

UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Políticas y estrategias de planeación en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana de los años 60s

Flor Janeth Ardila Reyes

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Artes, Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Bogotá, D.C., Colombia
2024

Políticas y estrategias de planeación en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana de los años 60s

Flor Janeth Ardila Reyes

Trabajo Final de Maestría presentado como requisito parcial para optar al título de:
Magister en Urbanismo

Directora:

Mg. Michelle Castro Quevedo

Codirectora:

PhD. Tatiana Urrea Uyabán

Línea de Investigación:

Bogotá Años 60s: la crisis de la metrópolis

Universidad Nacional de Colombia

Facultad de Artes, Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Bogotá, D.C., Colombia

2024

Agradecimientos

El contenido de este trabajo es el resultado de los aportes de profesores y estudiantes, de la orientación de mis directoras, de los autores con quienes he coincidido en intereses de investigación y, no hubiera podido realizarse sin el valioso apoyo de mi familia y amigos. Para todos, mi agradecimiento.

Resumen

Políticas y estrategias de planeación en la configuración del Sistema Urbano Regional Bogotá-Sabana de los años 60s

El trabajo parte del concepto de ciudad región para analizar la manera en la cual se abordó la relación Bogotá-Sabana en los años sesenta a través de dos vías: la primera, a partir de la historia administrativa de Bogotá y la Sabana, desde las decisiones político-administrativas de finales del siglo XIX hasta la creación del Distrito Especial de Bogotá y, la segunda, en torno a los estudios y planes que adelantaron en la época por una parte el gobierno distrital y, de otro lado la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá (CAR), algunas veces de manera coordinada, otras en forma independiente. El análisis se enfoca en los planes acerca del agua y la red vial, ambos componentes estructurantes del sistema urbano regional en un área metropolitana que ha existido de facto aunque con dificultades para su formalización.

Palabras clave: Planificación regional. Áreas metropolitanas. Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, Sabana de Bogotá.

Abstract

Planning Policies and Strategies in the Configuration of the Bogotá-Savanna Regional Urban System of the 60s

The research starts from the concept of city region to analyze the way in which the Bogotá-Savanna relationship was approached in the sixties through two ways: first, from the administrative history of Bogotá and the Savanna, upon the political-administrative decisions from late 19th century until the creation of the Special District of Bogotá and, second, the studies and plans that were carried out at the time on the one hand by the district government and, on the other hand, by the Regional Autonomous Corporation of the Sabana de Bogotá and the valleys of Ubaté and Chiquinquirá (CAR), sometimes in a coordinated manner, other times independently. The analysis focuses on the plans of two topics such as water and the road network, both structuring components of the regional urban system in a metropolitan area that It has existed in fact although with difficulties in its formalization.

Keywords: Regional planning. Metropolitan areas. Bogotá-Cundinamarca Metropolitan Region. Bogotá Savanna.

Contenido

	Pág.
Resumen.....	V
Lista de figuras.....	IX
Lista de tablas	X
Lista de abreviaturas.....	XI
Presentación.....	XII
Introducción	1
1. Las decisiones políticas y su incidencia en la relación Bogotá-Sabana.....	7
1.1 La Provincia de Bogotá	7
1.2 Distrito Especial, capital del país y escisión de la región	24
1.3 Las áreas metropolitanas y Bogotá-Sabana	28
2. La Sabana en los planes de Bogotá y de la CAR	35
2.1 Bogotá necesita a la Sabana y la incluye en sus planes.....	35
2.2 El papel de la CAR en la planificación de la Sabana de Bogotá	38
2.3 Los planes sobre la Sabana de Bogotá	43
2.4 Planes y obras con el agua de la Sabana	46
2.5 Movilidad y planes viales.....	54
3. Reflexiones finales.....	61
A. Anexo: Matriz análisis de fuentes	67
B. Anexo: Línea de Tiempo Contexto Bogotá-Sabana Años 60s	69
C. Anexo: Variaciones en los estudios sobre los municipios que conforman la Sabana de Bogotá	71
D. Anexo: Municipios Bogotá-Sabana 1884-2022.....	73
E. Anexo: Carta geográfica de la CAR, 1963.....	77
F. Anexo: Cuadro comparativo de población para la región de la CAR, 1951, 1964 y 1973	79

G. Anexo: Cuadro inventario sanitario - núcleos urbanos (CAR, 1962a).....	81
H. Anexo: Mapa inventario sanitario - núcleos urbanos (CAR, 1962a).....	83
I. Anexo: Cuadro inventario sanitario - industrias (CAR, 1962a).....	85
J. Anexo: Mapa inventario sanitario - localización de industrias (CAR, 1962a)....	87
K. Anexo: Mapa inventario sanitario - clasificación tentativa de corrientes de agua (CAR, 1962a).....	89
L. Anexo: Intensidad del tránsito en 1956 (DAPD, 1960).....	91
M. Anexo: Mapa Bogotá - Vías regionales 1960 (DAPD, 1960).	93
N. Anexo: Mapa vial general (CAR, 1962).	95
O. Anexo: Promedios diarios de tránsito (CAR, 1962).....	97
P. Anexo: Mapa recomendaciones estudio del sistema vial (CAR, 1962).	99
Bibliografía.....	101

Lista de figuras

Figura 1-1	Departamento de Bogotá, 1884.....	12
Figura 1-2	Departamento de Bogotá, 1886.....	13
Figura 1-3	Provincia de Bogotá, 1887.....	14
Figura 1-4	Provincia de Bogotá, 1888.....	15
Figura 1-5	Provincia de Bogotá, 1896.....	16
Figura 1-6:	Provincia de Funza, 1905-abril	18
Figura 1-7:	Distrito Capital, 1905-julio.....	19
Figura 1-8:	Distrito Capital, 1908	20
Figura 1-9:	Provincia de Bogotá, 1910.....	22
Figura 1-10:	Distrito Especial de Bogotá, 1954.....	23
Figura 1-11:	“Soacha pide anexión a D.E.”	26
Figura 1-12:	Distrito Capital 1908, Distrito Especial de Bogotá 1954 y RMBC 2022	33
Figura 2-1:	Plano regional - Plan Director para Bogotá, 1950	36
Figura 2-2:	Acueductos e hidroeléctricas existentes y en proyecto, 1964	46

Lista de tablas

Tabla 1-1: Evolución político-administrativa de la Provincia de Bogotá.....	10
Tabla 2-1: Infraestructura hídrica Bogotá-Sabana 1964.....	47
Tabla 2-2: Municipios priorizados en la interdependencia regional - infraestructura agua potable 1967 y 2022.....	47
Tabla 2-3: Cuadros y mapas - CAR. Inventario sanitario	49
Tabla 2-4: Municipios priorizados en la interdependencia regional - movilidad 1960, 1962 y 2022.....	58

Lista de abreviaturas

Abreviatura	Término
<i>ANDES. CEDE</i>	Universidad de los Andes. Centro de Estudios para el Desarrollo
<i>CAR</i>	Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá
<i>CEPAL</i>	Comisión Económica para América Latina y El Caribe
<i>CVC</i>	Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca
<i>CVMS</i>	Corporación Autónoma de los Valles del Magdalena y Sinú
<i>DAPD</i>	Departamento Administrativo de Planificación Distrital
<i>D.E.</i>	Distrito Especial
<i>DNP</i>	Departamento Nacional de Planeación
<i>EAAB</i>	Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá
<i>EEEB</i>	Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá
<i>RMBC</i>	Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca
<i>TVA</i>	Tennessee Valley Authority
<i>UNAL-CES</i>	Universidad Nacional de Colombia. Centro de Estudios Sociales
<i>UNAL-CID</i>	Universidad Nacional de Colombia. Centro de Investigaciones para el Desarrollo

Presentación

Este trabajo fue elaborado en el marco del seminario de la línea de investigación Bogotá años 60s: la crisis de la metrópolis. Las nociones de planificación en torno a la ciudad región y la metropolización sirvieron de marco conceptual para adelantar la investigación acerca de las políticas y estrategias de planeación implementadas en la década de los sesenta que influyeron en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana. El contenido se desarrolla en tres capítulos: en el primero, las decisiones políticas y su incidencia en la relación Bogotá-Sabana, se describen las formas político-administrativas que precedieron al Distrito Especial creado en 1954 y la fase inicial del área metropolitana Bogotá-Sabana de mediados del siglo XX. En el segundo capítulo, la Sabana en los planes de Bogotá y de la CAR, se analiza la planeación sobre la Sabana a partir de los planes del Distrito Especial de Bogotá y de la CAR en torno al agua y al sistema vial y, en el tercer capítulo se exponen las reflexiones finales. Por último se incluye como anexos una selección de mapas, cuadros y tablas con información relevante sobre los planes de la época.

Introducción

El concepto de ciudad región, como propuesta de planificación que abarca componentes estructurantes naturales y construidos, así como su expresión territorial, está ligado a los procesos de urbanización y metropolización en la medida en que los flujos poblacionales, las decisiones políticas que ordenan el territorio, el desarrollo propio de las ciudades, entre otros factores configuran las ciudades en sistemas y redes. En este sentido, se identifican los sistemas de ciudades¹ o sistemas urbano-regionales desde la perspectiva de las relaciones funcionales y los niveles de jerarquía que se establecen entre las ciudades de una región.

La metropolización es uno de los conceptos de mayor fuerza en las formas que adopta la relación entre ciudades. Al respecto, Contreras (2020, p.4) sobre la metropolización

¹ En Colombia (Departamento Nacional de Planeación, 2014), el estudio en el que se basa la política del Sistema Nacional de Ciudades sustenta la importancia de las ciudades en dos factores: en las cifras de la urbanización en Colombia que pasaron de 39% en 1951 a 76% en 2010 y, en la proyección del DANE que indica un 86% para el año 2050 y, en segundo término en el liderazgo que ejercen las ciudades en el crecimiento económico del país, ver si hay cifras para 1964 y 1973 que para el 2015 representaban el 85% del PIB nacional. Factores adicionales, se relacionan con los menores niveles de pobreza que presentan las ciudades y el mayor cubrimiento de servicios públicos. Según Salazar (2012, p. 13), un antecedente importante del sistema de ciudades en Colombia se encuentra en el esquema de regionalización elaborado por el Departamento Nacional de Planeación – DNP en 1969 a partir del modelo de regionalización formulado por Fornaguera y Gulh (vinculados al CIU de la Universidad Nacional de Colombia), modelo que a su vez fue la base del Programa fomento de las ciudades intermedias como polos de atracción y desarrollo formulado durante el gobierno Lleras-Restrepo, en el contexto de la reforma constitucional de 1968, “como el instrumento para corregir los desequilibrios regionales y reorientar las migraciones, [y que] contempló dos etapas; en el corto y mediano plazo trabajó sobre Medellín, Cali y Barranquilla y en largo plazo en centros urbanos entre 30.000 y 200.000 habitantes”. El modelo “partió de la base de identificar los *polos de desarrollo geográfico* o centros de crecimiento, para definir las regiones polarizadas, como un fundamento para orientar la acción del Estado hacia el desarrollo integral y armónico. Se propuso una jerarquización funcional de los centros urbanos (malla urbana nacional) para definir el área de influencia de los centros, con 3 criterios: (i) demográfico (población, concentración, vialidad, movilidad); (ii) económico (actividades industriales, comerciales y bancarias) y; (iii) social (instalaciones prestación de servicios)”.

presenta la revisión de definiciones propuestas por distintos autores que dan cuenta de las relaciones funcionales, la articulación económica que alcanza una escala global en medio de la interacción socioespacial entre una gran ciudad, como centro principal de actividad, otros centros urbanos y el área rural circundante. Extiende la argumentación al concepto de región y particularmente a la región metropolitana y los asuntos relacionados con su gobernabilidad y la planificación del territorio, entre otros.

Gouëset (1998) por su parte, destaca el fenómeno de la “primacía urbana” en los procesos de metropolización de América Latina en los que “la combinación del éxodo rural masivo, la explosión demográfica y la industrialización acelerada han tenido como resultado una concentración urbana particularmente rápida, con un carácter primacial muy marcado” (p.1). Igualmente Gouëset (1998) resalta que:

“Los procesos de concentración urbana acelerada en América Latina, de jerarquización progresiva de las redes urbanas nacionales y de metropolización, han sido ampliamente estudiados desde 1950. En particular, desde el inicio sorprendió a los investigadores la similitud con la cual casi todos los Estados de la región experimentaron una concentración de tendencia "unipolar", con supremacía cada vez más fuerte de la ciudad de mayor importancia sobre el resto de la red urbana.

Aunque la metropolización puede ser analizada como un fenómeno morfológico:

metropolización física, conurbación o crecimiento del aglomerado metropolitano de manera conjunta, siendo pues el área donde se presta a confirmación este fenómeno la escala de análisis pertinente o, como metropolización funcional de énfasis económico, donde se analizan los niveles de concentración de diferentes actividades (jerarquía) en relación a una red urbana regional como mínimo, nacional y/o global (Buelvas, 2014, p. 136),

al relacionarla con factores políticos y administrativos, Alfonso (2010) encuentra que la metropolización debe considerarse como:

una etapa del proceso de urbanización de la población que antecede a la configuración de las megalópolis, en la que agentes económicos y unidades de decisión política localizados en dos o más unidades espaciales, susceptibles de ser distinguidas con criterios administrativos, interactúan a través de intercambios anónimos, redes de contacto u otras formas organizadas de proximidad, ampliando su umbral de interacción a una escala supra-local que gravita sobre un núcleo (p. 1).

Ahora bien, en cuanto a las interacciones que se dan al interior del área metropolitana como “unidad económico-espacial”, Alfonso (2012) anota que éstas se dan en diferentes direcciones tanto entre el núcleo metropolitano con cada municipio metropolizado como entre los municipios metropolizados, señalando “los cambios de lugar de residencia adentro de la zona y los movimientos pendulares cotidianos entre las jurisdicciones concernidas, las mejores medidas para determinar los umbrales metropolitanos” (p. 11). Alfonso (2012) agrega que:

la localización de la actividad económica o el uso de los ecosistemas de soporte de esas aglomeraciones son fenómenos subyacentes de trascendencia, que se distinguen de otros, como la localización de las fuentes de agua dulce para consumo humano o las regiones estratégicas para la zona en materia alimentaria alrededor de las que se establecen relaciones de dependencia o de subordinación cuyo análisis es inherente al campo de la geopolítica (p. 11).

De otro lado, acerca de las ideas sobre la planificación de las ciudades bajo una visión amplia, más allá de los límites urbanos, Hall (1996, pp. 98-184) ubica el origen de la ciudad región a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, en la ciudad jardín impulsada por E. Howard en la obra “*Garden cities of tomorrow, 1898*” y en la posterior estructuración de la ciudad en perspectiva de región que hace L. Mumford en 1938, fecha en la que se publica la primera versión de “*The culture of cities*” sobre la base de los planteamientos sistémicos propuestos por Geddes aplicados al entorno natural y cultural de la ciudad en “*Cities in evolution, 1915*”.

En el concepto de ciudad región se evidencian entre otros asuntos: la distribución de la población en contraposición a las grandes concentraciones en una única ciudad, la

organización local, el autogobierno, los servicios públicos y los equipamientos; la región natural, el uso y la conservación de los recursos naturales. Desde el punto de vista de las relaciones sociales y económicas: la cultura regional, las relaciones entre regiones, la relación entre la megalópolis y la zona agrícola que la rodea y desde la planeación del territorio, las redes de ciudades y los puntos coincidentes o divergentes con la planeación económica. Estos asuntos se identifican como necesidades globales del territorio y particulares de cada una de las entidades territoriales atendidas a través de la planificación regional, que, según Hall (1996):

no se pregunta sobre la extensión de la zona que puede ponerse bajo el control de la metrópolis, sino de qué modo la población y los servicios cívicos pueden distribuirse de manera que permitan y estimulen una vida intensa y creativa en toda la región, considerando que una región es un área geográfica que posee una cierta unidad de clima, vegetación, industria y cultura (p. 162).

Hall (1996, pp. 131-140) relata los intentos efímeros por implementar estas ideas en Estados Unidos. Por otra parte, en Europa se arraigaron en las ciudades de Ámsterdam, Londres y París, con planes de largo aliento, concebidos entre 1920 y 1960 cuya implementación llega hasta los años setenta, varios de ellos aún vigentes, como era de esperarse, con retos y actualizaciones permanentes, superando vaivenes políticos, rechazos y no menores discusiones técnicas². Los grandes planes de ciudades europeas continúan siendo objeto de análisis e investigación puesto que ofrecen importantes lecciones sobre la práctica de la planificación urbana y regional³.

² Al observar los planes de ciudades europeas inspirados en las ideas sobre ciudad región se evidencia que cada etapa (formulación, ejecución, actualización o reformulación) del plan requirió varios años, en algunos casos décadas en consonancia con los ajustes en la organización político-administrativa de cada país y región. El plan del Gran Londres tiene origen en la Comisión de Planificación Regional para el Gran Londres que se crea en 1927, el plan se formula bajo la dirección de Abercrombie en 1944 y la construcción de las ciudades propuestas se realiza entre 1944 y 1970 (López-Goyburu, 2016, pp.180-182); en Ámsterdam, el Departamento de Desarrollo Urbano y Anexión de Terrenos se crea en 1928 y el Plan de extensión de Amsterdam lo elabora Van Eesteren en 1934, “el plan se insertó en un contexto en el cual se cuestionaba si la ciudad debía crecer por extensión o por asentamientos satélites independientes” (López-Goyburu, 2016, pp. 178-179); el Instituto de la Región de París se crea en 1960, se formula en 1965 bajo la dirección de Delouvrier. Desde su formulación ha sido objeto de revisiones constantes manteniéndose vigente hasta la actualidad.

Los conceptos mencionados orientaron el desarrollo de la monografía cuyo tema central es la ciudad y su territorio. De otro lado, el papel relevante de la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá (en adelante, CAR) entidad que en los años sesenta se encargó de los procesos de planificación en el contexto de Bogotá y la región, llevaron a formular la siguiente pregunta problema: ¿Cuáles fueron las políticas y estrategias de planeación implementadas en la década de los sesenta que influyeron en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana?

El objetivo para abordar el tema y la pregunta problema se formuló en términos de analizar la relación de Bogotá y la región en las políticas y estrategias de planeación desarrolladas por la CAR en los sesenta que dieron forma al sistema urbano regional Bogotá-Sabana, identificando su impacto continuo en el desarrollo urbano y la consolidación de la región. Los objetivos específicos se orientaron a: i) categorizar las políticas y estrategias sobre la región respecto a los objetivos, área de influencia, actores y período de tiempo; ii) identificar el impacto esperado en Bogotá y los municipios de la Sabana en los planes y proyectos de la época y, iii) determinar los elementos que conforman el sistema urbano regional presentes en las políticas y estrategias formuladas en torno a Bogotá y la Sabana en la década de 1960.

La estrategia metodológica para desarrollar la monografía consistió en el empleo de la investigación documental con énfasis histórico, aplicada tanto a los estudios y planes realizados sobre la Sabana de Bogotá durante el período comprendido entre 1954 y 1970, priorizando los años sesenta, como a las investigaciones de carácter integral y multidisciplinar que se han realizado en épocas posteriores. El alcance de la investigación se centró en los planes sobre dos sistemas estructurantes: el agua y el sistema vial. El proceso se llevó a cabo en tres etapas: la primera, comprendió la identificación de las

³ los planes de ciudad región surgen en épocas de gran expansión de las grandes ciudades, como la que vivió París entre 1965 y 1976, se encuentran en consonancia con políticas de ordenación del territorio, se proyectan ampliamente en el tiempo e impulsan ambiciosos programas para el desarrollo de la infraestructura (Antier, 2000, pp. 14-15). En cuanto a las características de los planes ciudad región (Galindo G., J. 2001, pp. 90-91), se caracterizan por la flexibilidad, por hacer parte de sistemas de planes multiescalares y constituir en sí mismos una tipología: planes de expansión, planes de reconstrucción, planes regionales y locales y más adelante internacionales; por la continuidad y homogeneidad entre sus partes.

entidades relevantes en los procesos de planeación de la época, y sus fondos cuyo resultado fue la elaboración de la matriz de análisis de fuentes (Anexo A), la segunda, consistió en la elaboración de una línea de tiempo (Anexo B), matriz en la que se identificaron, en el contexto local, nacional y mundial, los hechos relevantes en política y gobierno, ideas, estudios y planes que afectaron directa o indirectamente la relación Bogotá-Sabana. Finalmente, se realizó el análisis de unidades documentales representativas de estudios y ejercicios de planeación en el área durante el período.

El estudio de la relación Bogotá-Sabana a lo largo de la historia puede aportar en la comprensión de los antecedentes de las condiciones actuales y las dificultades que se presentan para constituir esquemas asociativos regionales en los que participen la capital del país y los municipios que conforman la región y más aún cuando uno de los retos de la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca es el abordaje de la región: se requiere responder a los intereses y necesidades no solo de la metrópoli sino también de los municipios pequeños y medianos que integran el territorio.

La planeación es uno de los escenarios en los que se expresa o no, el acuerdo de voluntades, los propósitos y las acciones definidas en torno a los asuntos comunes de mayor importancia. En ese sentido, es relevante conocer cómo se ha dado la relación entre Bogotá y los municipios de la Sabana y cómo incide históricamente la planeación y las decisiones en la estructura, la organización y los paisajes de la ciudad y la región.

Fueron dos las principales motivaciones para adelantar el presente trabajo: primero, un interés personal en las redes de ciudades, en los vínculos que se establecen a través de los sistemas naturales, construidos y de información que se entretajan para continuamente crear el territorio; segundo, la sensación de arraigo de quien le interesa conocer más sobre el lugar que habita, hacer parte y contribuir de alguna manera a su comprensión colectiva y mejor vivir allí.

1. Las decisiones políticas y su incidencia en la relación Bogotá-Sabana

En este primer capítulo se realiza un recorrido descriptivo por las formas político-administrativas que adoptó la región de la Sabana de Bogotá a finales del siglo XIX y en la primera mitad del siglo XX que constituyen los antecedentes del Distrito Especial, entidad bajo la cual se desarrollan, en la década de 1960, de manera unificada Bogotá y los seis municipios anexados a la ciudad en 1954. En seguida se registran las decisiones que marcan la relación Bogotá-Sabana y se presentan los primeros indicios del área metropolitana Bogotá-Sabana así como la situación de indefinición en la que la deja la naciente legislación de 1968 sobre áreas metropolitanas en el país.

1.1 La Provincia de Bogotá

La Sabana de Bogotá es una subregión del Altiplano Cundiboyacense, que se configura en la Cuenca Alta del río Bogotá. Al norte limita con el Valle de Ubaté, mientras que la Cordillera Oriental y el Páramo de Sumapaz son los límites y contenedores naturales de la Sabana de Bogotá al este y suroeste. Al sur termina la subregión al encontrarse con la provincia del Sumapaz y al occidente con las provincias de Gualivá y Tequendama. En el estudio elaborado por la Sociedad Geográfica de Colombia (2000, Cap.3, p. 7) se subdivide Cuenca Alta del río en tres zonas: nororiental, central y sur. Se destaca la zona central de la Cuenca sobre la cual se anota que es “un área densamente poblada, activa, dinámica, agitada y congestionada por la concentración humana y el uso que recibe. Es un área metropolitana de formación espontánea”, aunque no lo hace en forma aislada sino en relación con la región a la que pertenece, región que propone se organice como una provincia que articule el área metropolitana con cinco polos urbanos (Sociedad Geográfica

de Colombia, 2000, Cap.6, p. 3) de mayor importancia demográfica y funcional: Facatativá, Zipaquirá, Soacha, Funza y Chocontá.

Si bien los límites geográficos están relativamente claros, cuando se trata de definir los municipios que hacen parte de la Sabana de Bogotá se encuentran diferentes interpretaciones, esto se observa en los estudios de carácter integral y desde enfoques multidisciplinarios realizados sobre la Sabana en los que el número de municipios varía entre dieciséis y veintisiete (Anexo C). En las características geográficas por una parte y de otra, en la configuración político-administrativa de la región a lo largo de la historia, es posible indagar por las variaciones que se presentan al delimitar la Sabana de Bogotá.

En cuanto a las características geográficas, se trata de una formación en cuyo interior es posible identificar unidades y subunidades geomorfológicas que conforman la Cuenca (Sociedad Geográfica de Colombia, 2000, Cap.2, p. 4), unidades con marcadas diferencias que determinan distintas realidades socioespaciales dentro de la subregión: “las tres unidades geomorfológicas de la Cuenca, planicie, piedemonte y montaña, presentan en conjunto cinco configuraciones identificables: sabana, piedemonte, laderas, subpáramo y páramo. La sabana corresponde a la parte plana de la Cuenca de cuya área ocupa el 30%”.

Aunque los departamentos y los municipios son las unidades territoriales de mayor importancia en la estructura político-administrativa de Colombia, las provincias se encontraron en un nivel intermedio, en algunos periodos con funciones administrativas y otras sin ellas. Esta unidad territorial es esencial para el caso de la Sabana de Bogotá ya que las provincias corresponden a las subregiones naturales, sociales y culturales que configuran los departamentos.

El origen de estas subdivisiones se remonta a las constituciones de 1811, 1832 y 1843, así como a las constituciones de la Gran Colombia, en las cuales el territorio de la Nueva Granada se dividía en provincias que se subdividían en cantones, y

estos a su vez se encontraban fraccionados en distritos parroquiales (Ramírez y De Aguas, 2017, p. 11)⁴.

La importancia de las provincias en la comprensión de hechos y condiciones territoriales en Colombia de escala intermedia sigue vigente, una muestra de ello está en el contexto de la relación urbanización y ruralidad:

Las provincias colombianas son relevantes para el estudio de los patrones de ruralidad, ya que impulsan una concepción territorial por encima de la administración y provisión de los servicios públicos y más hacia la provisión de herramientas y modos de generación de ingreso, conocimiento, innovación y aprendizaje propio o en subredes de cooperación y competencia. Además, la escala geográfica es una consideración clave en la definición de urbanización y ruralidad: si el marco de referencia comprende territorios pequeños como ciudades o áreas metropolitanas, será más evidente el concepto de urbanización, mientras que la ruralidad será un concepto relevante si el marco de referencia comprende territorios grandes (Torre y Wallet, 2016, como se citó en Ramírez y De Aguas, 2017, p. 11).

En el caso de la Provincia de Bogotá, una de las fuentes que da cuenta de su evolución es la “Historia institucional” de la Alcaldía Mayor de Bogotá (2011). A continuación, una rápida mirada a la formas que adoptó la región antes de la reforma de 1954 que determina su conformación en la década de 1960 y que se mantiene hasta la creación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca en 2022 (Tabla 1-1).

⁴ Ramírez y De Aguas (2017) agregan que “la Constitución Política de 1991 no menciona las provincias como división territorial oficial. A pesar de su desaparición como entes territoriales oficiales, reflexiones como las de Orlando Fals Borda (2000) han impulsado la idea de las provincias como entidad territorial; en particular, Fals destaca las ventajas de esta territorialidad y administración local para enfrentar el modelo globalizador y de mercado, y las multiviolenias en Colombia; y resalta el papel de las agrupaciones de municipios con intereses en común en la gobernabilidad y el diseño de soluciones a los diferentes conflictos sociales.” (Uribe, 2011 como se citó en Ramírez y De Aguas, 2017, p. 11).

Tabla 1-1: Evolución político-administrativa de la Provincia de Bogotá

Año	Unidad territorial mayor	Unidad territorial Sabana de Bogotá	Municipios que incluye: Bogotá +
1884	Estado de Cundinamarca		24
1886	Distrito Federal de Cundinamarca	Departamento de Bogotá	17
1887		Provincia de Bogotá	26
1888			17
1896	Departamento de Cundinamarca	<i>Constitución política de 1886, art. 4 y 82</i> <i>Decreto departamental 248 de 1886</i>	13
1905	Gobierno nacional	- Distrito Capital y - Provincia de Funza (Antes Provincia de Bogotá) se excluye a Bogotá de la Provincia <i>Ley 17 del 11 de abril de 1905</i>	12
		Distrito Capital <i>Decreto 733Bis del 1 de julio de 1905</i>	12
1908	Gobierno nacional	Distrito Capital <i>La Ley 1 del 5 de agosto de 1908</i>	41
1910		Provincia de Bogotá	13
	Departamento de Cundinamarca	<i>Ley 65 de 1909</i>	
1954		Distrito Especial de Bogotá <i>Decreto 3640 de 1954</i>	6
2022		Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca (RMBC) ⁵ <i>Ley orgánica 2199 de 2022</i>	71

Fuente: elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011) y otras fuentes.

La relación orgánica entre Bogotá y la región, en el marco de la Provincia de Bogotá, antes de 1954 está marcada por los continuos cambios que se producen en el ordenamiento del

⁵ Gobernación de Cundinamarca, Alcaldía Mayor de Bogotá (2022). La Ley no definió los municipios que integrarán la RMBC, la vinculación es voluntaria. Aquí se incluye el número de municipios priorizados según el estudio realizado por la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía Mayor de Bogotá con el fin de identificar las mayores interdependencias regionales.

territorio nacional y que en la región modifican en varias ocasiones el tipo de entidad territorial, el nombre y los municipios que la conforman. Algunos cambios se mantienen unos pocos años o incluso meses, de acuerdo con los vaivenes políticos del país. Una de las definiciones sobre la región que logró sostenerse por un tiempo mayor fue la creación de la Provincia de Bogotá⁶ que se produjo en 1887 a través del Decreto departamental 248 de 1886, en el marco de los artículos 4 y 82 de la Constitución política de 1886.

La región, previo al cambio constitucional, en 1884 correspondía al Departamento de Bogotá, integrado por Bogotá y veinticuatro municipios más (Figura 1-1)⁷. Pocos meses antes de que se promulgara la Constitución, en el tránsito del breve periodo federal de la República, a través del Decreto 53 de 1886 el Estado de Cundinamarca pasa a convertirse en Distrito Federal de Cundinamarca; cambios al interior de Cundinamarca tienen como efecto en el Departamento Bogotá la reducción a diecisiete municipios (Figura 1-2).

Los cambios de los años 1887 (Figura 1-3), 1888 (Figura 1-4) y 1896 (Figura 1-5) obedecieron a ajustes que reducían paulatinamente el número de municipios debido a la creación de nuevas provincias o el restablecimiento de otras en el departamento de Cundinamarca. El ajuste de 1888 devuelve a la Provincia la configuración que en términos de municipios tenía en 1886.

⁶ Las Provincias en Cundinamarca contaban con autoridades administrativas: un prefecto y un administrador de hacienda provincial (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011).

⁷ En la presente monografía se recurre al criterio político administrativo de la Región Hídrica de Bogotá definida por Guhl et al. (2017) como referencia geográfica que determina la región Bogotá-Sabana.

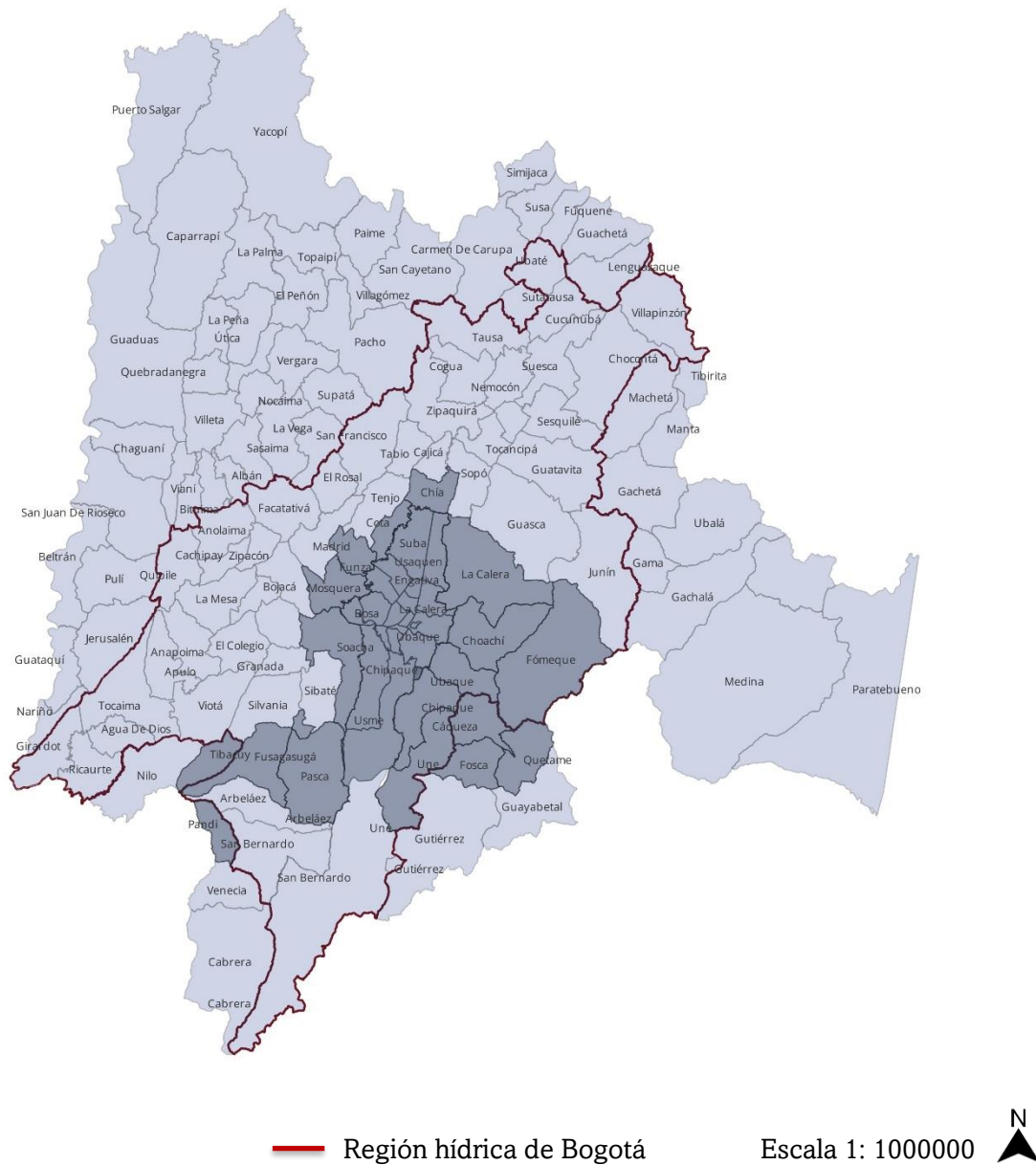


Figura 1-1 Departamento de Bogotá, 1884

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

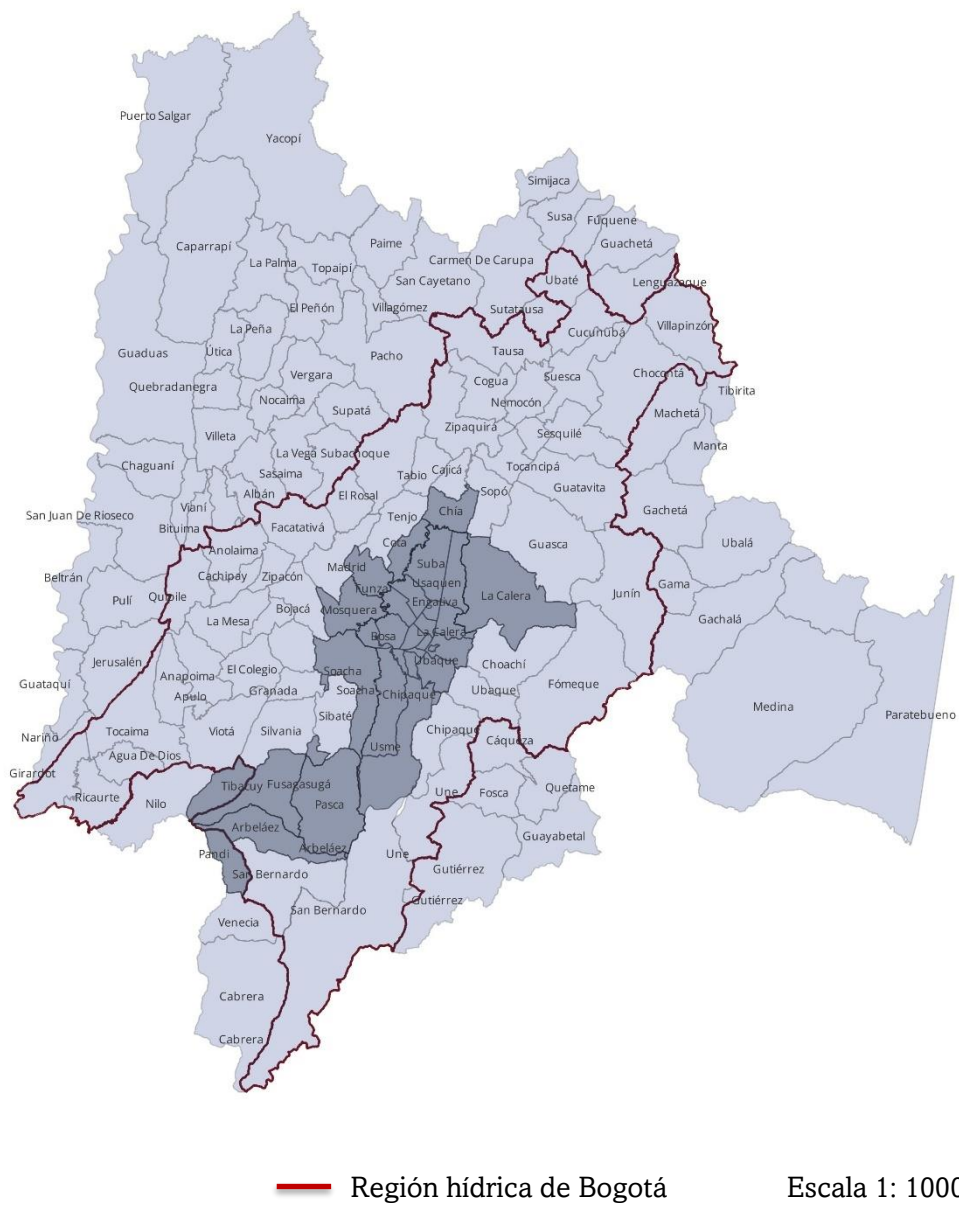


Figura 1-2 Departamento de Bogotá, 1886
 Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

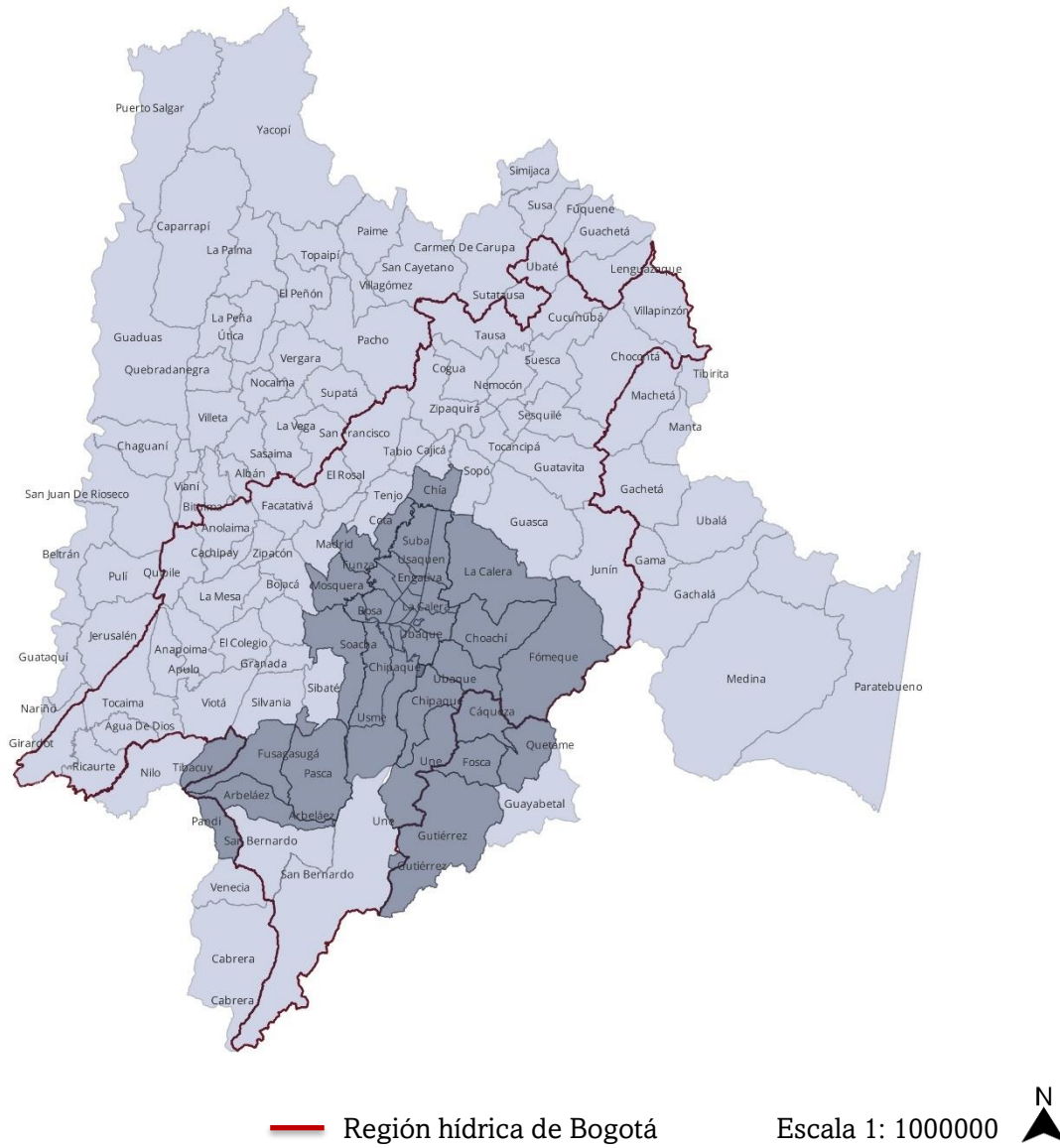


Figura 1-3 Provincia de Bogotá, 1887

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

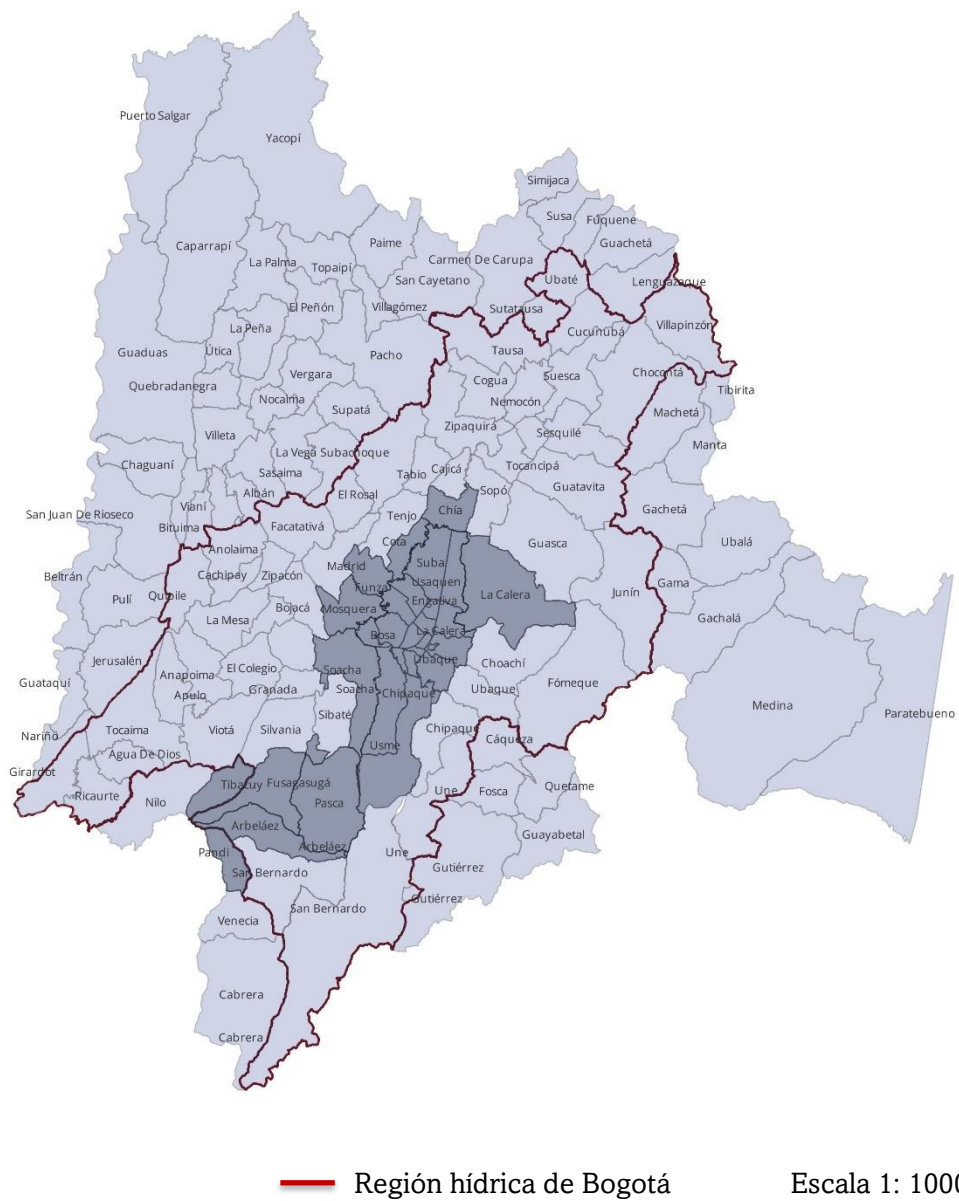


Figura 1-4 Provincia de Bogotá, 1888

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

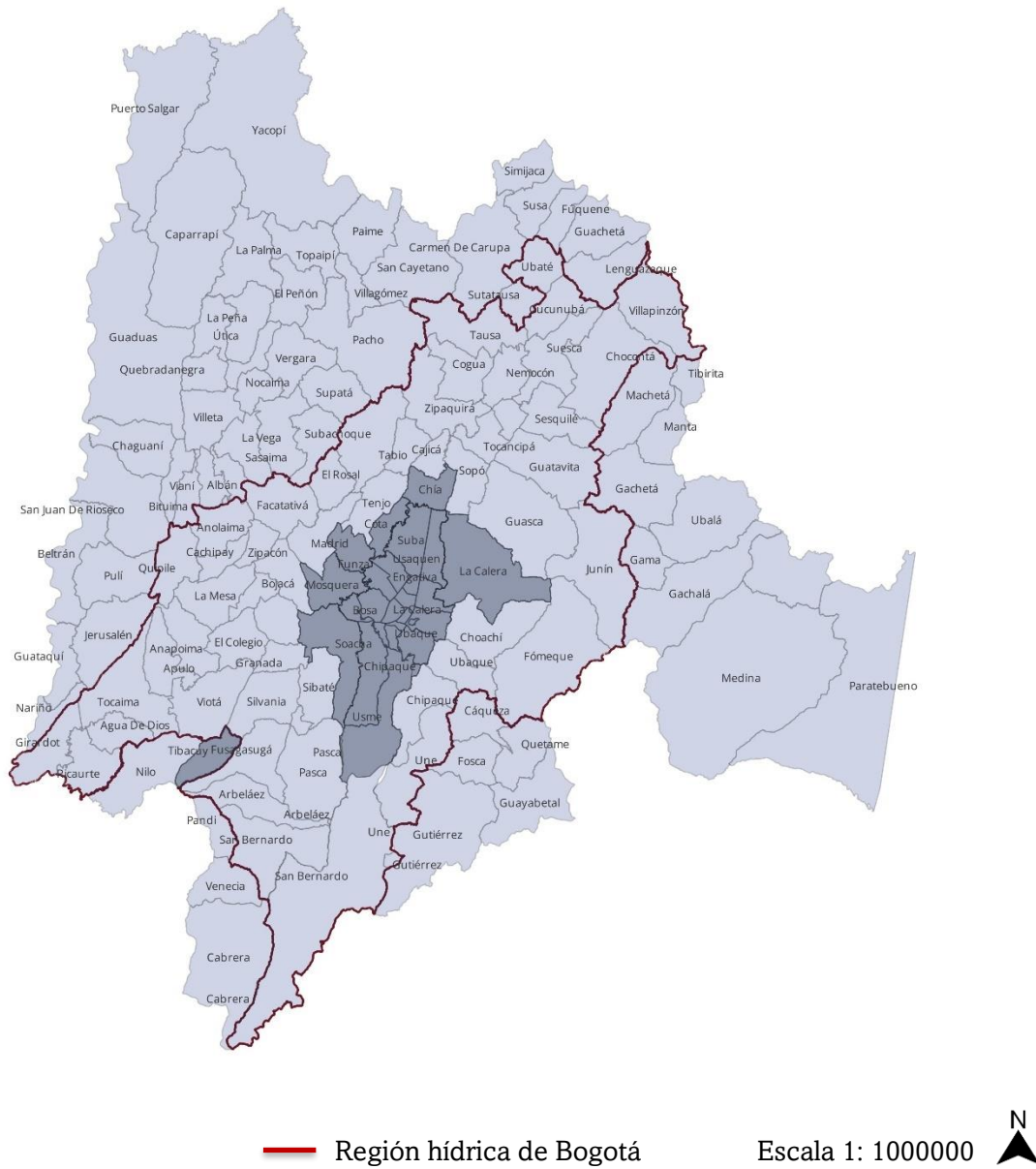


Figura 1-5 Provincia de Bogotá, 1896

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

La región, cambia nuevamente de forma político-administrativa con la Ley 17 del 11 de abril de 1905, que le otorga a Bogotá la calidad de Distrito Capital y la separa de la Provincia de Bogotá ahora convertida en la Provincia de Funza (Figura 1-6). Unos pocos meses después, mediante el Decreto 733Bis del 1 de julio de 1905 el Congreso determina que:

Desde el 1° de julio del corriente año los municipios de Bosa, Chía, Cota, Fontibón, Funza, La Calera, Soacha, Mosquera, Suba, Usaquén, Usme y Engativá, dependerán para todos los ramos de la Administración Pública, de la Gobernación del Distrito Capital (Figura 1-7).

Esta modificación político-administrativa sobre la región en 1905 establece la figura del Distrito, primero Distrito Capital durante cinco años que luego reaparece en 1954 como Distrito Especial, permaneciendo hasta la actualidad. La siguiente modificación realizada mediante la Ley 1 del 5 de agosto de 1908, reglamentada por el Decreto 916 de 1908, en sus considerandos fortalece la relación directa del Distrito Capital con el gobierno nacional “la organización peculiar del Distrito Capital y su proximidad al gobierno central facilitan la acción administrativa sobre el territorio que lo constituya” y “que el Distrito Capital se considera como departamento para determinados efectos”. Así mismo, en el Artículo 13 genera una nueva adición al Distrito Capital de 30 municipios y dos corregimientos:

El Distrito Capital se compondrá en lo sucesivo de los Municipios que hoy lo forman y de los de Cáqueza, Chipaque, Fosca, Gutiérrez, Une, Ubaque, Fómeque, Choachí, Quetame, La Mesa, Anapoima, El Colegio, Jerusalén, San Antonio, Tocaima, Tena, Guataquí, Viotá, Girardot, Nilo, Ricaurte, Cunday, Carmen, Melgar, Santa Rosa, Madrid, Fusagasugá, Arbeláez, Pandi, Pasca, Tibacuy y Sucre (Figura 1-8).

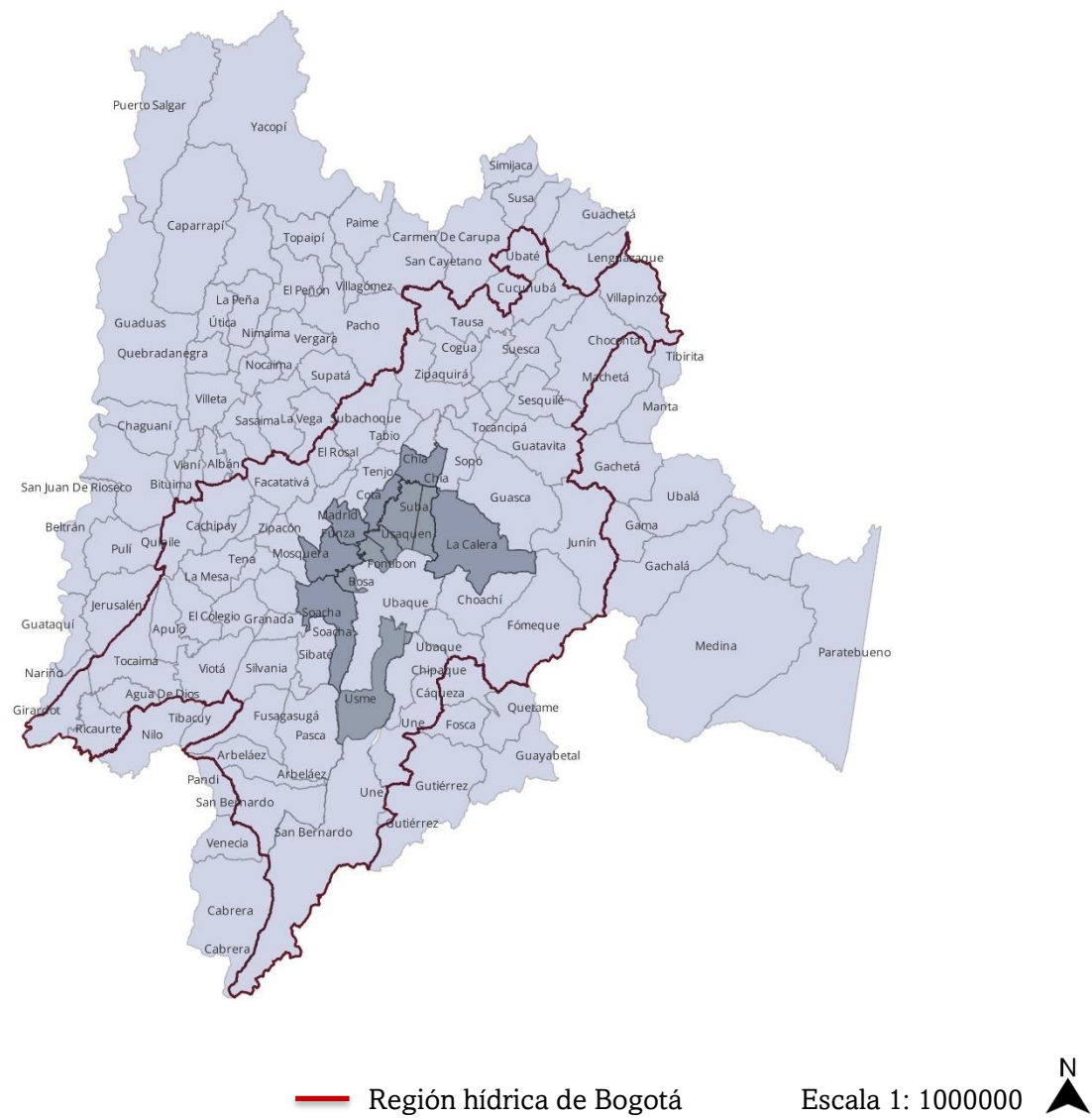


Figura 1-6: Provincia de Funza, 1905-abril

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

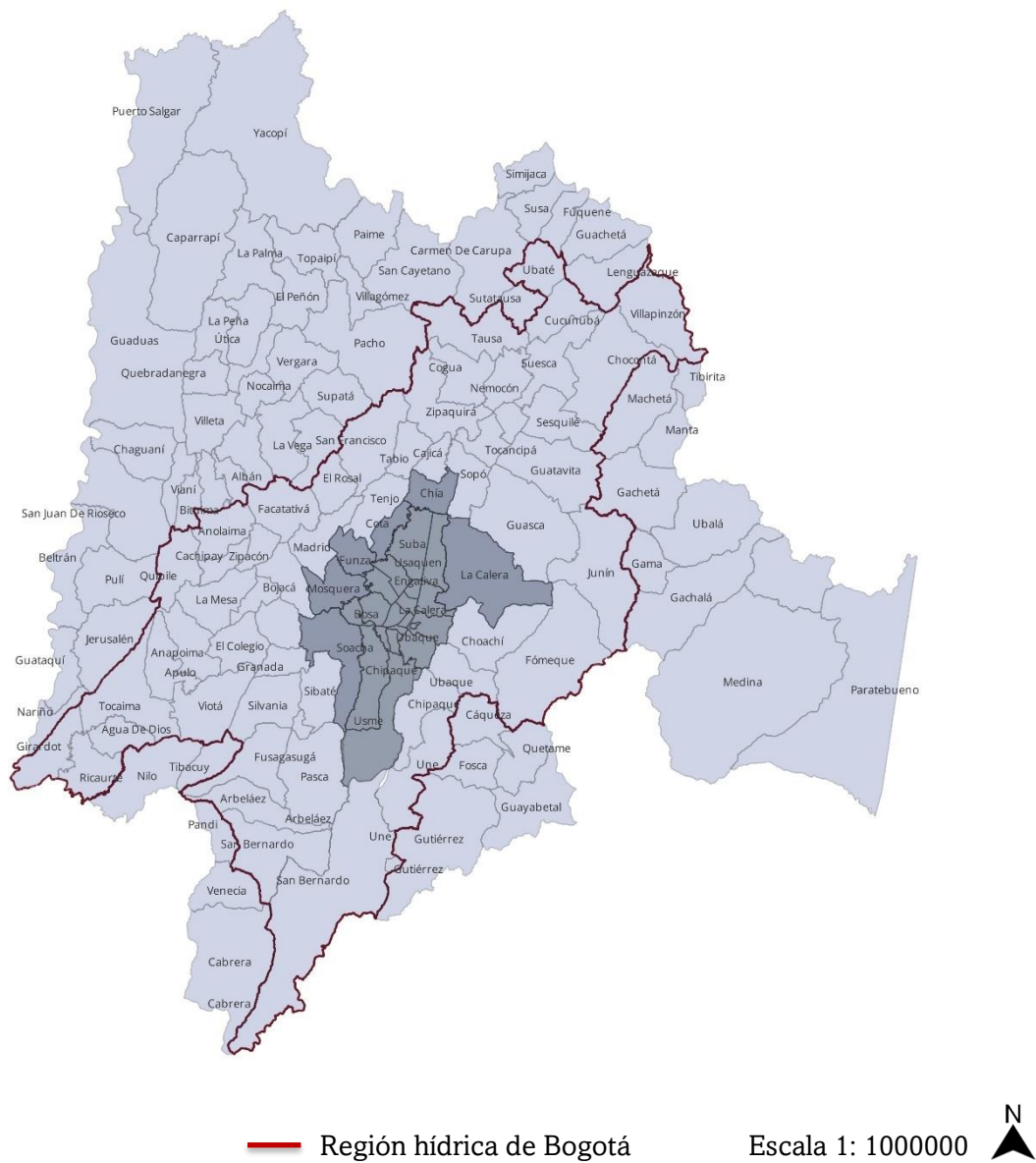


Figura 1-7: Distrito Capital, 1905-julio
 Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

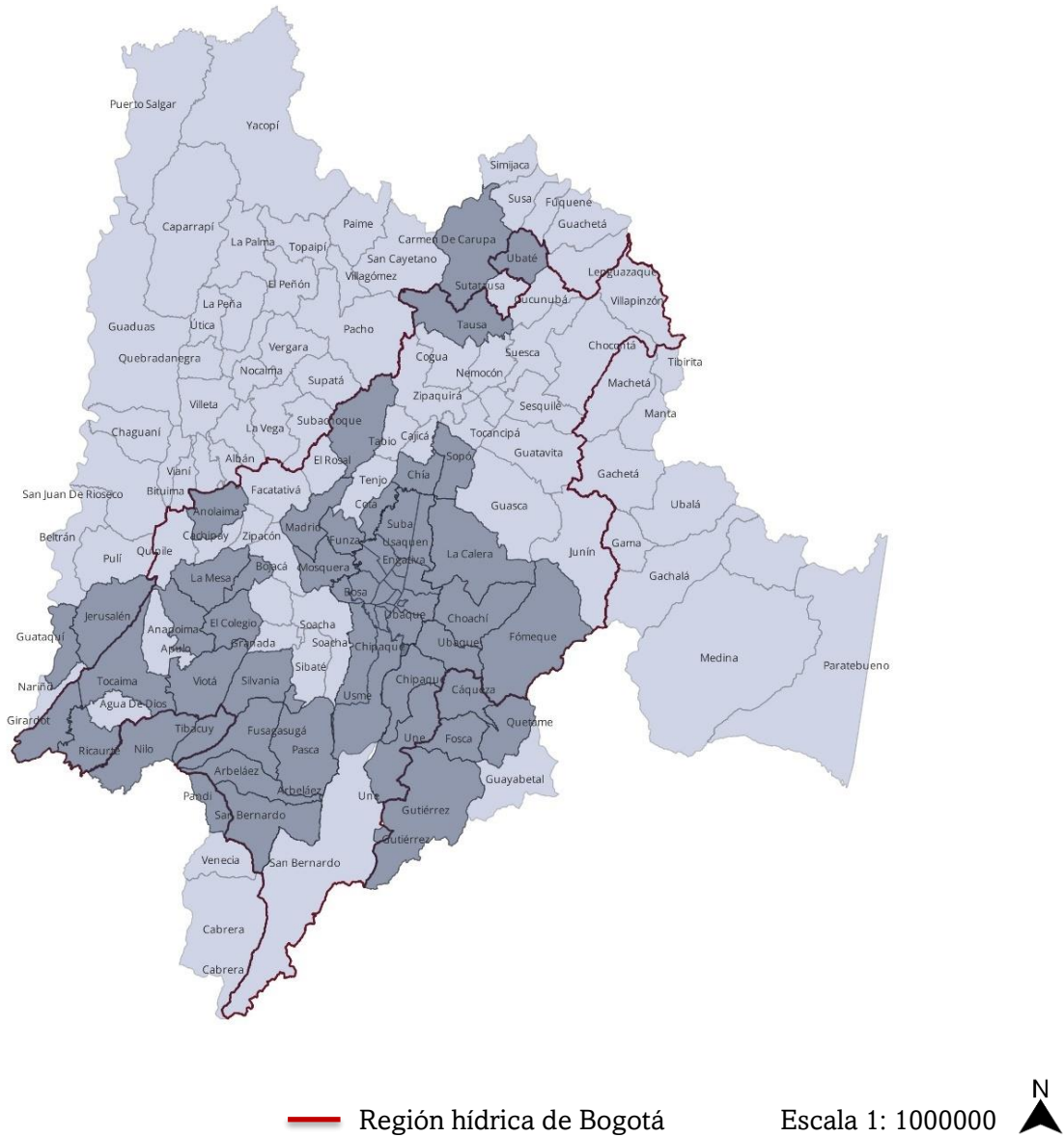


Figura 1-8: Distrito Capital, 1908

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

El Distrito Capital se mantiene hasta 1910 cuando entra en vigencia la Ley 65 de 1909 que revierte los cambios realizados en 1905 en el ordenamiento del país, reaparece la Provincia de Bogotá (Figura 1-9) y el municipio de Bogotá, terminando así la existencia del Distrito Capital. En esta modificación la Provincia de Bogotá es una fiel copia de la existente en 1896. Si bien el Distrito Capital lo integraban no solamente Bogotá, sino otros municipios, la pertenencia de Bogotá a la región, visible en los esquemas político-administrativos del s. XIX y hasta 1910, se debilita en el transcurso del período 1910-1954 y, se desdibuja completamente a partir de esa fecha con el establecimiento del Distrito Especial (Figura 1-10). El distanciamiento de Bogotá respecto a la Provincia se nota en que "la división territorial en provincias y la figura del prefecto como autoridad provincial no fueron de mucha significación en la administración de Bogotá durante el período 1910-1954" (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011, p. 92).

El final de los años cincuenta y la década de los sesenta muestran la consolidación de Bogotá como ciudad capital del país mientras se desprende paulatinamente de la región y del gobierno departamental y se afianza la relación directa con el gobierno nacional:

Bogotá continuó como capital del departamento de Cundinamarca, como lo cita el artículo segundo del mismo decreto [3640 del 17 de diciembre de 1954], reconociéndole la importancia y magnitud que desde el siglo XIX se le venía imponiendo, pero que por diferentes situaciones de tipo político no había podido obtener (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011, p. 119).

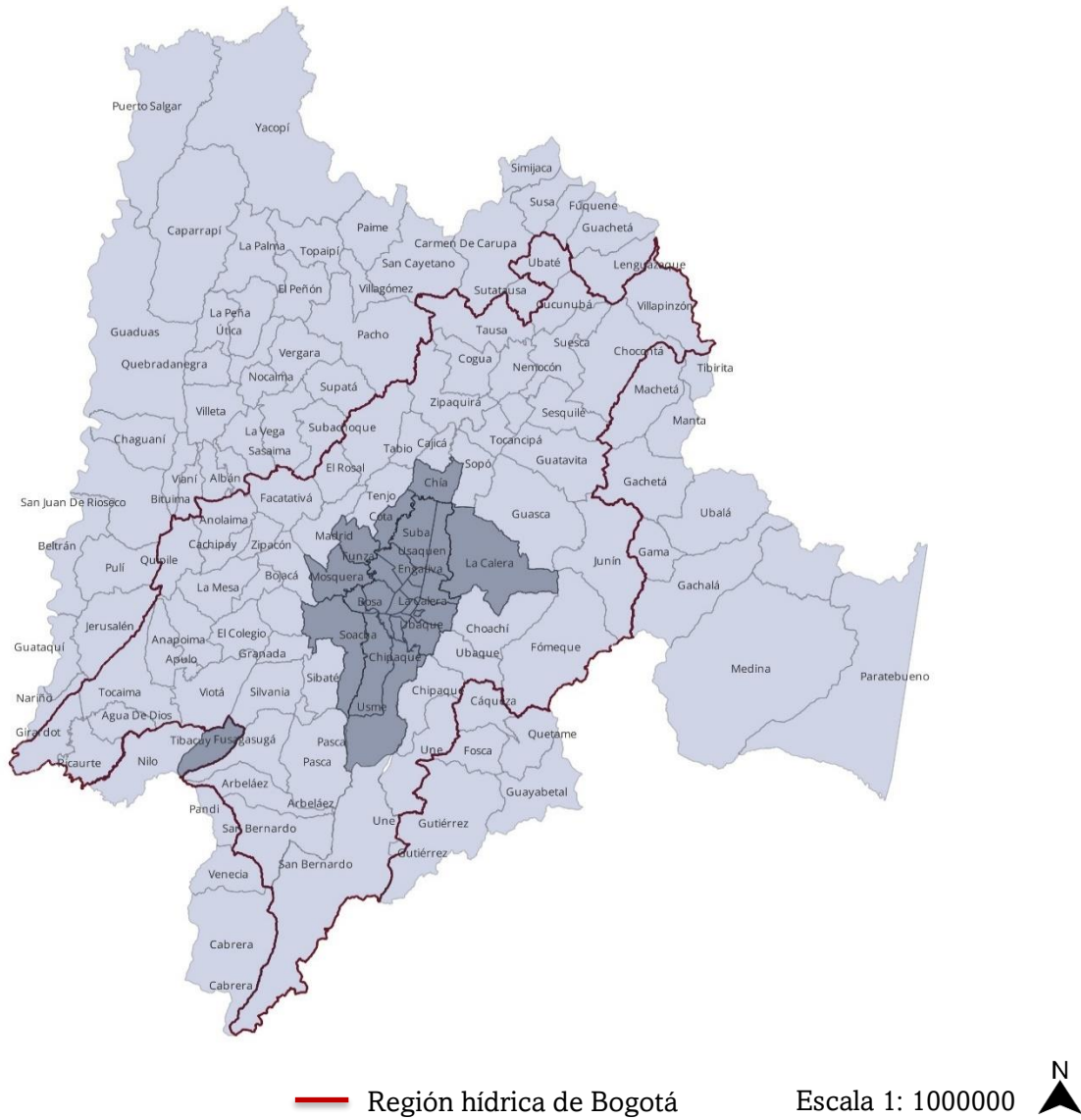


Figura 1-9: Provincia de Bogotá, 1910

Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

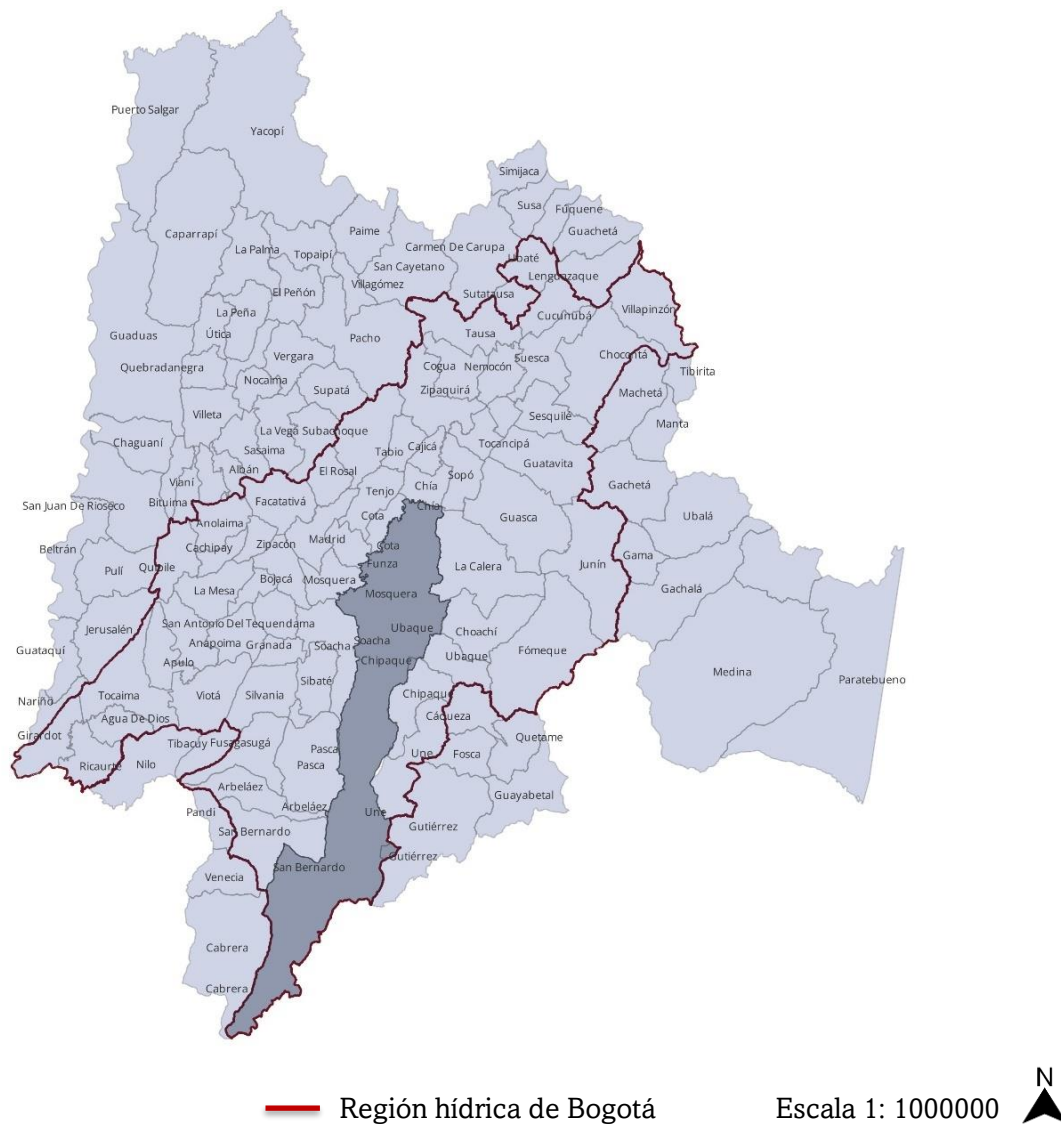


Figura 1-10: Distrito Especial de Bogotá, 1954
 Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011)

1.2 Distrito Especial, capital del país y escisión de la región

Aunque es en el gobierno militar de Gustavo Rojas Pinilla, que mediante el Decreto 3463 de 1954 del 30 de noviembre se facultó...

... al Consejo Administrativo de Cundinamarca para que, de acuerdo con el numeral 4o del artículo 187 de la Constitución Nacional, y sin someterse a las formalidades señaladas por las leyes vigentes, fije los límites del municipio de Bogotá, pudiendo suprimir municipios, agregar o segregar los términos municipales que le parezcan necesarios para el mejor desarrollo urbano de la Ciudad Capital (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011, p. 119).

Varios años antes, ya se había modificado la Constitución en lo que concierne a la organización administrativa del territorio nacional y en particular al cambio de régimen municipal de Bogotá a la condición de Distrito Especial.

Aguilera (2002) explica que en “las dos reformas constitucionales aprobadas durante la llamada República Liberal (1930-1946), es decir las de 1936 y 1945, se ratificó la división administrativa del país en departamentos, intendencias y comisarías. Estas reformas no volvieron a tocar el tema de las provincias. Además, ambas persistieron en la división de los departamentos en municipios. La reforma de 1945 planteó un régimen especial para la capital del país” (p. 3). Aguilera (2002) hace referencia al acto legislativo No.1 de 1945 que modificaba el Artículo 5 de la Constitución de 1886:

El territorio nacional se divide en Departamentos, Intendencias y Comisarías; aquéllos y éstas, en Municipios o Distritos Municipales. La ciudad de Bogotá, capital de la República, será organizada como un Distrito especial, sin sujeción al régimen municipal ordinario, dentro de las condiciones que fije la ley. La ley podrá agregar otro u otros municipios circunvecinos al territorio de la capital de la República, siempre que sea solicitada la anexión por las tres cuartas partes de los concejales del respectivo Municipio.

El desarrollo del Decreto 3463 de 1954 se da a través de la Ordenanza 7 del Consejo Administrativo de Cundinamarca del 15 de diciembre de 1954, por la cual se agregaron al recién creado Distrito Especial de Bogotá, los municipios de Fontibón, Bosa, Usme, Suba, Usaquén y Engativá. Vale mencionar que aun cuando el significado del concepto “Distrito” puede variar dependiendo del país, es frecuente que la función del Distrito corresponda a la organización de nivel intermedio en el territorio Ramírez y De Aguas (2017, p. 6)⁸. En ese sentido, en el contexto de la Sabana de Bogotá a mitad del siglo XX, es relevante que la creación del Distrito Especial de Bogotá se realice a partir de la anexión de seis municipios al entonces municipio de Bogotá, y además, con el antecedente de haber sido en 1905, Distrito Capital, también integrado por un conglomerado de municipios.

Continuando con lo pertinente a la década de 1960, marcada en Colombia por el frente nacional, gracias a que el Artículo 9 del Decreto 3640 de 1954 autorizó al Alcalde Mayor para “designar Alcaldes Menores en las zonas del territorio del Distrito Especial que estime conveniente”, los municipios anexados gozaron de cierta autonomía a través de la figura de los alcaldes menores y las disposiciones del mismo decreto sobre recaudación de impuestos y manejo presupuestal al interior de cada alcaldía menor (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014, p. 120-1), pese a que la anexión de municipios a Bogotá realizada en 1954 no resulta bien librada de análisis posteriores como el que hace Jaime Castro al afirmar que “en 1945 se adoptó la fórmula de la anexión de los municipios vecinos al distrito, la anexión significó que desaparecieron esos municipios... lo cierto es que se sacrificó a seis municipios y se anexaron” (Castro, 1991, p. 5).

Después de diez años de la creación del Distrito Especial, en Soacha, uno de los municipios que formaron parte de la extinta Provincia de Bogotá, se conformó un movimiento cívico que buscaba la anexión al Distrito Especial, lo que lleva a pensar que

⁸ Al respecto, Ramírez y De Aguas (2017, p. 6) anota que “en Francia los arrondissements o distritos son los puentes entre los departamentos y los municipios para la aplicación de políticas públicas cohesivas y eficientes, que aunque carecen de personería jurídica cada vez disfrutaban de más facultades de planeación. En Italia existen muchas formas de asociación territorial de las autoridades locales: los compresori, los consorcios, los circondarios y los distritos, encargados de la programación del desarrollo en nivel intermedio. En España, las comarcas, las comunidades intermunicipales, las áreas metropolitanas y los consorcios se diseñan con el fin de prestar los servicios públicos de interés de las comunidades”.

en la época la anexión fue vista como una opción atractiva de desarrollo para los municipios próximos a Bogotá (Figura 1-11), opción que después de 1968 se desvanece cuando se impulsa en el país el proceso de descentralización y aún más con la Constitución de 1991 que fortalece al municipio.



El artículo hace referencia a un movimiento cívico cuyo propósito era que el municipio de Soacha fuera anexado al Distrito Especial. El movimiento presentaba como argumentos que el progreso de Bogotá había llevado a “invadir” zonas de Soacha, que Soacha funcionaba ya como un barrio de Bogotá y que para la fecha se adelantaban gestiones para la prestación de servicios por parte de las empresas de servicios públicos de Bogotá en el municipio.

Figura 1-11: “Soacha pide anexión a D.E.”

Fuente: Imagen editada de artículo publicado en el periódico El Vespertino, 27 de junio de 1964

De otra parte, entre las consecuencias evidentes de la conformación del Distrito Especial, resultado de la anexión de los seis municipios a Bogotá, se encuentran el considerable aumento en el área urbanizable y el incremento en las rentas. La expansión en el suroccidente se desarrolló desde Bosa hasta Fontibón, Engativá alrededor de la calle 68 y hacia el norte las áreas sobre la vía a Chía en Suba y Usaquén, estas últimas áreas...

experimentarían su mayor auge de crecimiento en los años sesenta, toda vez que las infraestructuras de agua y electricidad solo se desarrollaron después de 1958. Usme el municipio de mayor área de los 6 anexados, no experimentó un proceso de urbanización fuerte en esos años y solo hasta principios del siglo XXI, el Plan de Ordenamiento Territorial prevé allí un área de expansión (Cortés D., 2005, p. 126).

La influencia de Currie y el informe de la primera Misión del Banco Mundial en el país en 1950, en la transformación de Colombia y de Bogotá en particular, se siguen observando años después. A finales de la década de los sesenta, durante el gobierno de Carlos Lleras Restrepo, se lleva a cabo la reforma para el mejoramiento de la administración pública aunque la condición “Especial” del Distrito “exigió -de alguna forma- autorizar al ejecutivo nacional una reforma específica administrativa de la ciudad”, que se traduce en la Ley 33 de 1968 y el Decreto 3133 de 1968 (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014, pp. 126-128). La nueva legislación amplía la participación del Distrito en las rentas nacionales y departamentales y fortalece su estructura administrativa.

El Decreto 3133 de 1968, además, ratifica a Bogotá como capital de la República y del Departamento de Cundinamarca; en cuanto al territorio del Distrito Especial, el mismo Decreto establece que:

continuará siendo el señalado en la ordenanza número 7 de 1954 del Consejo Administrativo de Cundinamarca, con excepción del territorio ubicado al sur del antiguo municipio de Usme, una vez que sea agregado por la Asamblea del departamento de Cundinamarca a los municipios colindantes.

Buelvas (2014) relaciona la creación del Distrito Especial y el hecho de haber convertido la ciudad en “un enclave político bajo la directa tutela de la Presidencia” con las dificultades “para concertar una forma de gobierno metropolitano entre el Distrito y los municipios sabaneros hoy en día”, debido a “que se cortó las relaciones con su hinterland bajo una óptica en donde se creyó que las amplias extensiones tierras incorporadas en el proceso de anexión, harían innecesaria una relación, cualquiera fuera esta con el departamento” (p. 95). Además, señala que la anexión de los seis municipios asociada a la conformación del Distrito Especial representa “el origen en términos institucionales del proceso de metropolización de la ciudad... quedando el tema metropolitano y/o regional fuera de la agenda principal de política” (p. 96).

En la historia institucional de Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014), después de 1954, salvo la precisión sobre parte del área rural de Usme que se realiza en 1968, no se vuelve a mencionar la relación del Distrito Especial con la Sabana hasta el período de Jaime Castro como alcalde de Bogotá. Son varias décadas en las que el territorio está

determinado por las decisiones que se tomaron entre 1945 y 1954, decisiones que se asentaron en los años sesenta y, sólo en el contexto de las discusiones sobre la nueva Constitución se vuelve la mirada sobre la región. Muestra de ello, es que el alcalde Jaime Castro quien en su ponencia ante los delegatarios de la Asamblea Nacional Constituyente, expresa la necesidad de tratar en ese momento la organización de nivel intermedio, regional, que aplique al Distrito Especial⁹, aunque tampoco la Constitución de 1991 tomó decisiones sobre Bogotá y la Sabana en términos de organización regional.

1.3 Las áreas metropolitanas y Bogotá-Sabana

El inicio de la metropolización de Bogotá se ubica en la década de 1950:

A mitad del siglo XX, Bogotá inició su proceso de metropolización, enfrentando múltiples situaciones de cambio en materia física y demográfica, que hicieron necesaria la creación de una nueva base productiva, administrativa y fiscal... que independizó los recursos del nuevo distrito del fisco del Departamento de Cundinamarca (Urrea et al., 2008, p.12).

El área de Bogotá y la Sabana en la década de 1960 ya se consolidaba como un área metropolitana. Estudios como el realizado por Herrera y Pecht (1976) para el Centro Latinoamericano de Demografía (CELADE), financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), sobre el crecimiento de población en algunas ciudades latinoamericanas, así lo demuestran. Herrera y Pecht (1976, p.12) tipifican a Bogotá en una doble categoría: metrópoli nacional y metrópoli regional, con la más alta tasa de crecimiento anual (7,3%) entre 1951 y 1964, por encima de Lima (4,8%) y Santiago de Chile (4,1%). Así mismo, en el análisis, la Región Bogotá corresponde a la Región Central del país, abarca las ciudades de Barrancabermeja, Bucaramanga, Girardot, Ibagué y Neiva.

⁹ Discurso de Jaime Castro sobre Bogotá, abril 11 de 1991, sobre las áreas metropolitanas: "en la propuesta se define un aspecto que hoy no está claro y que ha dado lugar a toda clase de litigios y es el de decir que Bogotá con los municipios circunvecinos o con las entidades territoriales que ha bien tenga puede constituir o asociaciones de municipios a áreas metropolitanas o regiones de planificación, si, todo ello claro quedaría sujeto a la terminología que adoptemos sobre el particular pero la idea es dejar abierta esta posibilidad, para que las distintas forma de organización territorial de segundo grado que se lleguen a adoptar sean aplicables igualmente al Distrito Especial que por todas las modificaciones que hasta el momento se ha hablado, pues pasaría a denominarse Distrito Capital.

En relación con la expansión sobre la Sabana Herrera y Pecht (1976) observan que Bogotá “habiendo abandonado el patrón norte-sur que le era característico, se ha volcado en todas direcciones, no solamente hacia la sabana sino también hacia las laderas de los cerros vecinos” (p.133); de otra parte, sobre el crecimiento acelerado de la población señalan que “entre 1951 y 1964 la población se duplicó, pasando de tener el 3,8% de la población urbana del país en 1938, al 5,6% en 1951 y alcanzando un 9,6% en 1964 (p.31). Adicionalmente indican que durante este período tuvieron lugar las primeras poblaciones ilegales como respuesta a la intensa presión en busca de alojamiento” (p.133).

Entre los retos que planteó el intenso aumento demográfico la Bogotá de los años 50 estaban las “áreas de residencia, servicios urbanos y una nueva base productiva, administrativa y fiscal.” (Urrea et al., 2008, p.10). La ampliación de la capacidad para extender los servicios urbanos y, particularmente los servicios públicos, implicó grandes inversiones a tono con los primeros grandes planes de infraestructura y el fortalecimiento de Bogotá como capital del país. Así lo registra Urrea et al. (2008, p.10):

La formulación del Plan Nacional de Obras Públicas (1950), el transporte y las comunicaciones reforzaban el papel de enlace de Bogotá y por ello la red troncal de carreteras y ferrocarriles, la navegación aérea y las telecomunicaciones tuvieron un impulso significativo en Bogotá durante la década de los cincuenta.

Romero (2017) estima que el primer período de metropolización en la Sabana:

inicia en el año de 1954 por cuanto la incorporación de los seis municipios a Bogotá significa el primer salto de la ciudad al ámbito metropolitano, la primera metropolización. Comprende hasta el año 1975, ya que la década de los años cincuenta y sesenta es un momento de expansión demográfica y urbanización del país muy importante (p. 4).

Respecto al modelo de crecimiento en la Sabana en los años sesenta, Romero (2017) lo caracteriza como el inicio de un “crecimiento por polarización”, en el cual las fuentes de agua y las piezas de infraestructura como las hidroeléctricas actúan como “elementos de polarización de la urbanización” que “atraen instalaciones industriales, metabólicas, espacios del ocio y algunos patrones residenciales con instalaciones deportivas” (p. 17). Romero (2017) ilustra su análisis como sigue:

La primera polarización la identificamos desde finales de los años cincuenta e inicio de los años sesenta con la implantación sobre el río Bogotá de instalaciones del metabolismo metropolitano como la Termoeléctrica Martín del Corral (1960), la planta de Tratamiento de agua de Tibitoc (1960) en Tocancipá junto con el club campestre de golf el Rincón en Cajicá, que se funda hacia 1958. También se implantan sobre las principales vías de conexión regional y nacional instalaciones industriales como las factorías del complejo industrial Betania (1956) sobre la ruta nacional 45A y Almaviva en la Caro. La fotointerpretación de las aerofotografías entre los años de 1936 y 1960 dan cuenta de la aparición de edificaciones con actividades educativas de carácter religioso, seminarios y colegios sobre las vías que conectan a Chía y a Cajicá y en La Caro y el Hospital San Juan de Dios en la vía de acceso a Chía (p. 17).

El impacto del crecimiento de Bogotá sobre la Sabana se aprecia también en la disminución de los suelos destinados a la agricultura:

este crecimiento constante de Bogotá ha provocado que casi un quinto de las tierras de la Sabana aptas para el desarrollo agrícola estén siendo actualmente usadas en zonas urbanas y embalses, y se calcula que, de seguir las tendencias actuales, esta ocupación habrá sido casi total para el año 2000 (Herrera y Pecht, 1976, p. 134).

Desde reflexiones y estudios locales, también terminando los años sesenta e iniciando los setenta, se consideró la ciudad en perspectiva regional. La región ha sido objeto de acciones en respuesta a las necesidades del mercado como las que han sido tratadas ampliamente respecto a la industria de la construcción desde sus inicios como se observa en el análisis que hace Saldarriaga (1974) sobre la Sabana en los primera parte de la década de 1970:

La industria de la construcción, desarrollada a partir de 1950 para abastecer la demanda de vivienda y, a partir de 1970 para satisfacer su demanda interna de expansión y de fuentes de crecimiento... las medidas económicas iniciadas a partir de 1968, tendientes a favorecer esta industria como fuente de empleo y base de desarrollo económico, generan un “boom” de construcción, cuyos resultados son

actualmente no solo planes comerciales de vivienda, sino también la inducción de demandas en edificios costosos para oficinas y comercio, de una alta rentabilidad y exceso de lucro (Saldarriaga, 1974, pp.217-218).

Saldarriaga (1974), además señala que “los dos momentos de máximo crecimiento industrial dentro del territorio de la Sabana se producen entre 1945 y 1953 y luego en la década 1960 y 1970” (p. 218), con los efectos contaminantes que ya se advertían sobre el entorno natural de la Sabana, así como la pérdida de suelos para la producción de alimentos, tomados desde entonces para el cultivo de flores, sector que en el año 1965 registraba 20.000 USD, su primera cifra significativa como renglón de exportación (Arbeláez, 1993, p. 5) .

No obstante, el área metropolitana de facto que ya existía en la Sabana de Bogotá, la reforma constitucional de 1968 que estableció las áreas metropolitanas y las asociaciones de municipios en el país para la “...mejor administración de un territorio o la prestación de servicios públicos de dos o más municipios de un mismo departamento, además como instrumento para el fortalecimiento de las ciudades intermedias” (Cadena, 2008, p. 52), no consideró ninguna figura de asociación territorial para Bogotá y la Sabana.

Tiempo después, a través del Artículo 17 del Acto legislativo 01 de 2003, se intentó modificar el Artículo 306 de la Constitución de 1991:

Dos o más departamentos podrán constituirse en regiones administrativas y de planificación, con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio. Su objeto principal será el desarrollo económico y social del respectivo territorio,

adicionando el inciso:

El Distrito Capital de Bogotá, el Departamento de Cundinamarca y los departamentos contiguos a este podrán asociarse en una región administrativa y de planificación especial con personería jurídica, autonomía y patrimonio propio cuyo objeto principal será el desarrollo económico y social de la respectiva región. Las citadas entidades territoriales conservarán su identidad política y territorial.

Este último texto fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-313 de 2004.

Es hasta el año 2020, cuando a través de la modificación del Artículo 325 de la Constitución, se crea la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca¹⁰, figura que por la prelación dada al Distrito Capital de Bogotá y a la Gobernación de Cundinamarca, entre otros factores, ha hecho que la vinculación de los municipios se convierta en un reto enorme. A pesar de ello, es la oportunidad real que tiene la región de contar con un esquema asociativo del que ha carecido desde la eliminación de las provincias del panorama nacional y la creación del Distrito Especial de Bogotá en 1954.

La priorización de setenta y dos municipios realizada por la Gobernación de Cundinamarca y el Distrito Capital en 2022 para la conformación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca (RMBC) a partir de las interdependencias regionales en siete áreas temáticas prioritarias, de llevarse a cabo se constituiría en la mayor vinculación regional en la historia de la Sabana de Bogotá, después de los cuarenta y siete municipios que conformaron el Distrito Capital en 1908 (Figura 1-12).

¹⁰ Artículo 325 de la Constitución: “créase la Región Metropolitana Bogotá - Cundinamarca como entidad administrativa de asociatividad regional de régimen especial, con el objeto de garantizar la ejecución de planes y programas de desarrollo sostenible y la prestación oportuna y eficiente de los servicios a su cargo. El Distrito Capital, la Gobernación de Cundinamarca y los municipios de Cundinamarca podrán asociarse a esta región cuando compartan dinámicas territoriales, ambientales, sociales o económicas. En su jurisdicción las decisiones de la Región Metropolitana tendrán superior jerarquía sobre las del Distrito, las de los Municipios que se asocien y las del Departamento de Cundinamarca, en lo relacionado con los temas objeto de su competencia. Las entidades territoriales que la conformen mantendrán su autonomía territorial y no quedarán incorporadas al Distrito Capital. El Distrito Capital también podrá conformar una región administrativa con otras entidades territoriales de carácter departamental”.

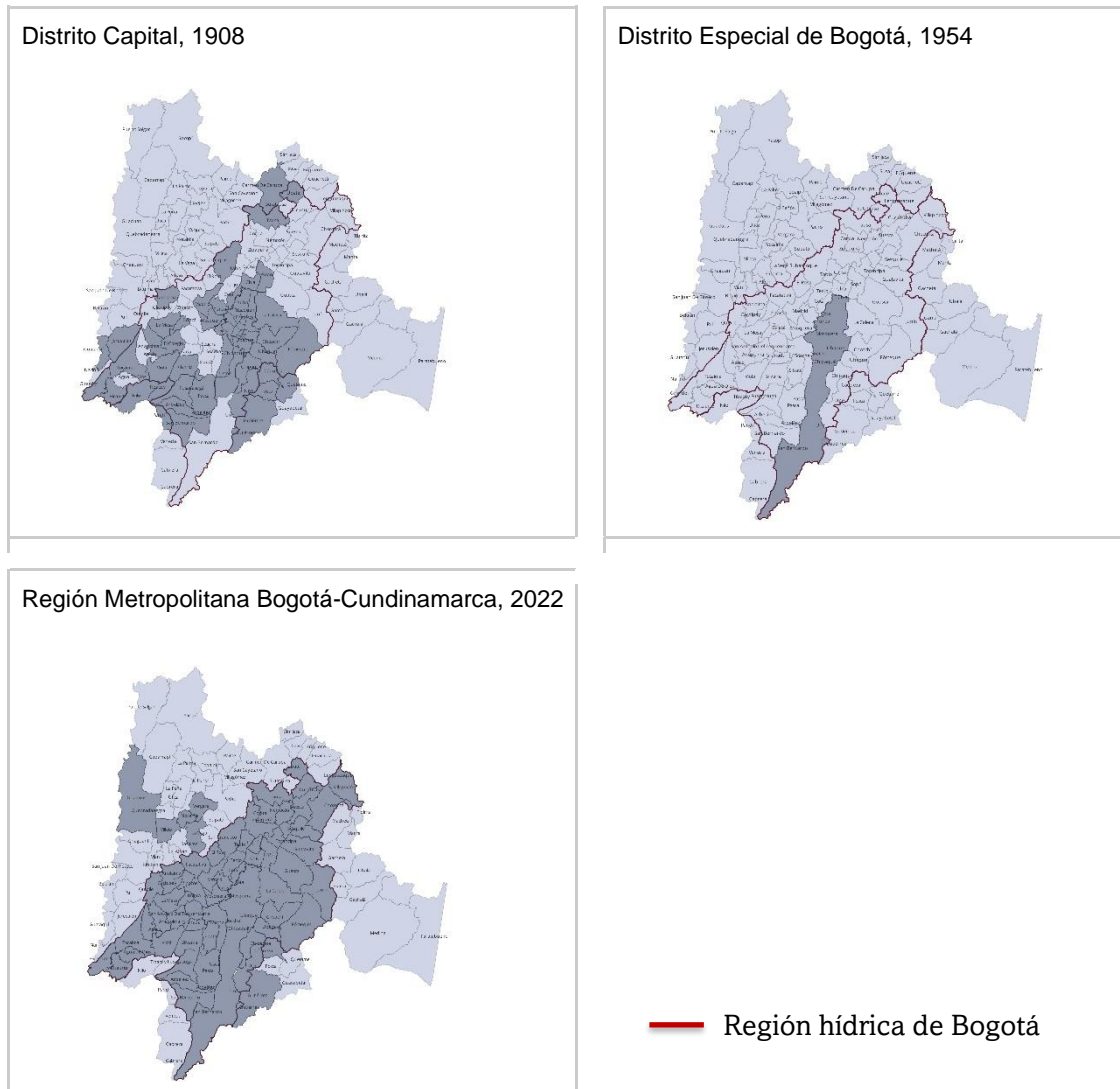


Figura 1-12: Distrito Capital 1908, Distrito Especial de Bogotá 1954 y RMBC 2022
Fuente: Elaboración propia a partir de Alcaldía Mayor de Bogotá (2011) y Gobernación de Cundinamarca (2022)

El recorrido histórico por las decisiones político-administrativas evidencian el impacto en la configuración regional de la Sabana de Bogotá (Anexo D), que hasta 1906 se encontró bajo la figura de la Provincia de Bogotá y que a pesar de las entradas y salidas de municipios siempre contó con Bogotá, municipio que no solo le otorgaba el nombre a la provincia sino que cumplía funciones de coordinación administrativa de la misma frente al departamento de Cundinamarca; entre 1905 y 1910 la provincia se convierte en Distrito Capital con una amplia vinculación de municipios, la mayor hasta la fecha.

A partir de 1954 con el Distrito Especial de Bogotá se presenta la ruptura con la región al desaparecer la provincia y cerrarse el Distrito a Bogotá y los seis municipios que se anexaron en ese entonces, dejando por fuera a un número importante de municipios que históricamente habían hecho parte de la Provincia de Bogotá, sin importar la forma que adoptara, entre ellos se encuentran: Chía, Cota, Funza, La Calera, Mosquera y Soacha. La escisión de Bogotá de la región es uno de los hechos más relevantes sucedidos en el período de estudio, su fortalecimiento como capital del país y el vacío jurídico que no le permitió optar por un esquema de asociación territorial terminaron por profundizar la distancia con el Departamento de Cundinamarca y los municipios.

2. La Sabana en los planes de Bogotá y de la CAR

A continuación se abordan los ejercicios de planeación realizados sobre la Sabana desde dos perspectivas: la del Distrito Especial de Bogotá y de otra parte, la CAR, actores de gran incidencia regional en los años sesenta. Se hace énfasis en los planes sobre dos de los sistemas estructurantes del territorio: los recursos hídricos y el sistema vial.

2.1 Bogotá necesita a la Sabana y la incluye en sus planes

La Sabana está presente en los planes de Bogotá desde el plan regional que hace parte del Plan Piloto de Le Corbusier, que “plantea el desarrollo de los núcleos urbanos y su territorio a partir de su vocación para la producción agropecuaria, artesanal o industrial destinada al consumo local, de acuerdo con la situación mediterránea de Bogotá:

En el sistema regional inmediato contempla la posibilidad de que Bogotá sea un centro de prestación de servicios y para ello define las características funcionales del territorio. Los elementos del sistema natural son reservados por el Plan como reservas para fines paisajísticos, el desarrollo de actividades vinculadas con el ocio y tiempo libre” (Tarchópulos, 2013, p. 11).

La región que representa el Plano Regional del Plan Director (Figura 2-1) se extiende a lo largo de la cuenca del río Bogotá e indica las conexiones viales regionales y nacionales, las vías férreas, los aeropuertos propuestos, local e internacional, así como los principales centros urbanos de la Sabana.

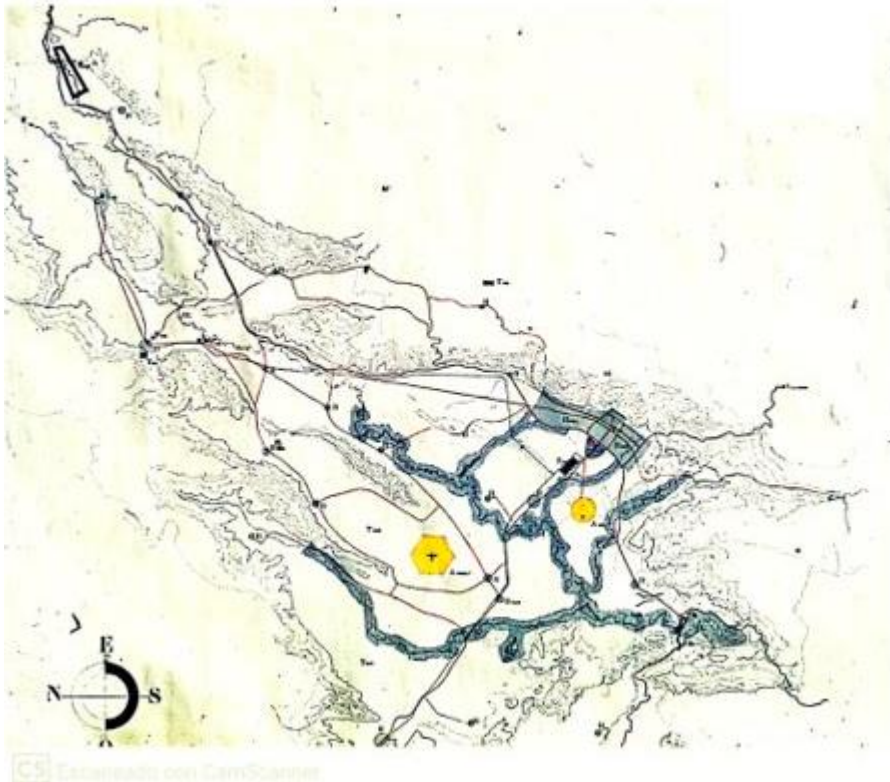


Figura 2-1: Plano regional - Plan Director para Bogotá, 1950

Fuente: Plano editado de Le Corbusier, Plan Director para Bogotá (1950): diapositiva del plano BOG 4209 – Regional: circular. © FLC y F. Pizano. Fuente O'Byrne (2018)

En el Plan Piloto, formalizado a través del decreto 185 de 1951, vigente hasta el Acuerdo 51 de 1963, dos de los cuatro propósitos del plan se vinculaban directamente con la Sabana (Cortés S., 2007). El primero, pretendía el ordenamiento del territorio y la consiguiente creación de una entidad regional:

Articular a la ciudad en un sistema regional de autoabastecimiento, dentro de las precarias posibilidades ofrecidas por la delimitación municipal. Por eso, el plan remarcaba reiteradamente la urgencia de una entidad y un plan de nivel y escala regionales, que debía dar salida al inconveniente que resultaba de la autonomía de los municipios circunvecinos que permitían desarrollos urbanos en sus áreas limítrofes con Bogotá, usufructuando así la infraestructura bogotana sin contraprestación alguna (Cortés S., 2007, p. 176).

Mientras el segundo buscaba “contener la expansión indiscriminada de la ciudad hacia el occidente, ordenando las expansión hacia el norte y el sur con zonas de uso exclusivo en vivienda y densidades decrecientes hacia la periferia” (Cortés S., 2007, p. 177).

En la década de los sesenta la planeación a nivel nacional, en línea con las directrices desarrollistas de la Comisión Económica para América Latina y El Caribe (CEPAL) y con la “estrategia continental que los organismos internacionales de crédito plantearon para América Latina”, asumió “la exigencia de adoptar planes de desarrollo, como condición para obtener los beneficios del crédito” (Currie, 1965, como se citó en Cortés S., 2007, p. 185), dando continuidad al proceso de planeación iniciado en la década de 1950:

“la “planeación” entró como tema fuerte en el urbanismo y la administración pública, lo que generó que en estos años en Colombia y Bogotá, se realizara un ejercicio que resultó singular en América Latina, el cual se puede denominar como la época de “los cuatro planes”. El gobierno nacional elaboró dos de ellos: el Plan Nacional de Obras Públicas (1946-1950) e intentó el diseño del primer Plan de Desarrollo Económico (1950) asesorado por una Misión del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, BIRF, a cuya cabeza estuvo un consejero económico del presidente Roosevelt, el economista Lauchlin Currie (Urrea et al., 2008, p.11).

Los dos planes restantes fueron: el Plan Regulador de Le Corbusier y el “Plan para Bogotá (Plan Administrativo y Fiscal, que complementa el Plan Regulador), bajo la autoría de L. Currie y Enrique Peñalosa Camargo. Los “cuatro planes” hicieron propuestas de modernización para Bogotá” (Urrea et al., 2008, p.12).

El anterior es el contexto en el cual se presenta el siguiente momento de planeación en Bogotá y la región, después del periodo de la dictadura de Rojas Pinilla 1952-1958, catalogado por Cortés S. (2007, p. 179) como un periodo de “obras y no planes”, corresponde a “un esquema de planificación basado menos en el plan propiamente dicho y más en el proceso de planificación” (Cortés S., 2007, p. 181), bajo la administración de Jorge Gaitán Cortés, el gobierno distrital más extenso del siglo XX.

En dos documentos de planeación de Bogotá de la década de los sesenta se hace mención a la región: el “plan vial piloto” de 1960 y “la planificación en Bogotá”, publicado por el

Departamento Administrativo de Planificación Distrital (DAPD, 1967), que expresa la visión desde Bogotá sobre la Sabana en los siguientes términos:

El conjunto formado por Bogotá y el altiplano, constituye la región más desarrollada del país, posee el mayor índice de urbanización, es zona industrial y comercial importante, es el centro político administrativo principal de la nación. Dicha región es el área práctica para enmarcar el desarrollo urbano del Bogotá Metropolitano. (DAPD, 1967, p.4)

Ambos documentos se revisan más adelante, en el numeral 4.3 sobre planes de movilidad y 4.4 en lo que respecta a los planes relacionados con los recursos hídricos de la Sabana.

2.2 El papel de la CAR en la planificación de la Sabana de Bogotá

En la región, la implementación de la planeación para el desarrollo de la década de 1960 se observa a través del rol asignado a las corporaciones regionales, figura creada bajo el modelo de la Tennessee Valley Authority (TVA)¹¹, articuladas dichas corporaciones a las entidades de orden nacional, departamental y municipal. Salazar (2007), describe el esquema en términos de:

una estructura de planeación “en cascada” para todo el país, que incluyó el Plan Nacional de Desarrollo al comienzo de la escala y el Plan Integral de Desarrollo Municipal, al final, como instrumentos básicos, pasando por el Plan Departamental y, eventualmente por el Plan Regional a cargo de las Corporaciones Autónomas Regionales (p. 211).

¹¹ La Tennessee Valley Authority (TVA) fue el modelo, la experiencia exitosa que se siguió en Colombia e inspiró la creación de las corporaciones regionales, a mediados del siglo XX, como entidades autónomas y descentralizadas encargadas del desarrollo regional a partir de regular y promover el uso y la conservación de recursos naturales, especialmente el agua. En 1954 el gobierno colombiano contó con la asesoría de “David Lilienthal quien había dirigido la TVA entre 1933 y 1946” para establecer la primera Corporación Autónoma Regional en el país: la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC). En 1960 se conforma la Corporación Autónoma de los Valles del Magdalena y Sinú (CVMS) y la tercera en crearse es la Corporación Autónoma Regional para la Sabana de Bogotá y los valles de Ubaté y Chiquinquirá - CAR en 1961 (Dávila et al., 1987, pp. 28-32).

En la política de los planes para el desarrollo, el manejo de los recursos hídricos es primordial en su doble función: abastecer el suministro de agua para las grandes ciudades y proveer la energía eléctrica necesaria para la industria y las condiciones de la vida “moderna”, en palabras de Currie (1950):

La energía eléctrica es quizá el elemento más importante en el desarrollo económico moderno. Suministra la principal fuerza motriz a la industria; el alumbrado para casas y fábricas; la energía para cocinar y refrigerar; la fuerza para bombas y sistemas urbanos de distribución de agua, y oportunidades para la educación y la diversión colectivas por medio del cinematógrafo y la radio (p. 595).

Al respecto, Currie (1950) describe la necesidad de ampliar y modernizar la infraestructura existente y destaca el rol de los organismos nacionales en la planeación y la gestión de los recursos hídricos:

Reemplazar el sistema tradicional para el suministro de servicios públicos, pequeñas plantas y pequeñas empresas privadas o municipales, inadecuado para extender el servicio y abastecer una demanda más amplia y duradera. En 1946 se estableció el Instituto de Aprovechamiento de Aguas y Fomento Eléctrico en un intento de solucionar este problema. El instituto tiene la responsabilidad de formular un plan nacional para el desarrollo de la energía. También tiene en su poder acciones del gobierno nacional en varias centrales hidroeléctricas que son empresas de capital mixto (generalmente nacional, departamental y municipal) para la generación y transmisión de energía (p. 244).

El agua y los temas agrícolas, a escala regional se vinculan a las corporaciones regionales en relación directa con la estructura de planificación del gobierno nacional:

sería de esperarse que una Corporación Regional pueda determinar correctamente las prioridades de su región, en términos de los beneficios calculados en relación con el costo. Se necesitaría sin embargo, un cuerpo nacional que escoja a su vez entre los proyectos de alta prioridad de las diferentes regiones. En las actuales circunstancias, tal cuerpo bien podría ser el Consejo Nacional de Planeación (Currie, 1963, p. 40).

La Corporación Autónoma Regional para la Sabana de Bogotá y los valles de Ubaté y Chiquinquirá - CAR (1980) señala que:

los primeros intentos sobre planificación regional tuvieron lugar en los años 50 Lauchin Currie y Enrique Peñalosa en su “Plan para Bogotá” propusieron la creación de una entidad que se encargara de la Zona, la Ciudad y la Sabana en un enfoque de preservación y manejo de los recursos naturales, principalmente el agua. Estudios técnicos realizados [sobre la Sabana de Bogotá] por las firmas Electricite de France, Cibes and Hills INC y el holandés Hugo Vlugter confirmaron la necesidad de organizar una entidad autónoma para el desarrollo de la región” (CAR, 1980, p. 1).

La CAR (1980) agrega que la falta de coordinación entre las diferentes entidades que intervenían en la construcción y operación de embalses, generación de energía y reforestación, como el Instituto de Aprovechamiento de Aguas y Fomento Eléctrico, el Banco de la República, la Caja Agraria, las empresas de acueducto y de energía de Bogotá y la Secretaría de Agricultura de Cundinamarca, fue la razón que motivó la creación en 1958 de la Comisión de Aguas de la Sabana de Bogotá a través del Decreto Legislativo No.173 de 1958 expedido por la Junta Militar de Gobierno (p.2), “esta Comisión se constituyó en un antecedente institucional y técnico inmediato de la CAR en su zona de jurisdicción” (Dávila et al., 1987, pp. 33-50)¹² y operó entre julio de 1958 y junio de 1961, tiempo en el que alcanzó a realizar varios estudios técnicos, conocer de primera mano experiencias en otros países, coordinar esfuerzos interinstitucionales, iniciar la operación

¹² El Decreto Legislativo No. 173 de 1958 establece como finalidad de la Comisión de Aguas de Bogotá “investigar, coordinar y señalar los medios y procedimientos para usar y desarrollar los recursos hidráulicos de la hoya superior del río Bogotá, que aseguren su mejor utilización técnica y económica y el efectivo desarrollo agropecuario, sanitario e industrial de esa región”; como objetivo define “los estudios y actividades necesarias para obtener el mejor uso y conservación de las aguas y de las tierras; la regularización del régimen de aquéllas y el control y mejoramiento de sus caudales.” Entre las múltiples funciones asignadas a la Comisión se destacan las de carácter técnico, aunque también se encuentran funciones de carácter normativo y administrativo sobre usos, calidad y descontaminación del agua, así como estudios de suelos en coordinación con el IGAC.

y administración del embalse del Neusa y finalizar su gestión con un “Plan de estudios” programado para 1961.

La gestión de la Comisión de Aguas de la Sabana de Bogotá es considerada exitosa, Dávila et al. (1987) sobre el impacto de la Comisión respecto a la creación de la CAR afirma que “si la experiencia de la Comisión de Aguas hubiera enseñado que institucionalmente era imposible este tipo de entidad, probablemente no se hubiera desembocado en la creación de la CAR” (p. 46). La CAR se crea mediante la Ley 3a de 1961, con el terreno abonado por la extinta Comisión de Aguas de la Sabana de Bogotá, “como un establecimiento público descentralizado, dotado de personería jurídica y patrimonio propio”, conformado por aportes provenientes “de la Nación, los Departamentos, el Distrito Especial, los municipios y los establecimientos públicos descentralizados; con las rentas que el Congreso, las Asambleas y los Concejos destinen a ese fin y, con los impuestos que esta Ley o las que se dicten en lo futuro establezcan para ella”, con donaciones, tasas, multas y otros ingresos.

La CAR inicia su operación adoptando los mismos cargos y funcionarios de la Comisión (Dávila et al., 1987). Las finalidades y funciones asignadas a la Corporación por la Ley tienen que ver con:

promover y encauzar el desarrollo económico de la región comprendida bajo su jurisdicción, atendiendo a la conservación, defensa, coordinación y administración de todos sus recursos naturales, a fin de asegurar su mejor utilización técnica y un efectivo adelanto urbanístico, agropecuario, minero, sanitario e industrial con miras al beneficio común, para que, en tal forma, alcance para el pueblo en ella establecido los máximos niveles de vida (p. 49).

Respecto a la Junta Directiva de la CAR, inicialmente contaba con una amplia participación de delegados de la Asamblea Departamental de Boyacá, la Asamblea Departamental de Cundinamarca, la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá (EEEB), la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB), el Distrito Especial de Bogotá y la Presidencia de la República (Ley 3a de 1961). La conformación de la Junta fue modificada por el Decreto 2793 de 1963 que redujo el número de miembros de diez a cuatro, eliminó

los delegados de las Asambleas Departamentales y de las empresas de servicios públicos e incluyó delegados de los gobernadores de Boyacá y Cundinamarca.

La jurisdicción de la CAR cubría la hoya hidrográfica del río Bogotá desde su nacimiento hasta el Salto de Tequendama, y la hoya hidrográfica de los ríos Ubaté y Suárez, localizadas en los departamentos de Cundinamarca y Boyacá (Ley 3 de 1961). La carta geográfica de la CAR de 1963 ilustra esta primera etapa al representar integralmente carreteras, ferrocarriles, zonas urbanas, ríos, represas, perímetros de reforestación ejecutados y en proyecto, límites departamentales y municipales del área de influencia de la CAR (Anexo E). El cuadro comparativo de población para la región de la CAR (Anexo F), elaborado por la Corporación (CAR, 1980) muestra la evolución de los habitantes de Bogotá y los municipios del área de la CAR en los censos de 1951, 1964 y 1973.

Dávila et al. (1987) en un detallado estudio sobre la CAR que abarcó desde 1961 hasta 1986 analiza la evolución de la entidad en aspectos como: el contexto histórico en el que surge la CAR, objetivos, políticas, gestión, organización interna, planes y programas, relaciones interinstitucionales, resultados y perspectivas. Por otro lado, La reforma administrativa de 1968, representada en el decreto ley 1050 de 1968, en lo que concierne a la CAR, vincula a los organismos descentralizados a un ministro o director de departamento administrativo quien presidirá su Junta Directiva y hace que la CAR pase a funcionar bajo la tutela del Ministerio de Agricultura. Posteriormente, en 1975 la CAR dependerá del Departamento Nacional de Planeación.

Los antecedentes y la primera fase de la existencia de la CAR evidencian que a finales de la década de los 50s se presenta “una nueva etapa para la cuestión regional asociada ...a la planificación y el desarrollo” con la existencia de las corporaciones regionales (Dávila et al., 1987, p. 54), etapa que se consolida “a partir de 1968 cuando los gobiernos empiezan a elaborar sus planes de desarrollo y se incorporan a estos la dimensión espacial como una variable indispensable para el proceso de planeación” (Dávila et al., 1987, p. 56) y cuando las corporaciones regionales representan la institucionalización de la preservación del medio ambiente, hecho que desencadena la creación del Instituto Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Ambiente (INDERENA) en 1968 y la expedición del Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y de Protección del Medio Ambiente en 1973 (Dávila et al., 1987, p. 90).

2.3 Los planes sobre la Sabana de Bogotá

Dávila et al. (1987, pp. 456-457) ubica los planes y programas adelantados por la CAR en el contexto de los objetivos asignados por la ley a la Corporación en torno a amplios propósitos como son: el mejoramiento de las condiciones de vida de la población y el desarrollo económico, la gestión de los recursos renovables y la planeación regional. Teniendo presente que aunque en un período muy corto, la Comisión de Aguas de la Sabana facilitó la puesta en marcha de la CAR, varios de los planes vieron la luz en forma temprana.

Coordinar los planos reguladores de los municipios y el Distrito Especial de Bogotá, así como la elaboración de un plan maestro para su jurisdicción fueron los instrumentos que definió la Ley 3a de 1961 para el cumplimiento de la función de:

Determinar el mejor uso de las tierras, señalando las zonas que deben destinarse a desarrollos urbanos, agropecuarios o industriales, a reforestación, a explotaciones mineras o a reservas para conservación de las aguas (Dávila et al., 1987, p. 1063).

Si bien, la CAR adelantó estudios de usos del suelo desde la creación de la entidad, no fue sino hasta 1984 cuando se realizó la formulación del Plan Maestro (Dávila et al., 1987, p. 1063). Sobre la planificación regional, Dávila et al. (1987, p. 820) aclara que "aunque la CAR fue la primera entidad de su género en la que apareció explícitamente la función de planeación regional, ligada al control de los usos del suelo", el haberle tomado dos décadas la elaboración del Plan Maestro Regional afectó el cumplimiento de dicha función. No obstante, los estudios y planes sectoriales evidencian (Dávila et al., 1987, p. 821) tres etapas en el desarrollo de la CAR: la primera (1961-1968), etapa en la que prioriza la elaboración de inventarios, estudios diagnóstico y planes en áreas como electrificación, acueductos, alcantarillados y vías, entre otros temas; la segunda etapa (1968-1979), marcada por la reforma administrativa del Estado colombiano y caracterizada por el énfasis en la ejecución de las obras que se habían propuesto en los planes de la etapa anterior y, la tercera (1979-1986), en la cual la CAR se concentra especialmente en manejo de los recursos naturales, el programa de descontaminación del río Bogotá, los planes de manejo

de cuencas hidrográficas y el proceso de planeación regional que tiene como resultado el Plan Maestro Regional. (Dávila et al., 1987, p. 1073).

Acerca del papel posterior de la CAR, a partir de 1970, en los planes municipales y regionales en la Sabana Montañez et al. (1994) destaca que:

Es un hecho indiscutible que el proceso de planeación de los municipios de la Sabana de Bogotá ha estado estrechamente vinculado a la iniciativa de algunas entidades regionales como la Corporación Autónoma Regional de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (CAR) y en menor medida de Planeación Departamental. En efecto, desde los primeros planes y estudios plasmados en los planes de ordenamiento urbano con los cuales contaban los municipios, hasta los planes obligatorios de desarrollo más recientes hubo un gran auspicio de la CAR, aunque no con igual énfasis en todos los municipios de la región (p. 180).

Adicionalmente, Montañez et al. (1994) hace notar la influencia de los procesos de descentralización en Colombia sobre las funciones de planeación y gestión regional de la CAR:

Se debe tener en cuenta que con la descentralización administrativa las acciones de la CAR debieron restringirse considerablemente. Su impacto social y económico no puede darse ya alrededor de obras de infraestructura tradicional. La misma descentralización ha traído una colisión de competencias. Mientras que la CAR propugna un ordenamiento territorial centrado en lo ambiental, los municipios se concentran, por una parte en el ordenamiento urbano, y por otra en las posibilidades económicas y en estrategias para atraer industrias y fomentar explotaciones diversas. Además, la CAR no cuenta con instrumentos adecuados para impulsar un plan factible de ordenamiento territorial (p. 175).

Los planes y proyectos de la CAR, en consonancia con el alcance de las finalidades

asignadas por la Ley, abarcaron un amplio número de asuntos desde el uso de suelos¹³ hasta las telecomunicaciones¹⁴. Por corresponder a redes estructurantes del sistema urbano regional, a continuación se presentan los estudios y planes que se abordaron en la Sabana en los años sesenta, bien sea desde Bogotá o desde la CAR, en relación con la infraestructura para el acceso al agua potable y el sistema vial.

El estudio realizado por el Centro de Investigaciones para el Desarrollo de la Universidad Nacional de Colombia (1969) formula una serie de recomendaciones como “política para la Región”¹⁵, aunque todas se relacionan en alguna medida con las funciones de la CAR, en una de ellas se indica en forma explícita la necesidad de “Definir cuál debe ser el papel de la ... CAR en cuanto al manejo de los recursos hidrológicos, la prioridad de sus

¹³ El Plan de usos de la tierra elaborado para la CAR por la firma César Garcés V. & Asociados Consultores en (CAR, 1962c), presenta recomendaciones sobre el aprovechamiento con fines agrícolas, industriales, urbanos y de uso público, según el carácter y la naturaleza de cada actividad, para aquellos sectores del territorio de la Corporación sujetos a un desarrollo físico inmediato. Incluye: propuesta del sistema vial de carácter regional, dos proyectos de reglamentación, uno para el control del uso de la tierra y otro para el control del fraccionamiento de terrenos, así como recomendaciones adicionales sobre instrumentos de coordinación y promoción y sobre nuevos estudios que se considera deben realizarse.

¹⁴ El plan se formuló en 1968 con base en estudios de factibilidad técnica y económica. La financiación se realiza a través de empréstitos internacionales. La CAR se encargó de los diseños y la gestión del Plan y para su ejecución la CAR suscribió convenios con TELECOM y la Empresa de Teléfonos de Bogotá (ETB). Se considera que el Plan general de telecomunicaciones fue "uno de los procesos más dispendiosos y complejos que haya realizado la Corporación. Quizá por el hecho de estar involucrada la financiación con recursos externos, los trámites requeridos y la inexperiencia de la entidad." El plan se extendió desde 1968 hasta 1983 (Dávila et al., 1987, p. 533).

¹⁵ UNAL-CID (1969, p,177). Recomendaciones para la Región: “i) Hacer todos los esfuerzos para preservar el carácter abierto, verde y rural de la Sabana, dando amplios poderes a una agencia apropiada, para que evite su desarrollo con propósitos distintos a los agrícolas y recreativos. ii) Estudiar una política de uso de aguas en la Sabana de Bogotá, considerando todos los empleos alternativos, la posibilidad de importar energía y las políticas más convenientes para Bogotá y para el país. iii) Estudiar la regularización de los cauces de los ríos Bogotá y Tunjuelito, con el objeto de prevenir las inundaciones, considerando la posibilidad de construcción de diques a lo largo de sus cursos y la evaluación de las secciones críticas, en especial de la garganta de Alicachín. iv) Estudiar la forma de estimular el desarrollo agrícola de la Sabana considerando la necesidad de riegos y las zonas donde daría mayores beneficios. v) Definir cuál debe ser el papel de la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá, CAR, en cuanto al manejo de los recursos hidrológicos, la prioridad de sus funciones y las reformas necesarias para poder aplicar las políticas más adecuadas. vi) Estudiar el plan vial de la Sabana en relación con el desarrollo de Bogotá y de los municipios vecinos, tratando de utilizar las vías como elementos de ordenación del desarrollo.”

funciones y las reformas necesarias para poder aplicar las políticas más adecuadas” (p.177).

2.4 Planes y obras con el agua de la Sabana

▪ Planes de Bogotá

La Sabana, en el documento “Planeación de Bogotá” (1967), se observa como proveedor de agua, allí se presentan las represas existentes y en proyecto con corte a 1964, para atender necesidades de acueducto y energía eléctrica en Bogotá (Figura 2-2).

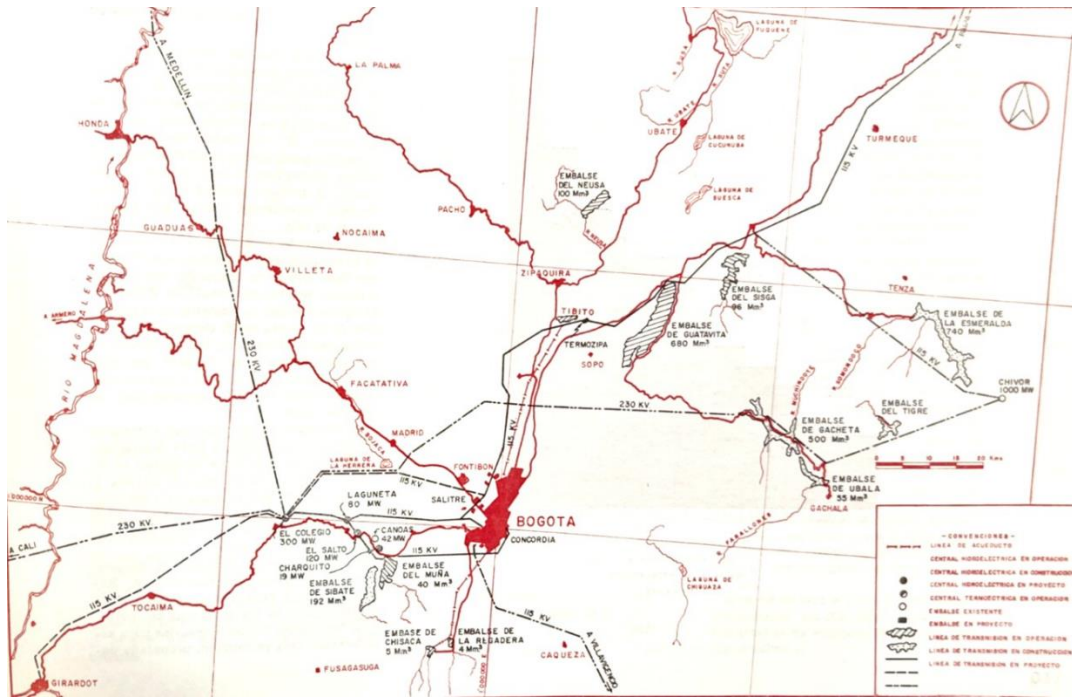


Figura 2-2: Acueductos e hidroeléctricas existentes y en proyecto, 1964

Fuente: Ilustración editada de DAPD, 1967 (p.226).

Las obras ejecutadas entre 1959 y 1973 (Tabla 2-1) equivalen al 33% de las realizadas en el siglo XX, muestra de la importancia de este período en la planeación y el desarrollo de la infraestructura necesaria para atender las necesidades en aumento de agua potable y

electricidad en Bogotá. Hecho que se corrobora si se comparan los municipios identificados en la infraestructura hídrica existente y proyectada en 1964 con los municipios priorizados en el estudio realizado por la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Bogotá (2022, p. 44) para la conformación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca (RMBC), respecto a la interdependencia regional en la infraestructura para el suministro de agua potable, se encuentra una coincidencia del 67% (Tabla 2-2).

Tabla 2-1: Infraestructura hídrica Bogotá-Sabana 1964

Embalse	Municipio	Año 1964		Fecha construcción
		Existente	En proyecto	
La Regadera	Usme	1		1934-1938
Muña	Sibaté	1		1944-1948
Sisga	Chocontá	1		1948-1951
Chisacá	Usme	1		1949-1951
Neusa	Cogua	1		1949-1952
Tominé	Guatavita	1		1959-1962
Chingaza	Fómeque		1	1966-1973
Chivor (La Esmeralda)	Chivor		1	1969-1975
El Guavio	Ubalá		1	1980-1992

Fuente: elaboración propia a partir de DAPD, 1967 y otras fuentes.

Tabla 2-2: Municipios priorizados en la interdependencia regional - infraestructura agua potable 1967 y 2022

	Bogotá	Chivor	Chocontá	Cogua	Fómeque	Guatavita	La Calera	Sesquillé	Sibaté	Tausa	Tocancipá	Ubalá	TOTAL
DAPD 1967	1	1	1	1	1	1			1	1		1	9
RMBC 2022	1		1	1	1	1	1	1		1	1		9

Fuente: elaboración propia a partir de DAPD, 1967 y Gobernación de Cundinamarca, 2022

En este período, el Distrito Especial de Bogotá participa en la CAR a través del Departamento Administrativo de Planificación Distrital de Bogotá (DAPDB). Entre 1961 y 1966, durante la alcaldía de Jorge Gaitán Cortés, se destaca el papel de Jorge Rivera Farfán en los procesos de planeación de la ciudad y la región, quien en calidad de Director

del DAPDB, fue miembro de la Junta de Planificación de Bogotá e hizo parte de la Junta Directiva de la CAR¹⁶.

La colaboración interinstitucional, indispensable entre la CAR y el Distrito se ha dado desde el principio, con las tensiones propias de cualquier relación entre organizaciones. Especialmente, la relación entre la CAR y el Distrito se estableció con el despacho de la Alcaldía, el Departamento Administrativo de Planificación Distrital de Bogotá (DAPDB), las Empresas de Energía y de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá. En cuanto a la financiación de la CAR, durante la primera etapa del funcionamiento de la CAR el Distrito aportó cerca del 80% de los ingresos de la Corporación a través del impuesto del 2 por 1000, hecho que originó una discusión recurrente sobre si era necesario o no que la CAR compensara a Bogotá por el volumen de los aportes que entregaba a la CAR (Dávila et al., 1987, p. 905).

- **CAR - Inventario sanitario**

En materia de recursos hídricos, en 1961 la CAR realiza el "Inventario sanitario" por encargo a la Compañía de Ingeniería Sanitaria, cuya publicación data de enero de 1962, estudio que analiza el estado de acueductos y alcantarillados, en relación con los núcleos urbanos, la actividad industrial y el estado de las corrientes de agua. El inventario incluye cuadros y mapas por cada categoría (Tabla 2-3).

¹⁶ Archivo de Bogotá (2006). Guía del Fondo Concejo de Bogotá, Colección Jorge Rivera Farfán. "Durante estos años el ingeniero Rivera Farfán hizo parte de la Junta Directiva de la Corporación Autónoma Regional –CAR, institución en la que se desarrolló un plan para la conservación y uso de los recursos naturales, la racionalización de las explotaciones agropecuarias y la coordinación general de las inversiones en toda la región de los valles de la Sabana de Bogotá, Ubaté y Chiquinquirá. Con la asesoría de David Lilienthal se plantearon programas como el desarrollo de áreas de recuperación de suelos, el surgimiento de parques regionales de recreación, y la identificación del patrimonio cultural para el fomento del turismo". La colección Jorge Rivera Farfán incluye "documentos relacionados con el tema de la contaminación del río Bogotá, y con las acciones tomadas en conjunto entre el Departamento Administrativo de Planificación de Bogotá y la Corporación Autónoma Regional para ejecutar las políticas establecidas por el Gobierno Nacional en materia ambiental, y planificar y ejecutar proyectos de preservación, descontaminación o recuperación de los recursos naturales renovables."

Tabla 2-3: Cuadros y mapas - CAR. Inventario sanitario

Categoría	Cuadros	Mapas
Núcleos urbanos	Cuadro inventario sanitario - núcleos urbanos (Anexo G). Por municipio indica población a 1961, servicio de energía diurno y nocturno, ingreso mensual; tipo de acueducto, redes, planta de purificación o pilas; nombre de la fuente de la que se abastece el acueducto y estado, si tiene tratamiento o no, estado de la red, porcentaje de área urbana servida; si hay o no alcantarillado, estado de la red, porcentaje de área urbana servida, si cuenta con tratamiento depurador, corriente receptora y el estado de la misma.	Mapa demostrativo del inventario sanitario de los núcleos urbanos (Anexo H). Identifica la existencia de acueductos y alcantarillados en cada núcleo urbano y si cuentan con tratamiento o no.
Industrias	Cuadro inventario sanitario - Industrias ¹⁷ (Anexo I). 71 industrias agrupadas por zonas de sur a norte, nombre de cada industria, producto principal de fabricación, acueducto, alcantarillado, clase de residuo líquido, caudal medio estimado del desagüe, clasificación y estado del caudal.	Mapa de localización de industrias (Anexo J). Se analizaron las Industrias en relación con los acueductos, los alcantarillados y los núcleos urbanos.
Corrientes	Cuadro criterio tentativo para la clasificación de fuentes industriales. normas tentativas para su vertimiento Para orientar el criterio en relación con la clase de corriente receptora en que se puede efectuar la descarga de residuos industriales y el grado de tratamiento requerido para no degradar por encima de las tolerancias establecidas la calidad del agua de las corrientes de superficie.	Mapa de clasificación tentativa para las corrientes de agua (Anexo K). Según la calidad de los residuos líquidos vertidos propone la localización de las industrias con el fin de reducir el nivel de contaminación de las corrientes de agua de superficie. Mapa demostrativo del grado de contaminación bacterial de las corrientes de agua en las que se indican los núcleos urbanos las Industrias y el grado de contaminación de las corrientes de agua. Mapa demostrativo del estado bioquímico de las corrientes de agua.

Fuente: elaboración propia a partir de CAR, 1962a

¹⁷ NOTA: En el documento se aclara que “no se incluyeron las industrias que se encuentran al interior de la ciudad de Bogotá o las que vierten sus desagües al alcantarillado de la ciudad o a las redes controladas por la empresa distrital de acueducto de alcantarillado en los núcleos urbanos del distrito, la razón de esta exclusión fue que los efluentes de esos alcantarillados serán depurados en el futuro por plantas centralizadas de tratamiento” (CAR, 1962^a, p. 21).

En el inventario sanitario se concluye que con contadas excepciones hay una falla general de los acueductos y alcantarillados por la falta de conservación y mala operación de las instalaciones existentes con una deficiencia más marcada en las plantas de desinfección del agua, muchas de ellas fuera de funcionamiento. Por otra parte, las obras en los pequeños núcleos urbanos son consideradas demasiado complejas y costosas, fuera del alcance del presupuesto municipal. Otro de los problemas encontrados en el estudio es que la falta de alcantarillado aumenta la contaminación con los consecuentes efectos sanitarios y económicos.

Una de las recomendaciones más importantes del inventario sanitario es “organizar la conservación y operación de las obras ya construidas porque lo contrario queda perdida en todo en parte la inversión hecha en la construcción” (CAR, 1962a, p. 13). Igualmente se incluyen recomendaciones prácticas, tales como crear comisiones para atender los acueductos y alcantarillados desde el Instituto Nacional de Fomento Municipal (INSFOPAL) y la Sociedad de Acueductos de Cundinamarca, filial del Instituto; adecuar a las condiciones del país las plantas de tratamiento con sistemas sencillos y económicos de fácil operación y bajo costo de instalación; ofrecer asistencia técnica centralizada que disminuya los costos, un único laboratorio suministro de repuestos y materiales para la operación de las plantas. El estudio propone además la instalación Acueductos regionales con plantas centrales en cuatro zonas a saber: i) Madrid, Funza y Mosquera, ii) Soacha, Sibaté y zona industrial del Muña, iii) Tocancipá, Gachancipá y Sopó, iv) zona del Neusa.

Dávila et al. (1987) además valora el impacto de la clasificación de las corrientes de agua realizada en el Inventario sanitario:

como resultado de esta investigación se establecieron, por primera vez en la región, algunos criterios para la clasificación de los cauces de agua según su calidad, que dieron origen posteriormente a un instrumento de orden legal, el Acuerdo 04 de 1963, con el cual la Corporación entró, en los años siguientes, a ejercer el control de la contaminación por vertimientos industriales, principalmente en el río Bogotá (p. 640).

El estudio dio origen al "Programa de control sanitario del Sistema Río Bogotá" con la participación de la academia y organismos internacionales¹⁸. El Programa incluyó actividades de promoción y divulgación dirigidas a las industrias y a los municipios que se iniciaron en 1969 "para lograr la adopción y construcción de sistemas de tratamiento de residuos líquidos" (Dávila et al., 1987, p. 639). Unos meses después la Development and Resources Corporation (New York)¹⁹ elabora el estudio sobre la "Hidrología del área de la CAR". Para 1961 únicamente el 42% de las áreas urbanas y semi-urbanas de la CAR contaban con servicio de acueducto y un 30% con alcantarillado, siendo casi inexistente en las áreas rurales. Los problemas de sanidad se reflejaban en altas tasas de morbilidad general y en particular de la población infantil. En respuesta a esta problemática y de acuerdo con las recomendaciones de los estudios realizados, la CAR en los años sesenta adelantó obras de modernización y ampliación de acueductos en los cascos urbanos y de construcción de acueductos en zonas rurales (Dávila et al., 1987, p. 543-4).

Más adelante, en 1963 la CAR adoptó la idea expuesta por el senador Virgilio Barco en 1960, en la ponencia presentada al Congreso sobre la urgencia de contar con acueductos regionales, iniciando tres proyectos de acueductos regionales (Dávila et al., 1987): i) Nemocón - Tocancipá - Gachancipá - Suesca - Sesquilé; ii) Cajicá, Chía, Cota, Tenjo, Tabio; iii) Madrid - Mosquera - Funza - Bojacá. En el desarrollo de los proyectos se presentaron diversos obstáculos técnicos, económicos y otros debido al inadecuado manejo de las fuentes de agua, que llevaron a reducir su alcance en el número de municipios conectados a los acueductos regionales por lo que desde 1967 se empiezan a adelantar proyectos de acueductos municipales para las zonas urbanas y acueductos comunitarios para las áreas rurales con el concurso de la CAR, de otra parte, algunos municipios resolvieron el servicio de acueducto por su cuenta, especialmente teniendo que recurrir desde 1970 a fuentes de agua subterránea (pp. 546-55). No obstante los proyectos

¹⁸ Hicieron parte del Programa de control sanitario del Sistema Río Bogotá liderado por la CAR: la Facultad de Ingeniería Universidad Nacional de Colombia, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Oficina Panamericana de la Salud (OPS) Dávila et al. (1987, p. 639).

¹⁹ La Development and Resources Corporation, dirigida por David Lilienthal, en el marco de la "Operación Colombia", entre 1954 y 1955 había asesorado a la Corporación del Valle del Cauca en la elaboración de planes para el control inundaciones y en proyectos hidroeléctricos (CVC, 2004, p. 94).

adelantados por la CAR, la cobertura del servicio de acueducto en el casco urbano de los municipios de la Sabana en 1987 aún era insuficiente: de 23 municipios analizados el 22% presentaba una cobertura entre el 60 y el 79%, el 26% de los municipios estaba cubierto entre un 40 y 59% y, el 9% de los municipios no alcanzaba el 40% de cobertura (Montañez et al., 1994, Anexos).

Además de los convenios, un mecanismo de coordinación interinstitucional fue el Comité Hidrológico creado por la CAR en 1967 y que contaba con la participación de las Empresas de Energía y de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá. En los primeros cuatro años operó bajo criterios unificados respecto al manejo de los embalses, posteriormente,

se presentó un distanciamiento entre los integrantes del Comité... [lo que] llevó prácticamente a la disolución de este grupo interinstitucional con la obvia consecuencia de la falta de coordinación en el manejo de las aguas de la cuenca y en la operación de los embalses (Dávila et al., 1987, p. 925).

El Comité, con periodos de mayor o menor alcance en la coordinación, estuvo en receso entre el 2005 y el 2008, año en el cual fue reactivado por la CAR (2011).

La gestión de las fuentes de agua liderada por la CAR y, a pesar de los acuerdos interinstitucionales, no estuvo exenta de conflictos de competencia con otras entidades como los que se presentaron con la EEEB²⁰ o de visión y priorización como los que relata Dávila et al. (1987) que se presentaron con L. Currie en 1965, en los que también salen a relucir el mayor porcentaje de aportes que recibía la CAR de Bogotá, D.E.²¹

²⁰ Dávila et al. (1987, p. 623) cita el informe de labores 1965 de la CAR en el que el director de la Corporación expresó que "La CAR maneja en forma directa los embalses del Neusa y Sisga, mientras Tominé, el más importante por su volumen, es manejado por la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá (EEEB) quien no siempre cumple los programas previstos."

²¹ En época de dificultades por sequía la CAR decidió priorizar el suministro de agua potable y el uso agrícola sobre el uso del agua para la generación de energía eléctrica: "La CAR desea ser muy clara al manifestar que en la operación de las aguas de la Sabana no vacilará en restringir los suministros para generación hidroeléctrica si con ello previene cualquier mengua para los consumos de acueducto o evita dejar en seco parte alguna de los cultivos de la Sabana" (CAR, 1962 como se citó en Dávila et al., 1987, p. 626), más adelante Currie expresaba su desacuerdo al afirmar que "... se presume que la utilización de agua para acueductos y para la generación de energía eléctrica debe tener prioridad sobre su uso para riego en la Sabana de Bogotá. Parece imposible justificar el

- **Plan piloto de electrificación**

Dávila et al. (1987) indica como antecedente del plan piloto de electrificación del territorio de la CAR el "Posible plan de inversión 1962-1963" presentado por Enrique Peñaloza, Director del Instituto Colombiano de la Reforma Agraria (INCORA), documento priorizado por la Junta de la CAR. El Plan piloto de electrificación se elaboró con base en varios diagnósticos de cada una de las zonas de la CAR realizados entre 1961 y 1962 que evidenciaron la precaria dotación de la infraestructura eléctrica básica, insuficiencia en la cobertura, y la deficiente calidad y continuidad del servicio. El Plan definía que la CAR se encargaría de la construcción y la operación inicial del sistema de electrificación, en convenio con las empresas de energía presentes en el área, especialmente la EEEB. Una vez cumplidos estos objetivos, se transferiría a otra entidad que se encargaría de la operación continua del sistema. Comprendía tres etapas: i) electrificación de la Sabana de Bogotá y del Valle de Ubaté, ii) electrificación de las zonas de piedemonte y cordillera del área de la CAR y iii) electrificación de las zonas más pobres de la región (p. 472-4).

La CAR inició un proceso de coordinación con la Empresa de Energía Eléctrica de Bogotá (EEEB) para abordar los planes, debido a que la empresa distribuía la mayor parte de la energía eléctrica dentro de la jurisdicción de la CAR. En este contexto se creó una comisión²² para definir las zonas de distribución del servicio para cada entidad (Dávila et al., 1987). Las obras en las zonas urbanas se ejecutaron entre 1965 y 1970 y en 1973 se realizó la transferencia del sistema construido a la EEEB. La infraestructura básica de la electrificación rural se llevó a cabo durante el periodo 1973-1978, con dificultades generadas por la dispersión propia del ámbito rural, la topografía y los costos que ello generó. Subsidios manejados desde la CAR con la participación de entidades del orden

caso de agua para irrigar campos de pasto, cebada, papas y trigo... De todos modos la CAR debe tener presente que el principio de mayor bien a un mayor número debe ser imperante en este caso, que el 90% de la población de la Sabana es urbana, que económicamente tiene prioridad al satisfacer sus necesidades y, finalmente, que el 90% del ingreso de CAR proviene de Bogotá, D.E." (Currie, 1965, como se citó en Dávila et al., 1987, p. 627).

²² La comisión designada por la CAR estuvo integrada por Alfonso Dávila, Jorge Rivera Farfán, Hernando Zuleta Holguín y Francisco Wiesner (Dávila et al., 1987, p. 470).

nacional contribuyeron a la viabilidad del programa de electrificación rural. El plan se financió con recursos propios de la CAR y créditos solicitados a la banca internacional.

El correspondiente programa de electrificación de la CAR representó el 20% de las inversiones de la CAR (Dávila et al., 1987, p. 474). Al respecto, la cobertura de electrificación rural en 1987, de los 23 municipios incluidos en el estudio realizado por el CES de la Universidad Nacional de Colombia (Montañez et al., 1994, Anexos), el 39% de los municipios presentaban una cobertura entre el 50 y el 75% y el 17% de los municipios se encontraban con una cobertura de electrificación rural entre el 0 y el 25%.

2.5 Movilidad y planes viales

Dos planes viales se elaboran en la década de los años sesenta: el “plan vial piloto” en Bogotá (DAPB, 1960) y el “estudio del sistema vial de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá (CAR, 1962).

- **Plan vial piloto**

El plan vial piloto preparado por el Departamento Administrativo de Planificación de Bogotá (DAPB) en 1960 incluye citas de Le Corbusier como la que alude indirectamente a la región señalando que:

el sistema urbano de Bogotá no requiere una gran red vial externa, sino primordialmente una excelente red urbana, destinada a ligar las zonas de vivienda con las de trabajo y con las necesarias al cultivo del cuerpo y el espíritu (DAPB, 1960, p. 13),

no obstante, más adelante, en el mismo texto, al enunciar las vías de enlace regional propuestas por Wiener y Sert en el Plan regulador de 1951, encargados de dar continuidad el desarrollo del plan elaborado Le Corbusier, se precisa que:

estas vías se propusieron para facilitar las comunicaciones regionales en previsión al mayor desarrollo económico de la Sabana, del valle del río Magdalena, de los

Llanos orientales y de las necesidades futuras de intercambio entre esos sectores y la Sabana de Bogotá (DAPB, 1960, p. 13).

Las vías de enlace regional citadas son: la avenida Cundinamarca, la avenida del Centenario y la avenida de Oriente o de los Llanos y la autopista Medellín (DAPB, 1960, pp. 16, 98).

El plan vial piloto, incluye observaciones críticas sobre el Plan Piloto de 1957 acerca de la premura con la cual fue elaborado debido a la inoperancia de los planes vigentes en ese momento por el “acelerado crecimiento demográfico y el consecuente desarrollo urbano” (DAPB, 1960, p. 30). Las críticas apuntan a que el Plan piloto de 1957 “estimula un desarrollo horizontal excesivo de las áreas residenciales de tipo semi-rural, con densidades extremadamente bajas, que implican costos elevados en los servicios públicos... y la destrucción parcial e innecesaria del paisaje de la Sabana” (DAPB, 1960, p. 32).

En el Plan vial piloto (DAPB, 1960) se consideran como “planteamientos regionales”, asuntos relacionados con el interés del Distrito en contar con áreas de los municipios vecinos como Soacha para la futura expansión industrial y la red vial (p.44-45); se manifiestan las dificultades para que el Distrito y los municipios circundantes establezcan acuerdos y busquen soluciones conjuntas a los problemas comunes:

Existe un micro-regionalismo, con límites inflexibles, dentro de los cuales cada núcleo humano, con sus propios esfuerzos y dentro del margen de economías estrechas, pretende la solución de los respectivos servicios públicos en detrimento, muchas veces, de la economía o el bienestar de los vecinos. Como consecuencia de esas restricciones seculares los problemas relacionados con las vías y los transportes, con la distribución de agua y energía, con la sanidad urbana y rural y, con el control del reparto y utilización racional de las tierras, son cada día más locales, es decir, más onerosos y desordenados” (DAPB, 1960, p. 69).

A renglón seguido, se observa una próxima solución a estas problemáticas en el trámite la creación de la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y los valles de Ubaté y Chiquinquirá (CAR), como un espacio de coordinación, control y planificación

regional (DAPB, 1960, p. 70). De otro lado, el plan expresa que la futura planificación regional se concentraría en “los recursos naturales de los municipios incorporados, con el fin de obtener beneficios comunes” (DAPB, 1960, p. 73).

A partir de la encuesta nacional de transportes de 1956 el Plan vial piloto de 1960 presenta en forma gráfica la intensidad del tránsito y las conexiones regionales entre Bogotá y los municipios de la Sabana, punto de partida para el establecimiento de terminales de buses interregionales que buscaba facilitar la movilidad (DAPB, 1960, pp. 82-85, 97). En el gráfico promedio diario de tránsito (Anexo L) el mayor volumen de tránsito se produce entre Bogotá y los municipios de: Cajicá, Cáqueza, Chía, Chipaque, Chocontá, Cota, El Colegio, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sesquilé, Sibaté, Soacha, Sopó, Subachoque, Tabio, Tenjo, Tocancipá, Villapinzón y Zipaquirá.

El plan vial piloto de Bogotá en lo que concierne a la articulación de la red urbana con la red de carreteras departamentales y nacionales (Anexo M) fue producto del trabajo conjunto entre el Ministerio de Obras Públicas, la Secretaría de Obras Públicas Departamentales, convocados por el Departamento Administrativo de Planificación de Bogotá. Las reuniones de trabajo interinstitucional tuvieron como resultado: la puesta en común de conceptos técnicos, la definición de la Plaza de Bolívar como el punto de origen de las vías regionales, el control por parte del Distrito Especial de las normas que orientaban los repartos urbanos y rurales en relación con las urbanizaciones, límite de vías urbanas y la reglamentación de cruces de vías urbanas con carreteras regionales o nacionales, entre otros asuntos (DAPB, 1960, pp. 67-68).

- **Estudio del sistema vial**

Por su parte, la CAR en 1961, encarga a la Compañía de Estudios e Interventorías, la realización del “Estudio del sistema vial en la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá”, presentado en febrero de 1962, que incluía cuatro grandes componentes: inventario vial (Anexo N), registros de tránsito (Anexo O), clasificación de las vías por jurisdicción, volumen, estado y grado de importancia; y finalmente, un análisis de necesidades actuales, mejoras inmediatas y recomendaciones (Anexo P). Los primeros acuerdos interinstitucionales en torno a obras viales los realiza el Ministerio de Obras Públicas con la CAR en 1961 para la terminación del tramo Bogotá - El Rosal de la

Autopista Medellín y a través de la propuesta para que la CAR se encargara de la administración de los recursos del Fondo Nacional de Caminos Vecinales (FNCV). asignados al área de la CAR, el convenio CAR-FNCV se inicia en 1964 (Dávila et al., 1987, pp. 501-504).

Entre los proyectos priorizados en el estudio para vías nacionales, departamentales y caminos vecinales ubicados en la Sabana figuran la ampliación y/o pavimentación de las carreteras: La Caro - Villapinzón, Bogotá - Girardot, Bogotá - Villavicencio, Zipaquirá - Pacho, la autopista del Norte, el camino vecinal Chía - Tenjo y la carretera Márquez en Sopó; la reconstrucción de la vía Zipaquirá - Ubaté - Chiquinquirá y la construcción de la carretera Mosquera - La Mesa (CAR, 1962).

El estudio advierte que las vías Bogotá - Girardot y Zipaquirá - Ubaté, fueron contempladas en las recomendaciones de la Misión del Transporte y para las cuales se esperaba contar con empréstitos externos, proyectada su construcción desde 1962 hasta 1971. En el registro diario de tránsito se destacan 29 municipios con el mayor volumen de vehículos (CAR, 1962). Al comparar los datos de 1962 que presenta la CAR con los municipios destacados en la encuesta de 1956, empleada en la elaboración del plan vial piloto de Bogotá de 1960 y con la selección de municipios priorizados en el estudio realizado para la conformación de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca (RMBC) para identificar las mayores interdependencias regionales (Gobernación de Cundinamarca, 2022 : 22), en materia movilidad se encuentra que el total de los municipios priorizados (18) en el documento de la RMBC en el área de movilidad están presentes tanto en el plan vial piloto de Bogotá de 1960 como en el estudio del sistema vial elaborado por la CAR en 1962, estos son: Bogotá, Cajicá, Chía, Cota, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá. Sin embargo, hay un segundo grupo de municipios que aunque se destacan por el volumen de tránsito en los planes de Bogotá y la CAR de los años sesenta, no se encuentran entre los priorizados para la RMBC: Cáqueza, Chipaque, Chocontá. El Colegio, Sesquilé y Villapinzón (Tabla 2-4)²³.

²³ Nota: En la tabla se emplea el término “priorizado”, que originalmente se encuentra en el estudio elaborado por la Gobernación de Cundinamarca y la Alcaldía de Bogotá en 2022, para hacer referencia a los municipios que presentan el mayor volumen vehicular en los planes de 1960 y 1962.

Tabla 2-4: Municipios priorizados en la interdependencia regional - movilidad 1960, 1962 y 2022

Municipio / D.E.	Bogotá Plan vial piloto 1960	CAR Plan vial 1962	RMBC 2022
Bogotá	1	1	1
Albán		1	
Briceño		1	
Cajicá	1	1	1
Cáqueza	1	1	
Chía	1	1	1
Chipaque	1	1	
Chocontá	1	1	
Cogua		1	
Cota	1	1	1
El Colegio	1	1	
El Rosal	1		1
Facatativá	1	1	1
Funza	1	1	1
Fusagasugá		1	
Gachancipá	1	1	1
La Calera	1		1
La Vega		1	
Madrid	1	1	1
Mosquera	1	1	1
Nemocón		1	
Sesquilé	1	1	
Sibaté	1	1	1
Soacha	1	1	1
Sopó	1	1	1
Subachoque	1		
Sutatausa		1	
Tabio	1	1	1
Tenjo	1	1	1
Tocancipá	1	1	1
Villapinzón	1	1	
Zipaquirá	1	1	1
Total	25	29	18

Priorizado en los tres documentos

Priorizado en dos documentos

Priorizado en un documento

Fuente: elaboración propia a partir de DAPD (1960), CAR (1962) y Gobernación de Cundinamarca (2022)

La exploración de la Sabana en los planes de Bogotá y de la CAR que se realizó en este capítulo permitió observar que la Misión Colombia liderada por Currie en 1950, el Plan Director de Le Corbusier en Bogotá y el plan vial piloto de 1960 en Bogotá, coinciden en expresar la necesidad de contar con una entidad de escala regional para la planificación y la gestión de la región. Ese rol lo cumplió la CAR con una intensa actividad durante los años sesenta, elaborando estudios y planes sectoriales para la Sabana y adelantando obras con el concurso activo de las entidades del Distrito.

Por otro lado, se evidencia que entre 1961 y 1966 en Bogotá bajo la Alcaldía de Jorge Gaitán Cortés, quizá por la estabilidad de este amplio periodo de gobierno, con figuras destacadas además del mismo alcalde, como Jorge Rivera Farfán en el DAPD, hay una visión amplia de los planes y un proceso articulado con la CAR, no por ello libre de tensiones institucionales. Así mismo, se observa el grado de coincidencia de los municipios identificados como relevantes tanto en los estudios y planes de la CAR y de Bogotá de los años sesenta en infraestructura hídrica y vial con los municipios priorizados sesenta años después para la recién creada Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, lo que podría ser evidencia de la relevancia de este período en la planificación y la realización de obras para la Sabana.

3. Reflexiones finales

El factor político-administrativo, la metropolización en la dimensión institucional, ha sido determinante en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana. La Sabana de Bogotá como región vive históricamente una indefinición administrativa y en su denominación, que inclusive la lleva a retroceder en determinados períodos de manera que se retoman figuras anuladas años atrás como en 1910 cuando después de cinco años de existencia del Distrito Capital se decide por Decreto regresar al ordenamiento existente en 1905 y desvincular 33 de los 46 municipios que hacían parte del Distrito Capital.

Después de los cambios sucesivos de finales del siglo XIX e inicios del XX, algunos de ellos anuales, al transformar a Bogotá y a seis municipios que se anexan a la ciudad en Distrito Especial en 1954, se inicia un periodo extenso e inerte para la región que se consolida en los sesenta y permanece por varias décadas, al margen de lo que pasa en el país y en el mundo respecto a las áreas metropolitanas. No obstante, desde el punto de vista de la permanente vinculación de municipios primero bajo la forma de la Provincia de Bogotá y luego bajo el esquema de la adición o la anexión, podría observarse que la región evolucionó desde la Provincia, pasando por el Distrito Capital hasta convertirse en el Distrito Especial, con la notoria pérdida en el proceso de municipios vinculados con Bogotá.

La indefinición administrativa que ha pesado sobre la Sabana también se ha visto reflejada en los planes y estudios, inclusive de carácter académico, que sobre la región se han realizado tanto en los años sesenta como en épocas posteriores. El número de municipios considerados como parte del área de la Sabana varía considerablemente de una investigación a otra, aún en estudios integrales, pudiendo ser de 13, 19 y hasta de 27 municipios. Por lo anterior, es posible afirmar que las decisiones políticas consolidan la primacía de Bogotá como metrópoli a la vez que la aíslan de la Sabana, la región. El atractivo inicial que representó el Distrito Especial para municipios de la Sabana como

Soacha, que intentó sin éxito hacer parte del Distrito Especial, termina marchitándose mientras que el Distrito como Capital del país, se fortalecía financiera y orgánicamente en su interior, al tiempo que se distanciaba cada vez más de la región durante la década de 1960 y las siguientes. El Distrito Especial, se conforma entonces como una estructura metropolitana integrada por el número más bajo de municipios en la historia político-administrativa de la región, con un factor adicional y es el congelamiento en la vinculación de municipios al Distrito que se mantiene por más de seis décadas a pesar de la opción que daba la legislación y de solicitudes como la de Soacha para ser integrados.

Además de la imposición del Distrito Especial por decreto en medio de un gobierno militar, el cierre del Distrito Especial a Bogotá y los seis municipios anexados, el aislamiento de la región y el efecto de invisibilidad de los demás municipios de la Sabana podrían hacer parte de las causas que han dificultado actualmente o al menos ralentizado la integración de municipios a la Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca. Adicionalmente, el proceso de descentralización a partir de 1968, el hecho de haber quedado el Distrito Especial por fuera de la legislación sobre las áreas metropolitanas, sin un esquema asociativo a la vista que ayudara a consolidar el sistema urbano regional Bogotá-Sabana contribuyeron a la escisión de Bogotá de la región.

Respecto a la planeación de la que fue objeto la Sabana, se podría decir que la etapa de planeación iniciada en los años cuarenta y particularmente la Misión del Banco Mundial de 1950, liderada por L. Currie en Colombia, bajó al nivel regional en la Sabana de Bogotá en la década de 1960, enfocada en los recursos naturales, principalmente hídricos para la atención de la población de Bogotá. Inicialmente, el proceso de planeación de obras estuvo a cargo de entidades públicas del orden nacional, posteriormente, se le asignan a la CAR amplias funciones relacionadas por un lado con el desarrollo económico de la región y por otro, con la conservación y administración de los recursos naturales. Se trata de un periodo en el que se contó con financiamiento internacional, atado a directrices también externas especialmente a través del Banco Mundial.

Los años sesenta ven nacer a la CAR y convertirse rápidamente en un actor central en la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana de la época que cumplió la función de planificación y desarrollo de la región. Los planes y programas adelantados por la CAR si bien tuvieron un impacto considerable en los centros urbanos, alcanzaron bajos

niveles de cobertura en las áreas rurales de la Sabana. En cuanto a las subregiones naturales de la Sabana, en los estudios y planes sectoriales de la CAR realizados en los años sesenta son tratadas muy superficialmente, si es que se mencionan. Aunque no existía un nivel intermedio para la gestión del territorio, además de las funciones de planificación, la CAR cumplió una variedad de funciones relacionadas con promover, ejecutar y administrar obras y proyectos, así como comprar, vender y distribuir servicios públicos, funciones en suma relacionadas con la gestión del territorio.

La década de 1960 representa una etapa de relación estrecha en la que se adelantaron planes, programas y obras conjuntamente, con periodos de colaboración y otras con tensiones y conflictos por competencias entre la CAR y el Distrito Especial. Ambas entidades se complementaban y se necesitaban, aunque desde el objeto y las funciones particulares de cada una. Fue un periodo en el que se logró crear espacios para planear juntos, las diferentes entidades y niveles de la administración pública, para adelantar las obras en la Sabana; muestra de ello son las mesas de trabajo para el plan vial y la participación de funcionarios de Bogotá en la CAR, varios de ellos también académicos. No obstante, no se encuentra ninguna evidencia de la participación de los municipios en la formulación de los planes o proyectos, ni siquiera cuando los recursos naturales objeto de la planeación y de las obras están en su territorio. Es después de 1970 que la CAR se involucra en los planes de ordenamiento territorial de los municipios, aunque no como región sino a escala municipal.

En los discursos de los planes de Bogotá de los años sesenta algunas veces entre líneas y otras directamente es posible leer algún sentido de propiedad sobre la Sabana, la Sabana provee a Bogotá y, Bogotá puede moldearla y explotar sus recursos según sus necesidades y proyectos. Los planes viales y de infraestructura hídrica de Bogotá aunque son de escala urbana, tienen un gran impacto regional, infraestructura que resuelve necesidades de Bogotá aunque no completamente las necesidades de las ciudades pequeñas y medianas.

En lo que corresponde a los procesos de planeación observados en la unidad territorial Bogotá-Sabana de los años sesenta, se encuentra no uno sino varios planes sobre asuntos independientes, que si bien fueron adelantados por una misma entidad, la CAR, no se logró dotar al territorio de un instrumento robusto de planeación ni tampoco de los

mecanismos institucionales que garantizaran contar con un plan procesual, que se actualizara permanentemente y que garantizara un crecimiento estructurado por fases, para que las propuestas se desarrollen de manera escalonada en el tiempo, características de los planes ciudad región.

El Plan Maestro Regional, asignado funcionalmente a la CAR desde su creación, se elaboró tardíamente en 1986 en un contexto diferente al que representó la primera etapa de la CAR. Lo que podría ser una de las deudas más importantes en la planeación de la Sabana en los años sesenta, no solo por la ausencia misma de un plan regional integral, sino por haberse desaprovechado el momento histórico en la planeación del país, el impulso de la creación de CAR y de la planeación en Bogotá para haber institucionalizado un proceso de planeación continuo y a largo plazo para la ciudad región. Lo anterior representa una oportunidad más para la RMBC.

Por lo anterior, se encuentra que los objetivos planteados al inicio del trabajo se cumplieron, ya que se analizó la relación Bogotá y la región a la luz de las estrategias de planeación desarrolladas por la CAR y por el Distrito Especial, focalizadas en dos subsistemas estructurantes del sistema urbano regional Bogotá-Sabana como son los recurso hídricos y la red vial. En cuanto a los objetivos específicos, se categorizaron las políticas y estrategias sobre la región respecto a los objetivos, área de influencia, actores y período de tiempo, dedicando especial atención a las decisiones político-administrativas tomadas sobre Bogotá y la región. Respecto al impacto esperado en Bogotá y los municipios de la Sabana de los planes y proyectos, el análisis se llevó a cabo a través de comparativos con datos y cifras tanto de la década de los sesenta como de períodos posteriores, con el ánimo de traer al presente dicho impacto. Por otra parte, acerca de determinar los elementos que conforman el sistema urbano regional existentes en las políticas y estrategias formuladas en torno a Bogotá y la Sabana en la década de 1960, el objetivo se cumplió para el componente relacionado con la organización territorial y en particular para los subsistemas hídrico y vial, según el alcance de la investigación.

En aras del impacto que tuvo la mitad del siglo XX sobre la configuración del sistema urbano regional Bogotá-Sabana y del nuevo capítulo que abre el esquema de la nueva

Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca, surgen inquietudes, entre otros, sobre temas de investigación como: distribución de la población en la Sabana, vivienda y servicios públicos; morfología urbana al interior de la Sabana y en relación con las subregiones próximas a ella; relaciones territoriales entre la Sabana de Bogotá y los demás componentes de la Región Central; cambio climático, sostenibilidad ambiental, planeación regional y articulación institucional; esquemas asociativos, cooperación entre ciudades y desarrollo de la región.

En el estudio se observa que la figura del esquema asociativo territorial de la región metropolitana llega tarde a Bogotá y la Sabana. El marginamiento de la legislación sobre las áreas metropolitanas que se inicia en 1968 en contravía de la misión de la CAR, deja con la manos atadas no solo a la Corporación, sino a todos los demás actores: el Distrito Especial de Bogotá, la Gobernación y los municipios de Cundinamarca, mientras que las demás áreas metropolitanas en el país avanzaban en su conformación legal y administrativa.

En vista de que se requieren nuevas estrategias de organización y planeación territorial, hay oportunidad para aprender de las lecciones que dejó el Distrito Especial desde los años sesenta e implementar en la nueva Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca esquemas avanzados de relacionamiento ciudad-región que involucren procesos de largo aliento y mecanismos de cooperación entre ciudades de múltiples tamaños y jerarquía urbana. Un contenedor natural, marcado especialmente por el agua, como la Región Hídrica formulada por Guhl N. (2015), es lo suficientemente claro y potente como para delimitar los procesos de planeación regional para el binomio Bogotá-Sabana.

A. Anexo: Matriz análisis de fuentes

Matriz análisis de fuentes

Referencia	Año	Contenido	Tipo de documento	Fondo
CAR (1962). Inventario sanitario núcleos urbanos, industrias, clasificación de corrientes. Corporación Autónoma de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá, Bogotá	1962	Redes de acueducto y alcantarillado Fuentes de agua Contaminación de fuentes de agua Núcleos urbanos Industrias	Estudios técnicos	Universidad Javeriana. Biblioteca
Instituto Agustín Codazzi (1952). Carta geográfica del departamento de Cundinamarca. 2a versión, revisada y corregida.	1924, 1952	Carta geográfica del departamento de Cundinamarca levantada por la Oficina de Longitudes, entidad creada bajo el decreto 930 de 1902 durante el gobierno del Presidente José Manuel Marroquí; esta oficina fue la predecesora del Instituto Agustín Codazzi fundado en 1935. 2a versión revisada y corregida en 1952 por el Instituto Agustín Codazzi, de un mapa del departamento levantado en 1924.	Cartografía	Biblioteca Luis Ángel Arango. Biblioteca Virtual
Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1962). Plan de usos de la tierra. Informe.	1962	Usos del suelo	Estudios técnicos Planes y proyectos	CAR. Biblioteca Digital
Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1967). Altiplano de Bogotá	1967	Mapa sectores agrícolas y explotación ganadera	Cartografía	IGAC. Biblioteca
Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá, Compañía de Estudio e Interventorías, (1962). Estudio del sistema vial de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá.	1962	Distribución de la población aspectos económicos proyectos suministro de productos alimenticios a Bogotá recomendaciones (mapa del plan)	Estudios técnicos Planes y proyectos	IGAC. Biblioteca
Corporación Autónoma Regional, Compañía de Estudio e Interventorías (1962). Estudio del sistema vial de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá.	1962	Población Sistema vial Transporte	Estudios técnicos Planes y proyectos	Universidad Javeriana. Biblioteca
Departamento Administrativo de Planificación Distrital (1960). Plan vial piloto	1960	Sistema vial Bogotá	Planes y proyectos	IGAC. Biblioteca
Departamento Administrativo de Planificación Distrital (1964). La planificación en Bogotá	1964	Infraestructura hidroeléctrica Redes de acueducto	Planes y proyectos	IGAC. Biblioteca

B. Anexo: Línea de Tiempo Contexto Bogotá-Sabana Años 60s

Contexto mundial			Guerra fría, segundo periodo 1953-1969: polarización del mundo, carrera armamentista y carrera espacial.																																																	
Contexto político internacional			Se funda la Comunidad Económica Europea	Revolución cubana	Construcción del muro de Berlín	Crítica de los soviéticos en Cuba	Asesinato J.F. Kennedy	Fenómeno - segunda ola 1963-1980								Primavera de Praga	Mayo de 1968, Francia	Movimientos estudiantiles en Europa y América																																		
Planificación para el desarrollo en América Latina		Se crea la CEPAL, 1951																																																		
Ideas y planes sobre Ciudad - Región		<p>El mundo urbano, 1953. 1960. Ciudad nueva. 1959. Urbanización. 1959. Las ciudades modernas. 1959. The Urban Form. 1959.</p>	<p>Creación del IDU de Desamortización y desarrollo de terrenos, 1953. Urbanización Plan de las ciudades de Amsterdam, 1931.</p>	<p>Comisión de Planificación Regional para el Gran Londres, 1947. Abercrombie, Plan para el Gran Londres, 1944. Construcción de ciudades 1944-1970.</p> <p>Fuente: Hall and Tinker Jones (2010: 65).</p>	<p>Went, W. (1960). Chica regional.</p>	<p>Instituto de la Escuela de París (IUE) de la Universidad de París, 1952. Desamortización Plan regional según de Plan, 1953.</p> <p>Fuente: www.institutparis.org.fr/</p>	<p>Peter Hall The World Cities.</p>																																													
Contexto colombiano			Sistema estatal centralista 1886-																																																	
Modelo territorial de Estado		Sistema activo Labor 1963-1968																Reforma constitucional, 1954	Comisión nacional de población 1973																																	
Política y gobierno			Voto femenino																Pluralismo político	Normas Diverse Política																																
Presidentes		Mariano Ospina Pérez, 1948-1950 Laureano Gómez Castro, 1950-1951 Roberto Usmeátegui, 1951-1953	Gustavo Rojas Pinilla, 1953-1957 Dictadura militar	Frente Nacional, 1958-1974								Guillermo León Valencia, 1962-1966	Carlos Lleras Restrepo, 1966-1970	Misael Pastrana Borrero, 1970-1974																																						
Estudios y Planes		Plan Nacional de Obras Públicas, 1948-1950 Plan de Desarrollo Económico, 1950	Curie, Bases de un programa de fomento para Colombia, 1950	Estudio Letral	Curie, Operación Colombia	Plan general de desarrollo económico y social 1961-1970 [Plan decenal]								Planes y programas de desarrollo 1969-1972																																						
		1950	1954	1958	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1973																																				
Alcaldes Bogotá D.E.			Roberto Salazar Gómez, 1954-1955 Avelino Rodríguez Gómez, 1955-1957	Fernando Mazuera Villegas, 1957-1958	Juan Pabón Linares, 1958-1961	Jorge Galán Cortés, 1961-1966					Vigilio Barco Vargas, 1966-1969		Emilio Uribe Deigado, 1969-1970	Carlos Abán Hóigan, 1970-1973																																						
Gobernadores Cundinamarca			Ignacio Uruña de Brizard, 1954-1955 Gustavo Medina Ospina, 1955-1957 Avaro Copete Lizaralde, 1958	Carlos Holguín Hóigan, 1957-1958	Luis Gutiérrez J. 1959-1960	Jorge E. Gutiérrez, 1958-1959	Jorge Zambrano A., 1960-1961	Fernando Urzúa L., 1962-1964	Francisco Gaviria R., 1964-1965	Eduardo Jiménez N., 1965	Jorge Claveros B., 1965-1968	Francisco Plata B., 1968-1969	Ignacio Uruña de Brizard, 1969-1969	Joaquín Piñeros C., 1969-1970	Diego Uribe V., 1970-1972	Alfonso Divito D., 1972-1974																																				
Dinámica del territorio		<table border="1"> <tr><th>Año</th><th>Unidad territorial mayor</th><th>Unidad territorial: Subzona de Bogotá</th><th>Intendencia del Estado: Bogotá</th></tr> <tr><td>1950</td><td>Estado de Cundinamarca</td><td>Departamento de Bogotá</td><td>14</td></tr> <tr><td>1956</td><td>Estado de Cundinamarca</td><td>Departamento de Bogotá</td><td>17</td></tr> <tr><td>1962</td><td>Departamento de Cundinamarca</td><td>Provincia de Bogotá</td><td>18</td></tr> <tr><td>1991</td><td></td><td></td><td>17</td></tr> <tr><td>1995</td><td></td><td></td><td>17</td></tr> <tr><td>1999</td><td>Gobernación nacional</td><td>Estado Capital de Bogotá</td><td>18</td></tr> <tr><td>2010</td><td></td><td>Provincia de Bogotá como en 1999</td><td>17</td></tr> <tr><td>1999</td><td>Departamento de Cundinamarca</td><td>Estado Especial de Bogotá</td><td>8</td></tr> </table>	Año	Unidad territorial mayor	Unidad territorial: Subzona de Bogotá	Intendencia del Estado: Bogotá	1950	Estado de Cundinamarca	Departamento de Bogotá	14	1956	Estado de Cundinamarca	Departamento de Bogotá	17	1962	Departamento de Cundinamarca	Provincia de Bogotá	18	1991			17	1995			17	1999	Gobernación nacional	Estado Capital de Bogotá	18	2010		Provincia de Bogotá como en 1999	17	1999	Departamento de Cundinamarca	Estado Especial de Bogotá	8	Bogotá Ciudad Especial y creación de 6 municipios	Déjà de Cundinamarca	Comisión de aguas de la Subzona de Bogotá	Creación de la CAR										
Año	Unidad territorial mayor	Unidad territorial: Subzona de Bogotá	Intendencia del Estado: Bogotá																																																	
1950	Estado de Cundinamarca	Departamento de Bogotá	14																																																	
1956	Estado de Cundinamarca	Departamento de Bogotá	17																																																	
1962	Departamento de Cundinamarca	Provincia de Bogotá	18																																																	
1991			17																																																	
1995			17																																																	
1999	Gobernación nacional	Estado Capital de Bogotá	18																																																	
2010		Provincia de Bogotá como en 1999	17																																																	
1999	Departamento de Cundinamarca	Estado Especial de Bogotá	8																																																	
Cifras Bogotá-Sabana			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Ciudad, País</th> <th>Periodo</th> <th>Población (miles)</th> <th>Tasa anual crecimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bogotá, Colombia</td> <td>1951-1964</td> <td>1 673,40</td> <td>7,3</td> </tr> <tr> <td>Santiago, Chile</td> <td>1952-1960</td> <td>1 907,40</td> <td>4,1</td> </tr> <tr> <td>Lima MT, Perú</td> <td>1948-1961</td> <td>1 626,10</td> <td>4,8</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ciudades de 50.000 habitantes o más con las más altas tasas de crecimiento. CEPAL, 1971</p>															Ciudad, País	Periodo	Población (miles)	Tasa anual crecimiento	Bogotá, Colombia	1951-1964	1 673,40	7,3	Santiago, Chile	1952-1960	1 907,40	4,1	Lima MT, Perú	1948-1961	1 626,10	4,8																			
Ciudad, País	Periodo	Población (miles)	Tasa anual crecimiento																																																	
Bogotá, Colombia	1951-1964	1 673,40	7,3																																																	
Santiago, Chile	1952-1960	1 907,40	4,1																																																	
Lima MT, Perú	1948-1961	1 626,10	4,8																																																	
Estudios y Planes		<p>Le Corbusier (1950) Plan Director - región que circunda Bogotá</p> <p>Wiener y Sert, Plan regulador, 1951</p> <p>Curie y Peñalosa C. Plan para Bogotá, 1953</p>																																																		

Fuente: Elaboración propia.

C. Anexo: Variaciones en los estudios sobre los municipios que conforman la Sabana de Bogotá

Variaciones en los estudios sobre los municipios que conforman la Sabana

Municipios / Estudio	CAR (1962)	CAR (1967)	UNAL. CES (1994)	ANDES. CEDE (1998)	CEPAL (2013)
Bogotá		1	1	1	1
Bojacá		1	1	1	
Cajicá	1	1	1	1	1
Cáqueza	1				
Chía	1	1	1	1	1
Chipaque	1				
Chocontá	1		1		
Cogua		1	1		
Cota	1	1	1	1	1
El Colegio	1				
El Rosal	1				
Facatativá	1	1	1	1	1
Funza	1	1	1	1	1
Gachancipá	1	1	1	1	
Guasca			1		
Guatavita			1		
La Calera	1	1	1	1	1
Madrid	1	1	1	1	1
Mosquera	1	1	1	1	1
Nemocón		1	1		
Sesquilé	1	1	1		1
Sibaté	1		1	1	1
Soacha	1	1	1	1	1
Sopó	1	1	1	1	1
Subachoque	1	1	1	1	
Suesca			1		
Tabio	1		1	1	1
Tenjo	1	1	1	1	1
Tocancipá	1	1	1	1	
Villapinzón	1		1		
Zipacquirá	1	1	1	1	1
Total	24	20	27	19	16

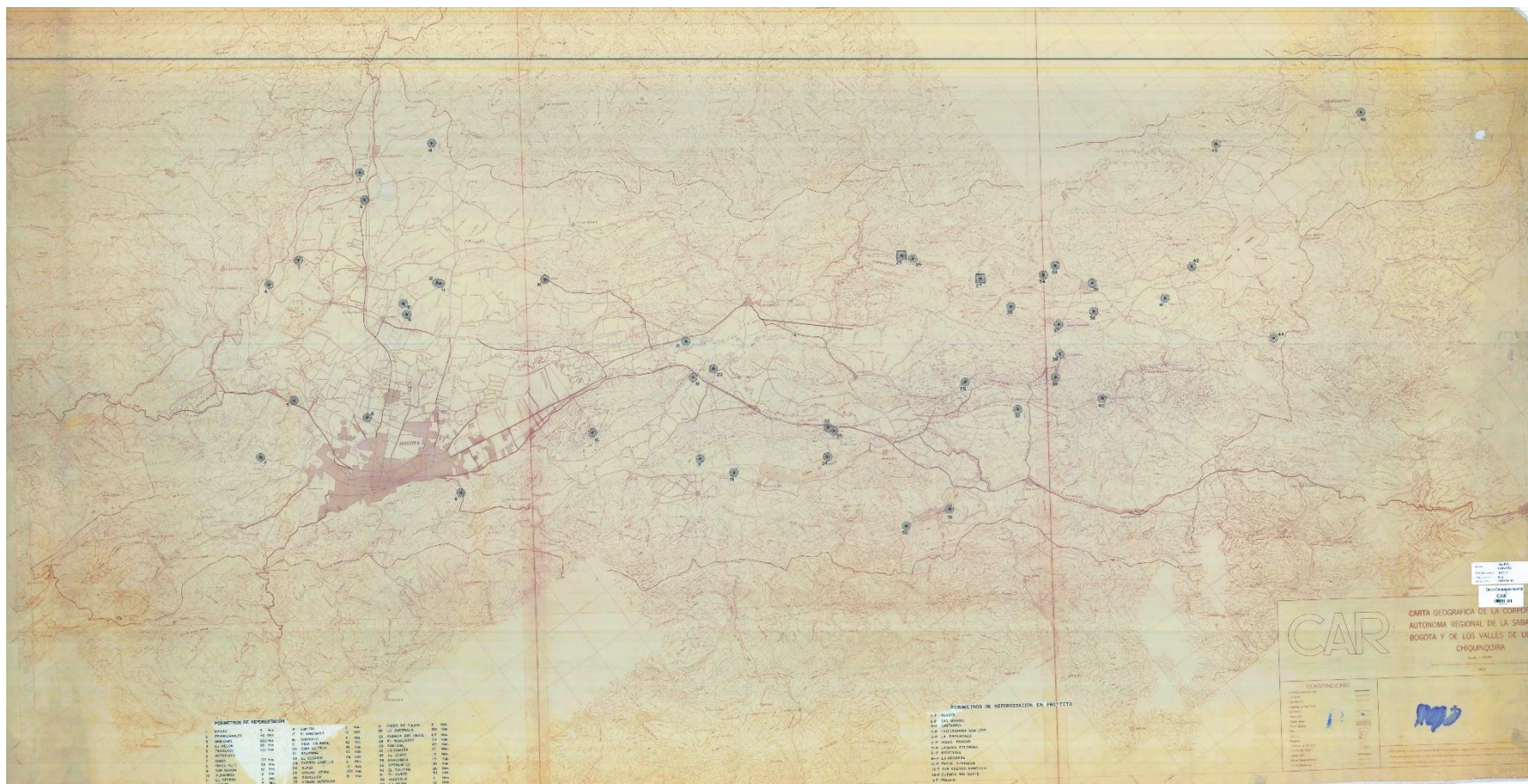
Fuente: Elaboración propia.

D. Anexo: Municipios Bogotá-Sabana 1884-2022

Municipio / Año	1884	1886	1887	1888	1896	1905 abr	1905 jul	1908	1910	1954	2022
Vergara											1
Villapinzón											1
Villeta											1
Viotá								1			1
Zipacón											1
Zipaquirá											1
Total	25	18	26	18	14	12	13	47	14	7	72

Fuente: Elaboración propia.

**E. Anexo: Carta geográfica de la
CAR, 1963**



Fuente: Archivo CAR.

F. Anexo: Cuadro comparativo de población para la región de la CAR, 1951, 1964 y 1973

OFICINA DE PLANEACION

CUADRO COMPARATIVO DE POBLACION PARA LA REGION DE LA CAR

1,951 - 1,964 - 1,973



Nº Municipio	Cabecera Municipal				Resto de Municipio				Total Municipal				Nº										
	1951	1964	64-51	%	1973	73-64	%	1951	1964	64-51	%	1973		73-64	%								
	1951	1964	64-51	%	1973	73-64	%	1951	1964	64-51	%	1973		73-64	%								
1. Bello	380	827	447	117.6	1,121	294	35.6	1,757	1,790	33	1.8	1,820	30	1.6	2,137	2,617	480	22.4	2,941	324	12.3	1	
2. Cajicá	983	2,609	1,626	165.1	3,692	1,083	41.5	5,368	7,440	2,072	38.5	8,778	1,338	17.9	6,351	10,049	3,698	58.2	12,470	2,421	24.0	2	
3. Carmen de Carupa	581	924	343	59.0	970	44	4.9	7,967	8,504	537	6.7	7,632	-872	(10.2)	8,548	9,426	878	10.2	8,602	-824	(8.7)	3	
4. Copac	285	745	460	161.4	1,498	753	101.1	5,763	7,401	1,638	28.4	7,161	-240	(3.2)	6,048	8,146	2,098	34.6	8,659	513	6.3	4	
5. Cota	288	507	219	76.0	862	355	70.0	2,126	3,541	1,415	66.5	3,285	-256	(7.2)	2,414	4,048	1,634	67.6	4,147	99	2.4	5	
6. Cumbalá	423	621	198	46.8	715	94	15.1	4,508	4,177	-331	(7.3)	4,305	128	3.0	4,931	4,798	-133	(2.6)	5,020	222	4.6	6	
7. Chía	2,698	5,655	2,957	109.5	9,348	3,693	65.3	6,816	10,138	3,322	48.7	11,041	903	8.9	9,514	15,793	6,279	65.9	20,389	4,596	29.1	7	
8. Chivor	2,442	3,379	937	38.3	3,973	594	17.6	8,926	9,953	1,029	11.5	9,333	-620	(6.2)	11,368	13,332	1,964	17.2	13,306	-26	(0.2)	8	
9. Facatativé	13,479	20,742	7,263	53.8	27,892	7,150	34.4	4,320	4,828	503	11.6	5,651	828	16.1	17,799	25,565	7,766	43.6	33,543	7,978	31.2	9	
10. Fusca	1,943	3,642	1,699	87.4	4,532	890	24.4	3,903	7,017	3,614	106.2	13,555	6,538	93.1	5,348	10,659	5,311	99.3	18,087	7,428	69.6	10	
11. Fúquene	188	252	64	34.0	276	24	9.5	3,787	3,885	98	2.5	3,929	44	1.1	3,975	4,137	162	4.0	4,205	68	1.6	11	
12. Guachicá	318	606	288	90.5	747	141	23.3	1,715	1,920	205	11.9	1,901	-19	(0.9)	2,033	2,526	493	24.2	2,648	122	4.8	12	
13. Guatavicá	588	1,046	458	77.8	1,389	343	32.8	6,902	7,727	825	11.9	6,478	1,249	(6.1)	7,490	8,773	1,283	17.1	7,867	-906	(10.3)	13	
14. Guataquí	737	1,238	501	67.9	1,493	255	20.6	4,974	5,904	930	18.6	5,800	104	(1.7)	5,711	7,142	1,431	25.0	7,293	151	2.1	14	
15. Guatape	1,047	1,027	-20	(1.9)	932	-95	(9.3)	4,113	4,420	301	7.4	2,595	-1,825	(41.2)	5,160	5,447	287	5.5	3,527	-1,920	(35.2)	15	
16. La Calera	532	1,944	1,412	265.4	2,738	794	40.8	6,787	8,989	2,202	32.4	9,326	337	3.7	7,319	10,933	3,614	49.3	12,064	1,131	10.3	16	
17. Lenguaque	539	998	459	85.1	1,235	1,237	23.7	5,448	5,423	-25	(0.4)	5,634	211	3.8	5,987	6,421	434	7.2	6,869	448	6.9	17	
18. Madrid	3,162	5,938	3,776	119.4	13,524	6,586	94.9	2,898	4,912	2,014	69.4	5,136	224	4.5	6,060	11,850	5,790	95.5	18,660	6,810	57.4	18	
19. Mariposa	1,987	4,580	2,593	130.4	3,985	-595	(13.0)	2,193	2,816	623	28.4	3,746	930	33.0	4,180	7,396	3,216	76.9	7,731	335	4.5	19	
20. Nemocón	1,717	2,755	1,038	60.4	3,186	431	15.6	3,264	3,066	-198	(6.0)	3,019	-47	(1.5)	4,981	5,821	840	16.8	6,205	384	6.6	20	
21. Sesuquí	387	610	223	57.6	731	121	19.8	3,968	4,059	91	2.2	3,778	-281	(6.9)	4,355	4,669	314	7.2	4,509	-160	(3.4)	21	
22. Siboté	-	-	-	-	8,168	-	-	-	-	-	-	5,936	-	-	-	-	-	-	-	14,104	-	-	22
23. Simijaca	721	1,331	610	84.6	1,899	568	42.6	4,558	4,877	319	6.9	4,876	1	(0.0)	5,279	6,208	929	17.5	6,775	567	9.1	23	
24. Socorro	4,226	11,435	7,209	170.5	22,276	10,841	94.8	16,215	21,165	4,950	30.5	16,009	-5,156	(24.3)	20,441	32,600	12,159	59.4	38,285	5,685	17.4	24	
25. Sopó	596	1,056	460	77.1	1,660	604	57.2	2,299	3,131	832	36.1	4,254	1,123	35.8	2,895	4,187	1,292	44.6	5,914	1,727	41.2	25	
26. Sabochaque	965	1,951	986	102.1	1,931	-20	(1.0)	5,824	8,124	2,300	39.4	7,738	-386	(4.7)	6,789	10,075	3,286	48.4	9,669	-406	(4.0)	26	
27. Sumaco	600	774	174	29.0	1,075	301	38.9	7,386	8,050	664	8.9	5,978	-2,072	(25.7)	7,986	8,824	838	10.4	7,053	1,771	(20.0)	27	
28. Suro	599	792	233	41.6	786	-6	(0.7)	4,800	5,063	263	5.4	5,022	-440	(16.6)	2,223	2,798	575	25.8	2,572	-226	(8.0)	29	
29. Sututasa	131	159	28	21.3	373	214	(34.5)	2,092	2,639	547	26.1	4,876	516	11.8	3,211	5,274	2,063	64.2	6,263	989	18.7	30	
30. Tabio	463	914	451	97.4	1,387	473	51.8	2,748	4,360	1,612	58.6	4,152	469	12.7	3,819	4,039	220	5.7	4,435	396	9.8	31	
31. Tapa	397	356	-41	(10.3)	283	73	(20.5)	3,422	3,683	261	7.6	5,221	-206	(3.7)	4,070	6,077	2,007	49.3	6,346	269	4.4	32	
32. Tenjo	480	650	170	35.4	1,125	475	73.1	3,590	5,427	1,837	51.1	5,221	706	28.7	2,151	3,312	1,161	53.9	4,517	1,205	36.3	33	
33. Tocancipá	353	856	503	142.9	1,355	499	58.2	1,798	2,456	658	36.5	3,162	-1,928	(23.4)	10,617	14,486	3,869	36.4	14,013	-473	(3.2)	34	
34. Ubaté	3,837	6,261	2,424	63.1	7,716	1,455	23.2	6,780	8,225	1,445	21.0	6,297	-476	(5.2)	8,306	11,259	2,953	35.5	11,370	111	0.9	35	
35. Villapinzón	1,015	2,249	1,234	121.5	2,836	587	26.1	7,291	9,010	1,719	23.5	8,534	2,320	45.2	20,628	27,775	7,147	34.6	32,860	5,085	18.3	36	
36. Zipaquirá	12,708	22,648	9,940	78.2	25,413	2,765	12.2	7,920	5,127	2,793	(35.2)	7,447	-181	(3.3)	5,775	5,471	-304	(5.2)	5,301	-170	(3.1)	37	
37. Caldas	105	135	30	28.5	146	11	8.1	5,670	5,336	-334	(5.8)	5,155	-1,348	(4.1)	22,537	26,469	3,932	17.4	29,922	3,453	13.0	38	
38. Chipaque	10,143	16,926	6,783	66.8	21,727	4,801	28.3	12,394	9,543	-2,851	(23.0)	8,195	-901	(15.9)	7,932	5,970	-1,962	(24.7)	5,172	-798	(13.3)	39	
39. Saboyá	-	-	-	-	-	-	-	7,718	5,657	-2,061	(27.7)	4,756	-1,321	(8.1)	14,679	17,035	2,356	16.0	15,489	-1,546	(9.0)	40	
40. San Miguel de Sema	483	739	256	53.0	514	-225	(30.4)	14,198	16,296	2,098	14.7	14,975	124	3.8	-	3,484	-	-	3,688	204	5.8	41	
41. San Miguel de Sema	-	233	-	-	313	80	34.3	3,251	-	-	-	3,375	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SUB-TOTAL	72,486	130,877	58,391	80.5	177,654	46,544	35.4	213,706	246,074	32,368	15.1	246,124	3,201	1.3	286,406	377,262	90,856	31.7	424,194	43,448	11.4	-	
		131,116*			185,822**				249,325*			252,060**				380,746*				438,298**			-
BOGOTÁ D. E.	660,280	1,661,935	1,001,655	151.7	2,696,270	1,034,335	62.2	54,870	35,376	-19,594	(35.6)	158,795	123,419	98.8	715,250	1,697,311	982,061	137.3	2,885,065	1,187,754	69.9	-	
TOTAL	732,766	1,793,045	1,060,046	144.6	2,882,092	1,080,879	60.2	268,676	284,701	12,774	4.7	410,855	126,620	44.4	1,001,656	2,078,057	1,072,917	107.1	3,323,363	1,231,202	59.2	-	

Fuente: CAR, 1980

G. Anexo: Cuadro inventario sanitario - núcleos urbanos (CAR, 1962a).

CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE LA SABANA DE BOGOTA
Y DE LOS VALLES DE UBATÉ Y CHINGUQUIRA
COMPANIA DE INGENIERIA SANITARIA

CAR **CIS**

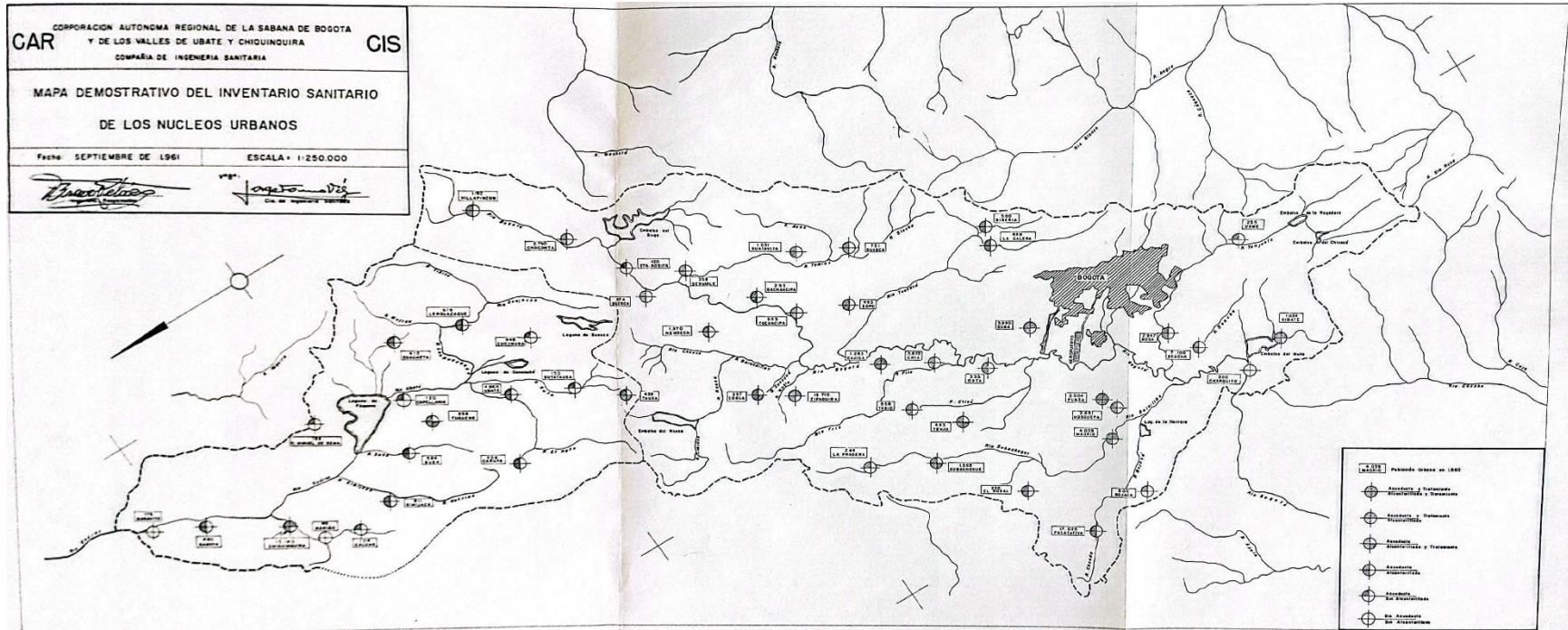
INVENTARIO SANITARIO — NUCLEOS URBANOS

DATOS GENERALES				ACUEDUCTO				ALCANTARILLADO				SISTEMAS DE RECOLECCION				
NOMBRE	Poblar. 1.961	ENERGIA		Ingreso Mensual \$	Tipo	FUENTE		Tratan.	Estado Red	S Area Urb. Serv.	Sistema	Estado Red	S Area Urb. Serv.	Trat. Separador	SISTEMAS DE RECOLECCION	
		Dist.	Cost.			Manantial	Ata.								Manantial	Ata.
1) Bojard	500	SI	SI	300.-	B	R. Apala	Malo	No	Buena	70	No hay	-	-	-	-	-
2) Boca (parte del D.E.)	-	SI	SI	en D.E.	D	Z Barrenea	Buena	No	Mala	90	Comb.	Buena	60	No	Riego	-
3) Cajitá	1.200	SI	SI	2.500.-	A	R. Frio	Regul.	Completo	Regul.	100	Sanit.	Regul.	60	No	R. Bogotá	Regul.
4) Caldas	100	No	SI	40.-	D	Q. Los Robles	Buena	No	Buena	103	No hay	-	-	-	-	-
5) Capellanía	140	No	SI	No hay	E	Manantial	Buena	No	-	-	No hay	-	-	-	-	-
6) Carmen de Europa	556	No	SI	92.-	D	Q. Las Fanelas	Regul.	No	Buena	43	Comb.	Buena	60	No	Riego y Q. Nuchinica	Buena
7) Cagua	357	SI	SI	150.-	B	Q. Chuscal	Malo	No	Regul.	100	Sanit.	Buena	100	T. Séptico	Q. Capatzeno Q. Padre Otazo	Féiso
8) Caba	335	SI	SI	164.-	D	Q. Cetas Barreno	Regul.	No	Mala	90	Sanit.	Buena	90	No	R. Bogotá	Regul.
9) Coromché	449	No	SI	250.-	D	Q. Chorrera	Malo	No	Regul.	90	No hay	-	-	-	-	-
10) Caba	5.951	SI	SI	2.500.-	D	Q. Tiquia	Buena	No	Mala	80	Comb.	Buena	75	No	R. Frio	Malo
11) Chiquinquiré	15.140	SI	SI	6.000.-	A	R. Suarez	Malo	Completo	Mala	80	Comb.	Buena	80	No	R. Chiquinquiré	Féiso
12) Chocotá	2.780	SI	SI	2.425.-	D	Q. El Choque	Buena	No	Regul.	90	Comb.	Regul.	60	No	R. Bogotá	Regul.
13) El Charquito	300	SI	SI	-	E	Chorro Los Alios	Buena	No	-	-	-	-	-	-	-	-
14) El Rosal	200	No	No	106.-	D	Q. Las Minas	Buena	No	Buena	100	Comb.	Buena	60	No	Q. El Rosal	-
15) Facatativá	27.025	SI	SI	16.000.-	D	R. Los Andes Q. El Fino R. Subachoque	Regul.	No	Regul.	90	Comb.	Buena	90	No	R. Chocota	Malo
16) Fúquena	189	No	SI	120.-	D	Q. Falco de Molino	Regul.	No	Buena	100	Sanit.	Buena	95	Bombeo	Ciénaga El Casique	Regul.
18) Guachicá	293	No	SI	347.-	D	Manantial La Virgen	Malo	No	Mala	100	Comb.	Buena	90	No	Infiltración	-
19) Guarvito	175	SI	SI	-	E	Q. La Lajita	Malo	No	-	-	-	-	-	-	-	-
20) Guachetá	612	No	SI	430.-	D	Q. Potreritos	Buena	No	Buena	90	Comb.	Mala	60	No	Q. Chorrerón	Malo
21) Guasca	721	No	SI	131.-	D	Q. El Oval	Buena	No	Mala	70	Sanit.	Mala	65	No	R. Siecha G. Tomás	Féiso
22) Guatavita	1.051	No	No	177.-	D	Manantial Tominejas	Buena	No	Regul.	100	Sanit.	Buena	100	No	R. Tomás	Féiso
23) La Calera	888	SI	SI	360.-	C	Q. Fraillejón	Buena	Desinf.	Buena	100	Sanit.	Buena	100	No	R. Teusaque	Féiso
24) La Fradera	294	No	No	-	D	R. Subachoque	Buena	No	Buena	80	No hay	-	-	-	-	-
25) La Siberia	640	SI	SI	-	C	Q. San Lorenzo	Buena	Desinf.	Buena	100	Comb.	Buena	100	No	Q. Soacha	Buena
26) Lenguaque	613	No	SI	340.-	D	R. Lenguaque	Regul.	No	Buena	100	Comb.	Mala	35	No	R. Lenguaque	Malo
27) Madrid	4.039	SI	SI	10.000.-	A	R. Madrid	Buena	Completo	Regul.	100	Sanit.	Buena	100	No	R. Madrid	Féiso
28) Mosquera	2.451	SI	SI	754.-	C	Ciénaga El Cacique	Regul.	Desinfec.	Regul.	85	Sanit.	Buena	75	Bombeo	R. Madrid	Féiso
29) Nariño	40	No	No	-	-	Q. Las Lajas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30) Nemocón	1.970	SI	SI	300.-	D	Chorro Fallón Barreno	Buena	No	Mala	100	Comb.	Buena	100	No	Vallado	-
31) Saboyá	480	SI	SI	700.-	D	Q. Cantoco	Malo	No	Regul.	90	Comb.	Mala	90	No	Q. Cantoco	Féiso
32) San Miguel de Sema	153	No	SI	-	D	Q. El Alisal	Buena	No	Buena	70	No hay	-	-	-	-	-
33) Santa Rosita	420	No	No	70.-	D	Manantial Granadillo	Buena	No	Buena	60	No hay	-	-	-	-	-
34) Sesquile	358	No	SI	450.-	D	Q. Santaferña Q. El Olvido	Buena	No	Regul.	90	Comb.	Regul.	70	No	R. Tomás	Regul.
35) Sibetá	1.034	SI	SI	-	D	Q. Aguas Claras	Buena	No	Regul.	10	Sanit.	Buena	10	No	Represa El Muña	Buena
36) Sislajaca	811	SI	SI	650.-	D	R. Sislajaca	Buena	No	Regul.	95	Sanit.	Buena	10	No	Río Sislajaca	Malo
37) Soacha	6.459	SI	SI	2.500.-	C	R. Soacha N. Zaragoza	Malo	Desinfec.	Buena	85	Comb.	Buena	80	No	R. Soacha	Féiso
38) Sopó	493	No	SI	765.-	D	Q. Padre Jesús	Regul.	No	Mala	100	Comb.	Mala	90	No	Q. Santuario	Féiso
39) Suba (estudio especial)	3.990	SI	SI	E.E.A.A	B	Barreno	Buena	Sin Filtros	Buena	90	Comb.	Buena	90	No	Vallado	Malo
40) Subachoque	1.268	No	SI	220.-	D	Q. Colorado	Buena	No	Regul.	100	Comb.	Buena	100	T. Séptico Desinf.	Q. La Parroquia	Malo
41) Soacha	974	No	SI	240.-	D	Q. Calera	Buena	No	Buena	100	Sanit.	Regul.	100	No	R. Bogotá	Regul.
42) Susa	584	No	SI	606.-	D	Q. Coquiva	Regul.	No	Buena	80	Comb.	Regul.	50	No	R. Susa	Malo
43) Sutatausa	130	No	No	65.-	D	R. Aguadulce	Buena	No	Buena	60	No hay	-	-	-	-	-
44) Tabio	558	SI	SI	400.-	D	Manantial Coagua	Buena	No	Buena	100	Comb.	Buena	90	No	R. Chicó	Féiso
45) Tausa (nuevo)	646	No	SI	50.-	D	Q. Urquiza	Regul.	No	Buena	50	Sanit.	Regul.	80	T. Séptico	Q. Aguasal	Féiso
46) Tenjo	485	SI	SI	280.-	D	Q. Chincé Q. Jan de Azucar	Regul.	No	Buena	100	Sanit.	Buena	100	T. Séptico	Q. La Chucua	Malo
47) Tocancipá	353	No	SI	800.-	D	Q. Agua Nueva	Buena	No	Regul.	100	Comb.	Buena	90	No	R. Bogotá	Regul.
48) Ubaté	4.964	SI	SI	2.400.-	D	R. Ubaté	Buena	No	Féiso	90	Separad.	Regul.	90	No	R. Suta	Féiso
49) Ume (parte del D.E.)	-	SI	SI	-	D	Q. Chiguaza	Buena	No	Buena	35	No hay	-	-	-	-	-
50) Villapinzón	1.182	SI	SI	1.172.-	D	Q. Quincha	Buena	No	Regul.	100	Comb.	Buena	90	No	R. Bogotá	Buena
51) Zipaquirá	19.710	SI	SI	-	A	Q. Borrachero Fantano Redondo Q. El Clavel	Buena	Completo	Buena	100	Comb.	Buena	80	No	Rio Negro	Malo

NOTAS: En acueducto, la primera columna (Tipo) se refiere a la clasificación siguiente:
 A Red con planta de purificación
 B Red con sedimentación y desinfección
 C Red con desinfección
 D Red
 E Filas

Fuente: CAR, 1962a

H. Anexo: Mapa inventario sanitario - núcleos urbanos (CAR, 1962a).



Fuente: CAR, 1962a

I. Anexo: Cuadro inventario sanitario - industrias (CAR, 1962a).

CORPORACION AUTONOMA REGIONAL DE LA SABANA DE BOGOTA
Y DE LOS VALLES DE UBATÉ Y CHINGINCHIPA
C.I.S.
COMPAÑIA DE INGENIERIA SANITARIA

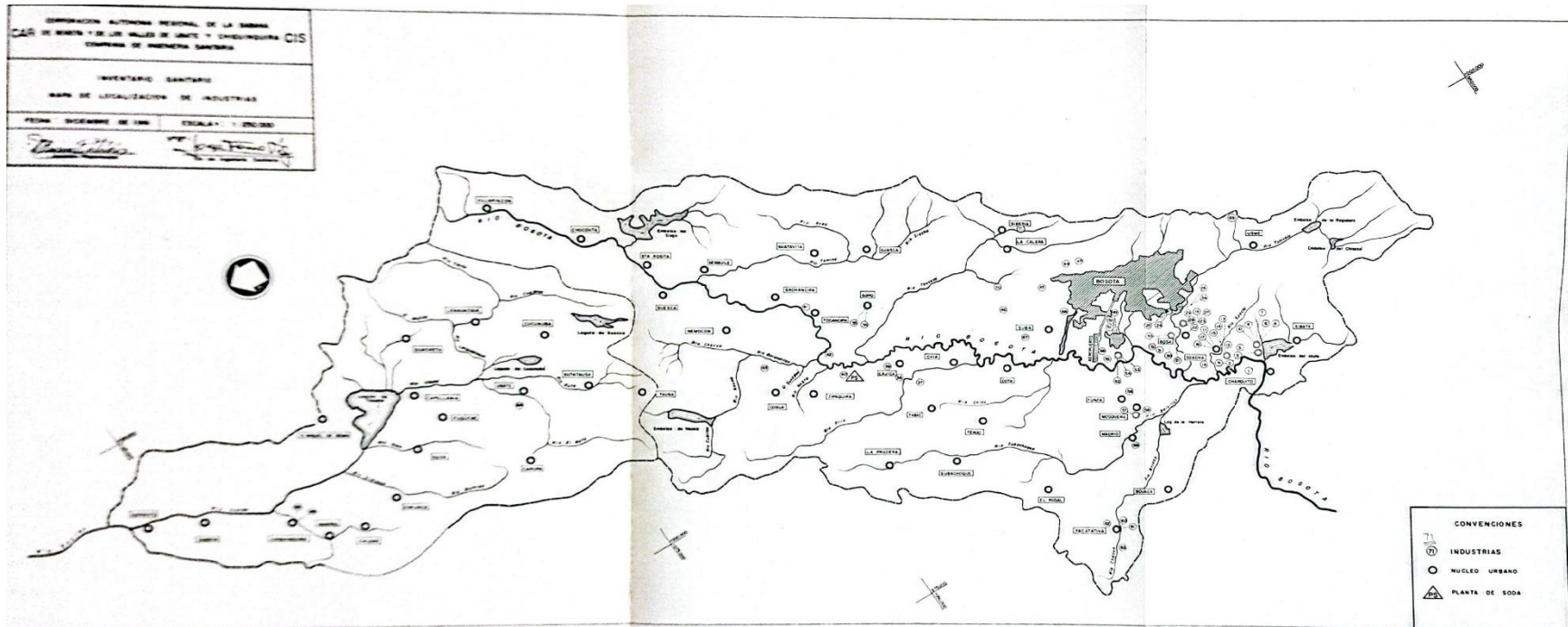
INVENTARIO SANITARIO — INDUSTRIAS

DATOS GENERALES			ACUEDUCTO			Alcantarillado Domestico		ALCANFARILLADO INDUSTRIAL							
Ind. N°	NOMBRE	PRODUCTO	Local Zona	Pais N°	FUENTE		Trat. Depurad.	Corriente Recep.		RESIDUO LIQUIDO		Trat. Depurad.	Corriente Recep.		
					TIPO	NOMBRE		Est.	NOMBRE	Est. Des.	CLASE		Clas.	NOMBRE	Est. Des.
1	Alcachón	Téxtil	Maña	231	C	Q. Sn. Miguel	B	No	R. Bogotá	M	Grasas, carbonatos	R	No	R. Bogotá	M
2	Rollantas	Llantas y Plásticos	Maña	783	A	Repr. Maña	B	No	R. Bogotá	M	Ácidos, cataratos	P	Neutraliz.	Repr. Maña	B
3	Eternit Colombiana	Asbesto Cemento	Maña	720	A	Repr. Maña	B	T. Séptico	Repr. Maña	B	Agua con A-C	M	Sediment.	Repr. Maña	B
4	Selaxano	Téxtil	Maña	740	A	Acued. Bog.	B	No	Q. Chusacá	M	Ácidos-colorantes	M	No	Q. Chusacá	M
5	Ind. Col. de Gas	Oxígeno	Maña	112	A	Acued. Eternit	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
6	Papelera Victor Dager	Papel	Maña	28	C	Q. Chusacá	M	No	Q. Chusacá	M	Agua con pulpa de papel	P	No	Q. Chusacá	M
7	Siderurgica del Maña	Accesorios de hierro	Maña	172	C	Repr. Maña	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
8	Metalurgica Granacolomb.	Accesorios de hierro	Maña	63	A	Acued. Eternit	B	No	Q. Chusacá	M	No hay	No	—	—	—
9	Compañía Acider	Ácidos y derivados	Maña	14	A	Acued. Eternit	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
10	Líquido Carbónico Colomb.	Gas Carbónico	Maña	15	A	Acued. Eternit	B	T. Séptico	Infiltración	—	Agua sulfurosos	R	No	Repr. Maña	B
11	Cartimbras España	Cartidos	Maña	174	C	Barreno	D	Sediment.	R. Soacha	M	Taninos, grasas, sales	P	Sediment.	R. Soacha	M
12	Ind. de Concreto	Pozos de concreto	Soacha	23	D	Q. Sn. Miguel	D	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
13	Baldosinas Alfa	Baldosinas	Soacha	32	D	Q. Sn. Miguel	B	No	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
14	Mondal Hnos	Sebo	Soacha	8	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Grasas	P	T. Séptico	Infiltración	—
15	Pozos A. B. C.	Pozos de concreto	Soacha	23	B	Barreno	R	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
16	Mante Blanco	Leche y helados	Soacha	13	A	Barreno	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
17	Grasya	Químicos	Soacha	16	C	Acued. Soacha	B	No	Alc. Soacha	M	No hay	No	—	—	—
18	Papelera Andina	Cartón	Soacha	18	C	Acued. Soacha	B	No	Alc. Soacha	M	Agua de lavado	P	No	Alc. Soacha	M
19	Jalisco Andina	Escarlas sintéticas	Soacha	25	A	Barreno	B	T. Séptico	R. Tunjuelo	R	Colorantes vegetales	P	T. Séptico	R. Tunjuelo	R
20	Colomb. de Automotores	No está en producción	Bosa	—	—	—	—	—	—	—	No hay	No	—	—	—
21	Acetes comestibles	Acetes	Bosa	10	C	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
22	Hilandería Colomb-Neiga	Hilazas	Bosa	65	C	Barreno	B	No	R. Tunjuelo	R	Detergentes, jaboninas	R	No	R. Tunjuelo	R
23	Metalctro	Lámparas eléctricas	Bosa	38	D	Barreno	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
24	Jabonería Azul K	Jabones	Bosa	36	A	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Sodas, grasas, etc.	P	No	R. Tunjuelo	R
25	Croydon del Pacifico	Zapatos, sañas etc.	Bosa	782	A	Barreno	B	No	R. Tunjuelo	R	Colorantes, sulfatos, etc.	R	No	R. Tunjuelo	R
26	American Marietta	Pinturas	Bosa	123	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Arénicos, disolventes	P	No	R. Tunjuelo	R
27	Indagro	Alimentos concentrados	Bosa	43	D	Barreno	B	T. Séptico	A. Bosa	R	No hay	No	—	—	—
28	General Electric	Radíos, neveras etc.	Bosa	420	A	Barreno	D	T. Séptico	R. Tunjuelo	R	Ácidos, álcalis, etc.	R	No	R. Tunjuelo	R
29	Colombiana de cartidos	Cartidos	Bosa	158	A	Barreno	B	Sediment.	R. Tunjuelo	R	Taninos, grasas, sales	P	Sediment.	R. Tunjuelo	R
30	Cartidos Bachet	Cartidos	Bosa	7	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Taninos, grasas, sales	P	Sediment.	Irrigación	—
31	Cineno de Colombia	Vinos	Bosa	17	A	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Asucaras, mostos, etc.	P	T. Séptico	Infiltración	—
32	Pacadar de Colombia	Prefabricados de concreto	Bosa	41	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
33	Productos West	Artículos de caucho	Bosa	18	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
34	Fisnot Colmena	Tubos de H.C.	Bosa	131	A	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	Grasas, ácidos, acetos	P	No	Vallado	—
35	Laboratorios Wyeth	Leche deshidratada	Sopó	47	C	Barreno	B	Planta	Infiltración	—	No hay	No	Riego	—	—
36	Alpina	Lacteos	Sopó	77	C	Barreno	B	Planta	Infiltración	—	Grasas, sueros	P	Completo	Riego	—
37	Refractorio Fagua	Zapatos	Cajicá	51	D	R. Frio	B	No	R. Frio	B	No hay	No	—	—	—
38	Molinos La Concepción	Harinas	Cajicá	33	A	Acued. Cajicá	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
39	Fameca Ltda.	Canchos galvanizados	Cajicá	23	D	Barreno	B	T. Séptico	Vallado	—	Grasas, ácidos, etc.	P	Sediment.	Riego	—
40	Fajidos Santana	Téxtil	Cajicá	144	A	R. Bogotá	R	No	R. Bogotá	R	Tinturas, detergentes	R	No	R. Bogotá	R
41	Alcalinos	Silicato de Sodio	Tocancá	48	D	Acued.	B	T. Séptico	Riego	—	No hay	No	—	—	—
42	Malterías Unidas	Malta	Becancá	215	A	R. Neusa	R	No	R. Neusa	R	Taninos, sodas, etc.	M	No	R. Neusa	R
43	Peldar	Vidrios	Cogua	307	D	Manantial	B	T. Séptico	R. Neusa	R	No hay	No	—	—	—
44	Tintorex	Tintorería	Usaq.	52	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Bogotá	—	Alc. Bogotá	—	—	—	—
45	Productos Fuller	Ceras, cepillos, etc.	Usaq.	39	D	Barreno	B	No	Alc. Bogotá	—	Alc. Bogotá	—	—	—	—
46	American Pipe	Tuberías de A. P.	Usaq.	55	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
47	Fétil Huatay	Téxtil	Usaq.	18	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Bogotá	—	Alc. Bogotá	—	—	—	—
48	Sigra	Acetes y grasas	Fonitb.	83	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Fontibón	—	Alc. Fontibón	—	—	—	—
49	Téxtil Ego	Téxtil	Fonitb.	82	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Fontibón	—	Alc. Fontibón	—	—	—	—
50	Hilandería Fontibón	Hilazas	Fonitb.	84	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Fontibón	—	Alc. Fontibón	—	—	—	—
51	Hilandería Jomian	Retorcidos de seda	Fonitb.	37	A	Acued. Bog.	B	No	Alc. Fontibón	—	Alc. Fontibón	—	—	—	—
52	Levapán	Levaduras, aceites etc.	Fonitb.	33	A	R. Bogotá	R	No	R. Bogotá	R	No hay	No	—	—	—
53	Sherwin Williams	Pinturas	Fonitb.	45	A	R. Bogotá	R	T. Séptico	Infiltración	—	Disolventes Arsenicos	P	No	Infiltración	—
54	Ben Suprin	Jabones y forrajes	Fonitb.	28	D	Barreno	B	T. Séptico	Infiltración	—	No hay	No	—	—	—
55	Estructuras metálicas	Estructuras metálicas	Fonitb.	151	A	Acued. Bog.	B	No	R. Bogotá	R	No hay	No	—	—	—
56	Lechera de la Sabana	Leche y derivados	Funza	95	A	Ciudad. Cachoque	R	T. Séptico	Infiltración	—	Grasas	M	No	Riego	—
57	Cartidos América	Cartidos	Moq.	20	D	Acued. Moq.	R	No	Alc. Mosquera	—	Alc. Mosquera	—	—	—	—
58	Cfa. Fosforera Colomb.	Fosforos	Moq.	79	D	Barreno	R	No	Alc. Mosquera	—	Alc. Mosquera	—	—	—	—
59	Porcelanas Corona	Artículos de Cerámica	Moq.	739	C	R. Serreuela	R	T. Séptico	Infiltración	—	Arcillas, colorantes	M	No	R. Serreuela	R
60	Jabonerías Unidas	Jabones	Faca	87	D	Acued. Faca	R	No	Alc. Faca	—	Cloruros, jabones, etc	M	No	Alc. Faca	—
61	Martillo Hnos.	Harinas y condimentos	Faca	19	D	Acued. Faca	R	No	Alc. Faca	—	No hay	No	—	—	—
62	Industria Quesera	Lácteos	Faca	24	C	Manantial	B	No	Riego	—	Grasas, sueros, etc.	P	No	Riego	—
63	Levadora Fleischman	No está en producción	Faca	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
64	Central de leches	Leche enfriada	Ubaté	87	A	R. Ubaté	B	T. Séptico	Infiltración	—	Grasas, sueros, etc	P	Desinfecc.	R. Ubaté	B
65	Gascoas Colombiana	Gascoas	Chiquiq.	34	A	Barreno	B	No	Alc. Chiquiq.	—	Soda, detergentes	M	No	Alc. Chiquiq.	—
66	La Competidora	Lácteos	Chiquiq.	6	A	Acued. Chiquiq.	B	No	Alc. Chiquiq.	—	No hay	No	—	—	—
67	San Jorge	Enlatados	Saba	39	C	Barreno	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
68	Cerámicas Rodríguez	Tubos de gres	Saba	35	D	Barreno	B	No	H. Salitre	M	No hay	No	—	—	—
69	Colombo - Alemana	Cerveza	Usmo	—	C	Q. Yomasa	B	T. Séptico	Infiltración	—	Levaduras, soda	P	T. Séptico	Infiltración	—
70	Manufacturas Lomites	Botones	Calera	29	D	Q. El Ojal	B	T. Séptico	Vallado	—	No hay	No	—	—	—
71	Cementos Samper	Cementos	Calera	—	C	Q. S. Lorenzo	B	No	Q. Soacha	R	No hay	No	—	—	—

Nota: Tipo de Acueducto:
A. - Red con planta de purificación.
B. - Red con sedimentación y desinfección.
C. - Red con desinfección.
D. - Red.
E. - Pilas.

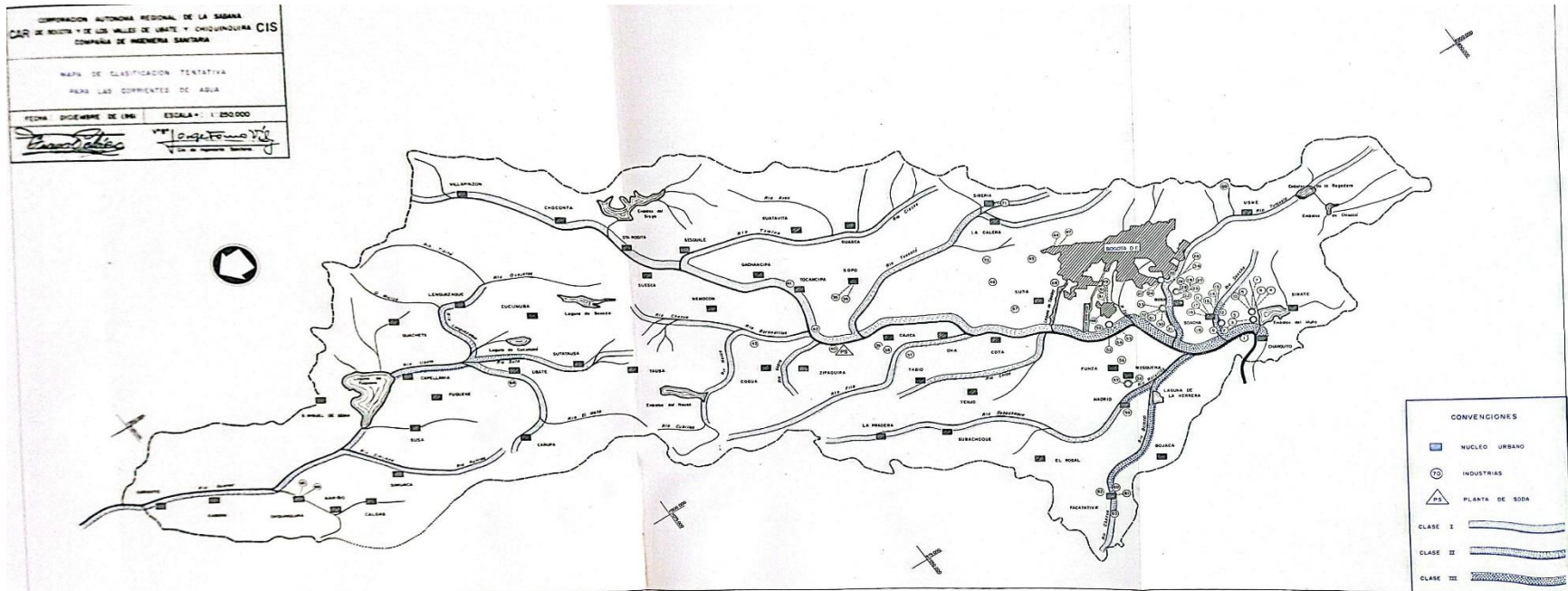
Nota: Estado ó Clasificación de las corrientes ó los efluentes:
B. - Bueno
R. - Regular
M. - Malo
P. - Péximo.

**J. Anexo: Mapa inventario sanitario -
localización de industrias (CAR,
1962a).**



Fuente: CAR, 1962a

**K. Anexo: Mapa inventario sanitario -
clasificación tentativa de corrientes
de agua (CAR, 1962a).**



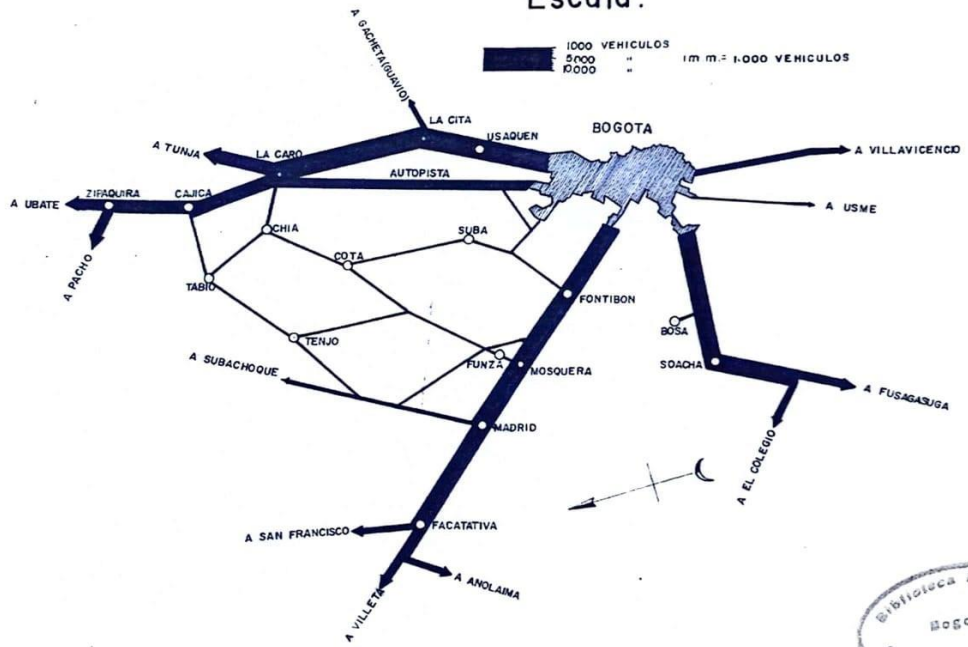
Fuente: CAR, 1962a

L. Anexo: Intensidad del tránsito en 1956 (DAPD, 1960).

INTENSIDAD DEL TRANSITO EN 1956

MOVIMIENTO DE CARGA

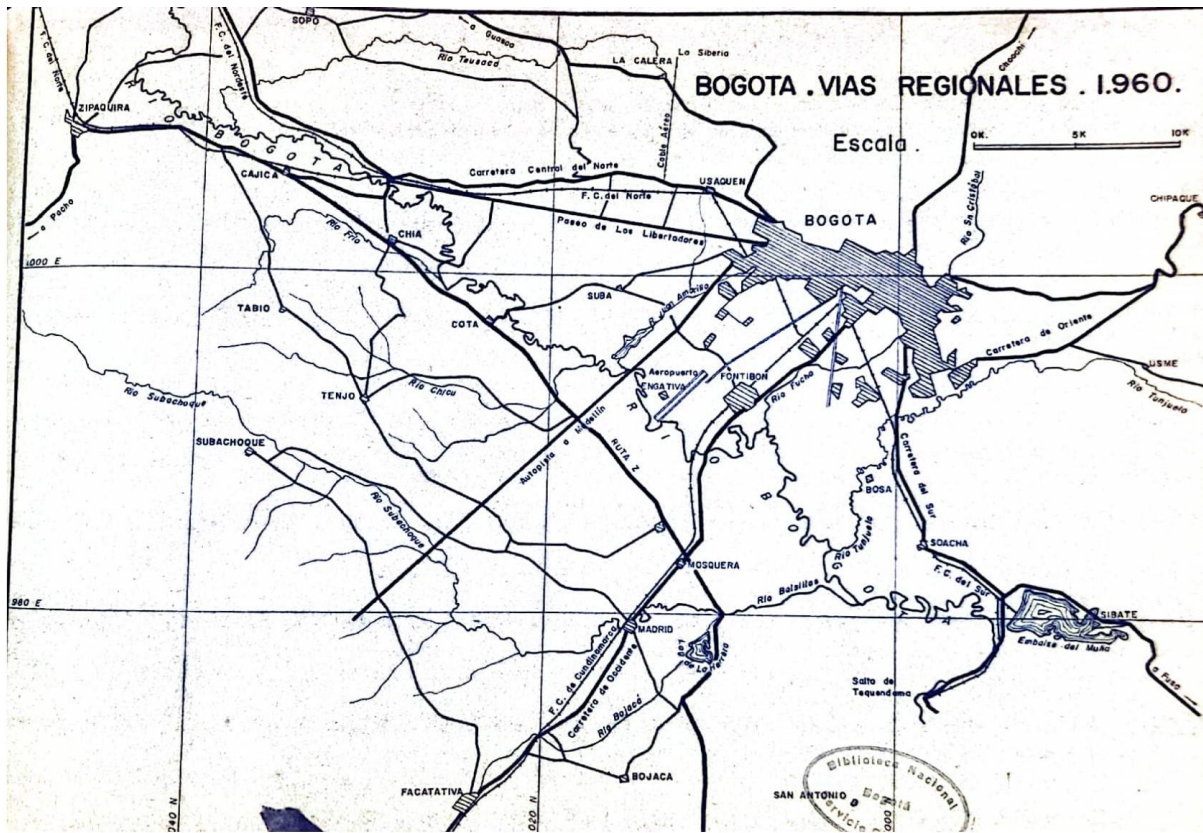
Escala.



ENCUESTA NACIONAL DE TRANSPORTES

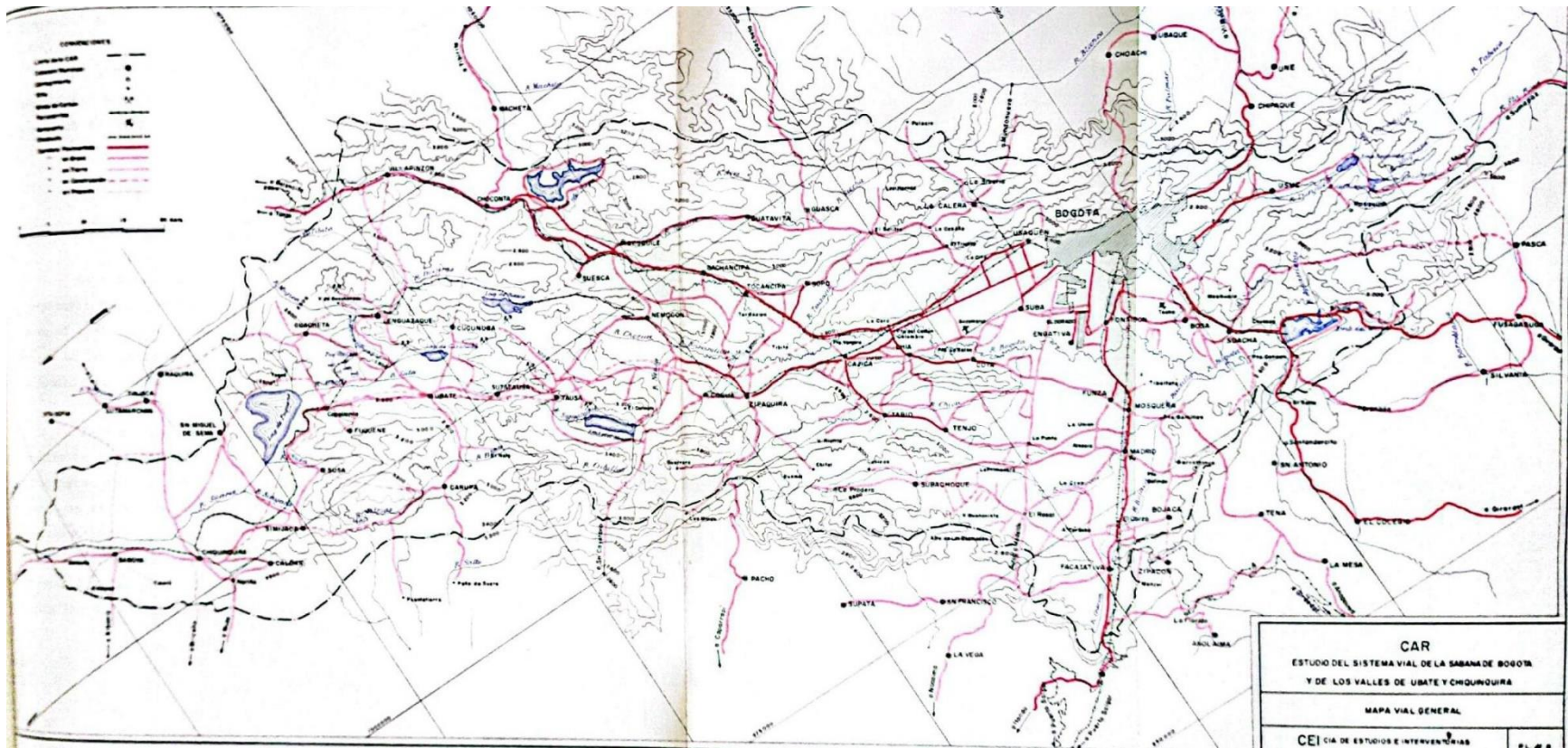
Fuente: DAPB, 1960.

**M. Anexo: Mapa Bogotá - Vías
regionales 1960 (DAPD, 1960).**



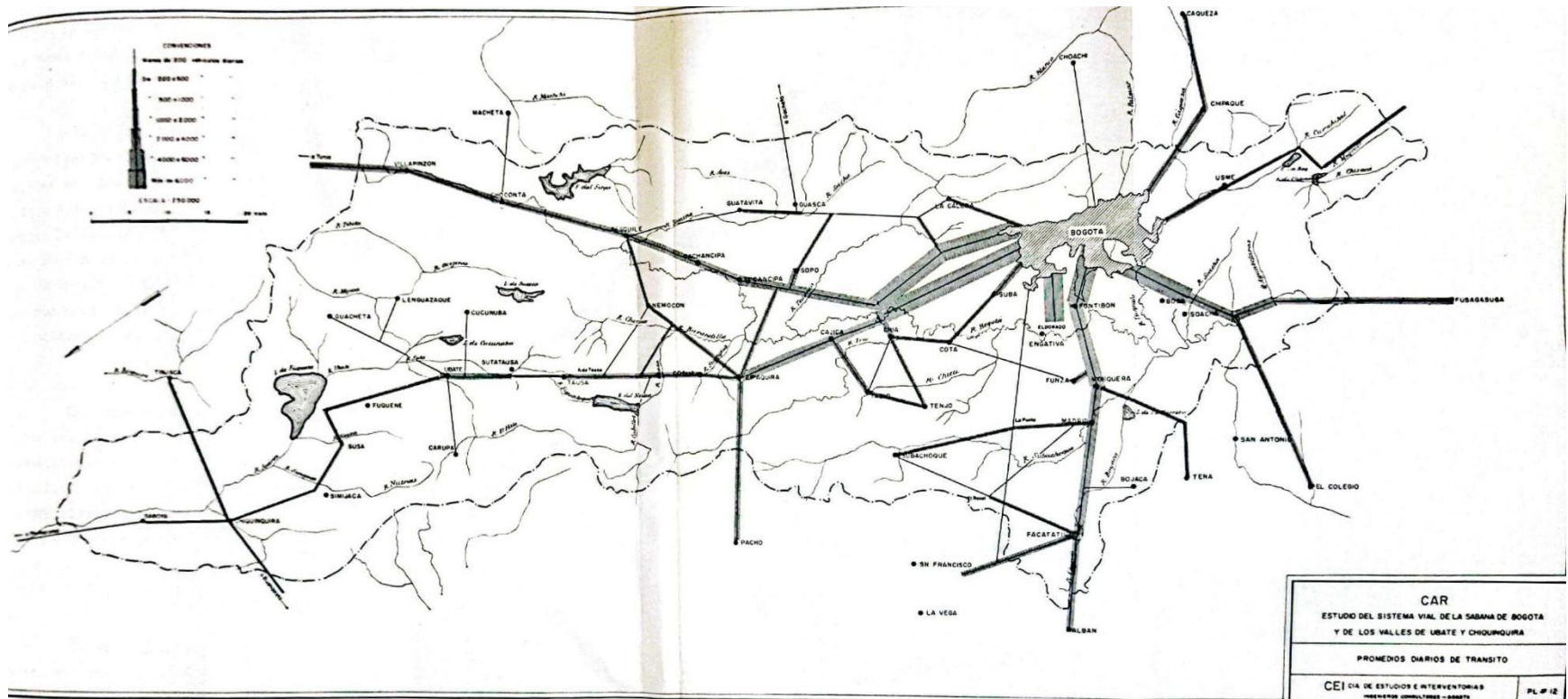
Fuente: DAPB, 1960.

N. Anexo: Mapa vial general (CAR, 1962).



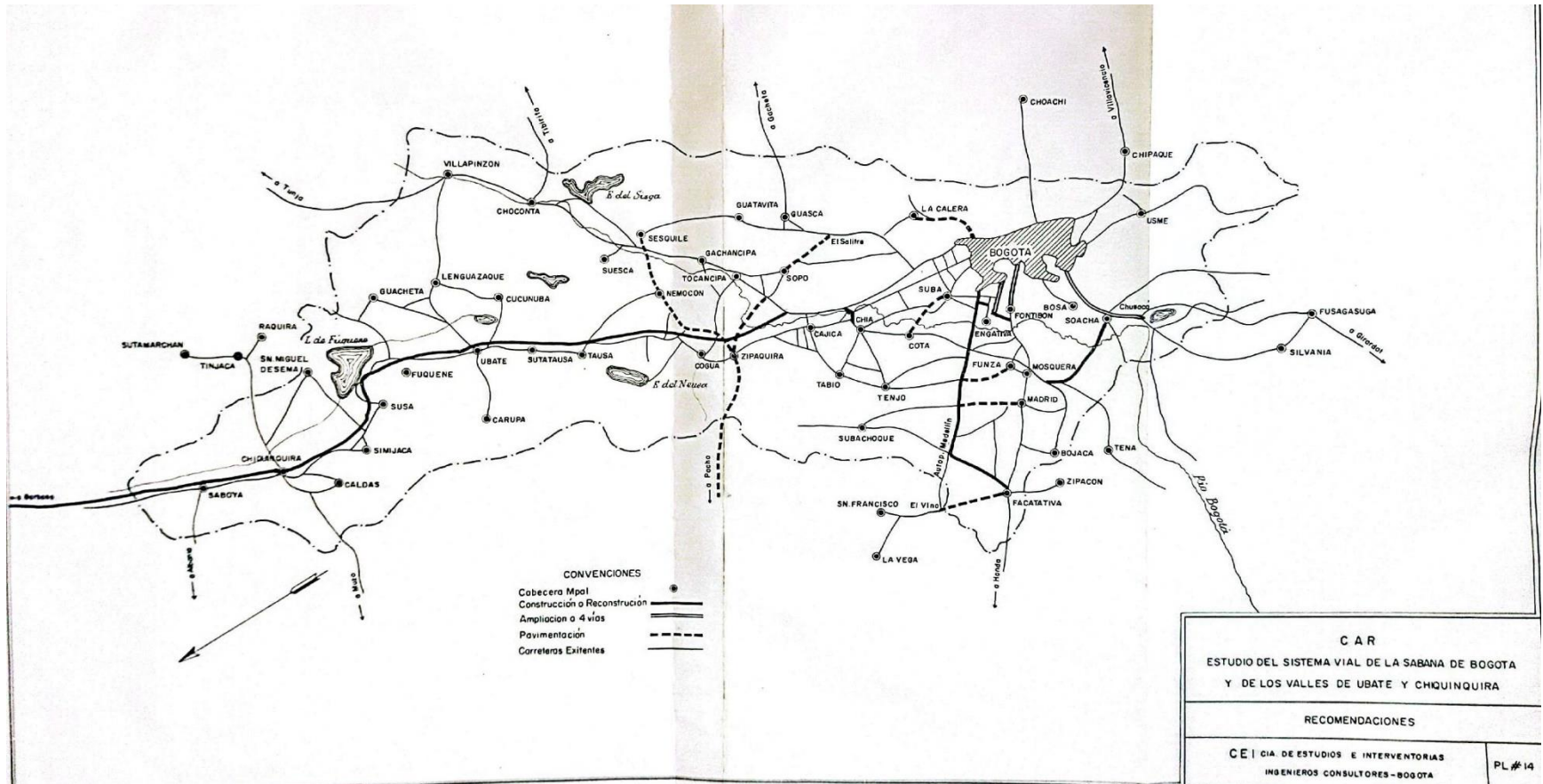
Fuente: CAR, 1962.

O. Anexo: Promedios diarios de tránsito (CAR, 1962).



Fuente: CAR, 1962.

P. Anexo: Mapa recomendaciones estudio del sistema vial (CAR, 1962).



Fuente: CAR, 1962.

Bibliografía

Aguilera P., M. (2002). División política administrativa de Colombia. *Credencial historia*, 145. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-145/division-politica-administrativa-de-colombia>

Alfonso, O. A. (2010). Impactos socioeconómicos y demográficos de la metropolización de la población colombiana y de los mercados de trabajo y residenciales. *Borradores de Economía*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 31. <https://www.uexternado.edu.co/wp-content/uploads/2021/02/DDT-31.pdf>

Alfonso, O. A. (2012). El sistema de ciudades y el polimetropolitanismo en Colombia (Experiencias latinoamericanas). *Questiones Urbano Regionales. Revista del Instituto de la Ciudad*. 1(1). <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/handle/10469/6364>

Alcaldía Mayor de Bogotá (2011). *Historia institucional*. Bogotá. D.C. Tomo II. https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/documentos_secretaria_general/HISTORIA_INSTITUCIONAL_ALCALDIA_TOMO_II.pdf

Antier, G. (2000). *La gestión del planeamiento regional en Ile-de-France: algunas reflexiones sobre las tendencias del planeamiento metropolitano*. Urban 5. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3658082.pdf>

Arbeláez Torres, G. (1993). *La floricultura colombiana de exportación*. [Tesis de Agronomía, Universidad Nacional de Colombia]. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/34029>

Archivo de Bogotá (2006). *Guía de la Colección Jorge Rivera Farfán*. https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/sites/default/files/fondo_documental/10.%20Gu%C3%ADa%20coleccion%20Jorge%20Rivera%20Farf%C3%A1n.pdf

Buelvas R., Diego L. (2014). *Gobernanza metropolitana: urbanización y organización territorial en la Sabana de Bogotá*. Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/47290>

Cadena, D. (2008). Conurbación y áreas metropolitanas en el derecho colombiano. *Derecho y realidad*, 11.
https://revistas.uptc.edu.co/index.php/derecho_realidad/article/download/5086/4121/11130

Castro, Jaime (1991). *Discurso sobre Bogotá*, abril 11 de 1991.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=7257>

Colciencias et. al. (2000). *Tendencias recientes de ocupación territorial en Bogotá y la región: Informe técnico final*. Convenio Colciencias - Gobernación de Cundinamarca - Universidad de los Andes, CEDE.

Contreras, Y. (2020). Gobiernos metropolitanos y esquemas asociativos territoriales: visión de los actores locales en Colombia. *Debates gobierno urbano*, 26, 4-32. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1967). *Altiplano de Bogotá*.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1963). *Carta geográfica de la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá* [plano]. Bogotá: CAR, Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1962). *Estudio del sistema vial de la Sabana de Bogotá y de los valles de Ubaté y Chiquinquirá*.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1962a). *Inventario sanitario, primero: núcleos urbanos, segundo: industrias, tercero: clasificación de corrientes*. Elaborado por I.S. Compañía de Ingeniería Sanitaria.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1962b). *Minerales e industrias mineras en el área de la corporación y zonas de influencia de la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y los Valles de Ubaté y Chiquinquirá*.

Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (1962c). *Plan de usos de la tierra: Informe*.

Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá (1980). *La planificación regional en el área de la C.A.R.*

Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca, CVC (2004). En la búsqueda permanente del rumbo. CVC 50 años. Cap. 5. https://ecopedia.cvc.gov.co/sites/default/files/archivosAdjuntos/cvc-50_anos-cap-5_ok-c.pdf

Corporación Autónoma de Cundinamarca (2011). *Integración de sistemas de alertas tempranas y Comité Hidrológico* [Presentación]. <https://www.car.gov.co/uploads/files/5b8d422fd2347.pdf>

Cortés D., M.E. (2005). La anexión de los seis municipios vecinos a Bogotá en 1954. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 9 (1), 122-127.

Cortés S., R. (2007). Del urbanismo a la planeación en Bogotá (1900-1990) esquema inicial y materiales para pensar la trama de un relato. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11 (1), 160-213.

Currie, L. (1950). *Bases de un programa de fomento para Colombia*. Bogotá: Banco de la República.

Currie, L. (1963). *Ensayos sobre planeación: introducción a una teoría de desarrollo económico como operación Colombia*. Bogotá: Tercer Mundo.

Dávila L. de G., C. (1987). *La CAR, 25 años en el desarrollo regional (1961-1986)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

Decreto Legislativo No. 173 de 1958. Por el cual se crea la Comisión de Aguas de la Sabana de Bogotá.

Decreto ley 1050 de 1968. Por el cual se dictan normas generales para la reorganización y el funcionamiento de la administración nacional.

Decreto No. 173 de 1963. Por el cual se reorganiza la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá.

Departamento Administrativo de Planificación Distrital (1960). *Plan vial piloto*. (Bogotá).

Departamento Administrativo de Planificación Distrital (1967). *La planificación en Bogotá*.

Departamento Nacional de Planeación (2014). *Política nacional para consolidar el sistema de ciudades en Colombia*. Documento CONPES 3819.

Discurso de Jaime Castro sobre Bogotá (1991). Abril 11. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=7257>

Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (1960). *Plano general del proyecto Teusacá - Chingaza*.

Fornaguera, M. y Guhl, E. (1969). *Colombia, ordenación del territorio en base del epicentrismo regional*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, CES.

Galindo G., J. (2001). *Un proceso abierto: experiencia y evolución del método de proyectación del plan de extensión de Amsterdam de 1934*. [Tesis doctoral, Universidad Politécnica de Cataluña]. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/94270>

Gobernación de Cundinamarca y Alcaldía Mayor de Bogotá (2022). *Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca: análisis técnico que identifica las mayores interdependencias regionales por áreas temáticas, criterios prioritarios de interdependencia 2021-2022*. https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/analisis_tecnico_de_territorios_de_mayores_interdependencias_vrm_pdf.pdf

Gouëset, V. (1998). *Bogotá: nacimiento de una metrópoli: La originalidad del proceso de concentración urbana en Colombia en el siglo XX*. Nueva edición [en línea]. Lima: Institut français d'études andines. <https://doi.org/10.4000/books.ifea.3252>

Guhl N., E. et al. (2015). La construcción del territorio sostenible: un asunto complejo. Sociedad de Mejoras y Ornato de Bogotá. <https://www.mejorasyornatobogota.com/wp-content/uploads/2018/10/la-construccion-del-territorio-sostenible-web.pdf>

Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana: historia del urbanismo en el siglo XX*. Barcelona. Ediciones del Serbal. Cap. 4 y 5. p. 98-184.

Hall, P., Tewdwr-Jones (2011). *Urban and Regional Planning*, 5th ed., London: Routledge. p.65.

Herrera, L., Pecht, W. (1976). *Crecimiento urbano de América Latina*. Santiago de Chile: BID, CELADE.

Institut Paris Région (1965). Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP).
<https://www.institutparisregion.fr/documents-historiques-de-referance/schema-directeur-damenagement-et-durbanisme-de-la-region-de-paris-sdaurp/>

Kalmanovitz, S. (2003). *La idea federal en Colombia durante el siglo XIX*.
<https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/La-idea-federal.pdf>

Ley 3 de 1961. Por la cual se crea la Corporación Autónoma Regional de la Sabana de Bogotá y de los Valles de Ubaté y Chiquinquirá.

López-Goyburu, P. (2017). Miradas innovadoras sobre la interfaz urbano-rural: el plan de Extensión de Ámsterdam, los planes del Condado de Londres y del Gran Londres, y el plan Dedos de Copenhague. *EURE (Santiago)*, 43 (128), 175-196.
<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612017000100008>

Los recursos hidrológicos de la Sabana son mal utilizados (1984). [Transcripción del capítulo VII control y coordinación de los recursos hidrológicos en la Sabana, del libro: Currie, L (1965). Una política urbana para los países en desarrollo]. *Anales de Ingeniería*, 824, 33-40. <https://sci.org.co/anales-824/>

Montañez G., et al. (1994). *Hacia dónde va la sabana de Bogotá: modernización, conflicto, ambiente y sociedad*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Centro de Estudios Sociales, SENA.

O'Byrne, M.C. (2018). *Una utopía llamada Bogotá*.
<https://cerosetenta.uniandes.edu.co/una-utopia-llamada-bogota/>

Ramírez, J.C. y De Aguas, J.M. (2017). *Configuración territorial de las provincias de Colombia: ruralidad y redes*. Bogotá, CEPAL.
<https://repositorio.cepal.org/items/ed7da827-c1cc-4add-8f1c-ff079d5ef6eb>

Romero M., M. (2017). Ciudad en explosión: transformaciones territoriales en la región metropolitana de la Sabana de Bogotá. *Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, IX* Barcelona: DUOT.

Salazar F., J. (2007). La planeación de Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 11 (1), 208-219. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

Salazar F., J. (2012). *Fortalecimiento del sistema de ciudades: instrumentos de planificación. Misión del sistema de ciudades*. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación.

Saldarriaga, A. (1974). *Hubo una vez una Sabana: aproximación al estudio de la transformación de la Sabana de Bogotá*. Bogotá: IGAC, 1974.

Soacha pide anexión a D.E. (1964). *El Vespertino*. Bogotá, junio 27.

Sociedad geográfica de Colombia (2000). *Cuenca Alta del río Bogotá, región programa: Plan de Ordenamiento Territorial*. https://sogeocol.edu.co/Home_B/cont_pot/

Tarchópulos, D. (2013). *La ciudad colombiana y los ensayos de laboratorio de la ciudad funcional*. <https://core.ac.uk/download/pdf/41792874.pdf>

Universidad de los Andes (1998). *Bogotá - Sabana: un territorio posible*. Cámara de Comercio de Bogotá. <http://hdl.handle.net/11520/25240>

Universidad Nacional de Colombia. Centro de Investigaciones para el Desarrollo (1969). *Alternativas para el desarrollo de Bogotá D.E.* Bogotá: Editorial Andes – Universidad Nacional de Colombia - CID.

Urrea U., T. et al. (2008). *Bogotá años 50: el inicio de la metrópoli*. Director Juan Carlos del Castillo. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Cuaderno de arquitectura y urbanismo.