

Figura 1. Accesibilidad regional. (Fuente DAPD)



Estos ejes de acceso regional se integran físicamente con los principales corredores del sistema Transmilenio: Autopista Norte, Calle 80, Autopista sur, Calle 13, modificando las condiciones de accesibilidad y convirtiéndose en grandes ejes de transporte y elementos de articulación territorial, e incidiendo en la cobertura territorial de determinados servicios, la cual depende de la existencia de la red de transporte que incide en la organización regional y en los fenómenos de interacción

espacial que se refleja en los usos de suelo, necesariamente.

Frente al modelo territorial previsto por el POT³, el cual prevé como estructura socioeconómica y espacial, los siguientes componentes: el centro y las centralidades. La red de centralidades contempla tanto aquellas existentes y que cuentan con alta concentración de actividades económicas, como nuevas centralidades cuyo nivel de desarrollo actual es bajo, pero que se consideran básicas para complementar la estructura.

Contexto de la ciudad:

La evolución de la población en la región⁴ ha mostrado un crecimiento demográfico sostenido desde 1938, con tasas más altas que el promedio nacional. Bogotá es la mayor concentración de población del país. En los últimos 30 años (1964-1993), la ciudad incrementó considerablemente su participación en el total de la población colombiana, pasando de 9,71% a 14,56%, mientras que las tres ciudades que le siguen en importancia, mostraron apenas un ligero crecimiento en su participación (Cali pasó de 3,6 a 4,9%, Medellín pasó de 4,4 a 4,8% y Barranquilla de 2,8 a 2,9%). A su vez, los índices de crecimiento de población indican que las diferencias pueden ampliarse, pues la tasa estimada para Bogotá en el año 2000 es de 2,29%⁵. El crecimiento poblacional de Bogotá se ubica principalmente en los estratos 2 y 3.

La localización de la población en el territorio ha marcado una tendencia generalizada en las grandes ciudades del mundo: crecimiento dinámico de la periferia de la ciudad y retroceso poblacional de las zonas centrales, bien por el proceso de sustitución de actividades (vivienda por terciario), bien por la obsolescencia de algunas áreas residenciales antiguas.

De acuerdo con las limitantes mencionadas, el desarrollo de la ciudad y su infraestructura vial ha obedecido tradicionalmente a un patrón de zona central que atrae la mayoría de los viajes de los habitantes soportados en una red vial longitudinal y conectividad transversal concéntrica con el centro histórico, respondiendo a las dinámicas socio-económicas existentes de la ciudad.

En el Decreto de revisión del POT, quedó definida la estructura funcional y de servicios de la ciudad, la cual está compuesta por la estructura ecológica principal, la estructura funcional y la socio-

² Documento Conpes 3045 "Programa de Concesiones viales 1998 -2000: Tercera Generación de concesiones. 1999

³ Decreto 190 de 2004 "Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003"

⁴ Documento Técnico de Soporte Decreto 190 de 2004 "En el cual se compilan las disposiciones vigentes del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá.

⁵ DANE, DAPD, Censos y proyecciones de población.

económica y espacial. La red de centralidades contempla tanto aquellas existentes y que cuentan con alta concentración de actividad económica, como nuevas centralidades cuyo nivel de desarrollo actual es bajo.

El sistema de movilidad, que debe integrar de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y de carga, con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural, actúa de manera interdependiente con la estructura socio económica y espacial conformada por la red de centralidades, y debe garantizar la conectividad entre las mismas, y de éstas con la región, el país y el mundo. A nivel urbano debe garantizar la movilidad y conexión entre las centralidades y los tejidos residenciales que gravitan a su alrededor. A nivel rural, conecta los poblados rurales y las áreas de actividad existentes en su interior y con la ciudad.⁶

El modelo de movilidad vigente en Bogotá, se ha conformado de manera espontánea a partir de acciones sectoriales fraccionadas: El sistema de ciclorrutas, el sistema Transmilenio, el transporte público colectivo tradicional, el sistema de estacionamientos, la inexistencia de una política distrital para el manejo de las mercancías, la ausencia del peatón dentro de la política de movilidad, el hecho de no promover la intermodalidad, pues los diferentes sistemas compiten mas no se complementan, la inequidad en el trato a los diferentes actores, así como desequilibrios territoriales notables.

Una vez puesta en operación las dos primeras fases del sistema TM, el promedio de longitud de las rutas de transporte público colectivo es del orden de 48,2 km con un 28% de trasbordos, lo que significa que los recorridos siguen siendo excesivamente largos como respuesta a la alta longitud de los viajes. Estos recorridos compiten con las actuales redes servidas por el sistema Transmilenio en sentido sur norte y occidente oriente fundamentalmente, con longitudes aproximadas de corredores de 42,4 y 42,3 sin incluir longitudes de alimentación.

Así mismo, la red de ciclorutas transporta cerca del 4% de la población, de igual manera en una red con una longitud total de 297 km⁷, sin conocerse exactamente la longitud promedio de los viajes actuales, pero se supone que son altas, puesto que la localización de población y empleo en la ciudad no se ha modificado fundamentalmente. Dicha red de ciclorutas, esta localizada de manera paralela a los principales corredores que hacen parte de la red de ejes troncales que están servidos por el sistema TransMilenio, de alguna manera, también compitiendo con ellos.

De acuerdo con lo anterior, el nuevo modelo de movilidad debe fortalecer entre otros:

1. Complementariedad de modos de transporte de mercancías y personas:
2. Énfasis en medios no motorizados.
3. Articulación con usos del suelo:
4. Potenciar los efectos económicos y ambientales territoriales deseados en las centralidades, acogiendo las directrices principales para su desarrollo previstas por el POT.

Las políticas de movilidad sostenible, deben propiciar nuevos planteamientos en el transporte urbano e interurbano, y en la construcción de infraestructuras, a partir de reflexiones desde las infraestructuras de manera aislada, hasta el sistema de transporte en su conjunto, pasando por varias escalas territoriales de análisis de carácter reflexivo y teórico.

⁶ Decreto Distrital 190 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”.

⁷ www.transitobogota.gov.co. Agosto de 2005.