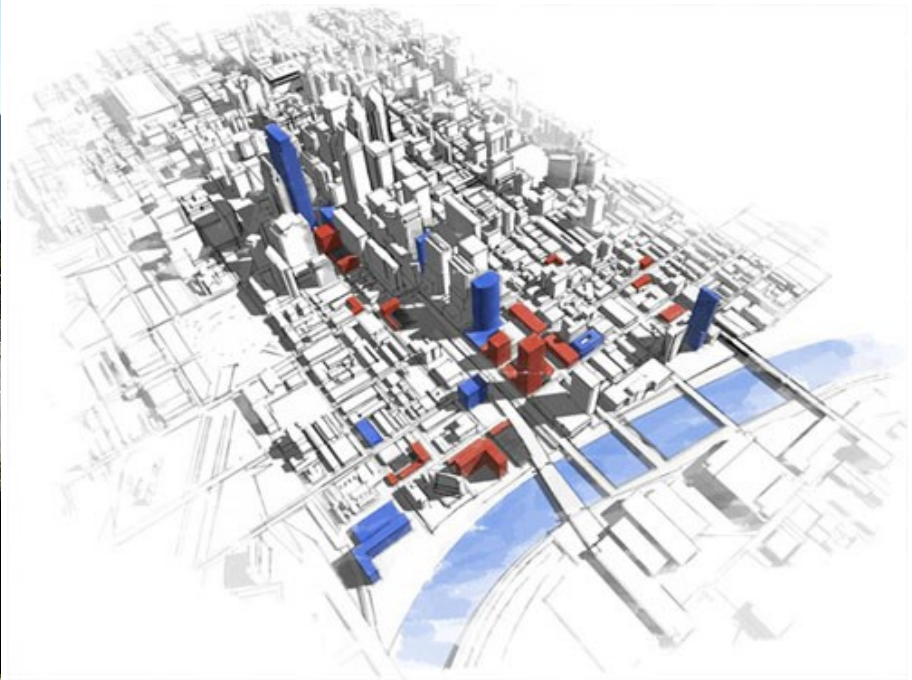


# EL FUTURO EL GRAN DILEMA DE BOGOTA

## VISION 2020... 2030



**ARQ. PABLO A. SOTOMAYOR TRIBIN**

**MSC. ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL- U. NACIONAL**

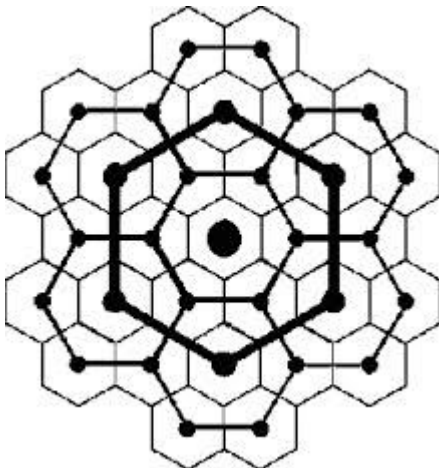
# ORDENANDO EL TERRITORIO PARA LA COMPETITIVIDAD CON UNA MOVILIDAD EFICIENTE



Ordenar el Territorio es uno de los objetivos más importante del desarrollo, dotando de espacios cualificados a las poblaciones que viven en los diferentes fragmentos; a diferentes escalas y a diferentes distancias y que deben operar como una unidad, mediante diversos sistemas de movilidad haciendo el territorio más competitivo.

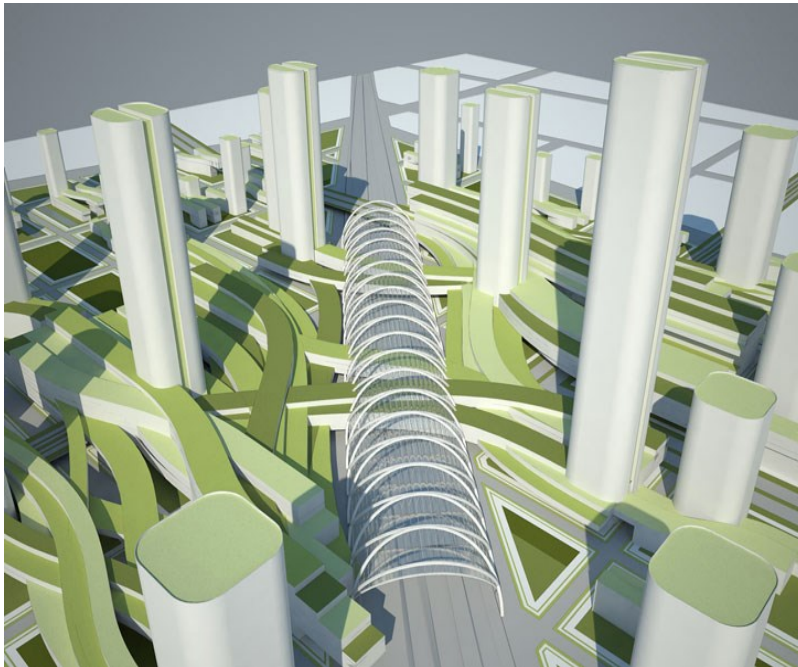
# 1.TERRITORIO / MOVILIDAD

1. QUE TERRITORIOS **VAMOS A UNIR**
2. QUE TERRITORIOS **VAMOS A INTERCONECTAR**
3. QUE TERRITORIOS **VAMOS A ARTICULAR**
4. DE QUE MANERA NOS MOVEMOS **EN EL ESPACIO**
5. CON QUE CAPACIDAD TRANSITAMOS **EN EL ESPACIO**
6. A QUE VELOCIDAD NOS DESPLAZAMOS **EN EL ESPACIO**





# EL PENSAMIENTO ESTRATEGICO



- ¿Dónde estábamos ayer?  
**2000**
- ¿Dónde estamos hoy?  
**2013**
- ¿Dónde queremos estar  
mañana? **2030**
- ¿Cómo haremos para  
conseguirlo...?

**LO DIFÍCIL ES VISUALIZAR EL FUTURO QUE SE DESEA**  
y desde el cual se pueda construir el presente que se necesita para lograrlo

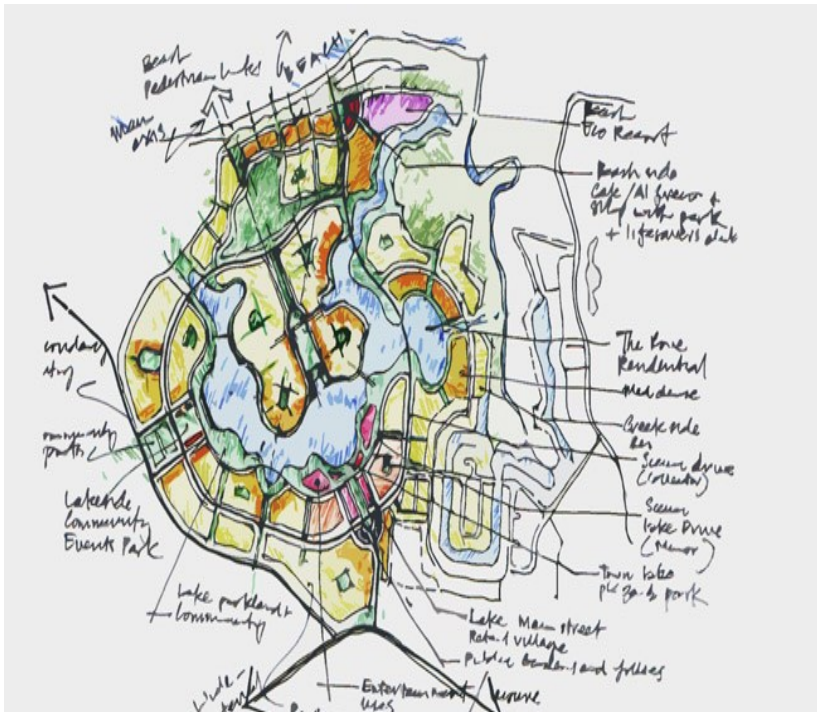
# LA MEJOR FORMA DE PREDECIR EL FUTURO ES CREARLO



- El Pensamiento estratégico tradicional **opera hacia adelante y está basado en el cálculo.** Cuando la guía es el pasado, la experiencia nos condiciona y nos hace conservadores.
- El Pensamiento estratégico reformulado **parte del futuro deseado y retrocede hasta lo que hay que hacer para que se produzca.** Si queremos saber que ocurrirá en el futuro **la mejor manera de averiguarlo es inventándolo.**

# LA IMPORTANCIA DE LA PLANEACION ESTRATEGICA DE CIUDADES

- El concepto de planeación estratégica en la gestión pública del desarrollo urbano es aplicado para explicar fenómenos, que tienen que ver con el entorno, los cambios económicos, innovación tecnológica, las nuevas actitudes socioculturales **exigiendo respuestas adecuadas a las nuevas situaciones.**



## EL NUEVO ENFOQUE EN LA PLANIFICACION URBANA



Mientras la planificación urbanística tradicional persigue un desarrollo físico ordenado y atractivo de la ciudad, la **planificación estratégica pone los medios para alcanzar la prosperidad económica y el equilibrio social de la comunidad.**



## EL NUEVO ENFOQUE EN LA PLANIFICACION URBANA



Se expresa en:

**1.Descentralización** de las competencias urbanísticas.

**2.Irrupción de los agentes de desarrollo económico** en las decisiones urbanísticas.

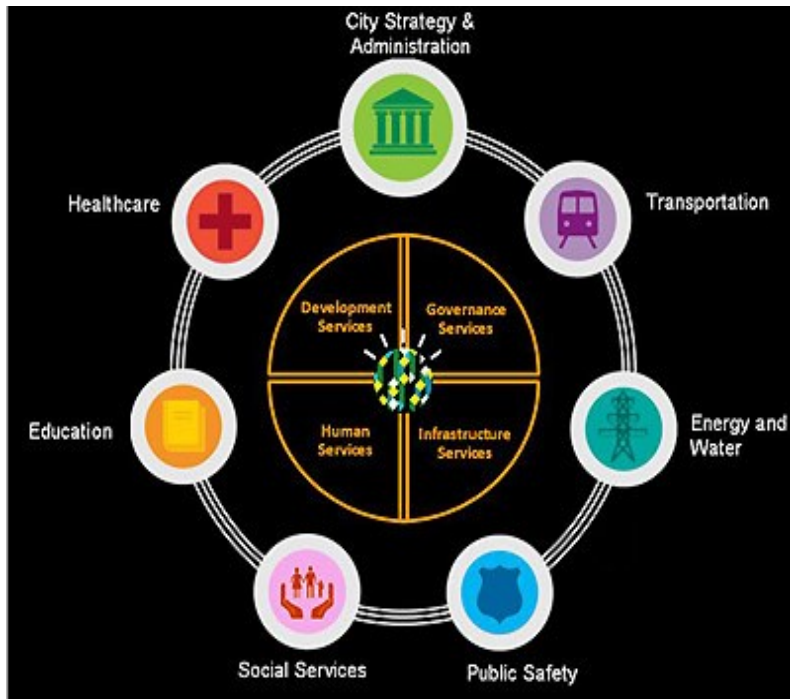
**3.Creciente peso de los movimientos sociales** en el urbanismo

**4.Creciente rivalidad entre ciudades** para atraer o retener actividad económica.

**5.Incorporación de innovaciones tecnológicas** a la gestión urbanística



# TERRITORIOS GANADORES Y COMPETITIVOS



- Por lo tanto un territorio “ganador” sería aquel que en un período determinado de tiempo muestra mayores ganancias en una o varias variables, comparado con otros territorios, capaz de aprovechar las condiciones del entorno para auto-transformarse.

# TERRITORIO COMPETITIVO



- Un territorio “competitivo” es cuando las funciones realizadas por el ente territorial son más eficaces y eficientes que las realizadas por sus competidores.
- Básicamente se habla la inserción del territorio en el entorno (Competitividad hacia fuera) y la atracción de factores de crecimiento hacia él. (Competitividad hacia adentro).

## ESTRATEGIA GENERAL DE LAS CIUDADES – LA ASOCIATIVIDAD -

La Estrategia General de Ciudades debe apostar siempre al acoplamiento al núcleo dinámico de la globalización.



- La asociatividad se muestra como un factor clave en el éxito competitivo de los territorios. La asociatividad se expresa en diversos planos:
1. Entre el sector público y el privado generando proyectos políticos y agendas compartidas.

## ESTRATEGIA GENERAL DE LAS CIUDADES – LA ASOCIATIVIDAD -

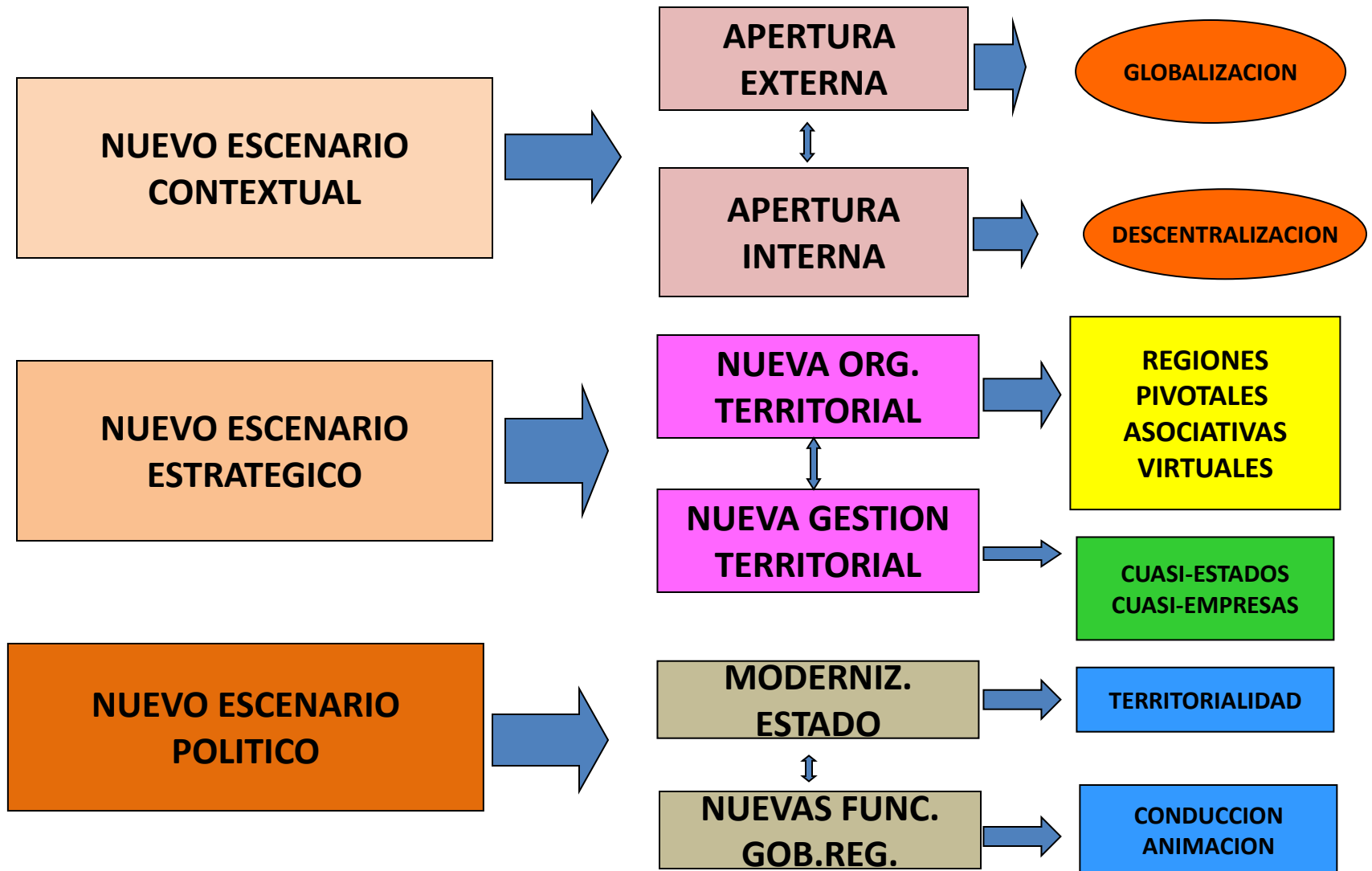


- Entre el sector productivo, el sector investigativo y el sector gobierno, generando sistemas de aprendizaje y de innovación.
- Entre empresas, originando clúster productivos.
- Entre territorios (regiones asociativas y virtuales)

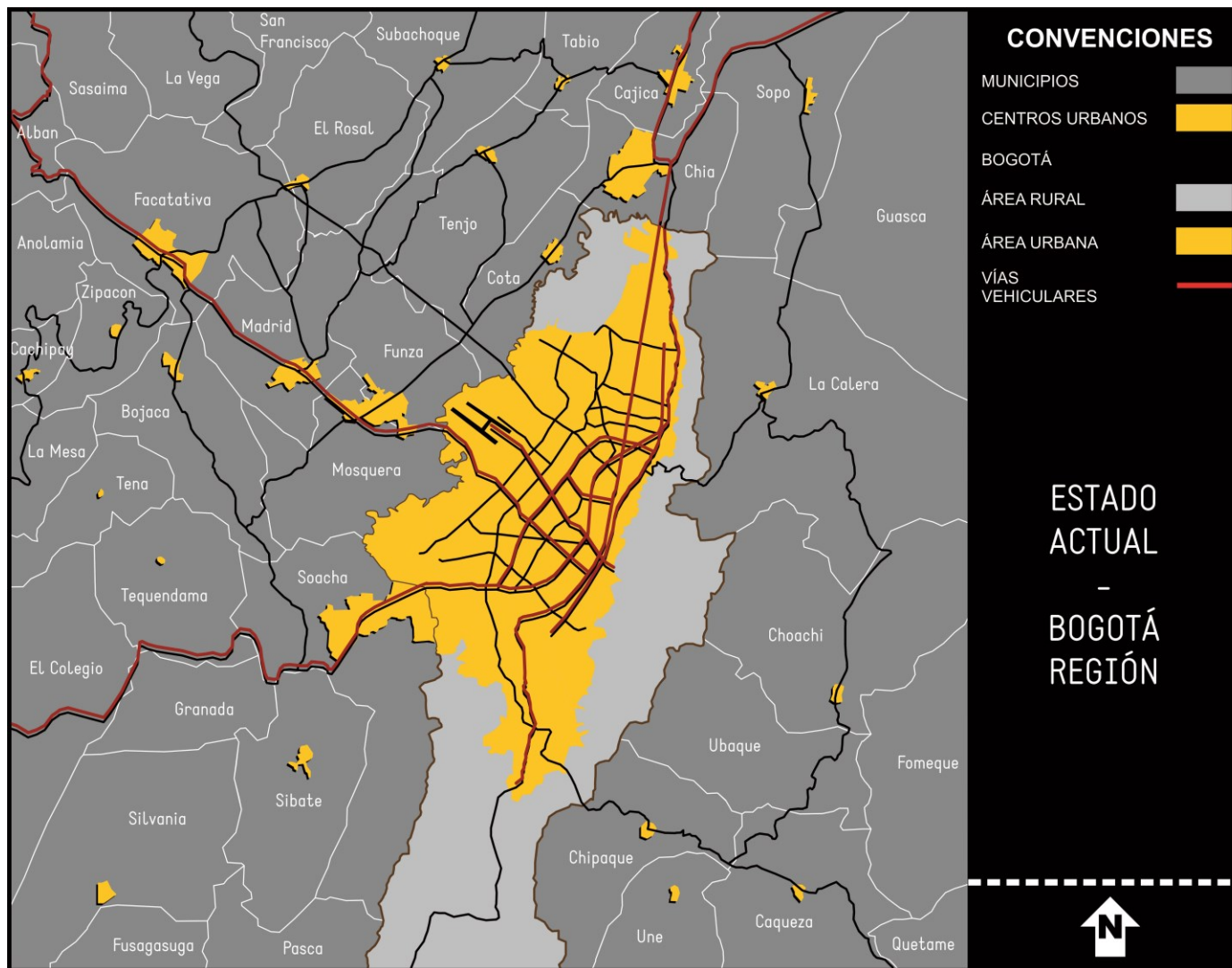




# NUEVO ENTORNO DEL DESARROLLO REGIONAL

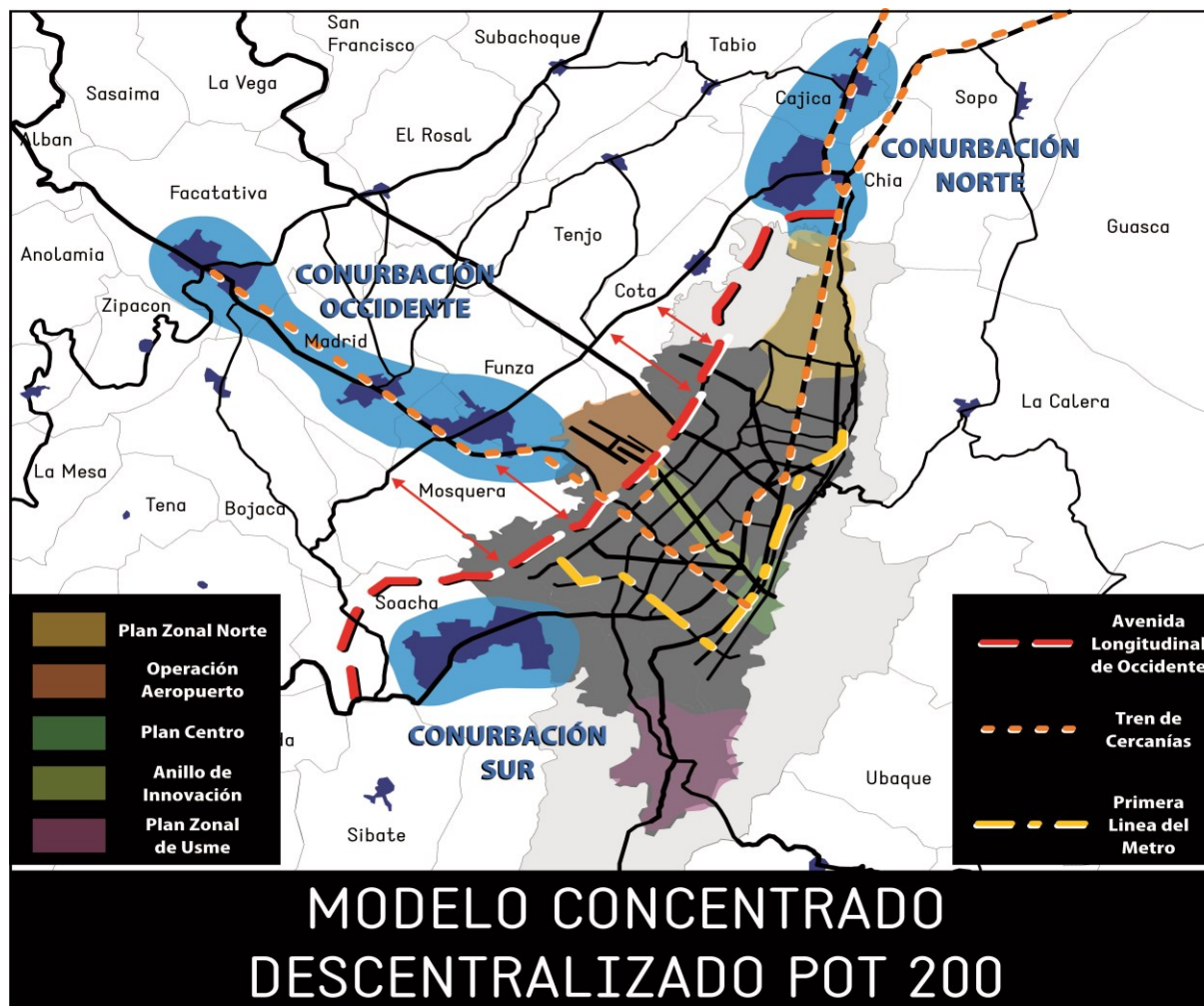


# NUEVO ENTORNO DEL DESARROLLO REGIONAL



# NUEVO ENTORNO DEL DESARROLLO REGIONAL

## Exige adaptarnos para no tener que sufrirlo



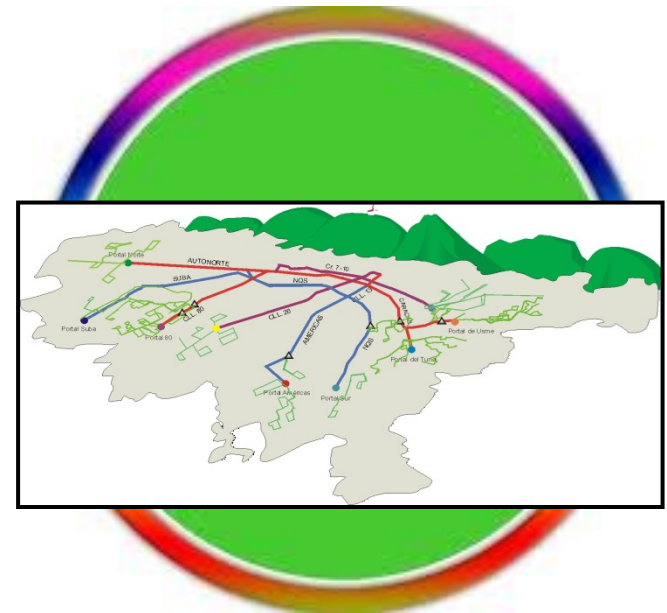
# 1ra - CONCLUSION

**“ TERRITORIOS ADAPTADOS PARA EL RETO  
DEL FUTURO ”.... QUE ES YA !!!!**

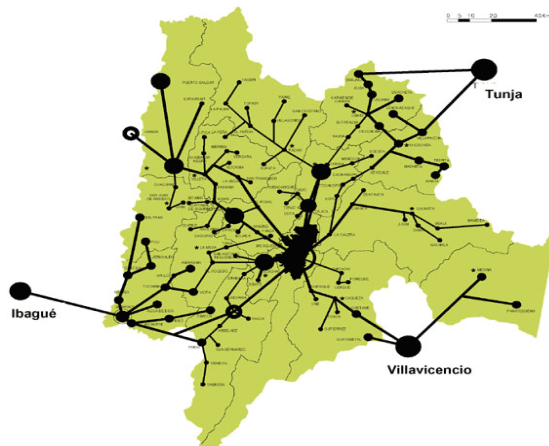
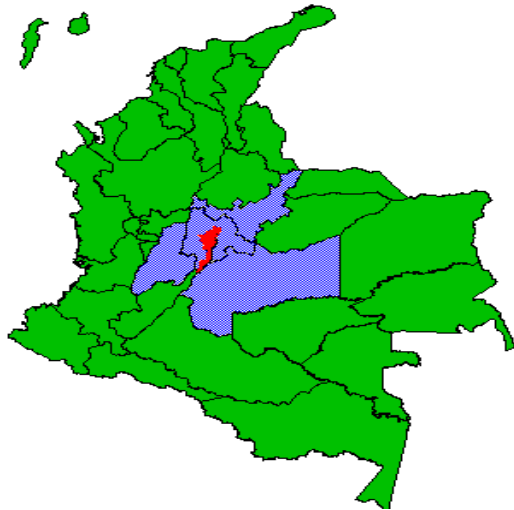




## 2. MOVILIDAD EN FUNCION DEL TERRITORIO



# ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO POT. Y LA MOVILIDAD



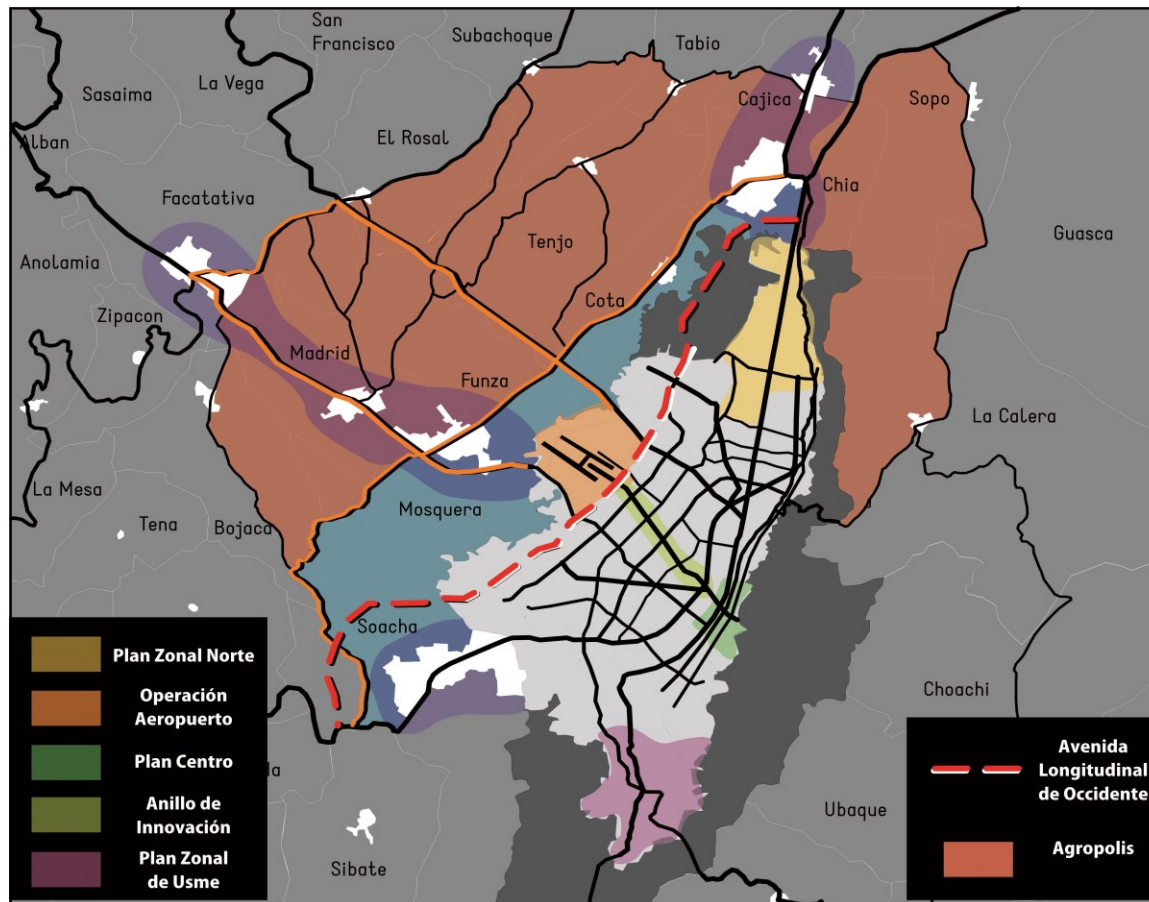
- Ciudad-región
- El modelo de ciudad-región, sobre el cual existen algunos consensos entre Region Central y Bogotá Cundinamarca está soportado en un modelo desconcentrado de Red de Ciudades, compactas (no conurbadas), que se complementan, constituyendo la respectiva red.

# ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO POT. Y LA MOVILIDAD



- Ciudad-región
- Por lo tanto, el modelo ideal debería estar soportado en áreas urbanas y rurales relativamente **autónomas**, donde la vivienda, las actividades económicas, los equipamientos y las redes de infraestructura, **estén relativamente cercanos y debidamente conectados a las redes de soporte de la movilidad.**

# ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL MODELO POT. Y LA MOVILIDAD



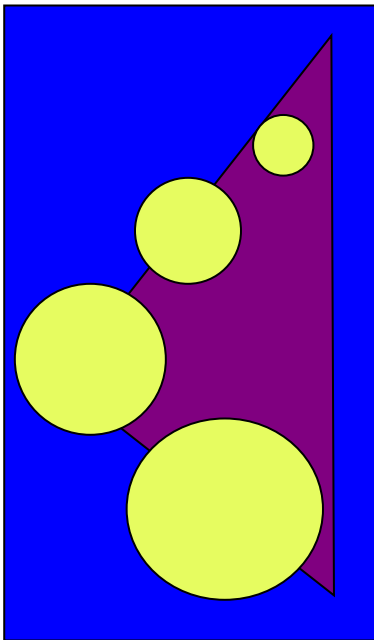
## MODELO LA AGROPOLIS



# MODELO DE ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD

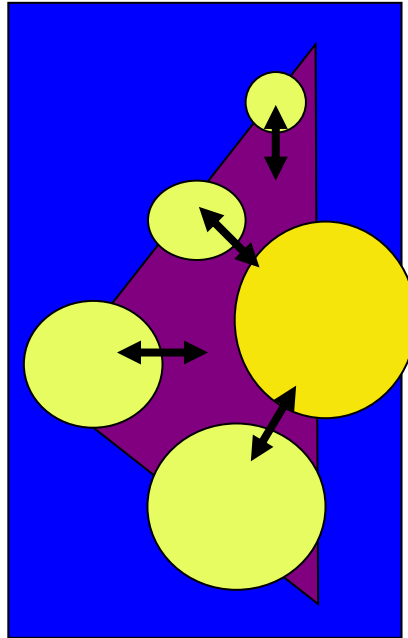
## EL GRAN DILEMA DE BOGOTÁ

### PRIORITARIO



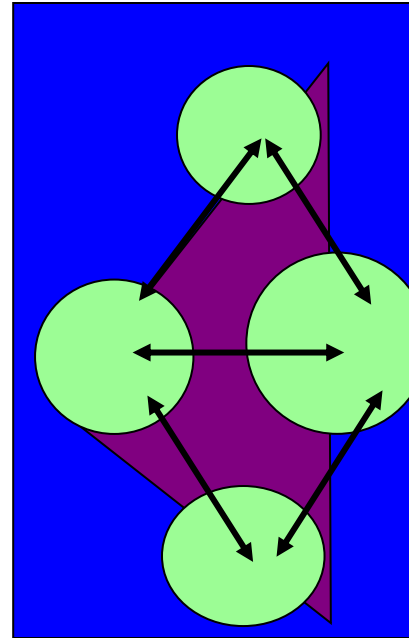
TERRITORIOS  
PRIORITARIOS PERIFÉRICOS.  
PROYECTOS URBANOS  
MULTISECTORIALES

### NECESARIO.



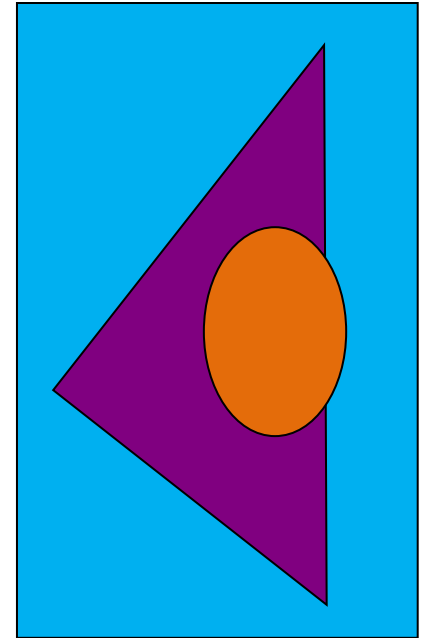
INTEGRACIÓN DE LOS  
TERRITORIOS  
PRIORITARIOS.

### ALCANCE.



EQUIDAD  
TERRITORIAL

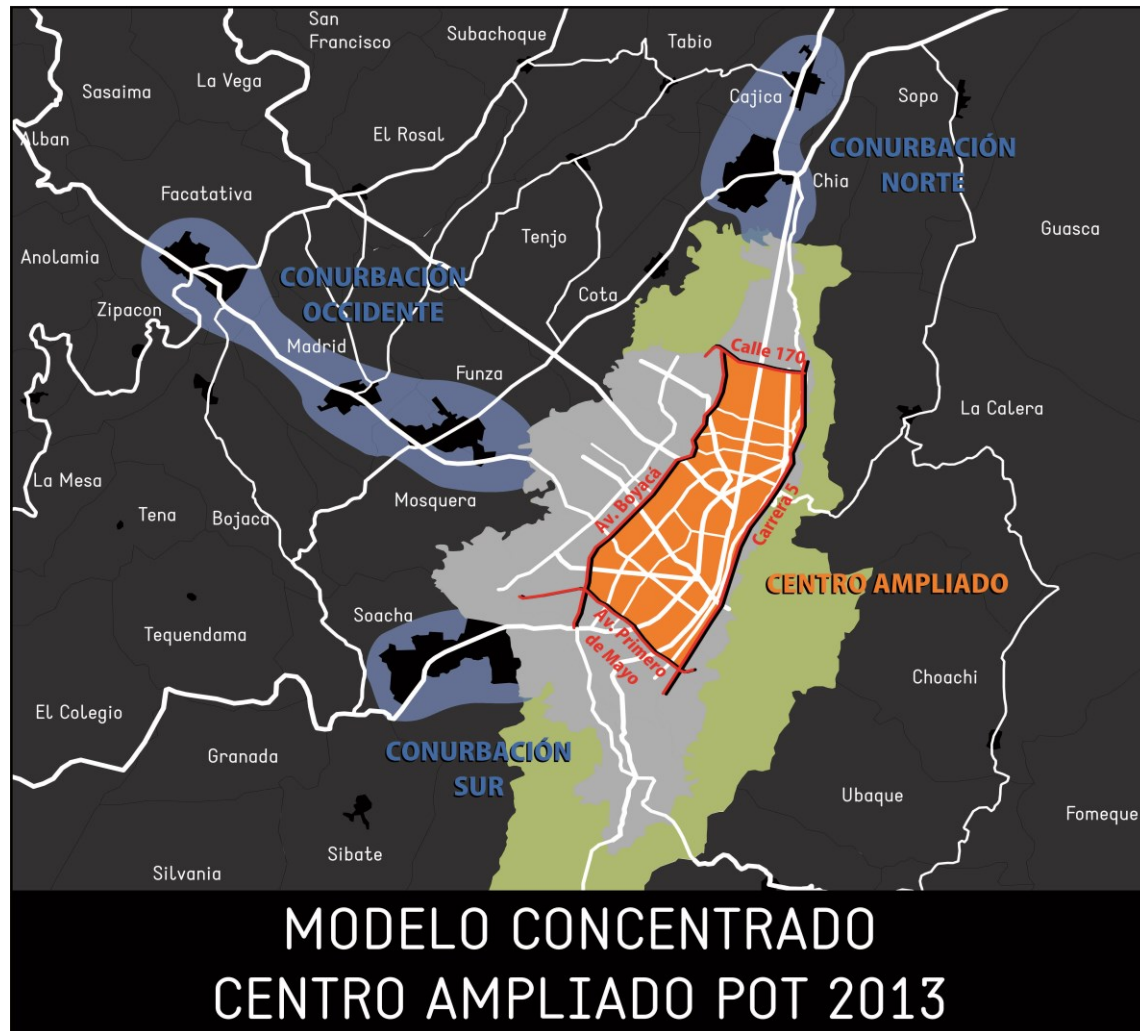
### CONCENTRACION



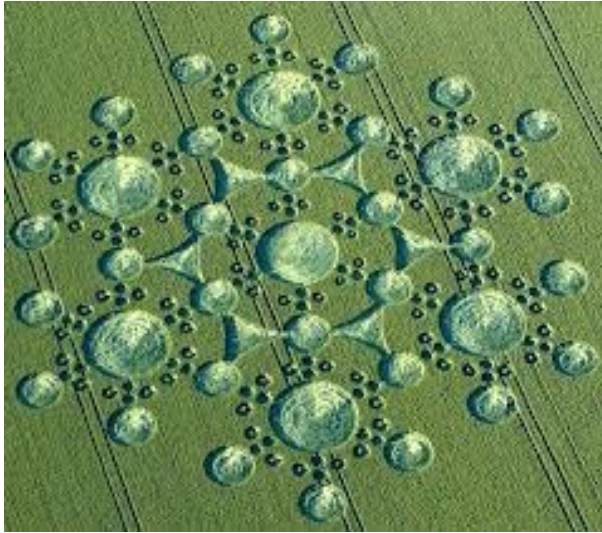
RECONVERSION  
TERRITORIAL

# MODELO DE ORDENAMIENTO DE LA CIUDAD

## EL GRAN DILEMA DE BOGOTÁ

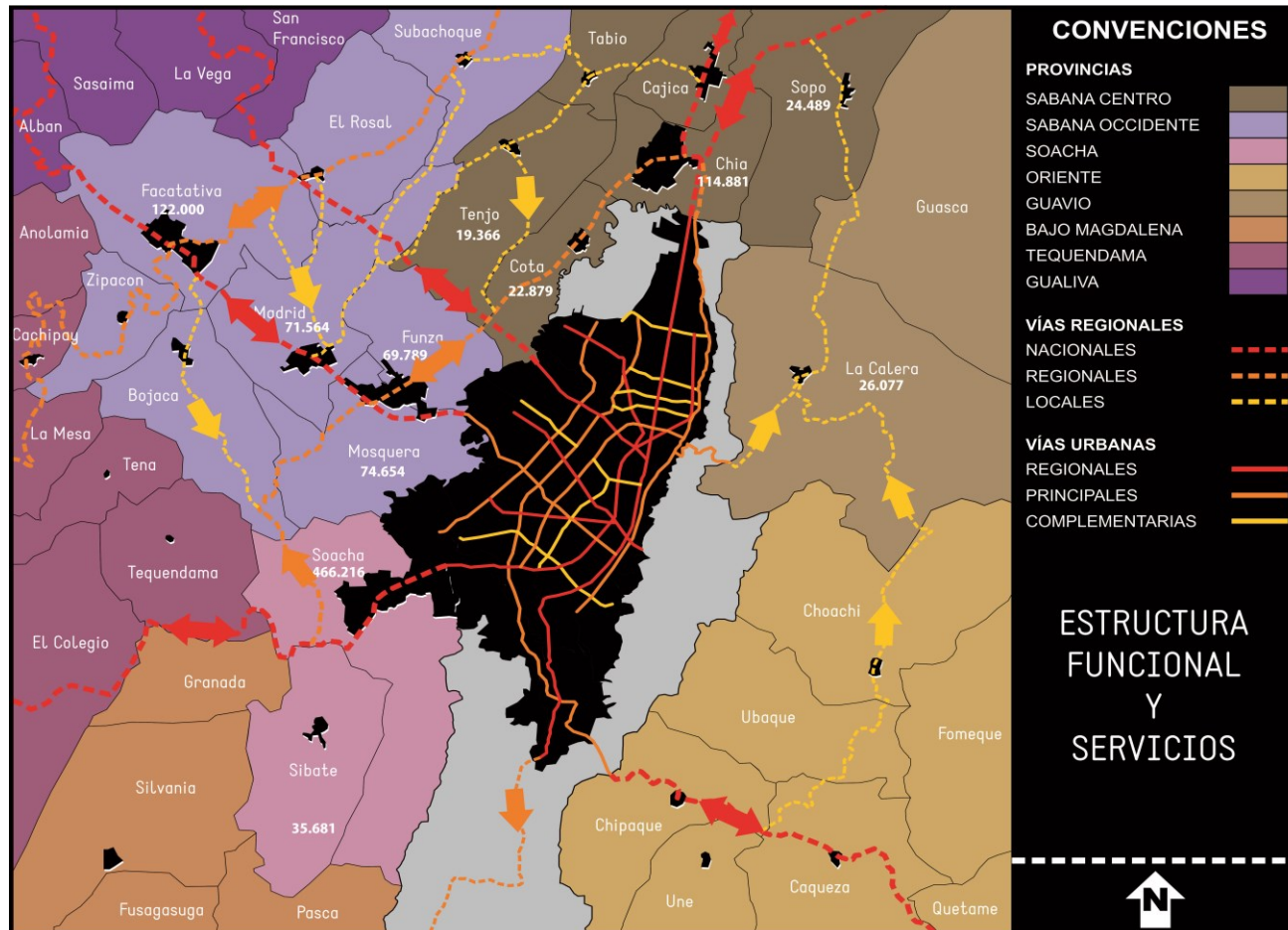


# DE LA PERIFERIA AL CENTRO Y VICEVERSA



- Se espera que el **dilema de los POTs** resuelva la construcción de un modelo **en torno a un centro y varias centralidades regionales de distinto nivel de jerarquía, con actividades económicas y de vivienda, constituyendo una región ganadora.**

# ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS.





## LA MOVILIDAD EN FUNCION DE ESCALAS TERRITORIALES



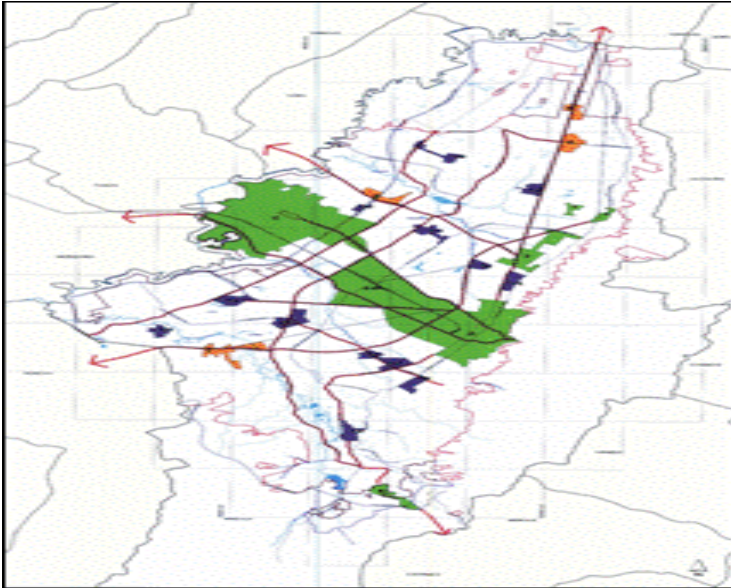
- **Lo Regional.** Comunica la ciudad con municipios y regiones mas alejadas. Aéreo y Férreo.
- **Lo Suburbano.** Recorren la ciudad y lo comunican con municipios cercanos. Tren de cercanías, y transporte intermunicipal.
- **Lo Metropolitano.** Transita dentro de la ciudad, y alrededores anexos que componen el área metropolitana. Tren de cercanías.
- **Lo Urbano.** Circulan dentro de la ciudad y la atraviesan tienen paradas en sitios específicos; Transmilenio – SITP Azules. Ciclo rutas
- **Lo Local.** Transitan en zonas determinadas dentro de la ciudad. SITP - Verde, Naranja y Rojo, Ciclo rutas, Alamedas.

## ORDENAMIENTO Y MOVILIDAD

**El Sistema de Movilidad** está compuesto por los siguientes subsistemas:

- 1. Subsistema vial**, conformado por: malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de Ciclo Rutas y corredores de movilidad local y malla vial rural.
- 2. Subsistema de transporte**, estructurado alrededor de los modos de transporte masivo: tren de cercanías, metro, Trans Milenio, SITP .
- 3. Subsistema de regulación y control del tráfico**, conformado por centros de control de tráfico.
- 4. Subsistema vial peatonal**, compuesto por andenes, plazas, parques, cruces peatonales, puentes peatonales y senderos.

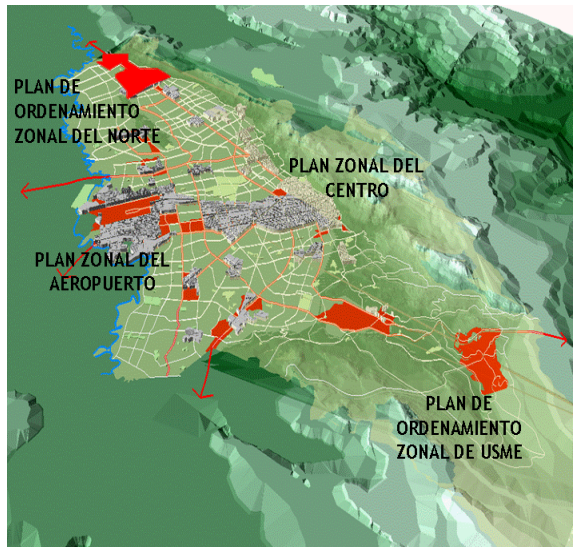
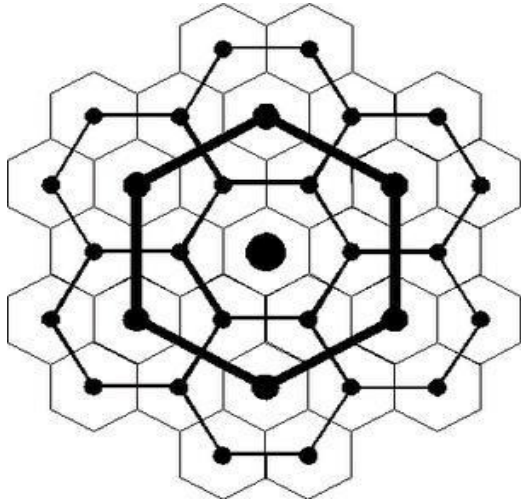
## CENTRALIDADES - INSTRUMENTO DE PLANEACION -



- Las centralidades expresan el modelo de descentralización en la ciudad compacta , y cuantas actividades atractoras de movilidad urbana se localicen en ellas.



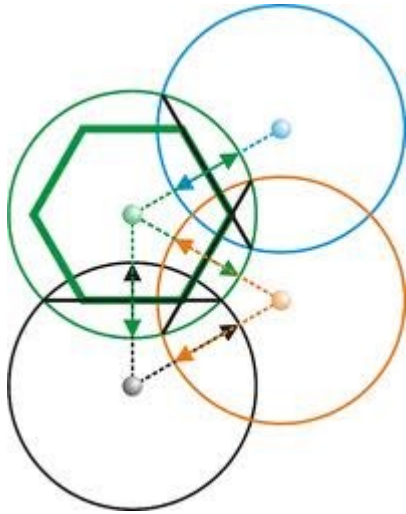
## CENTRALIDADES- INSTRUMENTO DE PLANEACION -



- Deberán generar dentro de la propia centralidad y en su entorno inmediato, sobre los bordes de las redes de transporte masivo, áreas de renovación urbana que posibiliten mayores densidades y edificabilidad de áreas residenciales, generación de áreas libres para las mismas y sus adecuados equipamientos de soporte.



## CENTRALIDADES - INSTRUMENTO DE PLANEACION -

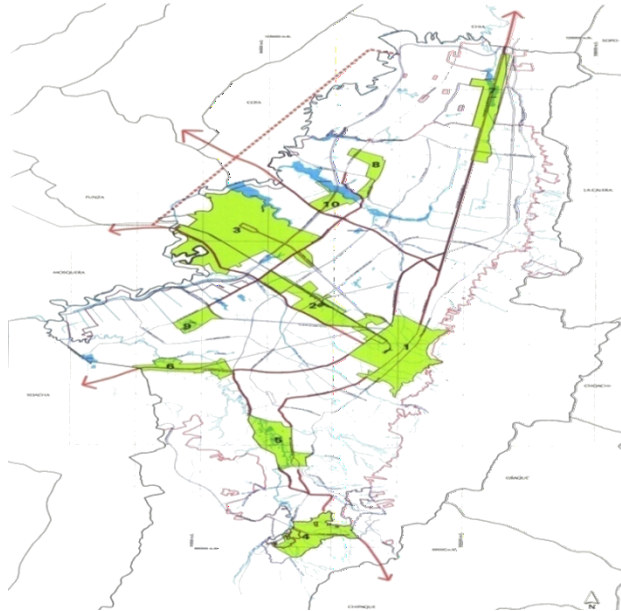


- Estos nuevos escenarios demandarán mejores y más variadas condiciones de movilidad, deberá estar integrada al transporte público, ofrecer en el interior y en sus bordes, adecuados sistemas de articulación intermodal.





# OPERACIONES ESTRATÉGICAS - INSTRUMENTO DE PLANEACION -



- Las operaciones estratégicas están pensadas con un doble propósito. Por un lado, reducir los impactos que la intensa actividad regional genera y por otro lado, las debidas dotaciones colectivas necesarias para la adecuada operación y funcionamiento de la ciudad, entre ellas, las de la movilidad.



# OPERACIONES ESTRATÉGICAS - - INSTRUMENTO DE PLANEACION



- Dado que muchas operaciones estratégicas están sobre los accesos que desde la región ingresan a la ciudad, buena parte de la movilidad respecto de la región podrá originar proyectos dentro de estas operaciones estratégicas.

## GRANDES EQUIPAMIENTOS ATRACTORES DE MOVILIDAD.



- Se espera que mediante el plan de estacionamientos, se reglamente de forma adecuada las normas de estacionamiento para las dotaciones colectivas atractoras de gran movilidad, las superficies comerciales y de servicios.

# IMPACTO DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOBRE ENTORNO URBANO.



- **Corredores de movilidad**
1. La movilidad ideal demandará también la conformación urbanística de los corredores, para concentrar sobre ellos adecuadas plataformas comerciales y de servicios, además de edificaciones de mayor altura para oficinas o residencias.



# IMPACTO DE INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD SOBRE ENTORNO URBANO.



- 2. Gestión asociada de suelo, **permitirá construir las actuaciones urbanísticas con los actores sociales que quieran contribuir y participar en estas operaciones urbanas.**
- 3. Designación de los bordes de esos corredores como áreas de renovación urbana. **Permitirá definir previamente los aprovechamientos del suelo y las condiciones de implantación y servicio de las edificaciones.**



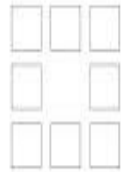
# MODELO FUTURO DE MOVILIDAD – A-



- Planeación ciudad-región
- En los temas que se consideran se propone **construir la agenda de movilidad regional** en torno a dos directrices de región, región Central y Bogotá- Cundinamarca
- **Conformar un modelo de red de ciudades desconcentrado y una región policéntrica**

# MODELO FUTURO DE MOVILIDAD – B -

Composición Urbana  
La Buena Forma de Hacer Ciudad



- Estrategias al interior del D.C.
- Las estrategias al interior del área del D.C. están soportadas en la reducción de tiempos, longitudes y demanda de movilidad motorizada.
- Fortalecer centralidades con concentración de vivienda y empleo en alta densidad.
- Extender dotaciones colectivas de soporte sobre el tejido residencial.
- Edificar o reedificar la ciudad construida en bordes de corredores de transporte.
- Reducir impactos por construcción de infraestructuras y servicios de transporte

# CONCLUSION FINAL

“LAS CIUDADES EXITOSAS SE ORDENAN EN REGIONES GANADORAS Y COMPETITIVAS, CON EFICIENTES, DIVERSOS E INNOVADORES SISTEMAS DE MOVILIDAD ECONÓMICA, TECNOLÓGICA, POBLACIONAL, Y CULTURALES”.

ARQ.PABLO A. SOTOMAYOR TRIBIN

MSC. ORDENAMIENTO URBANO TERRITORIAL- U. NACIONAL

