desarticulada en que se construyeron las regiones en el país; sin embargo, esta tendencia ha cambiado en las últimas décadas, debido a la fuerte concentración de actividades altamente especializadas en Bogotá, haciendo que su jerarquía urbana se aleje de las otras tres ciudades (Medellín, Cali y Barranquilla).

Para el POT la región urbana de Bogotá se encuentra en proceso de consolidación ya que asume y afianza funciones de escala nacional y regional, así como manifiesta una participación en actividades industriales, agroindustriales y comerciales, en la oferta de servicios educativos y en el desarrollo de actividades recreativas y turísticas.

La consolidación de la región urbana se manifiesta principalmente por la presencia de un núcleo urbano central; dos centros regionales en los bordes norte y occidente (Zipaquirá y Facatativá); tres conurbaciones (Cota - Chía - Cajicá; Soacha - Bogotá; y Funza - Mosquera - Madrid); y la ocupación por usos urbanos de los espacios periurbanos.

Determinantes del modelo de ordenamiento territorial

En las políticas del Plan relacionadas con la sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico, se expresa la necesidad de la construcción de un territorio regional considerando que este tema es básico en la concertación del Distrito con el Departamento de Cundinamarca y los municipios vecinos. En este sentido, el POT establece la conveniencia de desarrollar propuestas en torno a un modelo territorial regional y un proyecto de agenda marco para avanzar en este campo con las entidades involucradas. Se propone como instrumento de planificación y gestión un proyecto regional concertado que facilite la coordinación entre la Corporación Autónoma Regional de Cundina-

marca, el Departamento de Cundinamarca, el Distrito Capital y los municipios de la región, todo dentro del propósito de promover el manejo integrado de la Sabana en la búsqueda de nuevas oportunidades para el desarrollo regional.

El modelo regional parte de considerar que el territorio sabanero está constituido por tres espacios regionales articulados por un sistema de relaciones que facilitan y potencian la interacción socioespacial. Ellos son: el espacio regional protegido, el espacio regional agrícola y el espacio regional urbano. Las determinaciones a considerar en el ordenamiento general de la región son:

- Delimitación del área o suelo regional de protección: se propone un modelo regional de la Estructura Ecológica Principal, contemplándose una articulación del Distrito con el ámbito regional a partir de un sistema de áreas protegidas que cobija varios elementos ya definidos como zonas de protección, en proceso legal de declaración o en proceso de delimitación. En la estructura ecológica regional se proponen áreas para la recuperación de cuerpos de agua, preservación del sistema montañoso, implementación de parques naturales, plantas de tratamientos para los ríos Bogotá, Fucha, Juan Amarillo y Tunjuelito.
- Definición del espacio agrícola regional: se concibe como un espacio para el control del crecimiento de los espacios urbanos, de la especulación del suelo rural y vinculado a la preservación y mejoramiento de las condiciones ambientales de la Sabana.
- Ordenamiento del espacio destinado a funciones urbanas y metropolitanas: se propone reconocer el sistema actual de asentamientos y ordenarlo apuntado hacia la concentración de la urbanización para evitar el nacimiento de nuevos asentamientos. Se propone un uso intensivo del suelo en la ciudad para evitar que ésta se vuelva a las zonas rurales especialmente en aquellos espacios de urbanización dispersa. De igual manera, se afirma que es necesario evitar crecimientos espontáneos urbanos. El sistema de asentamientos de la región debe complementarse con un sistema vial de comunicaciones en forma de anillos. Los elementos naturales y ambientales deben fortalecerse para controlar el crecimiento de la ciudad. También se recomienda diversificar las ofertas de localización para los grupos familiares y para las actividades económicas.

- Definición de los sistemas relacionales que permiten la integración e interacción de los espacios regionales: se recomienda solidificar los sistemas de infraestructura y redes para fortalecer las funciones y el ordenamiento de cada espacio regional. Este componente debe favorecer las interacciones, relaciones e intercambios regionales y suprarregionales. Los sistemas concebidos son el vial, el de saneamiento básico, el de servicios domiciliarios, el de equipamiento (educación, salud, recreación y productivo) con prioridad en los centros regionales y las conurbaciones.

CONCLUSIONES

El carácter coordinado de la planificación de una región metropolitana puede concebirse a partir de relaciones horizontales, verticales y temporales⁷. Por horizontalidad se hace referencia a la concurrencia y armonía de las distintas políticas sectoriales que se desarrollan en el territorio; por verticalidad se refiere a la acción concurrente y armónica entre los distintos niveles territoriales que tienen jurisdicción administrativa sobre el territorio, que implica no solamente la conveniencia de las decisiones de carácter regional, sino la incidencia de las nacionales sobre las locales y regionales; y la coordinación temporal tiene que ver con la continuidad en el tiempo de la política ordenadora aunque cambien los gobiernos.

En cuanto a las relaciones horizontales, en este estudio se revisó la concurrencia y armonía de la política regional para el área metropolitana de Bogotá en cada POT, encontrando que:

- El POT de Bogotá considera a la ciudad como núcleo del área metropolitana que se circunscribe únicamente a la Sabana de Bogotá, sin incluir a otros municipios que están recibiendo igual influencia que los sabaneros, pero localizados en las vertientes de la Cordillera Oriental, como el caso de Fusagasugá. Bogotá reconoce desequilibrios espaciales al interior de la región en la oferta de empleo y la localización de equipamientos.
- Los POT de Fusagasugá, Facatativá, Zipaquirá y Cajicá visionan a su respectivo municipio como centro de una región conformada alrededor de ellos, sin tener en cuenta en los procesos de planifi-

cación del territorio la articulación con Bogotá como metrópoli. Como estrategia para buscar contrarrestar la polarización de Bogotá, municipios como Facatativá y Zipaquirá proponen consolidar su propia área de influencia. En esta búsqueda se presentan disputas por adquirir el liderazgo (centralidad) en sus respectivas regiones, como en el caso de Zipaquirá y Cajicá en relación con Asociación de Municipios del Centro de la Sabana (ASO-CENTRO).

- Municipios como Chía y Subachoque se reconocen como parte del área de influencia metropolitana de Bogotá. En el caso de Chía se propone el complemento de usos del suelo con la gran ciudad y los municipios vecinos.
- Municipios como Bojacá, manifiestan tener mayores vínculos con centros subregionales de segundo orden (Facatativá) que con la capital.
- El Rosal a pesar de reconocer su pertenencia a la Sabana Occidente polarizada por Facatativá, propone concertar con la capital algunos temas de carácter regional.

En cuanto a las relaciones verticales se identificó una primacía de los intereses municipales sobre la necesidad de planificar una región evidentemente metropolitana, a excepción del POT de Bogotá en el que se propone la concertación con los municipios y el Departamento de Cundinamarca para construir un modelo territorial regional y un proyecto de agenda marco. Sin embargo, se considera únicamente a los actores institucionales, en este caso el Distrito Capital, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y las administraciones municipales, sin tener en cuenta los demás actores que deben ser involucrados en la planificación del territorio. Por otra parte, las directrices y orientaciones dadas por el Departamento de Cundinamarca no fueron consideradas en la mayoría de los casos, ignorando los niveles de prevalencia en las determinaciones del ordenamiento territorial.

Referente a la temporalidad, las pocas políticas de los POT municipales relacionadas con el tema de la región metropolitana de Bogotá, formuladas para el mediano y largo plazo⁸, no darán solución real a la problemática del área de influencia de la capital, pues como se menciona en el análisis de horizontalidad, se presenta una diversidad de

visiones de la planificación a escala metropolitana, sin llegar a puntos de encuentro que conduzcan a procesos integrales de ordenación del territorio y en últimas, al mejoramiento de la calidad de vida de la creciente población del área metropolitana.

NOTAS

1. El siguiente artículo presenta algunos aspectos de la investigación “Evaluación de la dimensión urbano regional en los planes de ordenamiento territorial del área metropolitana de Bogotá”, auspiciada por la Dirección de Investigaciones de la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) y adelantada por el grupo de trabajo Visión Territorial de la Maestría en Geografía de la UPTC en convenio con el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, en la que los autores participaron como co-investigadores.
2. Según GOUËSET (1998), fue Castells el que propuso el término de macrocefalia urbana, para designar la concentración primacial acelerada que caracteriza a las ciudades de América Latina. De origen médico, supone que la hipertrofia de las metrópolis de América Latina es una patología y que la concentración de actividades y de población en un número reducido de ciudades es excesiva y constituye un obstáculo al desarrollo. Por tanto, la cuadricefalia es la concentración primacial en cuatro ciudades.
3. Datos del Censo Nacional de Población 1993.
4. UAF hace referencia a la cantidad mínima de tierra rural necesaria para producir dos salarios mínimos mensuales, los cuales se supone sostienen una familia rural promedio.
5. Según JARAMILLO S. (1994), la renta absoluta surge en los terrenos en los cuales ha tenido un fenómeno de convergencia espacial que ofrece ventajas excepcionales para realizar una gran cantidad de actividades, circunstancia que es difícil de reproducir a voluntad.
6. El mismo autor señala que las rentas diferenciales surgen de condiciones dispares que tienen los terrenos, por ejemplo, características físicas, intensidad del capital aplicado a la tierra, espacio construido y, en general, ventajas comparativas frente a otros predios.
7. Aspectos que son formulados por MASSIRIS (1997) para mostrar el carácter prospectivo y coordinado de los Planes de Ordenamiento Territorial.
8. De acuerdo con la Ley 388 de 1997 de Desarrollo Territorial, se considera el largo plazo 9 años.

BIBLIOGRAFÍA

- ALBET, A. y BENEJAM, P.
2000 *Una geografía humana renovada: lugares y regiones en un mundo global*. Vicens Vives. España.
- ALCALDÍA CÍVICA de Facatativá
2002 *Plan de Ordenamiento Territorial. Facatativá 2001-2021*. Oficina Asesora de Planeación Municipal. Facatativá.
- ALCALDÍA MAYOR de Bogotá D.C.
1994 Misión Siglo XXI. *El futuro de la capital*.
2000 Departamento Administrativo de Planeación Distrital. *Decreto Número 619 de 2000. Plan de Ordenamiento Territorial*. Bogotá.
- ALCALDÍA MUNICIPAL de Cajicá
2000 *Acuerdo 08 del 30 de julio del 2000, por el cual se adopta el Plan Básico de Ordenamiento*. Cajicá.
- ALCALDÍA MUNICIPAL de Fusagasugá
2001 *Plan de Ordenamiento Territorial*. Fusagasugá.
- ALCALDÍA MUNICIPAL de Soacha
Documento técnico de soporte -valoración y formulación- del Plan de Ordenamiento Territorial. Soacha.
- ALFONSO ROA, Oscar (ed.)
2001 *Ciudad y Región en Colombia. Nueve ensayos de análisis socioeconómico y espacial*. Universidad Externado de Colombia. Bogotá.
- ALFONSO ROA, Oscar
2002 “Bogotá y la Sabana: crecimiento e institucionalización del ordenamiento en el ámbito de la metropolización. Particularidades del proceso metropolitano de urbanización Bogotá-Sabana: modalidades, implicaciones y determinantes”. En: RENTERIA, Patricia y ALFONSO, Oscar. *La ciudad: transformaciones, retos y posibilidades*. CEJA Centro Editorial Javeriano. Bogotá.
- BUITRAGO, Oscar
2001 *Factores determinantes de los precios de la tierra rural en los municipios contiguos a Bogotá*. Tesis de grado para optar al título de magíster en Geografía. Convenio UPTC – IGAC. Bogotá.

- CARVAJAL, Nohora y BUITRAGO, Oscar
2003 *Informe final del proyecto de investigación “Evaluación de la dimensión urbano regional en los planes de ordenamiento territorial del área metropolitana de Bogotá”*. Convenio UPTC – IGAC. Bogotá.
- CENTRO INTERDISCIPLINARIO de Estudios Regionales – CIDER
2000 *Directrices de ordenamiento territorial para Bogotá y la región*. Universidad de los Andes.
- CONTRALORÍA DE BOGOTÁ D.C.
2003 *De Bogotá a la región, apuntes para un modelo de desarrollo regional*. Juan Antonio NIETO ESCALANTE (dirección general). Bogotá. Octubre 2003.
- CONVENIO CORPORACIÓN Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) – Sociedad Geográfica de Colombia (SGC)
1996 *Pre-plan integral físico y ambiental de la cuenca alta del río Bogotá*. Bogotá.
- CUERVO, Luis Mauricio y GONZÁLEZ, Josefina
1998 *Industria y ciudades en la era de la mundialización*.
- DUREAU, Françoise
2002 “Bogotá: una doble dinámica de expansión espacial y de densificación de espacios ya urbanizados”. En: DUREAU, Françoise *et al. Metrópolis en movimiento. Una comparación internacional*. Alfaomega. Colombia.
- GOBERNACIÓN DE CUNDINAMARCA. Departamento Administrativo de Planeación de Cundinamarca
1999 *Directrices y orientaciones para el ordenamiento territorial del Departamento de Cundinamarca*. Bogotá.
- GOUËSET, Vincent
1998 *Bogotá: nacimiento de una metrópoli. La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Tercer Mundo Editores. Bogotá.
- JARAMILLO, Samuel
1994 *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Ediciones Uniandes – Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Santa Fe de Bogotá.
- MASSIRIS CABEZA, Angel
1997 “Ordenamiento territorial, región y procesos de construcción regional”. En: *Revista Perspectiva Geográfica del*

Programa de Estudios de Posgrado en Geografía. núm. 1. vol. 1. Tunja.

MENDOZA, Alberto

1999 “Bogotá Megalópolis, Metrópolis, Agrópolis. El pacto ecológico”. En: *Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca. Hacia la metropolización de la Sabana de Bogotá.* Bogotá.

MINISTERIO DE TRANSPORTE. Instituto Nacional de Vías. Subdirección de Conservación

Volúmenes de tránsito 1999.

MONTAÑEZ, Gustavo

1998 “Universo y parroquialismo en la gestión metropolitana de la Sabana de Bogotá”. En: *Misión Local*, núm. 10. Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Bogotá.

MUNICIPIO DE BOJACÁ

Esquema de Ordenamiento Territorial. Bojacá.

MUNICIPIO DE CHÍA

2000 *Acuerdo N°. 17 del 2000 por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial.* Chía, Junio de 2000.

MUNICIPIO DE EL ROSAL

1998 *Acuerdo que adopta el esquema de ordenamiento territorial municipal. Decreto 789/98.* El Rosal.

MUNICIPIO DE SUBACHOQUE

2000 *Proyecto de Acuerdo por el cual se adopta el esquema de ordenamiento territorial municipal, se clasifican y determinan usos del suelo y se establecen los sistemas estructurales y planes parciales.* Subachoque.

MUNICIPIO DE ZIPAQUIRÁ

1999 *Proyecto de acuerdo del plan de ordenamiento territorial.* Zipaquirá.

SARMIENTO, Libardo y CASTILLO, Diana Constanza

1998 “Regiones y divisiones territoriales en la historia de Colombia”. En: *Municipios y regiones de Colombia.* Fundación Social.