

Plan de ordenamiento territorial para Santa Fe de Bogotá D.C. - POT
Impactos y Consecuencias
Tema: ¿Equilibrio Regional...?

Mario A. Noriega T. *

PRESENTACION

*“Los peores enemigos
son los que aprueban
siempre todo”
TACITO*

*“Cuando una solución no nos parece por lo menos
parcialmente inaceptable es que la hemos oído mal”
Nicolás Gómez Dávila - ESCOLIOS A UN TEXTO IMPLICITO*

El presente documento se concentra en el análisis de las implicaciones que puede tener en 'la región' la puesta en práctica del **Plan de Ordenamiento Territorial POT** elaborado por la Administración Distrital de Santa Fe de Bogotá.ⁱ El tema regional, junto con otros aspectos tratados por distintos profesionales, fue definido por la Cámara de Comercio de Bogotá con el objeto de hacer un aporte a la discusión del proceso de planeamiento que se lleva a cabo actualmente en el Distrito Capital.

La Ley de Desarrollo Territorial (388 de 1997) no detalla cómo los municipios deben incorporar el tema regional a sus planes de ordenamiento. Esto ha generado una polémica entre el Distrito y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR en la cual ha tenido que participar el Ministerio del Medio Ambiente.ⁱⁱ A este respecto, el presente análisis se basa en que, independientemente de las polémicas legales, existen consideraciones de enfoque y de orden técnico y metodológico que hacen inevitable incluir consideraciones 'regionales' en cualquier propuesta de planeamiento de un asentamiento humano.

El presente documento se divide en cinco partes. En la primera se busca dar respuesta a la pregunta: ¿en qué situación estamos? Para lograr esto se toma como referencia el diagnóstico de 'la región' que presenta el POT en el Documento Técnico de Soporte. La segunda parte plantea ¿a dónde queremos llegar?, lo cual se precisará a partir de 'la visión', los objetivos y las determinantes del 'Modelo' propuesto en el mismo documento. La tercera parte se centra en ¿qué hacemos para llegar allá?. La respuesta se basará en precisar el 'Modelo' regional propuesto por el POT, su desarrollo en el Proyecto de Acuerdo y las

* Arquitecto - urbanista

experiencias que dejan algunos antecedentes de planeamiento en el Distrito. En la cuarta parte se presentan dos escenarios sobre el resultado que puede generar la aplicación del POT en 'la región'. La quinta parte contiene conclusiones y algunas recomendaciones.

Cuando se hace referencia al texto de los documentos elaborados por el Distrito se utilizarán comillas dobles. Así se busca resumir y destacar puntos. Sin embargo, se corre el riesgo de citar por fuera del contexto o hacer descripciones incompletas. Para subsanar esto y ayudar a resolver dudas siempre es posible que el lector acuda al texto original, para lo cual se ha buscado que las citas en lo posible estén relacionadas con el título de los capítulos específicos del POT. Las comillas sencillas se utilizan para destacar nombres, temas o conceptos cuyo origen no siempre es el texto original.

PRIMERA PARTE - El diagnóstico: ¿en qué situación estamos?

El investigador puede incurrir en el error metodológico consistente en buscar aquello que habla a favor de sus hipótesis en vez de investigar aquello que pudiera rebatirlas.

ALEXANDRE PETROVIC

Incluso los matemáticos son falibles.

KARL POPPER

Definir cuál es la región de Santa Fe de Bogotá no es tarea fácil. El uso del término 'región' tampoco. Frecuentemente se utilizan como sinónimos: 'área metropolitana', 'región metropolitana', 'municipios vecinos a Bogotá', 'municipios de la Sabana', 'municipios de la cuenca alta del río Bogotá', 'región de la Sabana', 'espacio regional'. En algunos estudios se propone como 'región' el territorio conformado por 'la Sabana de Bogotá, los valles de Ubaté y Chiquinquirá, valles de Tunja, Duitama y Sogamoso, zonas del Sumapaz y Fusagasugá' (E. Guhl - M. Fornaguera). En otros casos se considera que se debe incluir a Girardot, Ibagué y Tunja.ⁱⁱⁱ El 'área metropolitana' considerada por el Plan Maestro de Transporte para Santa Fe de Bogotá (JICA) elaborado en 1996 está constituida por 17 municipios. La 'región metropolitana' considerada en el estudio Bogotá - Sabana, Un Territorio Posible (CEDE)^{iv}, está conformada por 18 municipios (2.574 kilómetros cuadrados). El 'área de estudio' propuesta por la Sociedad Geográfica de Colombia en el Pre-plan integral físico y ambiental, de la cuenca alta del río Bogotá propone la integración de 26 municipios que constituyen la cuenca alta del río Bogotá (4.321 kilómetros cuadrados).^v Para el Ministerio de Desarrollo Económico el 'área metropolitana' de Santa Fe de Bogotá está constituida por 9 municipios.^{vi}

Los criterios para definir 'la región' pueden ser de carácter geográfico (la Sabana por ejemplo, o la cuenca del río Bogotá, o una parte de la cuenca); pueden ser políticos^{vii} (un grupo de municipios con los cuales se llegue a un acuerdo), se pueden definir por proximidad (los municipios 'vecinos' o 'aledaños'); o pueden ser más sofisticados, como resultado de la identificación de la escala, la función y los vínculos físicos y económicos entre los asentamientos^{viii}. Cuál criterio se escoge depende del enfoque que se le quiera dar al estudio o del alcance de la propuesta que se esté planteando.

El POT se refiere a la 'Región Santa Fe de Bogotá - Sabana', conformada por el Distrito Capital y 19 municipios más.^{ix} Esta es la región a la que nos referiremos en este documento, salvo que se especifique algo diferente.

1.- "Caracterización de la ciudad actual"

Este aparte del Documento Técnico de soporte del POT se presenta como, "la síntesis del diagnóstico del ordenamiento territorial vigente en Santa Fe de Bogotá". Consta de ocho capítulos. El capítulo tercero: "**Territorio regional en proceso de articulación**" se concentra en el tema regional y diferencia cuatro aspectos:

- "**La Sabana: territorio de la cuenca alta del río Bogotá**". Describe aspectos ambientales de la red hidrográfica, los humedales, páramos y cerros.
- "**Crecimiento urbano-regional**". Presenta la situación a partir de: "los factores de dinamismo", la "baja redistribución del empleo", "la intensidad con que actúan las fuerzas centrípetas", el patrón seguido por la ciudad, contrario a la "reversión de la polarización", y la "persistencia en la concentración de las actividades generadoras de empleo en la ciudad" lo cual "probablemente" se explica por la "persistencia de factores que inhiben el despliegue de fuerzas centrípetas".
- "**Región urbana en proceso incipiente de consolidación**". Se presenta la "clara tendencia" de la región Santa Fe de Bogotá - Sabana a "consolidarse como una aglomeración metropolitana". Se identifican como "elementos básicos": el núcleo central, la zona conurbada de Soacha, dos centros regionales (Facatativá y Zipaquirá), tres conurbaciones (norte, occidente y sur: de nuevo Soacha), los usos "perirurbanos", y los suelos rurales.
- "**Territorio rural desarticulado**". El territorio rural se divide en tres zonas: Cerros Orientales, valle del río Tunjuelito y páramo del Sumapaz. Se menciona una "interacción importante" con la ciudad a través de los cerros orientales, pero la mayor extensión hacia el sur "está desarticulada de la ciudad propiamente dicha".

2.- Conclusiones sobre el diagnóstico

Son siete páginas de las 82 que constituyen el diagnóstico. Se hace referencia a un plano (Plano No. 6: Región) de los 67 incluidos en el Documento Técnico de Soporte.

En el diagnóstico es clara la preocupación por el crecimiento de las áreas de vivienda en la Sabana sin un "incremento proporcional del equipamiento funcional de los municipios", el deterioro del medio ambiente, la disminución de la producción agrícola, la conurbación con los municipios vecinos, la falta de "integración y mejor articulación en el espacio regional" y el "patrón de ocupación del suelo disperso".

Desafortunadamente el diagnóstico en el tema regional no presenta cuadros de áreas, ni de población, ni de usos del suelo, ni de actividades productivas o empleo. Para el lector no es posible precisar objetivamente cuáles son las características de los 19 municipios a que se refiere el documento, ni sus tendencias, ni los vínculos económicos, ni de transporte ni de intercambio de servicios que tienen con Santa Fe de Bogotá.

SEGUNDA PARTE - La propuesta del POT: ¿a dónde queremos llegar?

*Bogotá deberá hacerse nueva, construirse distinta..
ya es hora de no copiar modelos extranjeros
sino proponer los nuestros para el resto del mundo..."*
E. PEÑALOSA. Alcalde Mayor, Espectador, junio 2 de 1999.

La 'visión' que propone el POT para 'la región' está en la parte II del Documento Técnico de Soporte: **Determinantes del Modelo de Ordenamiento Territorial**, que consta de seis capítulos. Los aspectos regionales se tratan en el capítulo **Objetivo General**.

Para el desarrollo de la "política de sostenibilidad" planteada en el Objetivo General, el POT propone cuatro aspectos: el medio natural como base del ordenamiento; las condiciones económicas; la construcción de un territorio regional y la articulación territorial rural. El tema regional se centra en la propuesta de un 'modelo regional' y los objetivos y estrategias para su adopción.

1.- "Determinantes del Modelo de Ordenamiento Territorial" / "Objetivo General: la sostenibilidad del desarrollo ambiental y económico"

1.1.- "Condiciones económicas"

Se proponen tres niveles administrativos y de gestión. El nacional, "la esfera regional" y el local. Este último, según el documento: "quizás el más importante dentro del POT".

El modelo de desarrollo regional "se inserta dentro de un ordenamiento regional orientado a la vinculación con los grandes centros regionales nacionales". "El desarrollo estará sustentado sobre la sólida base de una industria de bienes y no sobre algunos servicios especulativos".

La malla vial metropolitana y accesibilidad buscará "dar cohesión y mejorar la movilidad regional". El POT también propone: "la cohesión del sistema vial regional con el urbano" para mejorar "las condiciones productivas tanto en la ciudad como en la periferia".

1.2.- "Construcción de un territorio regional"

El POT propone: "la integración regional" y la "concertación" con la Nación, el Departamento de Cundinamarca, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca

CAR y los municipios de la Sabana. Igualmente propone la "adopción de un proyecto regional concertado".

"Modelo regional". El POT considera hacia el futuro el "área de la Sabana como un territorio integrado por tres grandes "territorios" o espacios regionales articulados por "sistemas relacionales":

- "Suelo regional de protección", basado en "corredores ecológicos y áreas protegidas".
- "Espacio agrícola regional" que se deberá "acordar y delimitar" para preservar la Sabana, controlar el proceso de urbanización dispersa, "frenar los procesos de especulación del suelo rural, y dar continuidad a una política para el fomento de las actividades productivas en el sector agropecuario".
- "Espacio regional urbano", basado en el "ordenamiento" para concentrar la urbanización y evitar nuevos asentamientos. Para controlar los "desequilibrios" y las "asimetrías" en las relaciones entre los asentamientos se propone: localización preferencial en tierras planas; reconocimiento de una estructura general basada en la ciudad central, las conurbaciones y los polos; evitar la continuidad de la urbanización "prohibiendo" los desarrollos de baja densidad y estableciendo una franja de separación "mucho mayor" que la ronda hidráulica; controlar la tendencia a la urbanización dispersa para lo cual se propone "consolidar una periferia estructurada"; complementar la configuración radial de los ejes viales con conexiones "preferentemente" de forma anillar; crecimiento de las áreas urbanas "preferiblemente nucleado" con "trazados previsibles y ordenados" y perímetros "razonablemente calculados"; el suelo rural y los elementos naturales "que requieren ser preservados" deben "fortalecerse como factores de contención a la expansión urbana"; y en la red de asentamientos debe "diversificar las ofertas para distintos grupos de hogares, actividades económicas y servicios de diversa jerarquía". La ciudad debe "ofrecer el suelo urbano necesario" para evitar "la urbanización informal en cualquiera de sus manifestaciones".

Los "sistemas relacionales" son redes e infraestructuras para fortalecer el transporte regional, sistemas de saneamiento ambiental, infraestructuras de servicios públicos domiciliarios, y el sistema de equipamientos. Igualmente el POT incluye en esta categoría "los sistemas de gestión" y la identificación de "áreas de oportunidad".

"Objetivos y estrategias para la adopción del modelo regional"

Objetivos. El POT propone siete objetivos de largo plazo "prioritarios y viables" para el "ordenamiento de la región". Estos objetivos se pueden clasificar en tres temas. El primer tema es el productivo que se centra en conformar la región como "una entidad reconocible" de "alta productividad" y "adecuada calidad de vida"; y en "concentrar y ordenar" en las tierras planas las actividades agrícolas, ganaderas y urbanas. El segundo tema es lo ambiental que busca "respeto y valoración" de la diversidad del medio natural; recuperación y regeneración de cerros y páramos y "mantener el área agrícola" como "potencial productivo y de ordenamiento" del territorio. El tercer tema se refiere a los

asentamientos. Sus objetivos buscan "incentivar" la "localización estratégica" de las "actividades metropolitanas" para fomentar "desarrollo integral y equilibrado" creando una "red solidaria" de asentamientos en la región e "integrar el territorio" y promover la "interacción regional".

Estrategias. El POT propone "impulsar" iniciativas para facilitar "el acercamiento, la concertación y los acuerdos" entre entidades territoriales e instituciones. El objetivo es crear un "marco de concertación" basado en: proponer una "agenda marco sobre temas regionales", la adopción de "bases para la gestión ambiental en la Sabana", la promoción de un "programa científico para la actualización de estudios regionales", promover una "agenda de proyectos regionales" y promover la adopción del Protocolo "Directrices de Ordenamiento de la Región de la Sabana".

2.- 'El Modelo' que propone el POT

*El concepto de **Tipo**, sea un edificio o una ciudad, sirve para designar el esquema estructural organizativo que los define y se utiliza para ser interpretado, manipulado y transformado al ser llevado a la práctica, mientras que el **Modelo** es el ejemplo excelso que únicamente puede ser copiado y reproducido sin ningún matiz de alteración a riesgo de perder su identidad.*

QUATREMER DE QUINCY

Modelo: objeto que se reproduce imitándolo // Adj. Perfecto en su género.

DICCIONARIO LAROUSSE

El POT presenta el 'Modelo' en ocho capítulos. El tema regional se trata en un punto del Capítulo 1: "**Visión del Modelo Territorial**" y en un punto del Capítulo 2: "**Componentes Básicos del Modelo**".

"**Territorio regional**". Según el POT el Modelo se apoya en una "visión regional y de largo plazo". Bogotá "potenciará al máximo" el uso intensivo de su territorio urbano y mantendrá su estructura compacta y densa para evitar "impactos ambientales indeseables en la Sabana". La accesibilidad requiere ser mejorada "sensiblemente". El sistema de transporte masivo que adopte y construya Bogotá debe tener la "versatilidad adecuada" para conectarse con un sistema futuro de transporte regional. El equipamiento regional debe ser coordinado entre Bogotá y la región. Lo mismo el saneamiento y la provisión de agua potable. El río Bogotá se debe recuperar, descontaminar y su ronda se debe tratar como una "vértebra ecológica" y un corredor contenedor de la expansión urbana.

El espacio regional debe integrar tres estructuras básicas: la 'estructura ecológica principal' conformada por áreas protegidas, la 'estructura de asentamientos urbanos' compuesta por una ciudad central y un sistema de asentamientos "jerarquizados y especializados" agrupados en "forma de coronas". La 'gran zona agrícola', cubre los "intersticios de esta estructura".

El 'Modelo' está conformado por un "espacio rural" donde se "conserven y potencien" sus valores y un "espacio urbano" en proceso de transformación hacia una "condición más

equilibrada". El 'Modelo' se presenta como "sostenible en lo ambiental", "diverso en lo cultural, "eficiente en lo funcional" y "equilibrado en lo social".

Esta descripción ocupa dos de 119 páginas sobre el 'Modelo'. Ninguno de los 67 planos del Documento Técnico de Soporte se refiere a una propuesta regional.

"Componentes básicos del Modelo". Se construye con tres componentes. La "estructura ecológica" que articula al Distrito Capital con la "Estructura Ecológica Principal Regional"; el "territorio rural" del Distrito y la "estructura urbana" conformada por las piezas urbanas y sistemas generales.

En el 'Modelo' se propone la consolidación de las zonas periféricas de la ciudad y la incorporación "racional y planificada" de las nuevas zonas de expansión. La "ciudad sur" constituye el punto de articulación entre el "amplio territorio de la Sabana" con el valle del río Tunjuelito. La "ciudad norte" establece el "proceso de expansión de la ciudad hacia el norte" y "establece su relación con los municipios de la región norte de la Sabana". El "borde occidental" conforma el "espacio intermedio" entre la superficie urbanizada y el "área rural al occidente del río Bogotá".

TERCERA PARTE: ¿qué hacemos para llegar allá?

¿Qué camino debo seguir? - según a donde quieras llegar - observó el Gato.

- Me es absolutamente igual un sitio que otro ...- dijo Alicia

- Entonces también da lo mismo un camino que otro - añadió el Gato

Lewis Carroll: ALICIA EN EL PAIS DE LAS MARAVILLAS

1.- Propuesta del POT

1.1.- "Puesta en práctica del 'Modelo', proyectos, usos y tratamientos, programas e instrumentos de gestión"

Según el POT, el 'Modelo' se hace concreto a través de los proyectos y las normas. Hay proyectos de inversión pública, y las intervenciones privadas. El POT establece las normas generales, posteriormente el Departamento Administrativo de Planeación Distrital DAPD las precisará.

El POT no plantea normas ni intervenciones directas en la región Santa Fe de Bogotá - Sabana. Sin embargo, hay propuestas y proyectos que la afectan indirectamente. A continuación se mencionan las intervenciones en las cuales hay algún tipo de relación entre el Distrito y la Sabana:

"Estructura ecológica principal". Planes de manejo ambiental para los santuarios, reservas y parques incluidos en el sistema de áreas protegidas.

"Piezas urbanas"

Eje occidente. Busca la "optimización" de su "conectividad" con la región. El corredor férreo de occidente y el Corredor Avenida Centenario.

Nodo de equipamientos metropolitanos. Se plantea como "eje de integración regional".

Tejido residencial norte. Corredor de la Avenida a Medellín (calle 80): acceso a la ciudad.

Ciudad sur. Dentro de sus objetivos está ser "elemento de integración de la ciudad con el contexto regional". Operación Tunjuelito Medio: ejecución de las avenidas Caracas, Darío Echandía, Guacamayas y de Los Cerros que articulan el sector suroriental al Centro Metropolitano y a la región occidental". Operación Autopista Sur - Soacha: busca "resolver las penosas condiciones de acceso a la ciudad desde el sur". Operación Puerta del Llano: apunta a "configurar el acceso a la ciudad desde los Llanos Orientales".

Ciudad norte. Busca: "procesos equilibrados de integración con los municipios vecinos". Operación Paseo de Los Libertadores Toberín: busca "estructurar servicios urbanos de integración regional" y "mejorar las condiciones generales de entrada a la ciudad".

Borde occidental. Busca "consolidar un borde urbano, constituido como elemento de articulación con la región". Operaciones Tintal Norte y Sur: obras de mitigación de inundación sobre el río Bogotá. Construcción de la estación terminal del metro. Operación Engativá - Aeropuerto: prolongación de la Avenida José Celestino Mutis "hacia la región". Operación Fontibón: apunta a "la configuración de su territorio como importante núcleo de prestación de servicios hacia la región" y "puesta en marcha" de "estaciones del tren de cercanías".

"Consolidación de los sistemas generales".

Sistema vial. Subsistema de relación ciudad región. La Avenida Longitudinal de Occidente ALO es el "gran articulador regional". Se listan 11 vías, pero en el cuadro: Vías regionales prioritarias por construir sólo se listan 7 tramos de cinco vías.

Sistema de transporte. Sistema metro línea 1. Sistema Transmilenio: terminales de transferencia: "se estima que seis estaciones permanentes y cuatro transitorias son suficientes". Las seis permanentes se ubican sobre entradas a la ciudad.

Sistema de acueducto. Busca "garantizar el abastecimiento futuro de agua para la región y la ciudad".

Sistema de recolección, tratamiento y disposición de residuos urbanos. Como "directriz" se plantea "determinar alternativas para el manejo de los residuos sólidos con los municipios de la Sabana".

Equipamientos urbanos. Hay referencia directa a parques regionales: La Florida, Tominé, San Rafael. En la descripción de equipamientos comunitarios y servicios urbanos se menciona la escala metropolitana pero no se precisa cómo se presta el servicios a la 'región'.

"Programas". Programa de vivienda de interés social y prioritario. Busca generar "oferta suficiente y adecuada de suelo urbano". Este objetivo tiene implicaciones en las áreas de expansión y por consiguiente afecta a la Sabana.

"Instrumentos de Gestión". De los instrumentos previstos para llevar a cabo el POT el de mayor interés desde el punto de vista 'regional' es el programa de ejecución. Esto porque con la prioridad y la programación de las inversiones se determina realmente la dirección

que puede tomar el desarrollo de la Sabana. Desafortunadamente esto no se desarrolla en el POT.

1.2.- Proyecto de Acuerdo del POT

Son 562 artículos. Los que mencionan el tema regional o sugieren alguna relación directa o indirecta son 28 (5%). Ninguno de los 27 planos que constituyen el Proyecto de Acuerdo se refiere directamente a la región.

Referencias directas a la 'región' se encuentran en:

Objetivos y estrategias del POT. Objetivo N° 5 (Artículo 7): "Lograr la configuración de una estructura sostenible, articulada con la región". En las políticas propuestas se enfatiza en la necesidad de establecer "mecanismos" para "concertar y alcanzar acuerdos" con "los municipios vecinos" en temas viales y de transporte, servicios públicos y "proyectos regionales de especial interés para la Sabana de Bogotá".

Area de manejo especial de la ronda del río Bogotá. La propuesta específica es promover "convenios y proyectos conjuntos con los municipios integrantes de la cuenca alta del río Bogotá" para recuperar y conservar la cuenca, producir investigación básica y aplicada, consolidar red de áreas protegidas, "desarrollo coordinado de planes parciales de ordenamiento", etc. La zona de manejo y preservación ambiental del río Bogotá se deja como está en las normas vigentes (Artículo 44) y se propone el refuerzo del río con jarillones en su margen oriental (Artículo 63).

En el Componente Urbano, y específicamente en la definición y los objetivos de las 'piezas urbanas' y los 'sistemas generales', se reitera lo expresado en el Documento Técnico de Soporte. Se habla de "dinámica coordinada" que "garantice procesos equilibrados de integración con los municipios vecinos" (Artículo 140), "optimizar el acceso a la ciudad desde la región" (Artículo 145), lograr una "articulación adecuada y eficiente" entre el sistema vial de la ciudad con el "ámbito nacional y regional" (Artículo 148), "establecer las directrices" para la "puesta en marcha de un sistema de transporte regional " que "contemple la implementación del Sistema Tren de Cercanías" (Artículo 165), etc.

1.3.- Conclusiones sobre la propuesta del POT

La 'visión regional' planteada por el POT se puede resumir así:

- Consolidación de un núcleo central. En el Distrito se concentra la población, el empleo y las inversiones en equipamientos, vías, transporte, y servicios públicos. El POT calcula que el "Distrito Capital deberá proveer suelo, entre el año 2000 y el 2020, para un promedio de 158.000 personas por año". En total son 538 hectáreas por año y 10.763 hectáreas de expansión para 20 años. Con un incremento de población de 3'160.000 habitantes se tendrá para el año 2020 una ciudad de 9'482.702 habitantes, sin contar la población de los municipios de 'la región'.
-

- Los 19 municipios de la región deben "concertar" con el Distrito la restricción de su crecimiento y su desarrollo esencialmente rural y agropecuario.
- La integración regional se basa en mejorar los accesos al 'gran núcleo central', a partir de vías, corredores de transporte público y 'puertas urbanas'. El tren de cercanías no se precisa. El estudio para la localización de las estaciones de transferencia se llevará a cabo posteriormente.
- La periferia del Distrito se consolidará con vivienda de interés social (zonas de expansión). Intervendrá directamente el Distrito a través de Metrovivienda en la construcción de 100.000 de las 500.000 viviendas que se requieren hasta el año 2010.
- Se le da gran énfasis al "medio natural como base de ordenamiento". Se propone conformar la estructura ecológica principal regional. Como proyectos específicos se mencionan los parques La Florida, Tominé y San Rafael.

2.- Antecedentes: propuestas de estudios involucrados en el POT

"..El plan físico de Bogotá... se materializa a medida que los recursos permiten a la administración pública... y a la iniciativa particular tomar decisiones sobre el crecimiento y modernización de la ciudad. El plan físico está constituido concretamente por planes de localización general y dimensionamiento de las áreas e instituciones comunitarias... Además conforman el plan las disposiciones legales, las normas y los planos indicativos que se preparan para la adopción de planes parciales.."

Presentación del Plan Distrital de 1964

La historia de la planificación de Bogotá durante el siglo XX es rica en intentos. Existe un valioso acervo de estudios, planes, acuerdos y proyectos. Desde el año 1932 es posible identificar por lo menos ocho planes para Bogotá, que incluyen propuestas viales, de usos del suelo, identificación de zonas de expansión, proyectos urbanísticos, análisis regional, etc. En promedio hay un plan cada ocho años. La Ley 388 de 1997 que origina el POT, tampoco es el primer intento por generalizar la planificación municipal en el país. La Ley 88 de 1947 ordenaba la elaboración de Planes Reguladores de Urbanismo para municipios con presupuesto superior a \$200.000.

Generalmente cada plan se presenta como un instrumento nuevo que sobrepasa las decisiones de los anteriores. El Plan Director elaborado por Le Corbusier en 1950, que constaba de Plan Regional, Plan Metropolitano, Plan Urbano y Plan para el Centro Cívico^{xi}, incluía proyectos que se deberían construir en cada una de estas escalas. Cuarenta años más tarde en el Acuerdo 6 de 1990 (Estatuto para el ordenamiento físico del Distrito Especial de Bogotá) se seguía hablando de la intención de llevar a cabo un Plan de Acción con proyectos y acciones prioritarias sobre vivienda, vías, espacio público, equipamientos comunitarios, parques, etc. Desafortunadamente, como el plan anterior, sin relacionar las intenciones y los proyectos con costos y con los recursos de la ciudad.

Aunque no todos los estudios se adoptaron oficialmente en su totalidad, el patrón más frecuente es encontrar fragmentos de todos los planes a medida que la ciudad va planificando. El POT que estamos analizando no es la excepción. En la Introducción del

Documento Técnico de soporte se plantea que el POT "establece relación con el último estudio de desarrollo urbano completo realizado en la ciudad que conocemos como FASE II".

Pero además de la relación que el POT establece con Fase II, también le da vigencia a fragmentos del Estudio de Factibilidad y Realización de Un Sistema de Transporte Masivo para Bogotá elaborado en 1981, y al Plan Maestro de Transporte Urbano de Santa Fe de Bogotá (JICA), terminado en 1996.

2.1. Estudio FASE II, 1973^{xii}

En el Comité Directivo de este estudio participaron DAPD, CAR y el Departamento Nacional de Planeación.

Bogotá tenía en ese momento 3 millones cien mil habitantes, y se proyectó un Plan de Estructura hasta el año 1990 para ocho millones quinientos mil habitantes, con estudios en mayor detalle hasta el año 1980 (Cinco millones cien mil habitantes).

El estudio parte de evaluar tres escenarios de desarrollo regional. El área de estudio incluye 17 municipios de la Sabana. Para la evaluación se analizan las implicaciones de costos (todas las propuestas se midieron y presupuestaron), facilidad de ejecución, posibilidad de ajustarse a cambios en tasas de crecimiento, suministro de servicios públicos, y criterios ambientales.

Sus propuestas incluyen:

- Ciudades dentro de la ciudad. Son 'centralidades' en el sur, norte, y barrio Restrepo. El soporte de estas 'ciudades' es la descentralización del empleo y su relación con la vivienda y los equipamientos (para los servicios sociales se proponen estándares).
- Expansión hacia el occidente (Soacha, Funza, Mosquera y Madrid). Hacia el norte se restringe.
- Consolidación del área construida. Bordes densos y áreas peatonales.
- Saneamiento del Río Bogotá y creación de un parque metropolitano a sus costados.
- El transporte incluye rutas expresas de buses y sistema de transporte masivo sobre rieles.
- Conservar la Sabana para actividades agrícolas y de recreo.
- Los proyectos llevan un estudio de costos y prioridades ajustado a los recursos de Bogotá.
- A nivel metropolitano se propone crear una Autoridad Metropolitana, Corporaciones de Desarrollo para identificar proyectos regionales y "evitar la expansión y dispersión actual en la Sabana".

2.2.- Estudio de Factibilidad y Realización de un Sistema de Transporte Masivo para Bogotá, 1981^{xiii}

En este estudio, realizado hace dieciocho años, se planteó un sistema de transporte masivo basado en la construcción de tres líneas de Metro. La Línea Prioritaria debía estar terminada en 1986. El estudio consta de 20 volúmenes que incluyen análisis de transporte,

socioeconómicos, de población, de desarrollo urbano, y diseños técnicos con anteproyectos de obra civil, talleres, equipos, etc.

En 1996 mediante un acuerdo entre la Nación y el Distrito, el FONADE contrató el "Diseño Conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Sabana de Bogotá".^{xiv} La recomendación de este estudio fue mantener casi en su totalidad el trazado de las líneas de Metro propuestas en 1981. Aceptando esta recomendación la actual Administración Distrital firmó con el Gobierno Nacional en 1998 un convenio para la construcción de la Primera Línea de Metro o Línea Prioritaria del estudio anterior. Con cambios menores es lo que en el POT se denomina Línea 1 del Metro.

El estudio realizado en 1981 basó el diseño del sistema de transporte masivo en un esquema de ordenamiento urbano muy similar al propuesto por el estudio de FASE II, establecido como plan de desarrollo en el Acuerdo 7 de 1979: orientación del desarrollo hacia el sur y el occidente, densificación en el resto de la ciudad y restricción de crecimiento en el norte.

La base del sistema Metro propuesto era la expansión por fuera de los límites del Distrito, hacia Soacha (450.000 habitantes en el año 2.000), y hacia La Victoria, sector conformado por los municipios de Funza, Mosquera y Madrid (800.000 habitantes en el año 2.000).

2.3- Plan Maestro de Transporte Urbano de Santa Fe de Bogotá (JICA), 1996^{xv}

Este estudio, elaborado mediante convenio entre el Gobierno Nacional y el Gobierno del Japón se realizó para la Administración Distrital. Aunque las propuestas se concentran en Bogotá, el dimensionamiento de los proyectos y sus especificaciones obedecen a una propuesta regional de ubicación de población y empleo que involucra a 17 municipios de la Sabana.^{xvi}

El resultado del trabajo son 67 proyectos distribuidos en tres planes: el de infraestructura vial, el de transporte público y el de manejo del tráfico. El estudio incluye el dimensionamiento de cada proyecto con sus costos y su prioridad de ejecución según los recursos de la ciudad.

El Plan de transporte público incluye 15 troncales que son la base del programa Transmilenio de la actual Administración Distrital. El Plan insiste en que la clave para la solución de los problemas de tráfico no está sólo en las obras de ingeniería. Es imprescindible definir y llevar a cabo políticas de desarrollo urbano para disminuir las necesidades de movilización. La estructura de ciudad propuesta a largo plazo es una serie de núcleos o polos de desarrollo que integran empleo, vivienda y servicios.

El Plan es enfático en afirmar que si la ubicación y las densidades de población cambian los proyectos también se deben ajustar y reorganizar. Por eso como parte del estudio se incluye un 'modelo matemático' que relaciona ubicación de población, estratos, densidades y lugares de empleo.

El plan se proyectó hasta el año 2020, para una población de 11 millones de habitantes en el área metropolitana de Bogotá. Dentro del Distrito se ubican 8.6 millones y en los municipios vecinos 2.5 millones de habitantes, de los cuales sólo se debe desplazar a trabajar a Bogotá el 30%. El resto debe encontrar posibilidades de trabajo en su propio municipio. Para el manejo global del área de estudio se propone crear una Comisión de Transporte Metropolitano.

CUARTA PARTE: ¿cuál puede ser el resultado del POT?

¿Qué quitar y qué poner?

Ese es el problema

(HUGH LOFTING, Doctor Dolittle's Zoo)

El POT no incluye un plano con la propuesta regional, pero si tiene propuestas que de llevarse a cabo pueden tener implicaciones drásticas en la Sabana. A continuación se presentan dos escenarios sobre lo que puede suceder. Cada escenario se basa en hipótesis sobre la disponibilidad de recursos por parte del Distrito, la ejecución de proyectos claves del 'Modelo' con mayor impacto en 'la región', las posibilidades de un proceso 'concertado' con los municipios, y la interpretación que le pueda dar al POT las administraciones distritales futuras.

1.- Escenario 1: optimista 'cerca de las estrellas... lejos de la Sabana?'

En este escenario se supone que los recursos de las próximas dos administraciones del Distrito Capital (hasta el año 2010) alcanzan para todos los proyectos propuestos en el POT. O que por lo menos, alcanzan para llevar a cabo los proyectos que tienen una incidencia más clara sobre la región: el 'tren de cercanías', el suministro de servicios públicos y la construcción de la primera línea de metro.

La construcción de un tren de cercanías facilitará la relación entre los municipios que se conecten a este sistema y el "centro metropolitano". Es lógico prever incremento de población, servicios y empleo a lo largo de este sistema. Si se consolida esta "red solidaria de asentamientos de la región" es posible que la concentración de población prevista en el Distrito no sea tan necesaria y el 'Modelo' propuesto por el POT debe ser revisado y modificado a corto plazo.

Si además se construye la primera línea de Metro la expansión de la ciudad debería ser hacia el occidente (Funza, Mosquera Madrid, Soacha), como lo prevé el estudio de soporte. En ese caso también el patrón de expansión del Distrito Capital hacia el norte debería ser ajustado.

Con 'tren de cercanías', Metro y la posibilidad de servicios públicos a escala regional, posiblemente el límite de la región no sea el de los 19 municipios previstos en el POT. Y el "acuerdo" regional tenga que prever la diferenciación clara entre 'Sabana', 'área metropolitana', y 'región'.

Un cambio en la ubicación de población propuesta por el POT conllevará a modificar la política de concentración de equipamientos en un "nodo" principal o en "centralidades".

Sin restricción de recursos es factible prever que se conformará la "estructura ecológica regional", de gran beneficio para la Sabana. Se continuará la descontaminación del río Bogotá y se solucionarán los problemas de inundación en sus dos costados.

En este escenario la expansión hacia el norte del Distrito Capital (Pieza Urbana Ciudad Norte) ya no es tan importante al corto y mediano plazo. Tampoco la consolidación del Centro Metropolitano. Las inversiones se harán con un criterio de 'desarrollo regional' y no concentradas en el Distrito Capital.

Metrovivienda permitirá ofrecer soluciones de vivienda que competirán con el mercado ilegal de tierra y con el valor del suelo rural en 'la región'.

Los municipios de la región acuerdan con el Distrito que no van a seguir creciendo de acuerdo con las tendencias actuales. Aceptan que su futuro es agropecuario y su crecimiento estará restringido a unos pocos núcleos con altas densidades y estratos socioeconómicos altos (porque los estratos bajos se acomodarán en Bogotá con los programas de Metrovivienda).

En este escenario las futuras administraciones lograrán precisar cómo volver 'la región': sostenible, eficiente, competitiva, ordenada y articulada.

2.- Escenario 2: menos optimista 'lejos de las estrellas.. cerca de la Sabana?'

Los recursos no alcanzan para terminar todos los proyectos. Como es frecuente se comienzan las obras pero no hay con que terminarlos, operarlos o mantenerlos. Por falta de "mecanismos" apropiados, en los próximos 10 años no se logra 'concertar el proyecto regional' ni con los municipios vecinos, ni con los de la Sabana.

Los escasos recursos se concentran en el Distrito Capital, y sigue la expansión de la ciudad de acuerdo con la tendencia.

Como la tierra más barata por lo general queda por fuera del perímetro urbano, y en la propuesta del POT este perímetro en algunos bordes va a coincidir con el del Distrito, la expansión indiscriminada se lleva a cabo en la Sabana de Bogotá, probablemente ocupando zonas de riesgo y en las rondas de los ríos, humedales y demás elementos de la estructura ecológica regional.

Metrovivienda genera muchas expectativas e incentiva la migración a Santa Fe de Bogotá. Desafortunadamente por la escasez de recursos no es posible seguir con la inversión en vivienda de interés social y no se puede cumplir ni siquiera con las 100.000 viviendas previstas. Esto aumenta la presión para urbanizar las tierras de la Sabana.

Como los corredores viales son la única forma de conexión entre los municipios y el Centro Metropolitano se consolida la conurbación a lo largo de las vías de acceso a la ciudad. Esto garantiza la congestión en las entradas de la ciudad.

Como los servicios y los equipamientos más importantes se encuentran en Santa Fe de Bogotá, los habitantes de la Sabana se verán obligados a seguir utilizándolos. Esto implica que se aumente la demanda sobre el sistema vial de la ciudad, la cual para defenderse tendrá que acudir a peajes en sus entradas.

La construcción de jarillones sobre el costado oriental del río Bogotá, protegerá al borde occidental pero hará más susceptibles a inundaciones por desbordamiento las tierras de los municipios vecinos a Bogotá.

Las tensiones entre los municipios de la Sabana y el Distrito capital se seguirán dando, solamente se reunirán para tratar emergencias de transporte, servicios públicos, y orden público en la periferia.

QUINTA PARTE: CONCLUSIONES (y..... de ser posible..... algunas recomendaciones)

París alberga de hecho la concentración más importante de empresas tecnológicamente avanzadas y de laboratorios de investigación públicos y privados de toda Europa. La mayoría de ellos se hallan en los suburbios suroccidentales del área metropolitana de París.

*El **Schéma Directeur** de 1965, inspirado directamente por De Gaulle a través de su representante personal Paul Delouvrier (en una asociación a menudo comparada a la de Napoleón III y Haussmann), será recordado como uno de los planes maestros más ambiciosos de toda la historia de la planificación, como la base que serviría de guía al crecimiento metropolitano y que establecería la base espacial del poder económico y político".^{xvii}*

En este documento se ha intentado responder a cuatro preguntas. ¿En dónde estamos?: parece que en una situación crítica debido a tendencias difíciles de manejar. ¿A dónde queremos llegar?. El POT propone una 'visión' de un gran centro metropolitano rodeado de áreas rurales y pequeños asentamientos. Perspectiva que se agota en el año 2010 si se cumplen las proyecciones de crecimiento de población. ¿Cómo llegamos allá?. Si se acepta la idea de que lo deseable es el gran centro en el que se concentran las inversiones y las actividades, el camino no es muy claro, y desafortunadamente las posibilidades de empeorar la situación actual se vislumbran en los escenarios con los que se responde a la cuarta pregunta ¿Cuál puede ser el resultado del POT?

Los dos escenarios presentados en el punto anterior así como todos los estudios importantes hechos sobre el planeamiento de Santa Fe de Bogotá llegan a la misma conclusión: el futuro de la ciudad no se puede ver ni manejar sin un planteamiento regional.

La elaboración de este POT ha sido un proceso que ya lleva dos años y medio y millones de pesos en estudios. Esto obliga a utilizar la oportunidad para plantear un proceso de planeamiento que no quede obsoleto en el corto plazo.

Con esta premisa como base me permito hacer las siguientes recomendaciones:

1.- Definir 'la región' como el área que debe albergar 11 millones de habitantes^{xviii} en el año 2020

En esta 'región' el Distrito Capital no interviene directamente y de manera unilateral. Pero como mínimo debe explorar propuestas concretas que sirvan para dialogar y construir proyectos con los municipios, la CAR y la Gobernación de Cundinamarca.

El ejemplo de Madrid, España, puede servir. Una propuesta de 'tren de cercanías' con inversión directa de Madrid permitió iniciar un programa 'concertado' de ubicación de 500.000 viviendas. El 62% de las viviendas se ubican en 31 municipios 'vecinos' unidos por el tren.^{xix}

El tamaño no nos debe asustar. El área de los 18 municipios de la Sábana (excluyendo el Distrito) a que se refiere el POT es de 2.297 kilómetros cuadrados. El área metropolitana de Tokio tiene 15 mil kilómetros cuadrados^{xx}, la Región de Nueva York que incluye parte de New Jersey y Connecticut tiene 33 mil kilómetros cuadrados, y el plan regional original de Londres se planteó para nueve millones de personas sobre 6.500 kilómetros cuadrados.

2.- Evaluar con mayor rigor e indicadores objetivos la ventaja de un 'modelo' concentrado vs. la descentralización de inversiones, población, empleo y servicios.

El concepto de desarrollo urbano basado en un gran polo de crecimiento no siempre funciona.^{xxi} Hay investigaciones y ejemplos que demuestran las ventajas del enfoque territorial descentralizado.^{xxii} La concentración del desarrollo muchas veces genera desequilibrios y estanca el desarrollo, según algunos estudios es una manera de perpetuar la pobreza en la periferia.^{xxiii} En el caso del Plan Metro de Portland, uno de los ejemplos recientes más exitoso de planeamiento regional, en el núcleo principal (la capital) sólo se ubica el 20% del empleo y así se quiere mantener durante los próximos 40 años. En París sólo se ubica una tercera parte de los nueve millones que ocupan la región^{xxiv} y de este territorio el 80% está destinado a áreas libres para usos agrícolas, recreativos y zonas de reserva ambiental. En Londres se ubica el 43 % de los 7 millones que ocupan su región. En Tokio se ubica el 24% de los 34 millones que conforman su región.

La propuesta del POT de ubicar en el Distrito Capital el 86% de los 11 millones previstos para el año 2020 es arriesgada y debería justificarse con argumentos más contundentes.

Una decisión de esta magnitud debería tomarse confrontando los proyectos (con costo y especificaciones), con los recursos reales de la población que va a habitar el territorio. Es fundamental precisar las inversiones en el tiempo. Sin indicadores objetivos que permitan asignar y ajustar prioridades es posible que suceda lo mismo que pasó con los intentos anteriores por manejar el territorio. Son proyectos que se quedan en el papel.

3.- Diseñar un proceso de planeamiento que no parta de un 'Modelo' sino de una estructura de participación y de patrones de desarrollo flexibles.

Cuando no existen todavía ni los "mecanismos" ni el "planteamiento regional" que permita prever la iniciación de una concertación a corto plazo con 'los municipios vecinos' no parece que un 'Modelo' sea el punto de partida más apropiado.

La mayoría de los planes regionales exitosos se caracterizan por la claridad de sus objetivos a largo plazo y su flexibilidad para irse ajustando a las circunstancias sin alterar los propósitos finales. El Plan General de Expansión de Amsterdam^{xxv} está vigente desde su aprobación en 1935. El Plan de Portland adoptado en 1995 tiene como horizonte el año 2040 con actualizaciones cada 5 años para ajustar proyecciones para los siguientes 20 años.^{xxvi} El primer plan regional de Londres se formuló en 1932.

El diseño de la 'participación' y precisar los "mecanismos" a los que se refiere el POT es fundamental. Se trata de involucrar a la mayor cantidad posible de interesados en la 'construcción de propuestas concretas'. La región de Madrid, España, unida por el 'tren de cercanías' esta constituida por 31 municipalidades, la de Londres por 33^{xxvii}, la región de Nueva York es de 31 condados y 1.600 núcleos urbanos de diferente tamaño.^{xxviii}

ⁱ PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL POT, Documento técnico de soporte, versión para revisar; PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, Proyecto de Acuerdo, documento de trabajo, versión para revisar, Departamento Administrativo de Planeación Distrital, septiembre de 1999.

ⁱⁱ CAR : Resolución No. 305 de marzo 1999, por medio de la cual se imprueba el proyecto de Plan de Ordenamiento Territorial de Santa Fe de Bogotá ; Recurso de apelación presentado por el Alcalde Mayor de Santa Fe de Bogotá (marzo 17 de 1999) ; MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE : Resolución No.583 (julio de 1999), por la cual se resuelve un recurso de apelación.

ⁱⁱⁱ CAR, Atlas Regional, 25 años ; 1986.

^{iv} El estudio BOGOTÁ - SABANA, Un territorio posible; CEDE, Cámara de Comercio de Bogotá, 1998, propone una "nueva estructura para la ciudad metropolitana". Considera que además de compactar y consolidar la ciudad consolidada se requiere una "nueva estructura de zonas industriales" y de "nuevos núcleos urbanos" que desborda los límites del Distrito y llega hasta Facatativa en el suroccidente y Zipaquirá en el norte. Concluye este estudio con lineamientos de propuestas, pero desafortunadamente no se compromete con las áreas requeridas, la población ubicada, empleos necesarios, etc. Tampoco define las propuestas en el tiempo. Como lo dice en la introducción: inicia con la elaboración de " un diagnóstico percibido...evitando el desgaste que conlleva la elaboración de diagnóstico exhaustiva..." ".No intenta ser exhaustivo ni darle preeminencia a la decisión técnica..". Parte del equipo de profesionales que participó en este estudio tuvo un papel decisivo en la formulación del POT que estamos analizando.

^v PRE-PLAN INTEGRAL, FISICO Y AMBIENTAL, DE LA CUENCA ALTA DEL RIO BOGOTÁ, Convenio CAR - SOCIEDAD GEOGRAFICA DE COLOMBIA, 1996.

^{vi} CIUDADES Y CIUDADANIA, La política Urbana del Salto Social, Ministerio de Desarrollo Económico, 1995.

^{vii} La Ley 128 de 1994: "Por la cual se expide la ley orgánica de las áreas metropolitanas", en su Artículo 1 dice que las "áreas metropolitanas son entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más municipios integrados alrededor de un municipio, núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requieren una administración coordinada".

^{viii} METODO APLICADO DE ANALISIS REGIONAL, La dimensión espacial de la política de desarrollo ; Dennis A. Rondinelli ; BCH, Bogotá, Colombia, 1988.

^{ix} En realidad el número de municipios al que se refiere el POT no es claro. En la página 10 del Documento de Soporte se mencionan los "municipios sabaneros" y en el pie de página se listan 18. En las páginas 27 y 30 se habla de 19 municipios.

^x Recuento Histórico de la Planificación en Bogotá, Manuel García, Revista Asociación de Arquitectos Egresados de la Universidad Nacional, No. 5, 1976.

^{xi} LECORBUSIER EN COLOMBIA, Hernando Vargas Caicedo, compilador, Litografía Arco, Bogotá, 1987.

-
- xii ESTUDIO DE DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ, FASE II; Llewelyn Davies Weeks Forestier-Walker & Bor, Kates Peat Marwick & Co., Cooper & Lybrand, Colsutécnicos Ltda., DAPD.; Italgraf, Bogotá, 1974.
- xiii ESTUDIO DE FACTIBILIDAD Y REALIZACIÓN DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO PARA BOGOTA ; INECO (España), SOFRETU(Francia), CONSULTORIA Y SISTEMAS (Colombia) ; Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría de Obras Públicas, 1981.
- xiv DISEÑO CONCEPTUAL DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE LA SABANA DE BOGOTA, SOFRETU (Francia), BECHTEL(USA), INGETEC(Colombia), Fonade (Contrato No.961), 1997.
- xv ESTUDIO DEL PLAN MAESTRO DEL TRANSPORTE URBANO DE SANTA FE DE BOGOTA, Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) ; Chodai Co. Ltda, Yachiyo Engineering Co., Ltd. ; 1996.
- xvi Según el Informe Final presentado por JICA, estos municipios se definieron "con base en los estudios sobre el establecimiento del Area Metropolitana de Bogotá realizados por el DAPD"
- xvii LAS TECNOPOLIS DEL MUNDO, La formación de los complejos industriales del siglo XXI, Manuel Castells, Peter Hall ; Alianza Editorial,S.A., Madrid, 1994.
- xviii Esta cifra corresponde a las proyecciones del estudio del Plan Maestro de Transporte (JICA), y la retoma el mencionado estudio del CEDE.
- xix Presentación del Arquitecto PEDRO ORTIZ, Director General de Urbanismo de la Región de Madrid ; Septiembre 21 de 1999, Sociedad Colombiana de Arquitectos ; Video.
- xx TRANSIT VILLAGES IN THE 21st CENTURY, Michael Bernick, Roberto Cervero; Mc Graw-Hill, NY, 1997.
- xxi Según : SOURCES OF METROPOLITAN GROWTH; E.S Mills, J F MacDonald; Centre for Urban Policy Research; New Jersey, 1992; los modelos clásicos de las estructuras urbanas basadas en el anillo, el sector y las múltiples centralidades alrededor de un gran centro fueron la base de las ciudades de finales del siglo 19 y comienzos del siglo 20. La decadencia del gran centro metropolitano es probablemente el cambio más grande en el urbanismo del siglo 20. Los centros suburbanos en los cuales se combina vivienda, oficinas, recreación y no genera grandes movilizaciones, compiten con el centro de la ciudad. Hay requerimientos y estudios de cómo se generan y se desarrollan estos centros ... pero implica evaluar un nuevo modelo.
- xxii METODO APLICADO DE ANALISIS REGIONAL, La dimensión espacial de la política de desarrollo ; Dennis A. Rondinelli ; BCH, Bogotá, Colombia, 1988.
- xxiii THIRD WORLD CITIES IN GLOBAL PERSPECTIVE, The political economy of uneven urbanization ; David A. Smith ; Westview Press, Boulder, CO, 1996.
- xxiv METROPOLIS : PARIS 2000 ; PROCESS Architecture, No. 83, Tokyo ; 1989.
- xxv A CITY IN PROGRESS, Physical Planning in Amsterdam ; Stadsdrukkerij, Amsterdam, 1994.
- xxvi REGION 2040, REGIONAL FRAMEWORK PLAN, PORTLAND, Regional Urban Growth Goals and Objectives, Ordinance NO. 95-625A, 1995.
- xxvii STRATEGIC GUIDANCE FOR LONDON PLANNING AUTHORITIES, HMSO Publication Centre, London, 1996.
- xxviii A REGION AT RISK, THE THIRD REGIONAL PLAN FOR THE NEW YORK - NEW JERSEY - CONNECTICUT METROPOLITAN AREA; Regional Plan Association; Island Press, Washington,1996.
-