

I. Corporación **Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los
Rios Bogotá, Ubaté y Suárez.**

SEMINARIO

**LOS RECURSOS NATURALES EN LA RELACION
BOGOTA-CUNDINAMARCA**

Por:
Eduardo Villate Bonilla
Director Ejecutivo

Santa Fe de Bogotá D.C., Diciembre de 1991



**Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los
Rios Bogotá, Ubaté y Suárez.**

SEMINARIO

**LOS RECURSOS NATURALES EN LA RELACION
BOGOTA-CUNDINAMARCA**

Por:
Eduardo Villate Bonilla
Director Ejecutivo

Santa Fe de Bogotá D.C., Diciembre de 1991

SEMINARIO

LAS RELACIONES ENTRE CUNDINAMARCA Y BOGOTÁ

LOS RECURSOS NATURALES EN LA RELACION BOGOTÁ-CUNDINAMARCA

Por:
Eduardo Villate Bonilla
Director Ejecutivo

Corporación Autónoma Regional de las Cuencas de los Ríos Bogotá, Ubaté y Suárez.

I INTRODUCCION

El hombre no se puede separar de su espacio vital ni de su ambiente natural, por ello, la Constitución Política ha consagrado en el artículo 79, el derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano y la obligación del Estado de protegerlo.

Aplicando este principio, el Gobierno Nacional en su Plan de Desarrollo "La Revolución Pacífica", determinó que fueran las Corporaciones Autónomas Regionales los entes ejecutores de la política en lo relacionado con el manejo sostenible del medio ambiente, propiciando la articulación entre las expectativas, intereses y necesidades territoriales y las políticas del orden nacional.

De esta manera, se otorga a las Corporaciones Autónomas Regionales una categoría especial para el manejo de la gestión ambiental en aspectos tales como el ordenamiento territorial de las cuencas hidrográficas; la zonificación de acuerdo con su vocación; la recuperación de las áreas degradadas; la generación y promoción de alternativas de uso de esos espacios; la educación y la gestión ambiental en cada uno de los diferentes sectores de la economía nacional.

El proceso de institucionalización de las Corporaciones Autónomas Regionales, se inició en el País en la década de los años 50, adaptando el modelo americano de la TVA. Este proceso abrió las puertas a la creación de entidades oficiales supradepartamentales, aunque todavía con definiciones no muy claras respecto del significado de región. Luego se trabajó sobre la necesidad de actuar frente a los problemas del desarrollo desigual, dando lugar a hipótesis de trabajo de "centro-periferia", de "polos de desarrollo" y a la formulación misma de la disciplina del desarrollo regional, que alcanzó expresión importante en el Plan General de Desarrollo de 1.969, retomado luego por la Constitución de 1.991 y finalmente plasmado en el Plan de Desarrollo del actual Gobierno, reconociendo que Colombia se ha venido conformando más como un país de regiones que como un país de ciudades.

Estos nuevos compromisos no son extraños para la CAR, que tiene una tradición de servicio y trabajo de treinta años en favor del bienestar de una de las regiones más prósperas del país.

Es así como las perspectivas de ajuste regional a las políticas de internacionalización de la economía, el fortalecimiento de la gestión territorial del desarrollo y el manejo sostenible del medio ambiente, generarán el marco de acción de la CAR, en cuanto al manejo de los recursos naturales renovables, coadyuve al cumplimiento de los objetivos trazados por el Gobierno Nacional.



II EL CAMPO Y LA CIUDAD

...."Es indispensable crear un equilibrio entre el desarrollo de la ciudad, acelerado y grande, y el desarrollo de su propia región geográfica natural, porque, al fin y al cabo, la ciudad no es otra cosa que el núcleo de un organismo vivo, que es la región, y nada se podría lograr teniendo un núcleo vivo rodeado de un protoplasma muerto"..."

De esta manera definía el ex-alcalde de Bogotá, Jorge Gaitán Cortés la filosofía de la CAR; como algo integral y coordinado.

Para establecer las relaciones entre Bogotá, el núcleo, y Cundinamarca, el protoplasma, y la participación de la CAR en el proceso de desarrollo, resulta conveniente hacer un recuento histórico, para comprender el pasado, analizar el presente y proyectar el futuro de manera acertada. Trataremos de efectuar lo anterior, dentro del marco de referencia del período de existencia de la CAR.

El Pasado

En 1.961 la población de Bogotá era de 1'391.000 habitantes; el resto de la región tenía 491.000 habitantes . En el año de fundación de la CAR, la Capital disponía de una red de servicios y facilidades, que permitían afirmar que ya era una ciudad moderna, con una alta proporción de sus habitantes disfrutando del estado de avance alcanzado por el mundo desarrollado de comienzos de la segunda mitad del siglo. En contraste, el estado de desarrollo de la región y el contacto de sus habitantes con el mundo moderno dejaba mucho que desear. La región carecía de infraestructura de transporte, y los servicios públicos tales como electricidad, teléfonos salud, etc, eran inexistentes o precarios en extremo. Se puede afirmar que la provincia estaba más cerca del mundo de la colonia que de Bogotá.

La Ley 3a. de 1.961, fue visionaria, puesto que dentro de los objetivos principales señala: promover y encauzar el desarrollo económico y social del territorio comprendido bajo su jurisdicción, atendiendo especialmente a la conservación, renovación, defensa, coordinación y en general, al adecuado aprovechamiento de todos los recursos naturales, a fin de asegurar un efectivo adelanto urbanístico, agropecuario, minero, industrial y económico, con miras a obtener la permanente elevación del nivel de vida de la región.

Con la presencia de la CAR en la región, se inicia un proceso de promoción del desarrollo regional con miras a contrarrestar las desigualdades e injusticias entre la ciudad y el campo. La naturaleza de la CAR le permitió captar ingresos en la Capital y en los municipios con el fin de invertirlos independientemente de presiones políticas y de los límites municipales, permitiéndole convertirse en el mecanismo para lograr el equilibrio entre el atraso de la provincia colonial y la moderna capital. Así pues la CAR ha sido una herramienta de equidad.

Hasta 1.987 la CAR participó en la construcción de obras de infraestructura tales como la electrificación del 88,9% del área rural, la interconexión telefónica automática entre 41 municipios de Cundinamarca y Boyacá mediante la construcción de 600 kilómetros de líneas e instalación de centrales en 33 Municipios; más de 180 proyectos de acueductos y alcantarillados en el campo y en cascos urbanos de más de 35 municipios de su jurisdicción.

Cumplida la anterior función, los nuevos requerimientos generados en el inicio del proceso de descentralización y modernización del Estado, exigieron a la CAR adaptar su estructura orgánica concediéndole especial importancia al manejo y administración de los recursos naturales y convirtiéndose en asesora de los municipios en sus tareas de planificación y sistematización por medio de una mayor presencia institucional.

El Presente

En contraste con lo anterior, hoy Bogotá tiene 5'150.000 habitantes y los restantes 50 municipios cundinamarqueses de la jurisdicción CAR cuentan con 949.000 habitantes. La tasa de crecimiento de la ciudad resulta del 4,4 % promedio anual, en comparación con el 2,2 % promedio anual para la región. Vale la pena resaltar, que en 1.961 la población de la región equivalía al 35% de Bogotá, frente al 18% en la actualidad. Pero si el análisis se lleva a observar el comportamiento de los 21 municipios sabaneros, llamando así a aquellos sobre

los cuales tiene una mayor influencia Bogotá, se encuentra que en el período 1.973 a 1.985, estos crecieron a una tasa promedio del 6,2% anual. Mas impresionante resulta conocer que municipios como Soacha están creciendo en la actualidad a una tasa superior al 10% anual.

La alta tasa de crecimiento en los municipios sabaneros se explica no solo por el crecimiento vegetativo; se debe en primer lugar a la migración de otros municipios de Cundinamarca y Boyacá y en segundo lugar, a la inmigración procedente de la capital, que corresponde, en parte a personas que habiendo vivido antes en Bogotá, duermen hoy en algún municipio cercano, aunque continúan trabajando en la gran ciudad.

La evidente tendencia de urbanización en la Sabana de Bogotá se está llevando a cabo con cargo a un proceso de invasión a terrenos de alto valor agrícola.

Asociado con el acelerado crecimiento de los centros urbanos, se presenta la degradación de los recursos naturales especialmente del recurso hídrico, por efecto de los vertimientos de las aguas residuales municipales, los efluentes industriales y la disposición final de residuos sólidos.

Al gran objetivo de preservar el potencial agropecuario de los suelos de óptima calidad que caracterizan a la Sabana de Bogotá, se enfrenta la demanda por espacio urbano originada por el crecimiento poblacional.

Este proceso debe ser manejado de manera que se logre hacer compatible la vocación urbana de la región con la vocación agropecuaria de sus suelos y la adecuada prestación de los servicios públicos en el resto de los municipios de Cundinamarca.

Aparece claro, del recuento anterior, que la CAR debe ser una entidad dinámica para adecuarse a una situación cambiante y por eso el enfoque de hoy, es distinto al de hace 30, 20 o 10 años.

Dentro del marco constitucional actual, la CAR deberá estar revestida de mayor autoridad y autonomía para poder enfrentar los retos actuales y futuros. El Código Nacional de los Recursos Naturales Renovables y del Medio Ambiente y el decreto reglamentario 1594 de 1.984, entre otras normas, facultan a la Corporación para actuar en el área de su jurisdicción, incluyendo el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá como la autoridad encargada del manejo, administración y control de los recursos naturales renovables, incluido el recurso hídrico.

La trascendencia que la Carta de 1.991 concede a los recursos naturales y al derecho a disfrutar de un ambiente sano, y continuar ejerciendo la función de herramienta de equilibrio, frente a unas condiciones de población, cuyas características de magnitud y distribución, representan para la CAR nuevas y más exigentes responsabilidades. Por estas razones, entre otras, la creación del Departamento Administrativo del Medio Ambiente del Distrito Capital - DAMA, no es equivocada ni contradictoria, como muchos podrían pensar. Por el contrario, es el reconocimiento que Santa Fe de Bogotá le concede al acertado manejo de los recursos naturales dentro de su jurisdicción, en armonía con las políticas nacionales y regionales.

Dentro de este planteamiento, la CAR como autoridad ambiental de la región, coordinará con el DAMA y con las demás entidades del orden distrital y departamental, la ejecución de los programas y proyectos orientados a asegurar las condiciones ambientales necesarias para el bienestar de las futuras generaciones. Es tal el impacto ambiental generado por algunos proyectos que tienen que ver con el manejo de residuos sólidos, alcantarillados, industrias, etc, originados en Bogotá y en su entorno, que hace indispensable separar "autoridad y ejecución" para no caer en el error de ser juez y parte.

Acciones de la CAR

Como puede apreciarse del simple enunciado de algunos de los proyectos que se adelantan en la actualidad, la CAR puede definirse como la entidad que ejecuta obras y ejerce autoridad en beneficio de Bogotá, en todos aquellos lugares donde esta no tiene jurisdicción; igualmente ejerce su función de equilibrio ejecutando obras para mitigar el impacto negativo causado por Bogotá a la región.

A continuación se citan algunas de estas acciones:

Establecimiento del Distrito Sanitario Villapinzón - Chocontá con el fin de manejar el grave problema originado por las 186 curtiembres que vierten sus desechos altamente tóxicos al Río Bogotá;

Ampliación en 13.000 hectáreas, adicionales a las actualmente existentes, en los Distritos de Riego de la Ramada y Bojacá.

Construcción de la presa El Hato, que permitirá almacenar 10 millones de metros cúbicos de agua para irrigar 3.600 hectáreas del Valle de Ubaté.

Recuperación de la Cuenca del Río Checua, mediante obras de reforestación y control de erosión, que han permitido controlar el gran volumen de sedimentos que incrementaban los costos de tratamiento de agua potable de la planta de Tibitó y la consecuente recuperación de estos suelos para uso agrícola.

Instalación de una red de telemetría que reporta datos instantáneos de los niveles del Río Bogotá y del volumen de los embalses, que permite manejar el recursos hídrico disponible en el Río Bogotá para los diferentes usos.

Operación y mantenimiento de parques regionales en el Neusa, Piedras de Tunja, Sopó y hasta hace poco La Calera. Ampliación del Parque Nacional Olaya Herrera y

Declaración de 6 zonas de reserva forestal para preservar los recursos existentes, entre otros.

Recursos presupuestales

Los recursos presupuestales de la CAR fueron establecidos por la ley (Ley 3a de 1.961 y ley 62 de 1.983) y provienen de un impuesto nacional sobre las propiedades inmuebles ubicadas en el área de su jurisdicción, equivalente al 2,5 x 1.000 sobre el avalúo catastral de los predios.

Estos ingresos representan en promedio el 60% del ingreso total anual de la entidad y se destinan a financiar proyectos de inversión cuyos costos equivalen al 70% del total del presupuesto anual de gastos, mientras que los costos de funcionamiento representan en promedio el 30% de este presupuesto y se cubre con los ingresos originados por la venta de servicios, operaciones comerciales y rendimientos financieros.

Del análisis del comportamiento de los ingresos en el período 1.980-1.990, a pesos de diciembre de 1.990, resulta que se recaudaron \$ 73.855,5 millones de los cuales el 57,2 % corresponde al mencionado impuesto nacional; el 5,2 % a la venta de servicios; el 8,8 % a aportes del Presupuesto Nacional y los restantes 28,7 % a rentas contractuales, rendimientos financieros, recursos del crédito interno y externo, recursos del balance y otros.

Por lo tanto, en este período Bogotá contribuyó con el 49,5% del recaudo del Impuesto Nacional CAR mientras que el 7,7% fue aportado por los municipios.

Los gastos en el mismo período fueron de \$55.874 millones para inversión y de \$15.028 millones para funcionamiento, es decir el 78,8% y 21,2% respectivamente.

Analizando las cifras mencionadas se manifiesta la redistribución de ingresos, por cuanto los recaudados en los municipios de la región ascendieron a \$5.663 millones de pesos, mientras que las inversiones ejecutadas en el mismo período fueron de \$55.874 millones. Lo anterior significa que de los recaudos correspondientes al Distrito se invirtieron en obras de beneficio regional la suma de \$50.211 millones.

Ciertamente Bogotá reporta a la CAR el mayor componente de los ingresos lo cual algunos consideran injusto e inequitativo. Este es mas bien un concepto oportunista. La jurisdicción de la CAR es una de las zonas del país en donde las disparidades entre el centro y la periferia son menos protuberantes, sin que ello perjudique a la Capital, puesto que gracias a la labor de la CAR, el Distrito puede realizar obras en otras zonas, que le reportan

beneficios directos, que de otra manera no podría realizar debido a las normas fiscales que lo impedirían.

El Futuro

Teniendo en cuenta las características especiales que imprime la presencia de la capital en la jurisdicción CAR y en Cundinamarca, cada vez es mayor el grado de interdependencia entre la capital y la región, de tal forma que conjuntamente se benefician del intercambio de servicios, de la movilidad de su población, de la comercialización de productos agrícolas y manufacturados y de los servicios generados en el sector terciario de la economía nacional, entre otros.

Esta situación hace necesario que en el futuro se dé un manejo adecuado a las zonas agropecuarias del entorno de la ciudad, con el fin de preservar su vocación agropecuaria y acelerar el programa de control de vertimientos municipales e industriales que viene desarrollando la CAR desde hace varios años, especialmente en la Cuenca del Río Bogotá, definiendo un plan quinquenal que contemple no solamente los aspectos técnicos sino también que proponga soluciones de financiamiento adecuadas para los industriales.

Control de la Contaminación de las Aguas Residuales Municipales.

El Plan de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Alta del Río Bogotá para el control de la contaminación orgánica y bacteriológica de los municipios se desarrollará en el lapso 1.992-1.996 con un costo cercano a los 80 millones de dólares, mediante un crédito de 50 millones de dólares, otorgado por el Banco Interamericano para el Desarrollo BID y recursos propios de la Corporación.

Los resultados de ejercicios de modelación matemática de la calidad del río Bogotá, determinaron la conveniencia de construir 23 plantas de tratamiento de aguas residuales en 21 municipios de la Cuenca Alta. Adicionalmente serán construídos 25 rellenos sanitarios y 9 sistemas de pretratamiento de los efluentes de mataderos municipales en la Jurisdicción, que también serán financiadas con el crédito mencionado.

Control de la Contaminación Industrial

En cuanto al control de contaminación industrial, en los próximos cinco años se ejecutará un programa que cuenta con la asistencia técnica del Centro Panamericano de Ingeniería Sanitaria y Ciencias del Ambiente, CEPIS, en los aspectos relacionados con el manejo de residuos peligrosos; la Organización de los Estados Americanos OEA para la identificación y dimensionamiento de los mecanismos de control activo y pasivo de la contaminación hídrica y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo UNEP en cuanto a la identificación de alternativas de incentivos económicos y de financiamiento y la racionalización de los procesos administrativos para el otorgamiento de permisos.

Objetivos Específicos

Para la Cuenca del río Bogotá se propone:

- Controlar la totalidad de los vertimientos de origen industrial, con presencia de sustancias de interés sanitario (tóxicas).
- Controlar la totalidad de los vertimientos industriales con altas cargas químicas y orgánicas.
- Controlar las industrias generadoras de residuos peligrosos (residuos especiales).

Alcances



Reducción del 100 % de la contaminación tóxica de origen industrial con sustancias contaminantes clasificadas en **Prioridad 1**.

Reducción del 80 % de la contaminación tóxica de origen industrial con sustancias contaminantes clasificadas en **Prioridad 2**.

Reducción del 50 % de la **Carga Total de Sólidos Suspendedos** de origen industrial clasificadas en **Prioridad 3**.

Alternativas para el Financiamiento

El principio ya universalmente aceptado e incorporado a la legislación ambiental en gran número de países, tanto del mundo desarrollado, como en proceso de desarrollo, aplicable al manejo de los residuos industriales, se enuncia de manera muy simple así: quien contamina, debe pagar el costo de la descontaminación. Esto quiere decir, que la industria contaminante debe asumir, dentro de sus costos de producción, el correspondiente al tratamiento de sus efluentes, antes de ser vertidos a la red de alcantarillado o fuente receptora, para cumplir con las normas establecidas por la autoridad competente, en nuestro caso la CAR.

En desarrollo del anterior principio, la Corporación ha venido identificando y estudiando a un grupo de **grandes contaminadores**, cuantificando la magnitud de la inversión necesaria para construir el sistema de tratamiento apropiado y los costos de operación y mantenimiento requeridos para que los vertimientos que disponga al sistema de alcantarillado o al río, cumplan con las normas de la entidad. Al asumir cada usuario el costo que le corresponda se logrará atomizar la inversión del saneamiento del río, repartiéndolo entre un gran número de personas y entidades que asumirán directamente el costo y su financiación, con lo cual se garantiza el éxito de esta empresa.

Aplicando el mismo principio, el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, como un gran contaminador, deberá asumir la responsabilidad del tratamiento de la contaminación de tipo orgánico. Los vertimientos de la Ciudad deberán cumplir con las normas de la CAR, dependiendo del uso que se le asigne al agua, con lo cual las obras para el tratamiento se podrán ejecutar por etapas y así, al igual que el saneamiento industrial, el proyecto tendrá viabilidad financiera. Para iniciar esta acción, se esperan los resultados, que asignen etapas y prioridades del estudio que, como fruto del documento Estrategia de Manejo del Río Bogotá, suscrito el pasado 23 de agosto por la CAR, el Distrito Capital y la Gobernación de Cundinamarca, se adelantará en el futuro inmediato..

Financiera del Ambiente

Para llevar a cabo el saneamiento del río Bogotá, en cuanto se refiere a la contaminación producida por la industria, la CAR, como anteriormente se indicó, cuenta con la autoridad suficiente, dentro de su jurisdicción, para imponer las normas que debe cumplir el vertimiento de cada industria y conceder los plazos que considere apropiados para su cumplimiento.

Sin embargo, tal como la experiencia lo ha mostrado, lo anterior no es suficiente. Fácilmente se enfrenta una realidad, que es la falta de recursos por parte de la industria, para que esta acepte que es ella quien debe asumir el costo y efectuar el tratamiento, antes de efectuar el vertimiento.

Por lo anterior, se hace indispensable dar una respuesta clara a la necesidad de financiamiento para la industria contaminadora del río Bogotá, para que, al contar con recursos suficientes y con un plazo y costo adecuados, no tenga posibilidad alguna de eludir las exigencias de la CAR.

Oportunidad

Nunca antes se había producido una situación más favorable para la protección y el manejo adecuado de los recursos naturales en países como el nuestro. El mundo altamente desarrollado, consciente del costo ecológico

que ha pagado por su propio desarrollo y temeroso del daño que le pueda llegar como resultado de un enfoque similar en los países en proceso de crecimiento, están en disponibilidad de participar activamente en todo aquello que conduzca a la protección y uso sostenible de los recursos naturales y el medio ambiente.

Por otra parte, las políticas de apertura económica y de privatización adoptadas definitivamente por el Gobierno, proporcionan los medios y las condiciones necesarias para la recepción de capitales y el manejo de éstos sin las dificultades que el control de cambios y demás medidas imponían a este tipo de actividades.

Las posibilidades internacionales para captar empréstitos de capital semilla, con el fin de fortalecer fondos reembolsables para financiar proyectos de desarrollo del ambiente, son hoy más viables que nunca.

Naturaleza

Dadas las condiciones antes mencionadas, la entidad encargada de financiar el saneamiento de la contaminación causada por la industria, debe ser de carácter privado. Igualmente, se cree que debe ser una entidad especializada:

- * Para financiar la descontaminación
- * Causada por la industria
- * En el área de jurisdicción de la CAR

Estructura de Capital

Un entidad financiera de carácter privado, dentro del marco de referencia arriba enunciado, requiere una estructura cuyo **Capital semilla** puede provenir del sector financiero internacional, tales como: Banco Interamericano de Desarrollo; Banco Mundial y Fundaciones Internacionales para el Medio Ambiente o del sector financiero nacional como el Banco de la República o el Fondo Ecológico Cafetero.

El **Capital Social** puede estar representado en Títulos Ambiente por parte de Inversionistas Nacionales, tales como: Empresas del sector minero y de explotación de recursos naturales; empresas petroleras, petroquímicas, industria química y similares, industria del cemento, curtiembres, frigoríficos, empresas de recolección de basuras, de fabricación de papel y de flores. De Inversionistas Extranjeros como: el Banco de Exportación y las industrias interesadas en vender equipos y tecnología para el tratamiento de efluentes industriales.

En lo relacionado con el sector Oficial, se considera importante que la CAR tenga una inversión que le permita participar en la orientación de la entidad.

Como mecanismo complementario de capitalización estaría la posibilidad de "compra de deuda externa", la cual se podría adquirir con los recursos de capital semilla, introduciéndose así un importante factor multiplicador.

Riego y Drenaje

El Departamento Nacional de Planeación presentó a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, el programa de adecuación de tierras para riego y drenaje como elemento esencial de la política agrícola a largo plazo.

Este documento fué aprobado en la sesión del 27 de junio pasado y se ha constituido en la base fundamental para definir las estrategias que aplican las agencias del estado, encargadas de la ejecución de este tipo de proyectos.

No sobra recordar que el crecimiento de la producción agrícola por efecto del riego, genera un sinnúmero de beneficios asociados con el desarrollo integral de una región. La garantía que tiene el agricultor de la oferta adecuada de agua, se traduce en una mayor estabilidad de los precios al productor y al consumidor. Por otra parte, la relativa escasez de suelos con vocación agrícola en Colombia, frente a la disponibilidad de fuerza de trabajo en el campo, destaca la importancia de la inversión en adecuación de tierras. Ante esta realidad y teniendo en cuenta que la intensificación del uso de la tierra origina mayor utilización de mano de obra, la tendencia se debe orientar al incremento de la inversión en el mejoramiento de la tierra para intensificar el uso de la mano obra.

Según el "Balance Hídrico Mundial y Recursos Hidráulicos en la Tierra", preparado por la UNESCO en 1979, Colombia ocupa el cuarto lugar en el mundo en cuanto a disponibilidad de agua por unidad de superficie, con 59 litros por segundo por kilómetro cuadrado, valor superado solamente por la Unión Soviética y Canadá. Paradójicamente, la inversión en este campo es muy escasa comparada con los datos de América Latina, puesto que en 1986 tan solo correspondió al 5% del total invertido.

Por lo tanto, no es necesario insistir acerca de la importancia de preservar el uso agrícola de los suelos de toda la jurisdicción y en especial los de la Sabana de Bogotá, pues estimamos que sobre el particular existe un claro consenso.

Las Corporaciones Autónomas Regionales, debido al ámbito de sus respectivas jurisdicciones, que en general corresponden a espacios homogéneos en áreas reducidas, pueden llegar con mayor facilidad a las comunidades, para identificar de manera directa sus propias necesidades.

Consecuente con lo anterior, la CAR ha ejecutado desde tiempo atrás, cuantiosas inversiones en infraestructura de riego en el sector occidental de la Sabana, específicamente en los distritos de riego de La Ramada y Bojacá, y en la cuenca de los ríos Ubaté y Suárez, con el fin de robustecer la aptitud agrícola de estas zonas. Para el futuro inmediato se tiene programado continuar su plan de inversiones tendientes a completar estos distritos de riego, considerados de gran importancia para la Capital y para el Departamento en los diferentes estudios realizados.

Para asegurar el éxito de los proyectos de riego, la CAR en coordinación con los usuarios, asumirá el liderazgo para la ejecución de este programa, ya que en general el sector privado no posee los recursos ni los medios para lograrlo. La Corporación tomará la iniciativa en la identificación y diseño de los proyectos, mientras que la promoción y la financiación de las obras deberá realizarse con la más amplia participación comunitaria, al igual que la operación y mantenimiento de dichas obras, que pasarán a ser manejadas directamente por los usuarios.

Dentro de la anterior política, la CAR está dispuesta a adelantar el proyecto de riego de la zona Tocaima - Girardot, del cual ha realizado la totalidad de los estudios y planos de construcción, con un costo superior a seiscientos millones de pesos. En la actualidad estudia la distribución de la valorización generada por este proyecto, como elemento fundamental para su financiación. Este proyecto habilitará más de 16.000 hectáreas de una zona, que como es bien sabido, sufre de sed a la vez que tiene un alto potencial de producción agrícola dependiente del riego.

Desarrollo Urbano y Usos del Terreno

Para solucionar los conflictos del desarrollo urbano y usos del suelo, es necesario actuar con un criterio audaz y futurista, sin complejo de subdesarrollo, que muchas veces ha impedido la realización de proyectos de gran magnitud.

El proceso acelerado de urbanización adquiere en la Sabana de Bogotá formas específicas de suburbanización que afectan las áreas rurales y los corredores viales de interconexión municipal, por lo tanto, el crecimiento de Bogotá no puede controlarse simplemente imponiendo barreras físicas o legales al perímetro urbano.

Tal como se manifestó antes, el crecimiento desordenado y caótico de Bogotá y los municipios vecinos, se está llevando a cabo con cargo al cambio de uso de tierras agrícolas valiosas e irremplazables.

La falta de una acción decidida nos enfrenta ante la dura realidad de que son los urbanizadores piratas los que realmente tienen el liderazgo e iniciativa en materia de urbanización, con el consecuente costo social y daño irreparable.

Dentro de las soluciones para racionalizar el crecimiento urbano, con criterio realista, se debe estudiar la creación de una o dos ciudades "nuevas", estratégicamente ubicadas a distancia tal de Bogotá para que tengan vida propia, pero complementaria a la capital. Esta solución no debe considerarse utópica y lo menos que puede hacerse es estudiarla de inmediato. Su realización requerirá una decisión política visionaria, que contemple la reubicación de entidades gubernamentales tales como ministerios, institutos, universidades, que den vida propia a la nueva ciudad y tomar medidas que incentiven la ubicación de industrias y servicios. La vivienda y demás servicios comunitarios deberá dejarse en manos del sector privado. Tal como se reconoció anteriormente, la presión de la urbanización

no se detendrá durante muchos años hacia el futuro y creará hechos seguramente irremediables y de altísimo costo social. Demorar una decisión como la sugerida solo contribuirá a hacer más costosa y difícil la solución al problema urbano.

La definición de zonas de futura expansión urbana la realizará la CAR mediante un trabajo conjunto con el Departamento de Cundinamarca, la Oficina Seccional de Catastro y los municipios, una vez la ley reglamente los nuevos preceptos constitucionales que definan las competencias entre los diferentes estamentos participantes.

Apreciados señores:

Los destinos de Santa Fe de Bogotá y de Cundinamarca han estado y estarán cada vez más estrechamente unidos. Pero como las situaciones del crecimiento y del desarrollo son cambiantes, es imprescindible adecuar continuamente los mecanismos políticos que hagan de esta unión indisoluble algo positivo y fecundo. La complementación es la acción a desarrollar, cuando existe tal grado de interdependencia. Hay que tener claro que lo bueno para Bogotá debe representar beneficio para Cundinamarca y que si algo malo ocurre a Cundinamarca, sin duda repercutirá negativamente para Bogotá. La CAR ha cumplido y continuará cumpliendo su papel de elemento estabilizador y equilibrante, siempre en cumplimiento del sabio precepto definido en la norma que le dió vida de "buscar el beneficio común, para que el pueblo en ella establecido alcance los máximos niveles de vida".