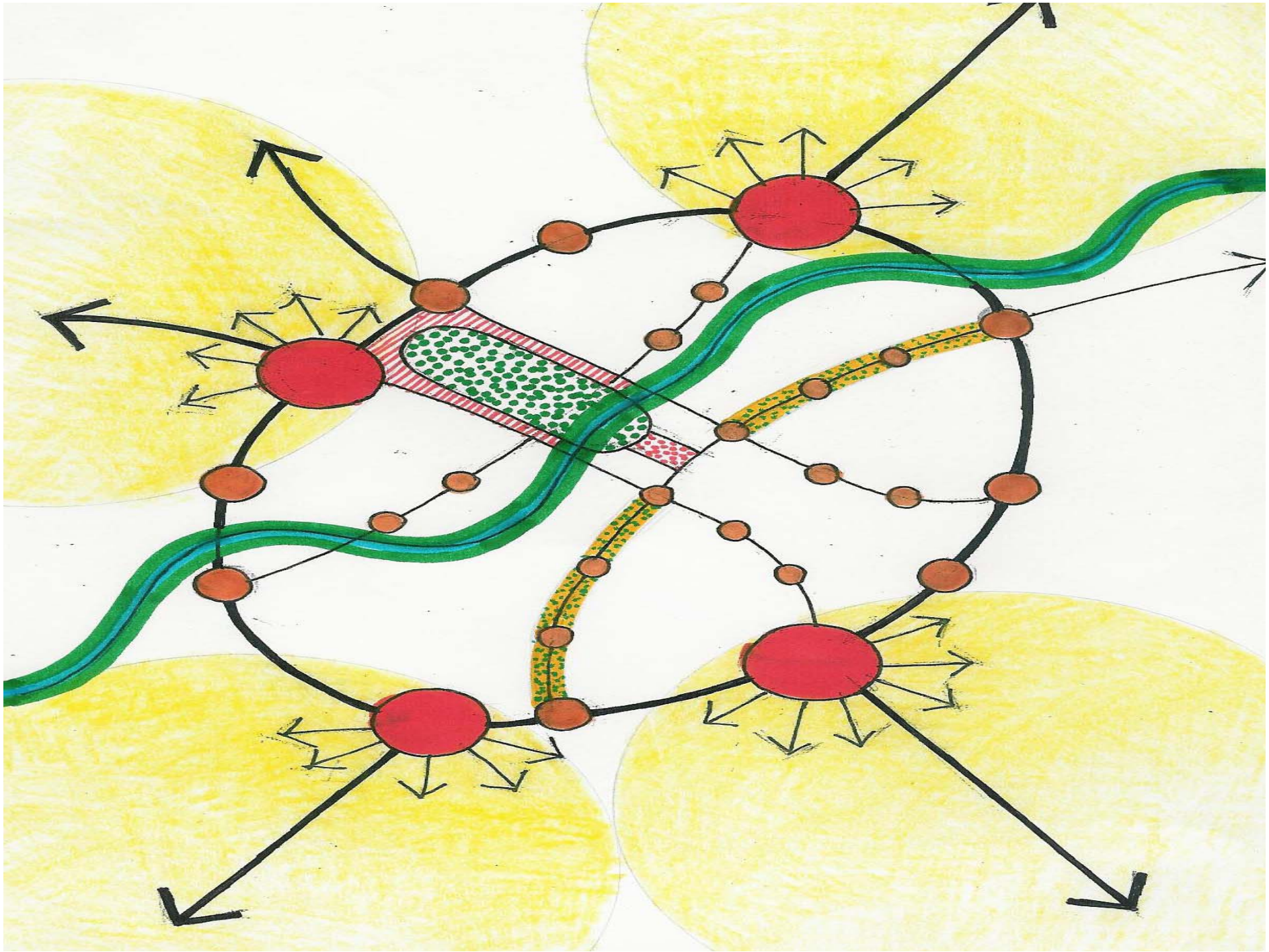


# Modelo de Ocupación Territorial para los municipios de la Sabana Centro, Sabana Occidente y Soacha

## Macroproyecto urbano regional del área de influencia directa del aeropuerto El Dorado

## Coordinación General:

## Versión 3D:


**Unión Temporal Julio Gómez - GEU**

**Unión Temporal TAU ACON**

**Sonia Duran Smella**
**Carmenza Saldias Barreneche**

**José Tiberio Hernández**
**COLIVRI Universidad de los Andes**

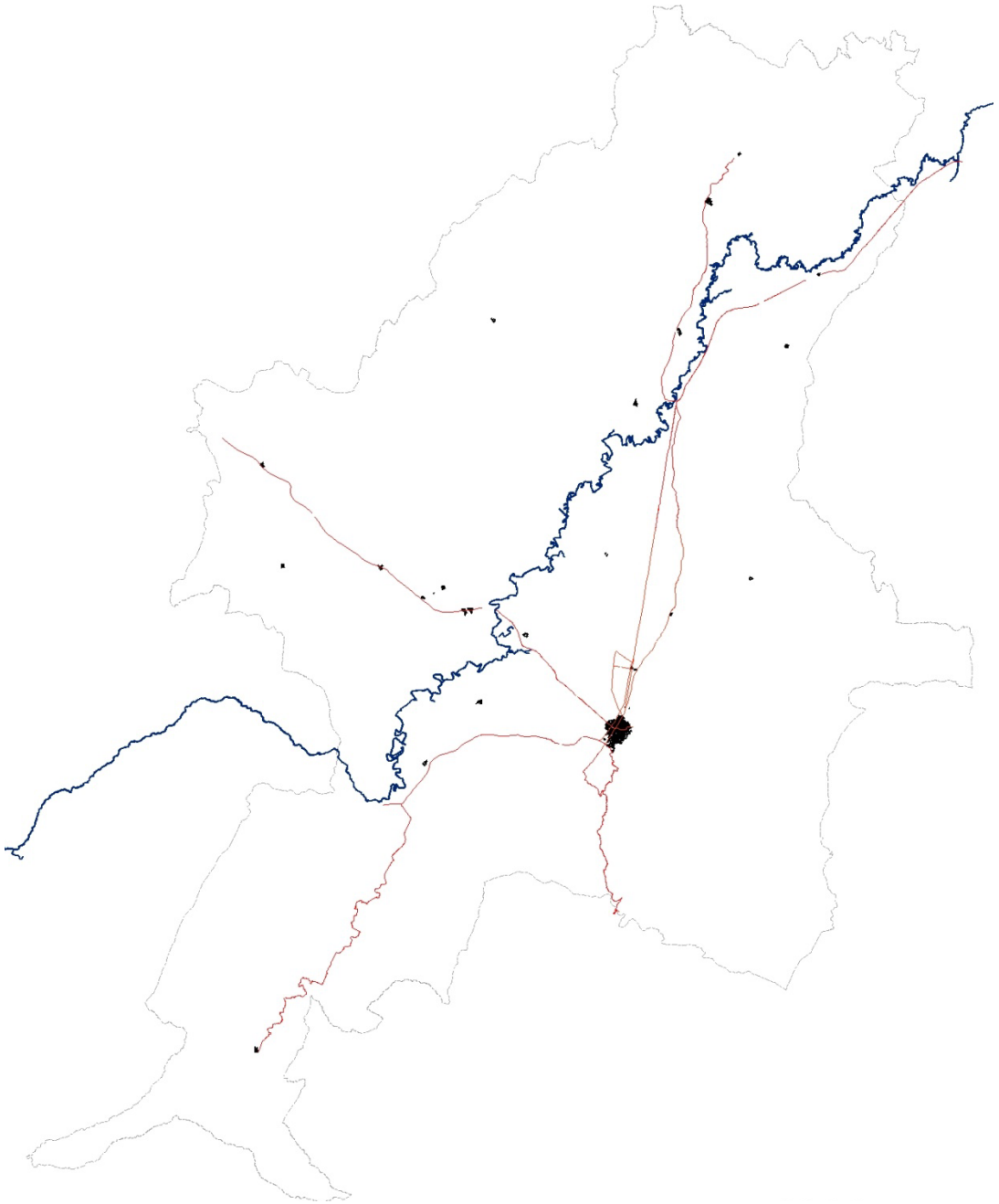
## Contenido

1. Caracterización de la subregión
2. Escenarios de ocupación
3. La estrategia de ocupación del territorio
4. Beneficios fiscales del Modelo
5. El punto de partida: la Operación Aerópolis

## Contenido

1. Caracterización de la subregión
2. Escenarios de ocupación
3. La estrategia de ocupación del territorio
4. Beneficios fiscales del Modelo
5. El punto de partida: la Operación Aerópolis

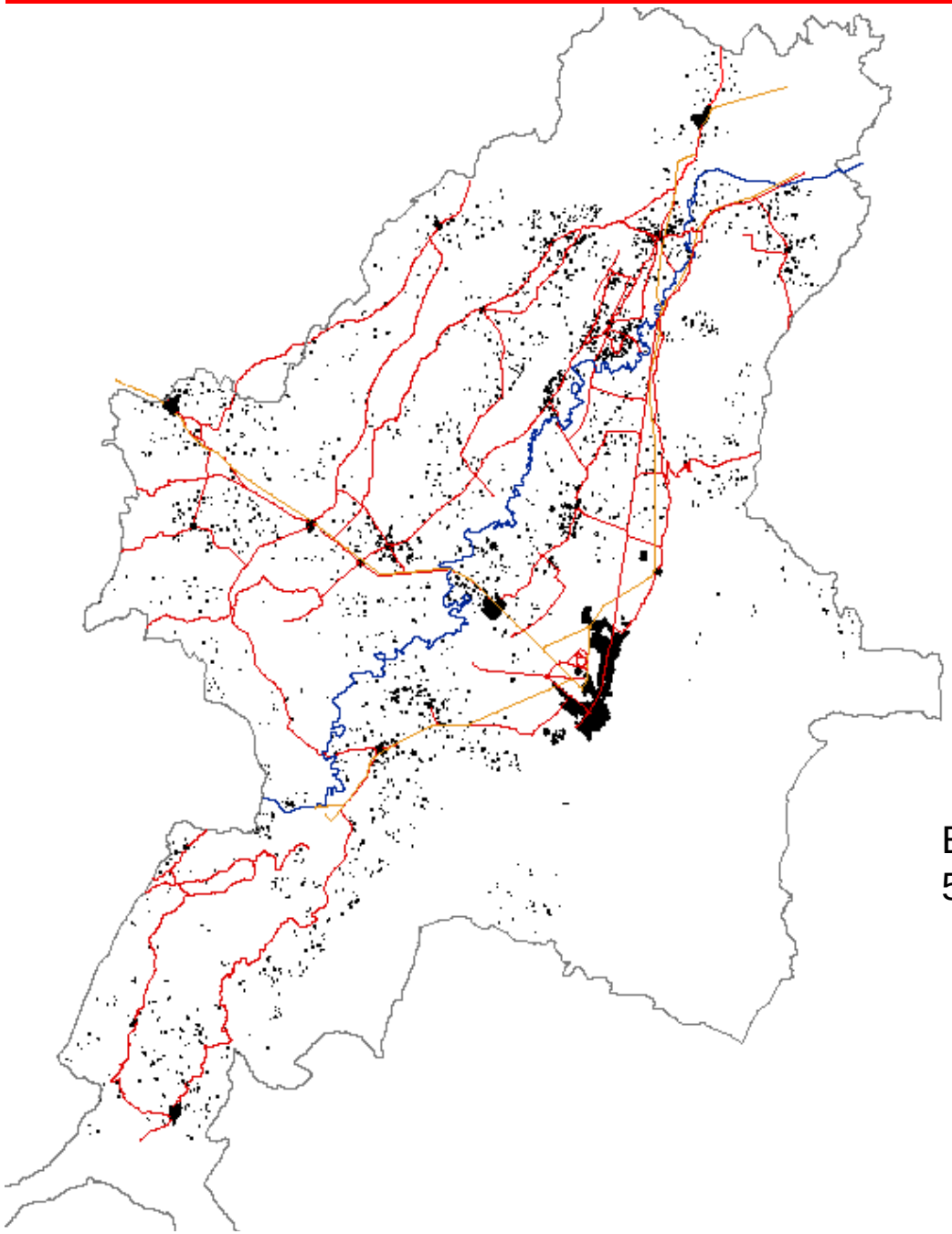
# 1. Caracterización de la subregión

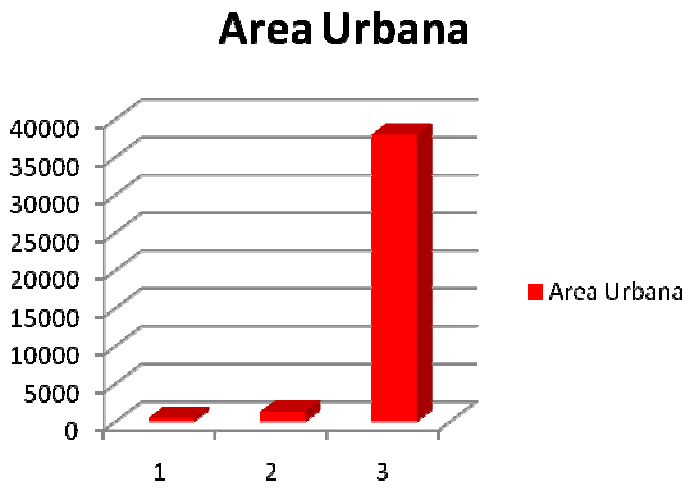


**1900**

La ocupación de la Sabana

# 1. Caracterización de la subregión



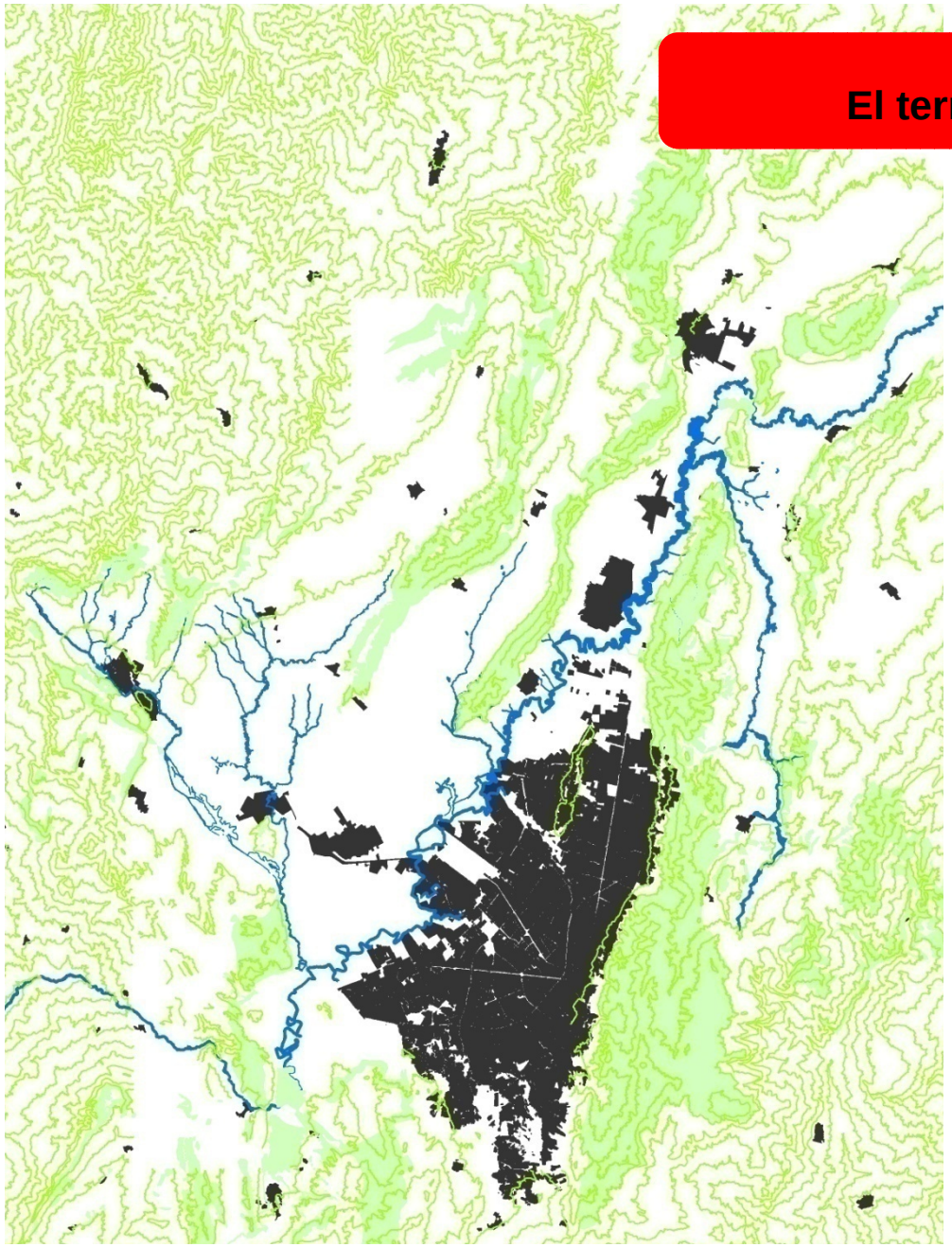



| AÑO | Área Urbana |
|---|---|
| 1903 | 476 |
| **1952** | 1300 |
| **2008** | 37968 |

El suelo urbano se incrementó 30 veces en 50 años

**1952**

La ocupación de la Subregión



## El territorio la imagen tradicional

Gran ciudad central

Núcleos urbanos históricos claramente identificables y delimitados.

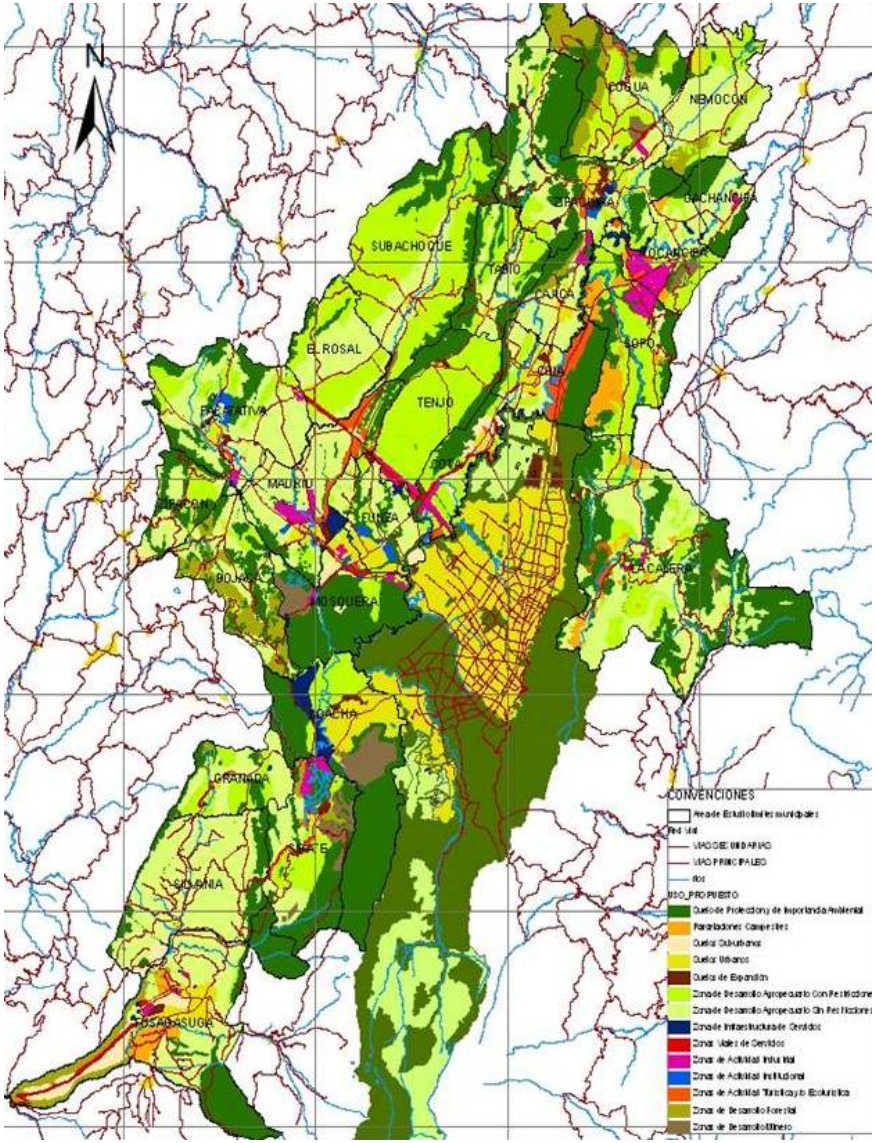
Territorio rural entre asentamientos urbanos.

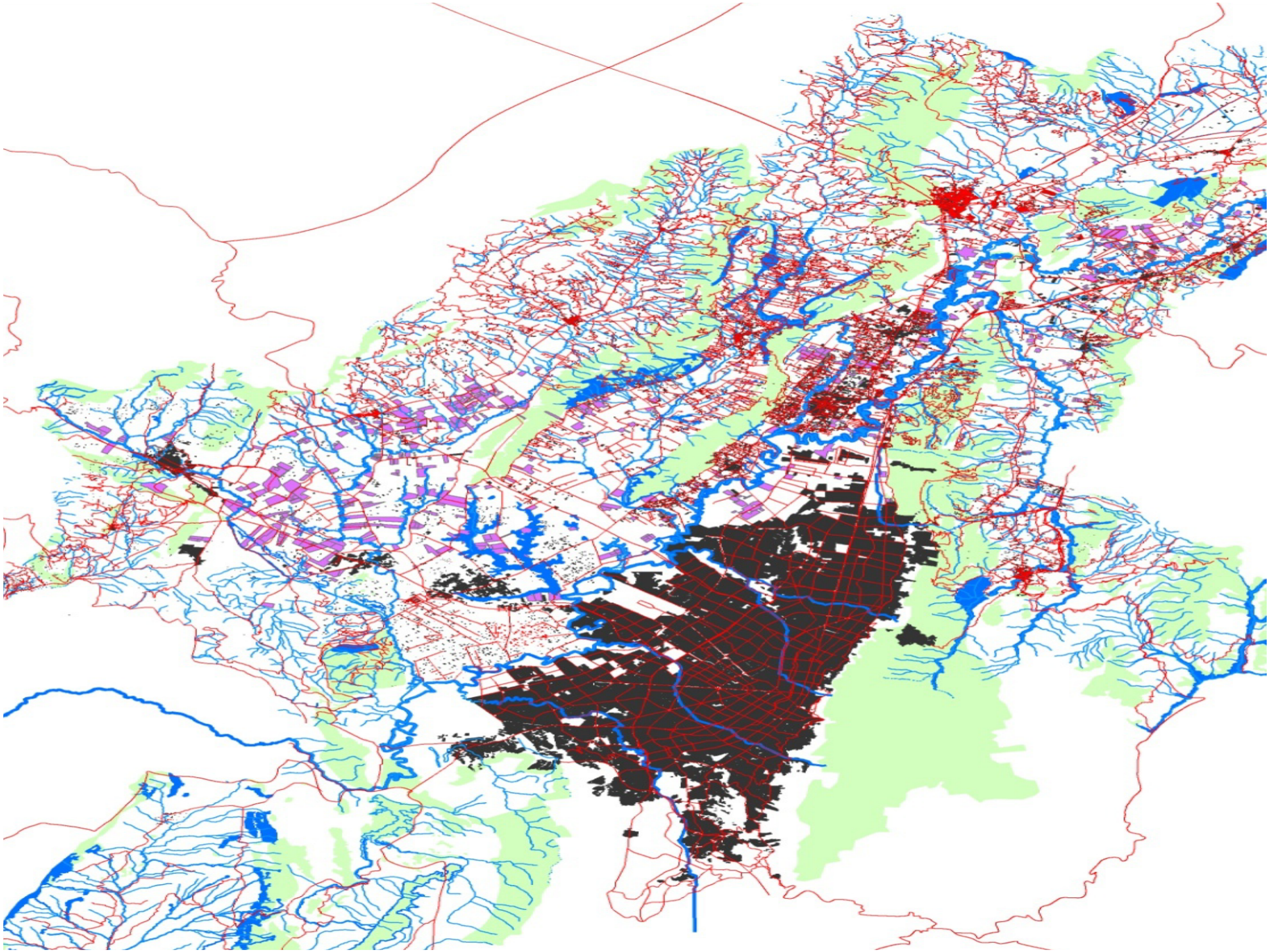
Se sabe de zonas de floricultura y viviendas campestres y clubes.

# 3. La visión de los POTs municipales

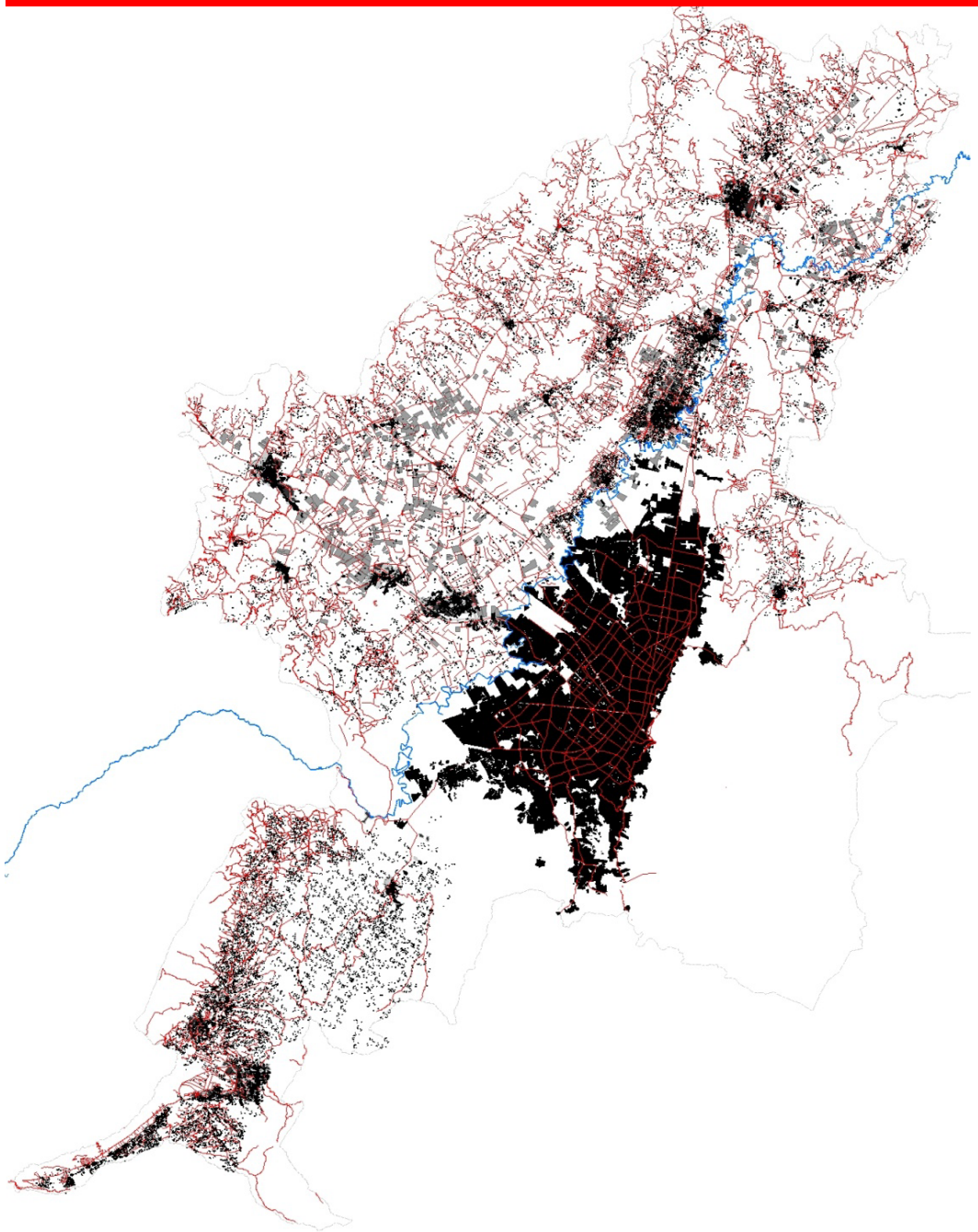
## Clasificación del suelo

| | Clasificación | AREA (Ha) | % |
|---|---|---|---|
| 1 | Suelo Rural | 288.209,49 | 94,03% |
| 2 | Suelo Suburbano | 6.174,99 | 2,01% |
| 3 | Suelo Urbano | 10.787,93 | 3,52% |
| 4 | Suelo de Expansion | 1.332,18 | 0,43% |
| | **AREA TOTAL** | 301.504,59 | 100% |



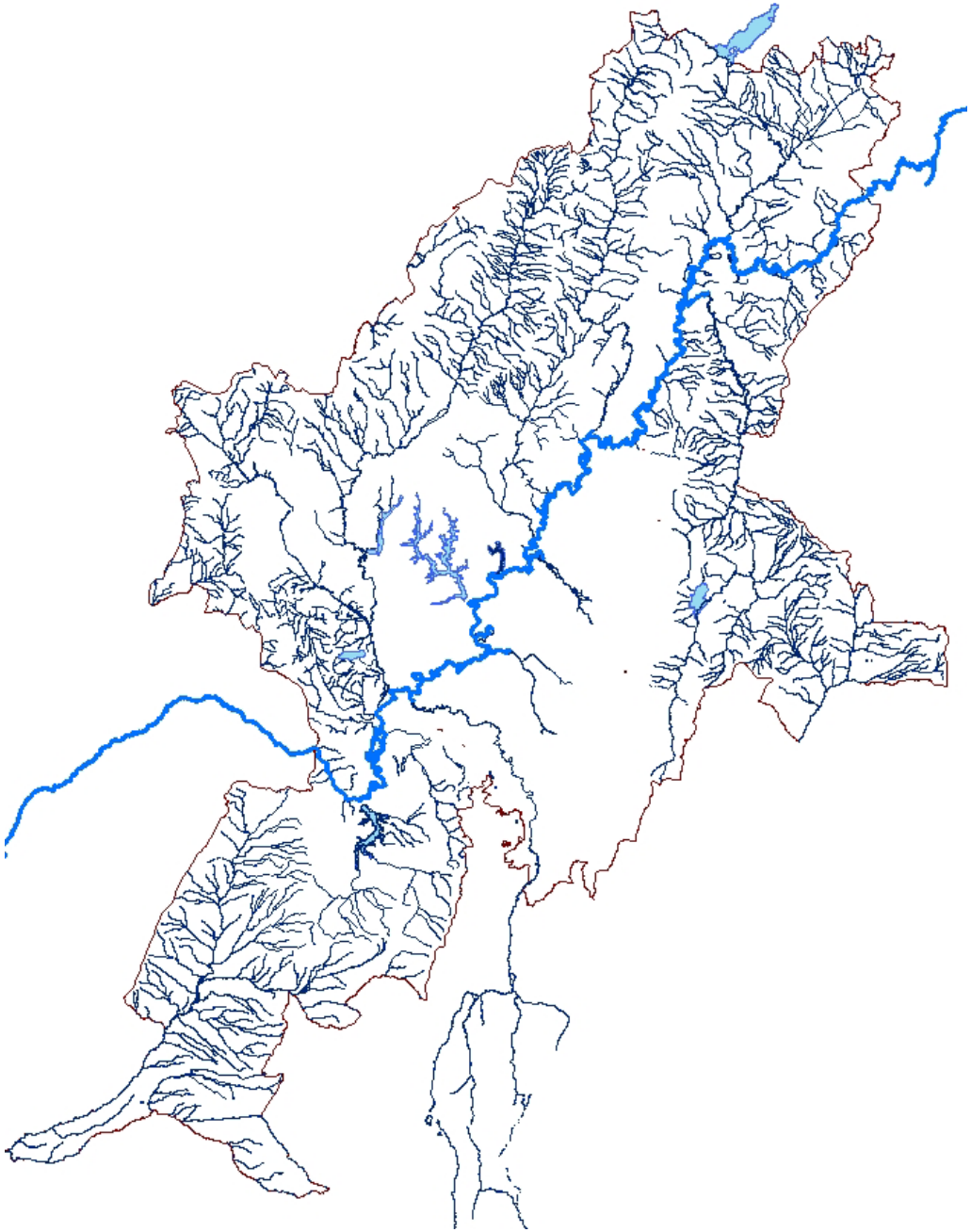


# 1. Caracterización de la subregión



**2008**

La ocupación de la Subregión



Río Bogotá

20 ríos afluentes

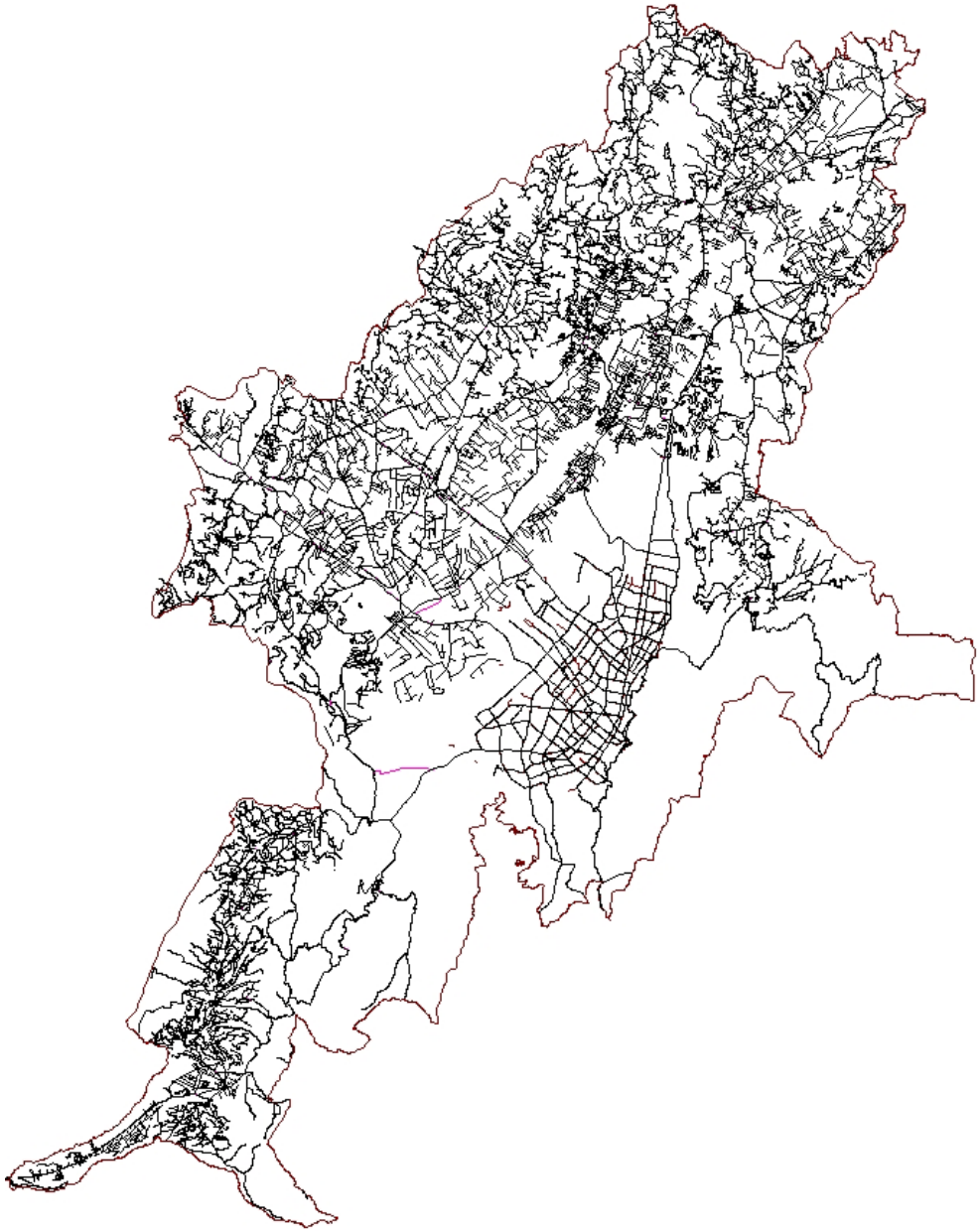
400 quebradas

1000 microcuencas, aproximadamente

27 humedales, dentro de los cuales se encuentran grandes humedales de la Sabana:

- Laguna de Casanare
- Chucua de Carare
- Chucua del Cacique
- Laguna del Gualí
- Chucua de la Isla
- Laguna de La Florida

## Sistema hídrico



•Profusión de vías vecinales y/o propias

•Discontinuidad

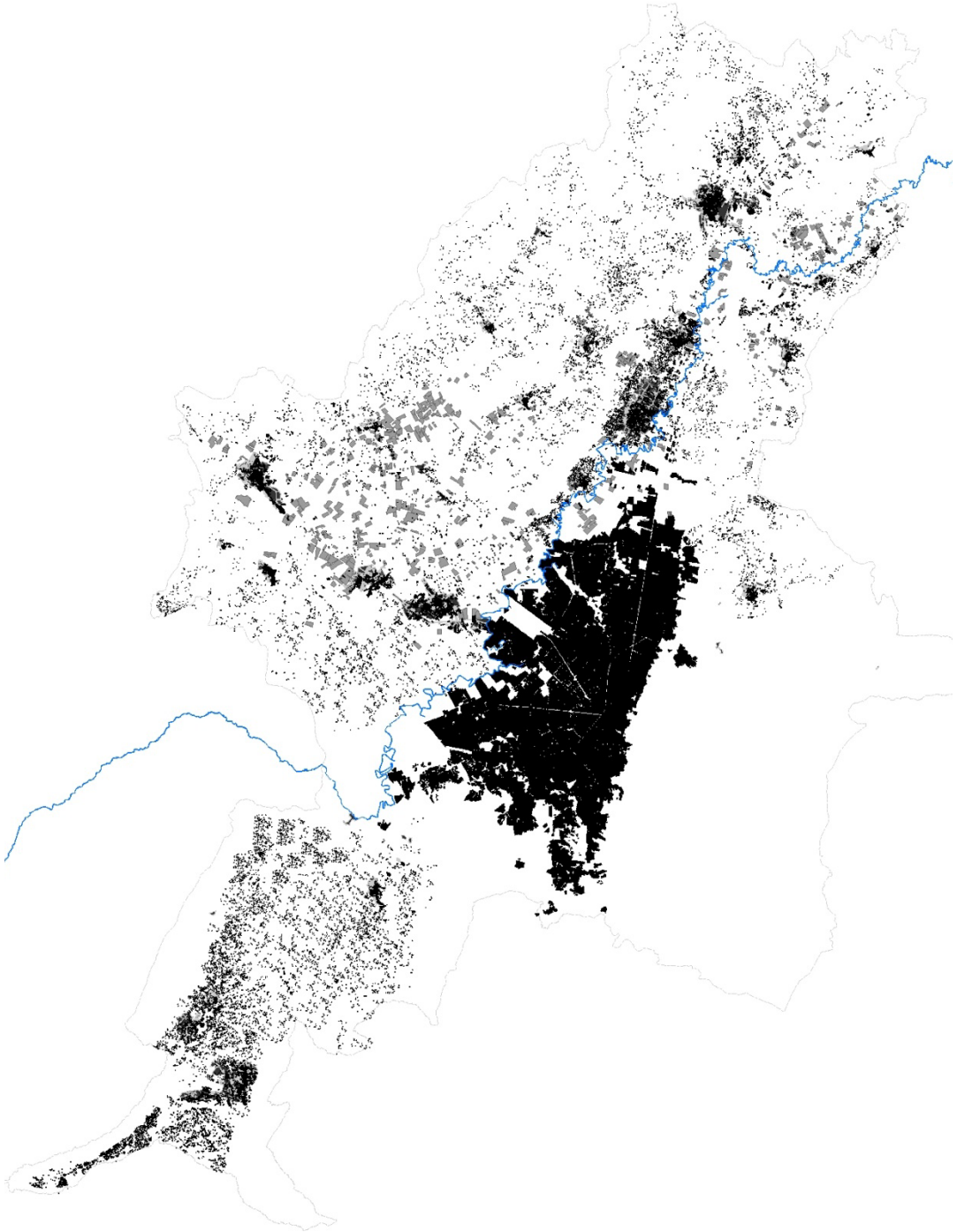
•Derroche de suelo

•Suburbanización predio a predio.

•Ruptura de corredores y sistemas ambientales:

•Profusión de vías de ladera.

**Vías 2008**



•Fenómeno de suburbanización

•Perdida de límites de asentamientos históricos: continuo suburbano.

•Ocupación de zonas de montaña y bosques.

•Galpones destinados a la floricultura

•Alteración del paisaje.

•Mezcla con corredores industriales, viviendas campestres y condominios.

## Ocupación 2008

**Según imagen satelital SPOT**

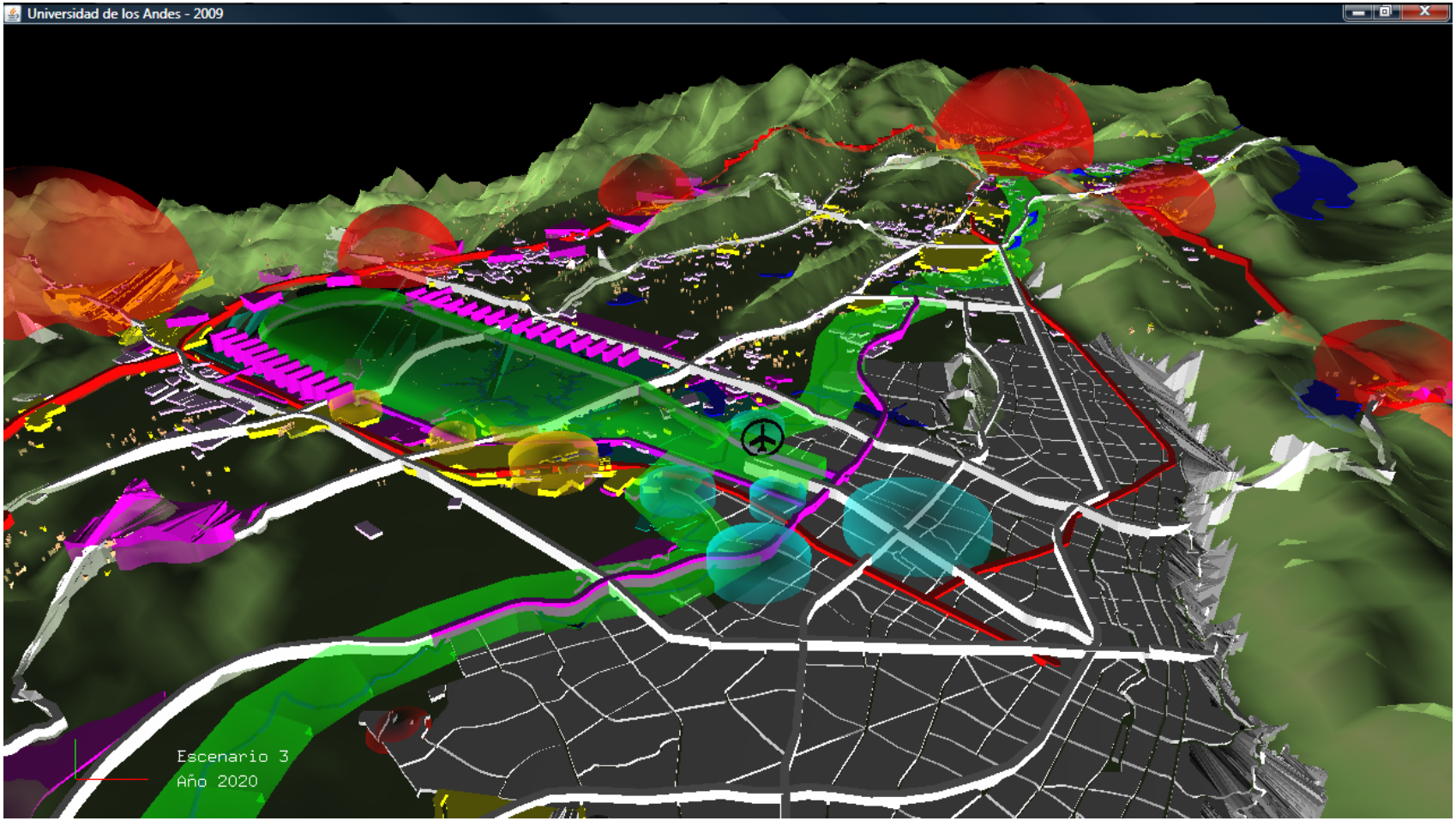
# 2. Escenarios de ocupación

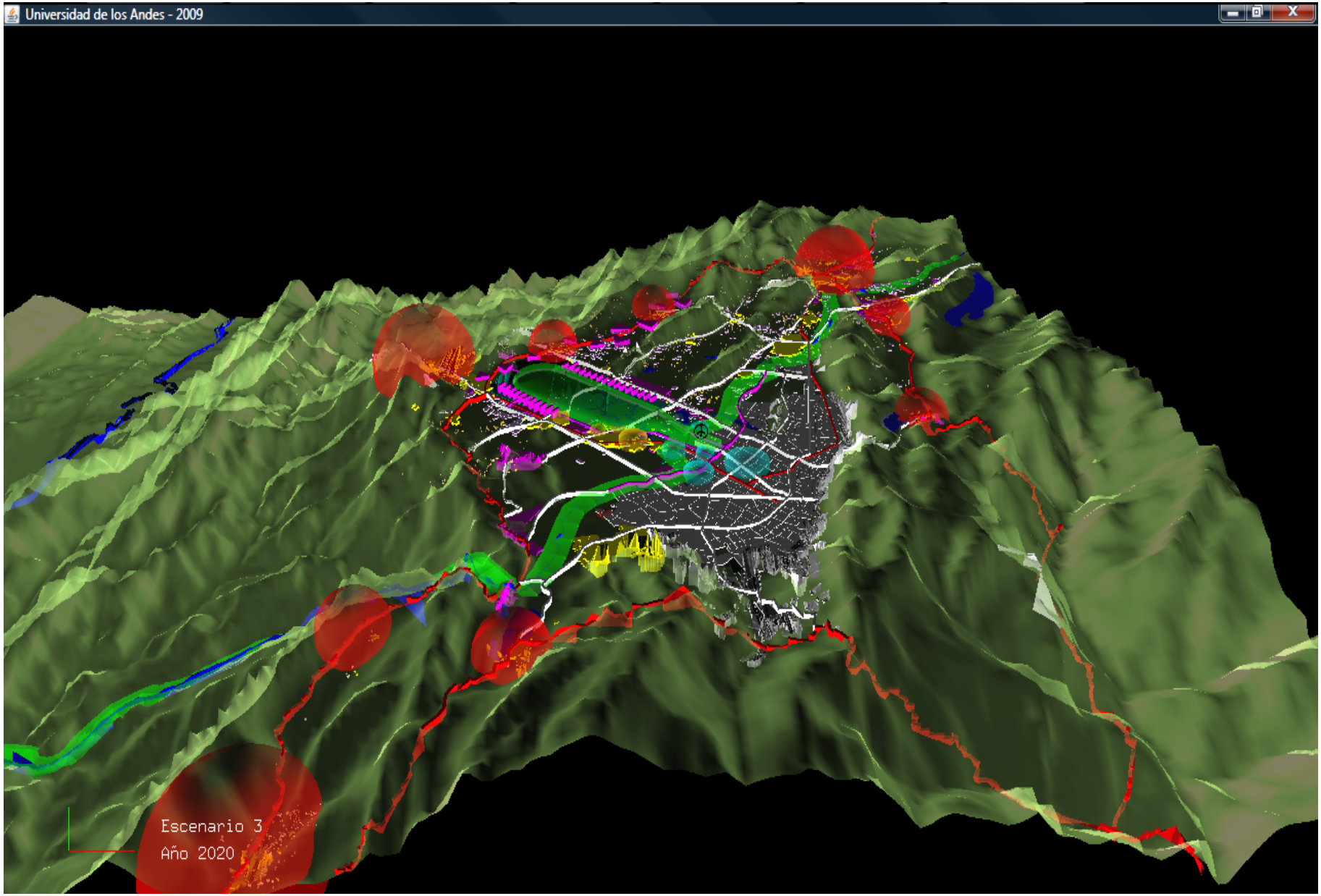
**Escenario 1: tendencial 2038**
**Escenario 2: Corredores viales  2038**
**Escenario 3: desconcentrado en red de ciudades 2038**

# Escenario 1

# Escenario 2

# Escenario 3




Universidad de los Andes - 2009
Escenario 3
Año 2020

# 3. La estrategia de ocupación

**Estrategia para ordenar el territorio**

Desconcentración regional de población y actividades a partir de un sistema jerarquizado de centralidades subregionales compactas, con sostenibilidad ambiental, distribución equilibrada de infraestructura y equipamientos y movilidad articulada a partir de la operación estratégica del aeropuerto.

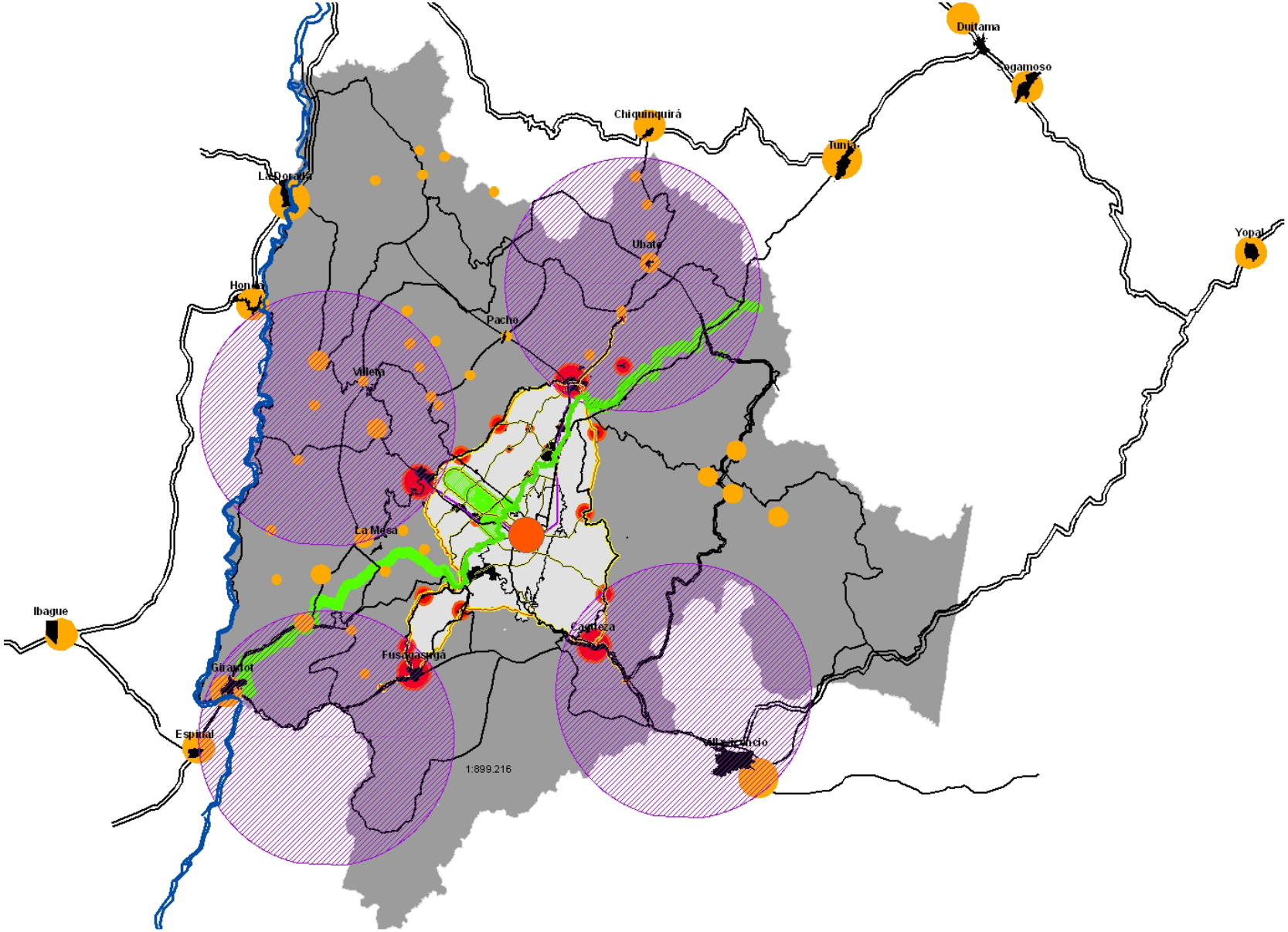
## Bases ambientales y de ordenamiento para la formulación del Modelo de Ocupación Territorial

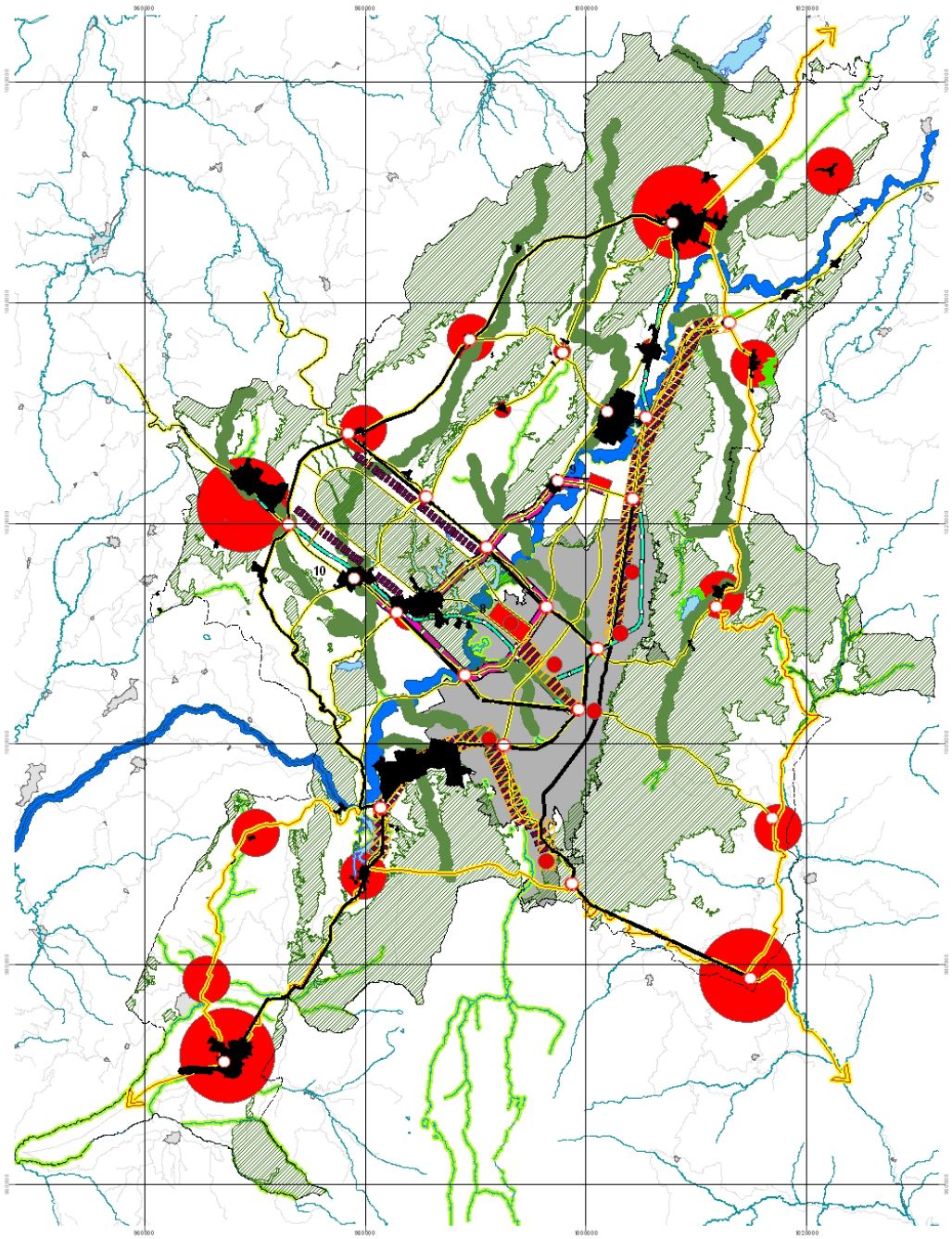
- Sostenibilidad Ambiental e identificación y tutela de estructura ecológica.
- Desconcentración y distribución equilibrada de la población.
- Compactación urbana y desarrollo de complejos urbanos integrales.
- Consolidación de una malla vial jerarquizada para la subregión.
- Formulación de un sistema integrado de transporte regional.
- Consolidación del aeropuerto y su entorno como principal centralidad.
- Gestión Integral del recurso hídrico.
- Gestión Integral de residuos sólidos.

## Bases económicas y de gestión para el desarrollo subregional

- Consolidación de una región económica líder a nivel mundial.
- Ordenamiento sostenible y equitativo de la actividad industrial.
- Promoción de una nueva visión para las actividades agrícolas.
- Desarrollo de la floricultura con responsabilidad social y paisajística.
- Aplicación de los instrumentos de gestión del suelo.
- Promoción de un marco legal e institucional.

# El Modelo de Ocupación en la Región Capital





# Las tres Estructuras Superpuestas del Modelo de Ocupación Territorial

**Estructura Ecológica Principal**

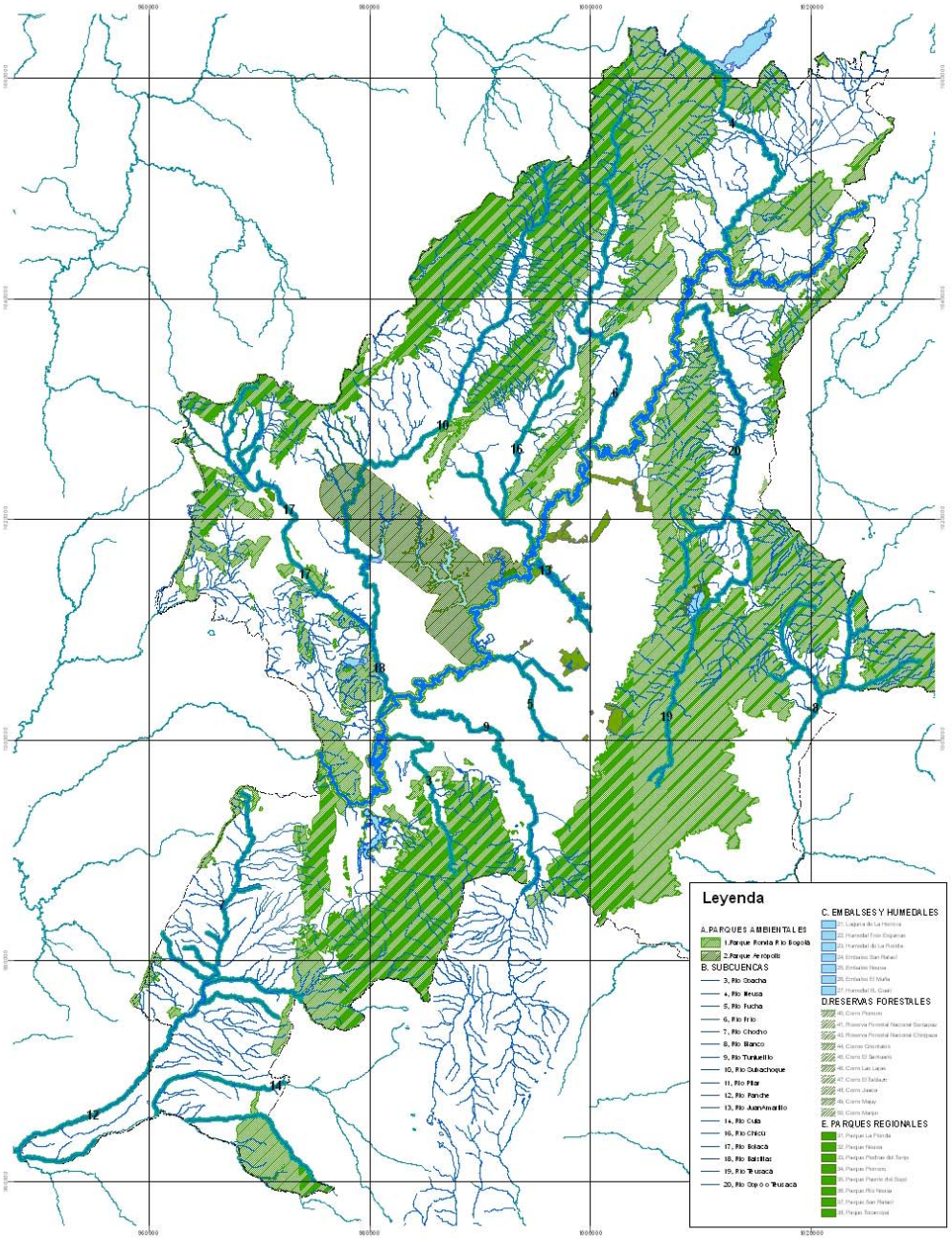
- Parque Ronda Río Bogotá
- Parque Aerópolis
- Parques Ambientales de Subcuenca
- Parques Regionales
- Reservas Forestales

**Estructura Funcional**

- de Articulación de la Region Capital
- de Articulación de la Subregión Sabana de Bogotá
- de Integración Interior de Bogotá
- Operaciones estratégicas Bogotá
- Area Innovación Tecnológica

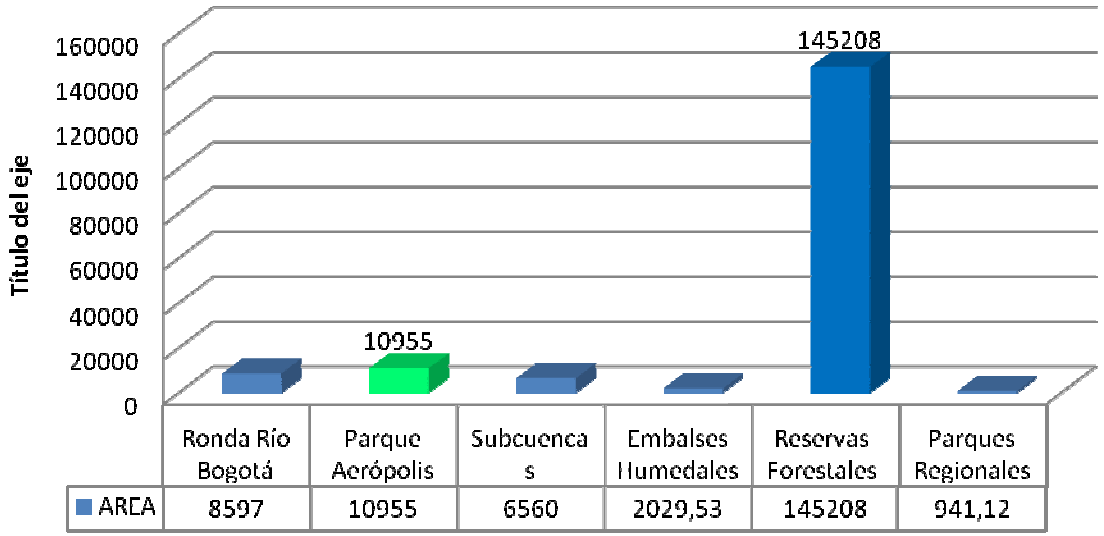
**Estructura de Movilidad**

- Anillo Subregional
- Arterias Subregionales
- Anillo Aerópolis
- Estaciones de Sistema
- Subsistema Tren de Cercanías
- Corredor de Integración Aeroportuaria
- Subsistema de Corredores Troncales
- Subsistema Aeroportuario

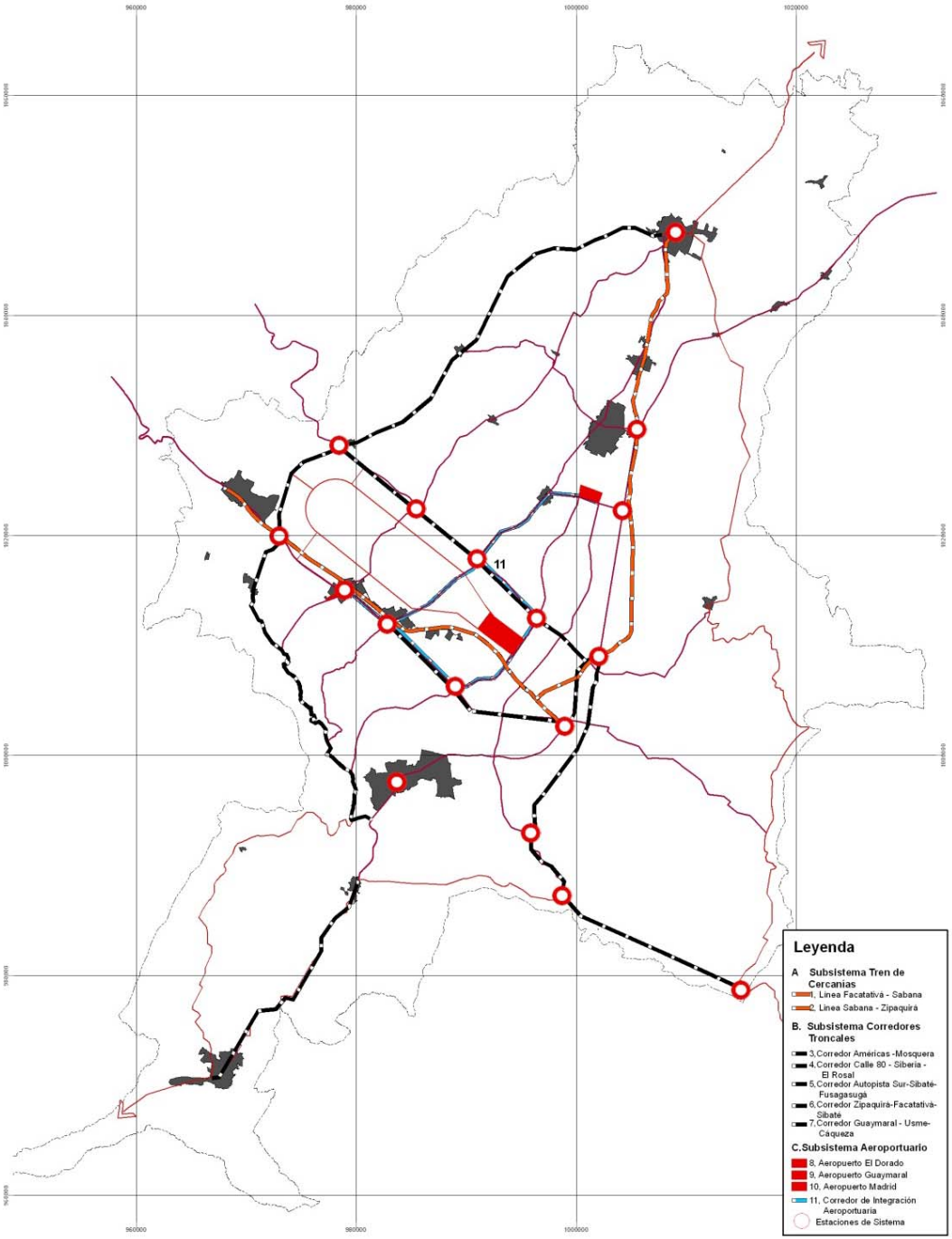



# Los elementos de la Estructura Ecológica Principal Propuesta

# Relación proporcional de área de los elementos que conforman la Estructura Ecológica Principal

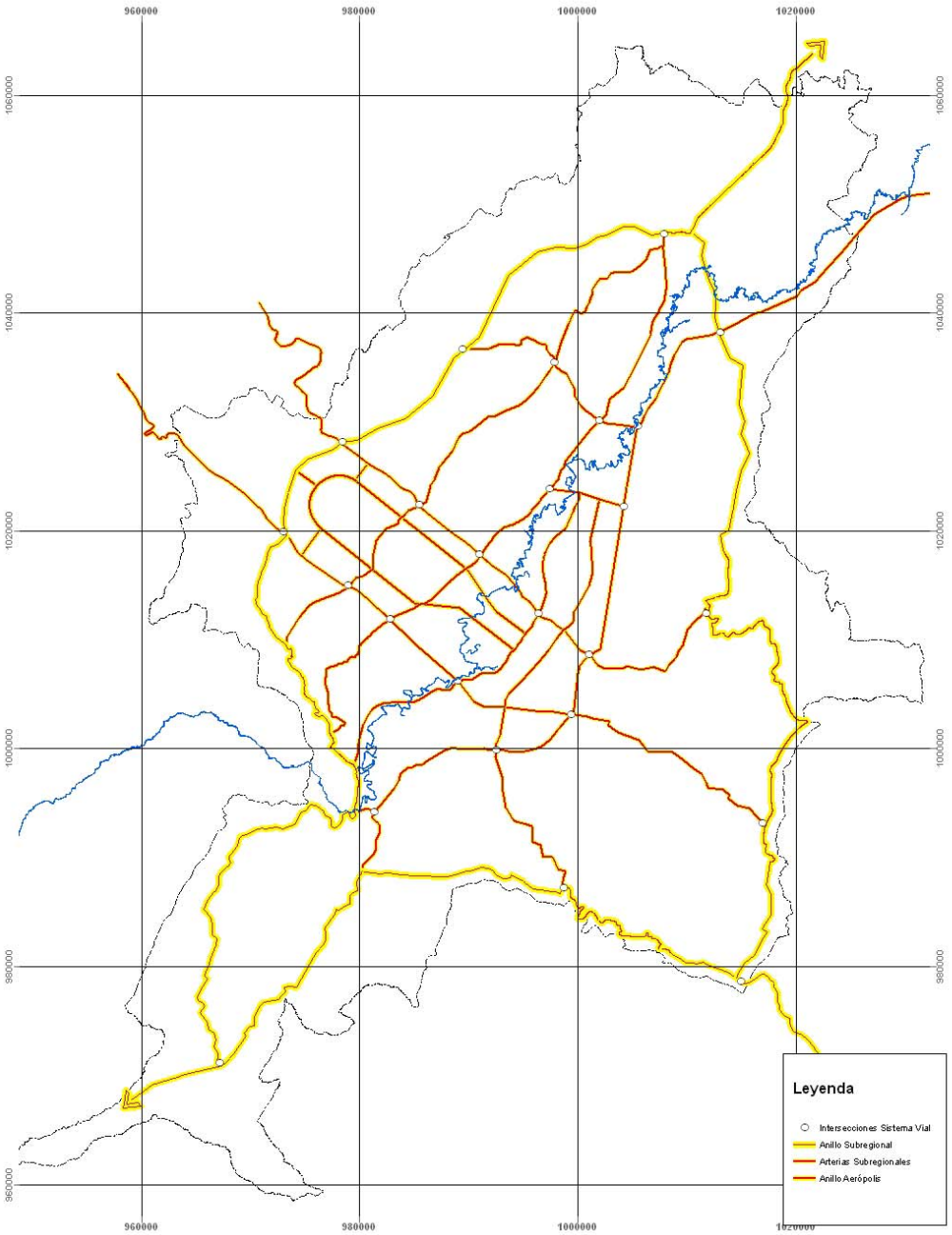



| AREA TOTAL= AREA ESTUDIO Y OTRAS AREAS | | |
|---|---|---|
| EEP | **174290** | 43,87% |
| Resto del Área | **223002** | 56,13% |
| | **397.291,73** | 100,00% |




# Sistema de movilidad
## Subsistema de transporte

| Modelo de Ocupación Territorial de la Subregión Sabana: Elementos que conforman la Estructura Funcional | | | |
|---|---|---|---|
| **A** | **Subsistema Tren de Cercanías** | 1 | Línea Facatativá - Sabana |
| | | 2 | Línea Sabana - Zipaquirá |
| **B** | **Subsistema Corredores Troncales** | 3 | Corredor Américas - Mosquera |
| | | 4 | Corredor Calle 80 – Siberia – El Rosal |
| | | 5 | Corredor Autopista Sur – Sibaté - Fusagasugá |
| | | 6 | Corredor Zipaquirá – Facatativá - Sibaté |
| | | 7 | Corredor Guaymaral – Usme - Cáqueza |
| **C** | **Subsistema Aeroportuario** | 8 | Aeropuerto ElDorado |
| | | 9 | Aeropuerto Guaymaral |
| | | 10 | Aeropuerto Madrid |
| | | 11 | Corredor de Integración Aeroportuaria |




# Sistema de Movilidad
## Subsistema de Transporte

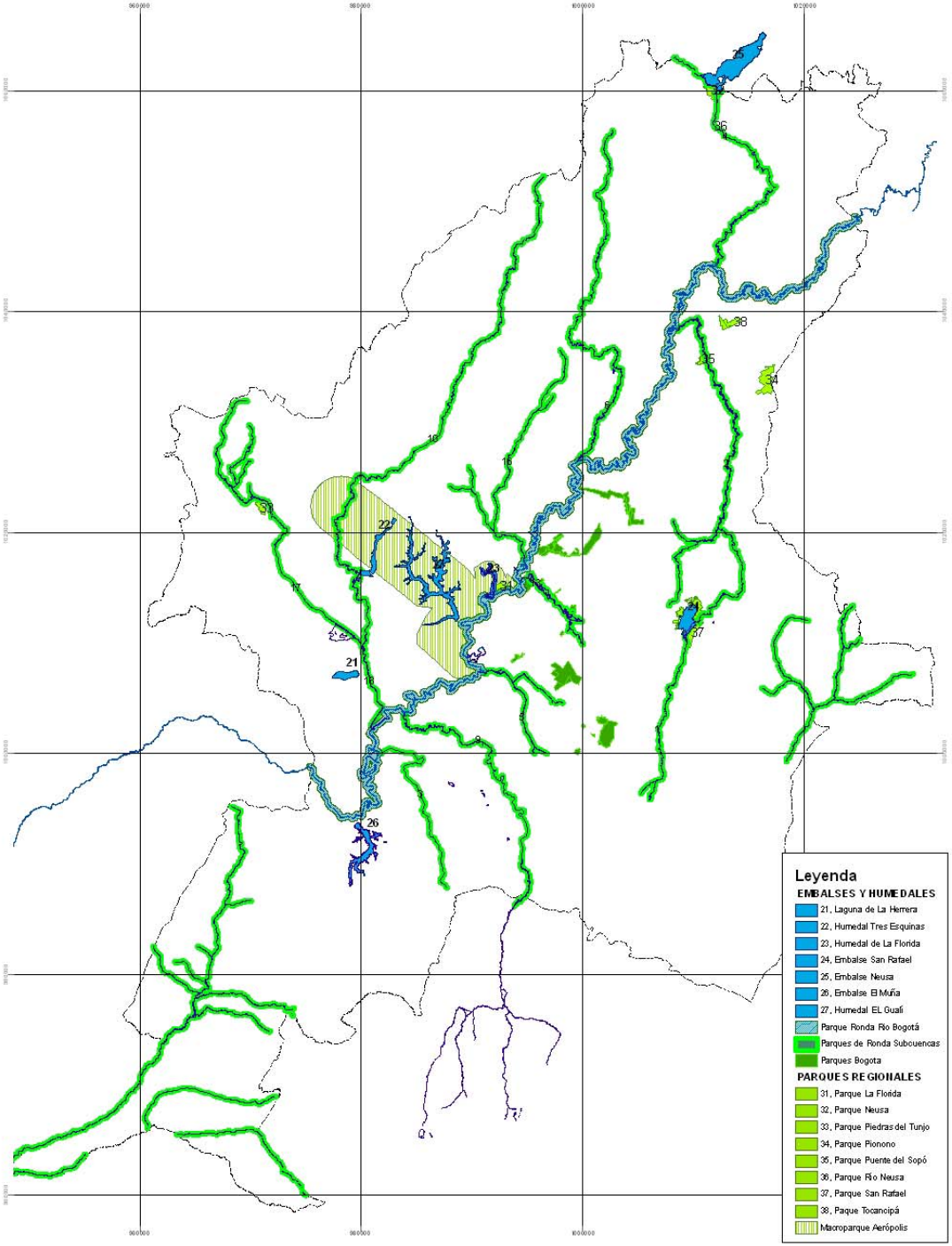
El Subsistema de Corredores Troncales tiene como elemento estructurador un anillo de unos 360 kilómetros de longitud, que intercepta los ámbitos perimetrales de la Subregión, uniendo los principales nodos de crecimiento entre los que se incluyen cuatro capitales provinciales del Departamento: Zipaquirá, Facatativá, Fusagasugá y Cáqueza.

Intersecciones Sistema Vial

Anillo Subregional

Arterias Subregionales

Anillo Aerópolis

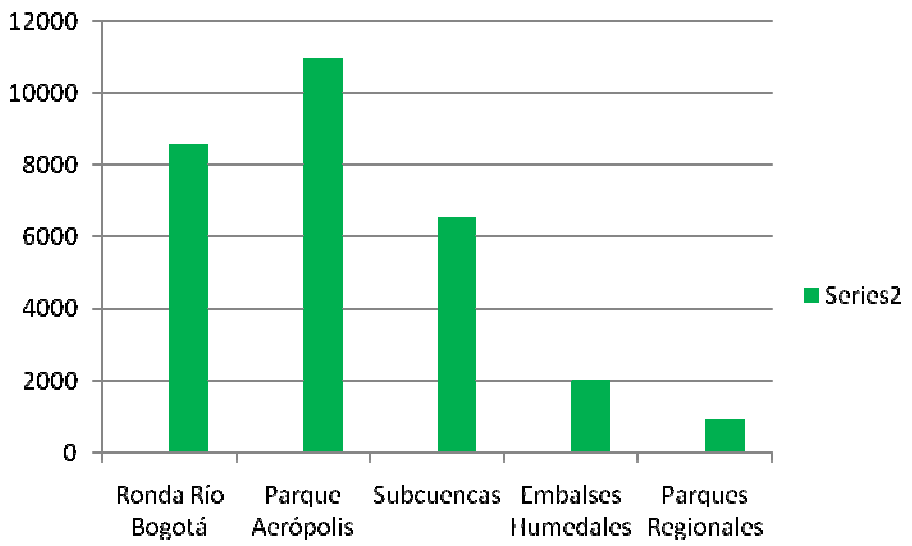



## Sistema de Espacio Público

Está conformado por los parques ambientales de subcuenca, los parques regionales ecoturísticos y los parques regionales de humedal.

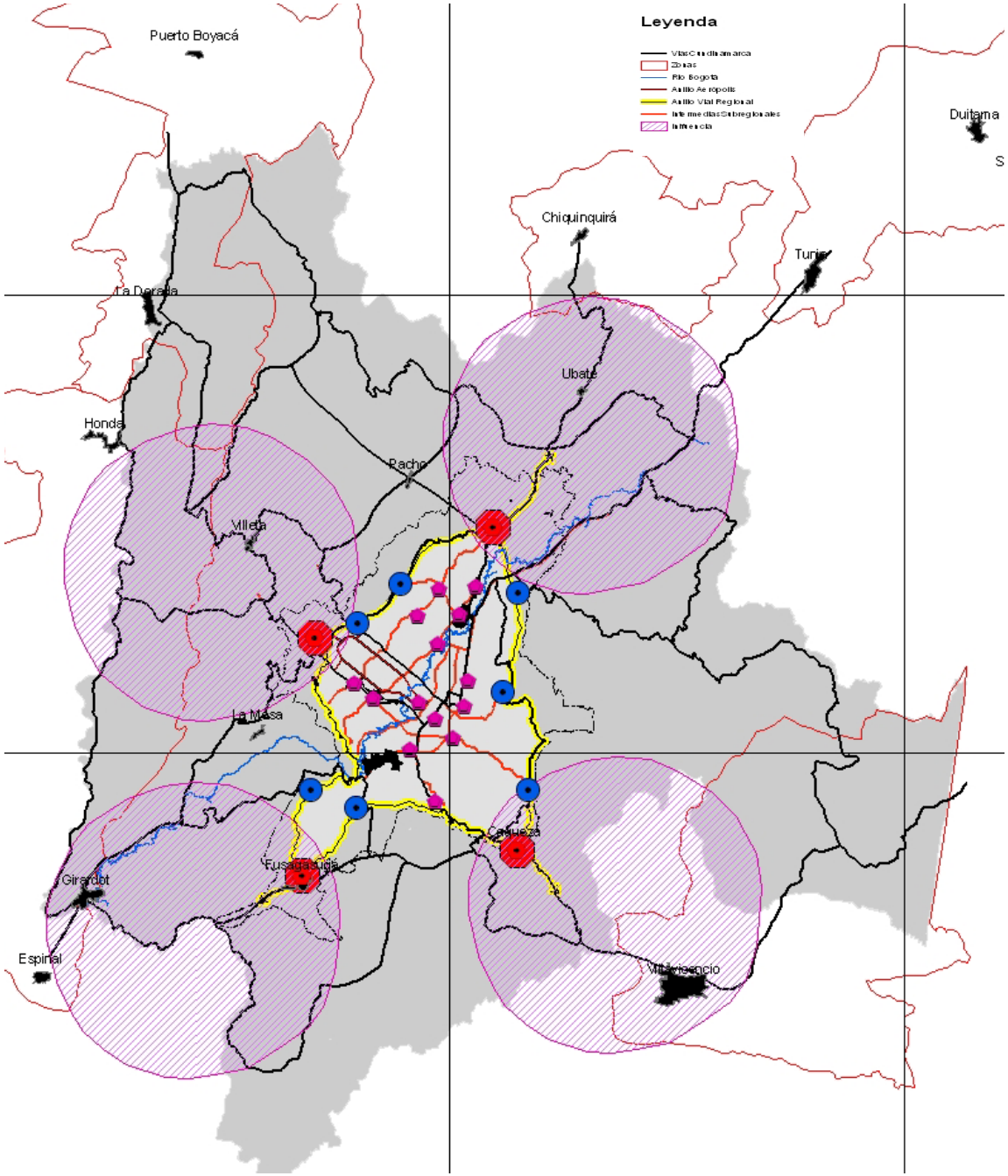
El Parque Ambiental del Río Bogotá es un espacio fundamental que articula el sistema.

Se debe avanzar en la recuperación y descontaminación del río, reconociendo su ronda como espacio público para la integración y disfrute de la población.




## Áreas de los elementos que conforman el Sistema de Espacio Público

| ÁREA (Has) | | |
|---|---|---|
| Ronda Río Bogotá | 8597 | 4,93% |
| Parque Aerópolis | 10955 | 6,29% |
| Subcuencas | 6560 | 3,76% |
| Embalses Humedales | 2029,53 | 1,16% |
| Parques Regionales | 941,12 | 0,54% |
| | **29082** | |



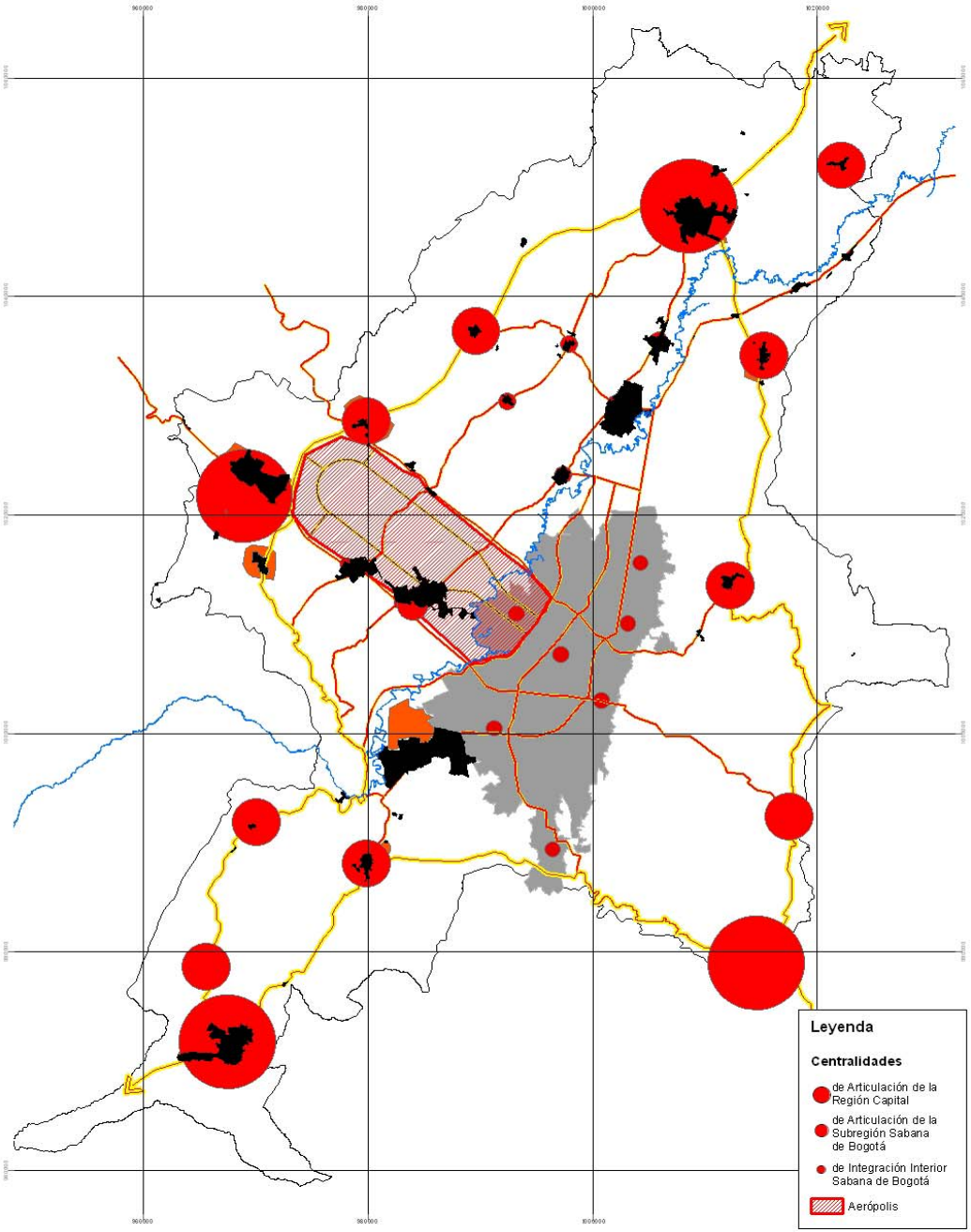

## Sistema de Equipamientos

El Modelo prioriza la localización de equipamientos regionales en los municipios que establecen relaciones funcionales con otras subregiones, fuera del área de estudio (Zipaquirá, Facatativá y Fusagasugá).

## Estructura Socioeconómica y espacial

Estrategia deliberada de desconcentración de Bogotá, y creación o fortalecimiento de conexiones entre entidades, personas, asentamientos y servicios entre zonas rurales y centros urbanos y entre sitios de producción y de consumo.

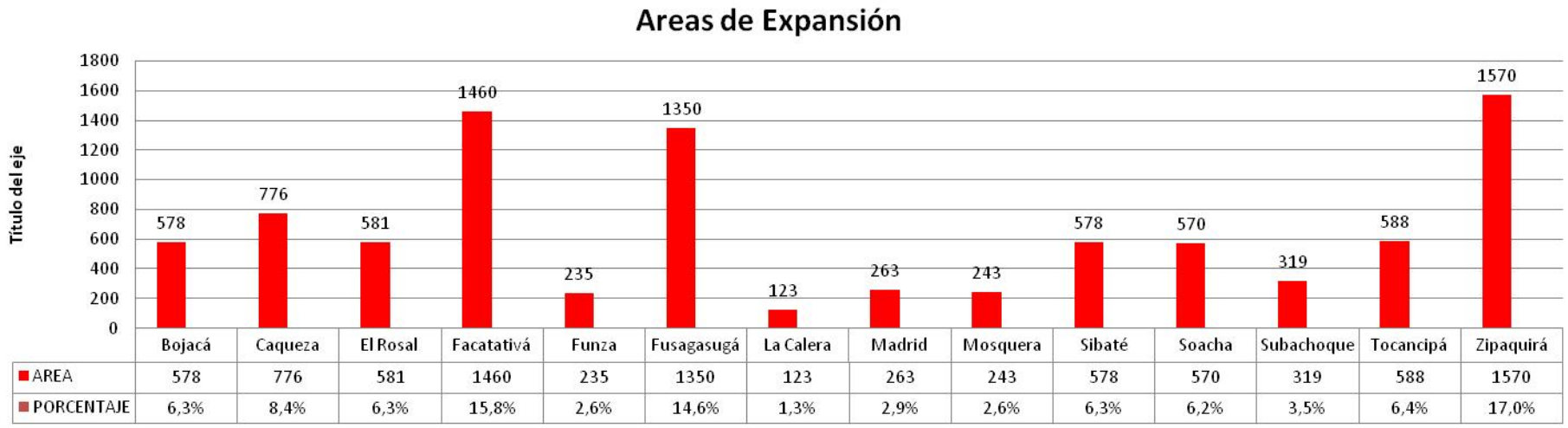
Fortalecimiento de un conjunto de polos que permitan integrar territorio, productividad, competitividad y sostenibilidad ambiental, social, económica y política para contrarrestar la tendencia de concentración de población, actividades productivas y servicios en el Distrito Capital.




# Estructura Socioeconómica

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1** | **Centro Subregional: Aerópolis** | | |
| **2** | **Centralidades de Articulación de la Región Capital** | 1 | Facatativá |
| | | 2 | Zipaquirá |
| | | 3 | Fusagasugá |
| | | 4 | Cáqueza |
| **3** | **Centralidades de Articulación de la Subregión Sabana de Bogotá** | 1 | El Rosal |
| | | 2 | Subachoque |
| | | 3 | Sopó |
| | | 4 | La Calera |
| | | 5 | Choachí |
| | | 6 | Silvania |
| | | 7 | Granada |
| | | 8 | Sibaté |
| **4** | **Centralidades de Integración interior de la Sabana de Bogotá** | 1 | Usme |
| | | 2 | Delicias Ensueño |
| | | 3 | Centro |
| | | 4 | Salitre |
| | | 5 | Fontibón - Aeropuerto |
| | | 6 | Calle 72 – Calle 100 |
| | | 7 | Toberín – La Paz |
| | | 8 | Soacha |
| | | 9 | Funza |
| | | 10 | Madrid |
| | | 11 | Mosquera |
| | | 12 | Cajicá |
| | | 13 | Chía |
| | | 14 | Cota |
| | | 15 | Tenjo |
| | | 16 | Tabio |

# Áreas de expansión propuestas en el Modelo de Ocupación




| | Bojacá | Caqueza | El Rosal | Facatativá | Funza | Fusagasugá | La Calera | Madrid | Mosquera | Sibaté | Soacha | Subachoque | Tocancipá | Zipaquirá |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| AREA | 578 | 776 | 581 | 1460 | 235 | 1350 | 123 | 263 | 243 | 578 | 570 | 319 | 588 | 1570 |
| PORCENTAJE | 6,3% | 8,4% | 6,3% | 15,8% | 2,6% | 14,6% | 1,3% | 2,9% | 2,6% | 6,3% | 6,2% | 3,5% | 6,4% | 17,0% |

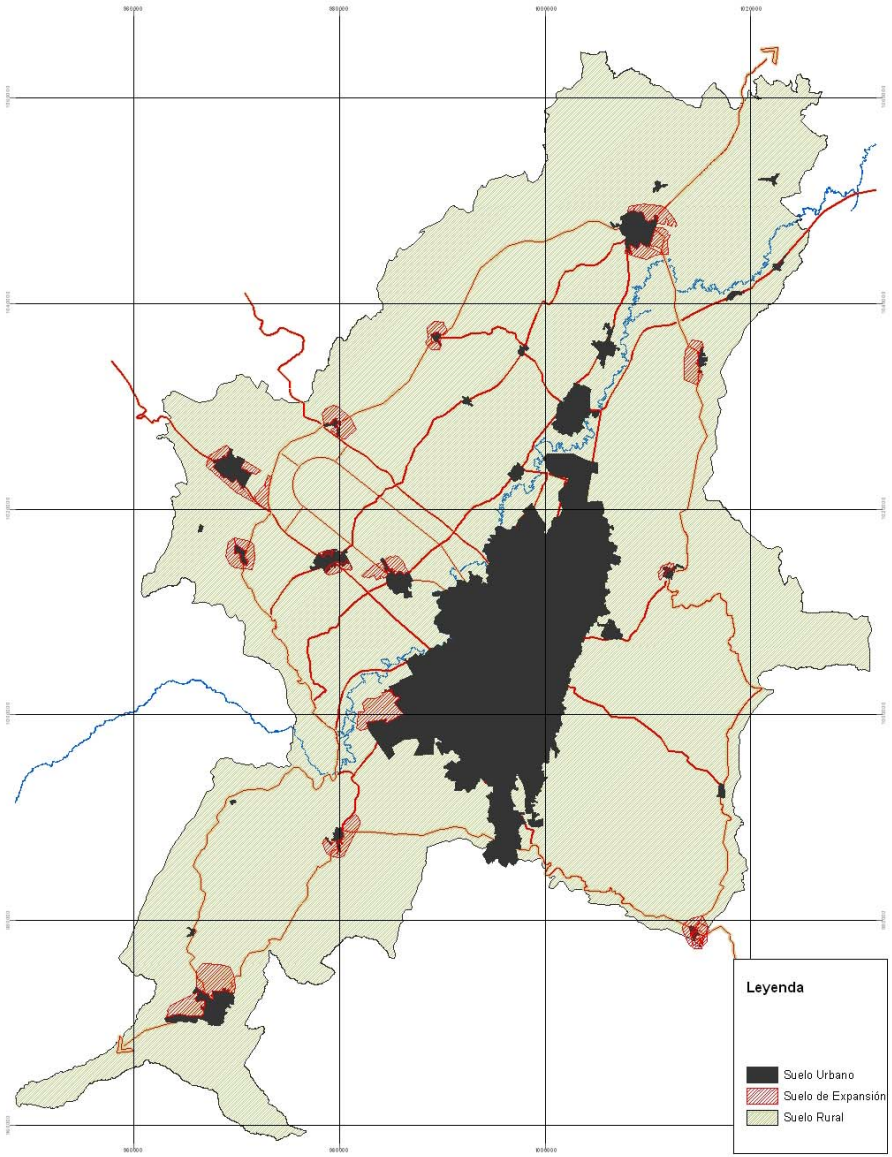
## Criterios para
## la clasificación de los suelos

• La prevalencia de la estructura ecológica como principal valor territorial y punto de partida para las regulaciones y normas de ordenamiento.

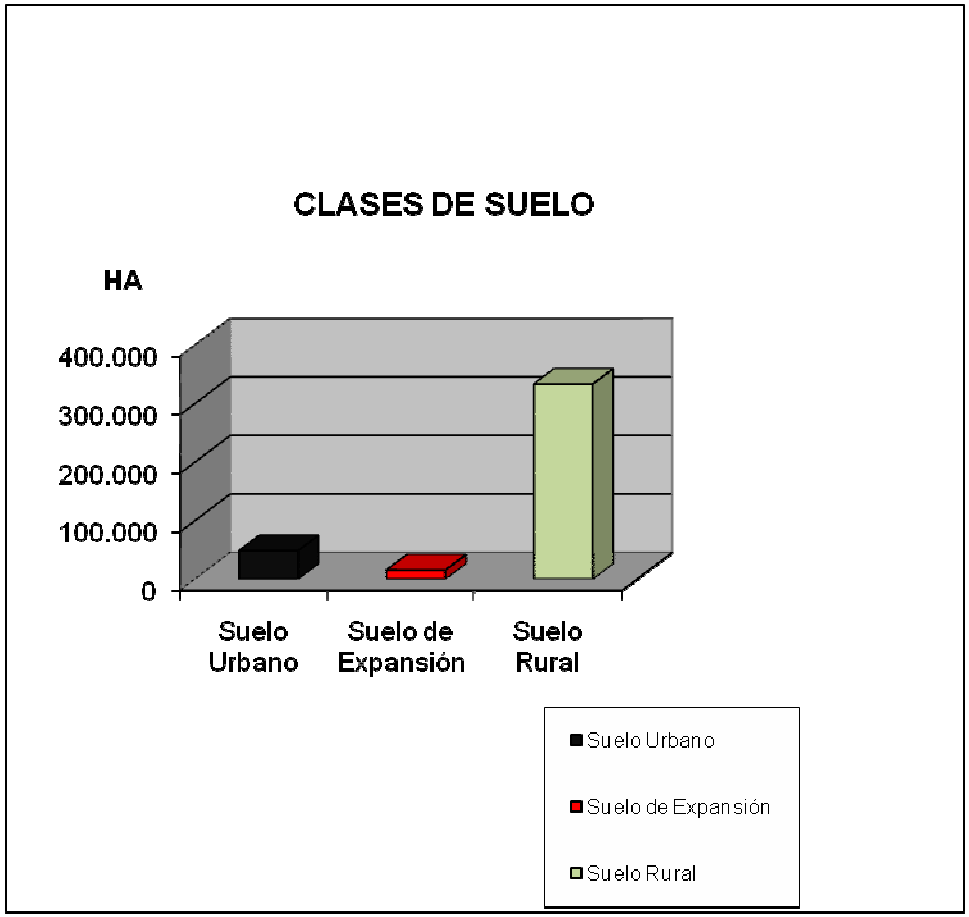
• La comprensión y dimensionamiento del fenómeno de suburbanización, lo cual implica imaginar y desarrollar nuevos códigos normativos para su control, regulación y desarrollo.

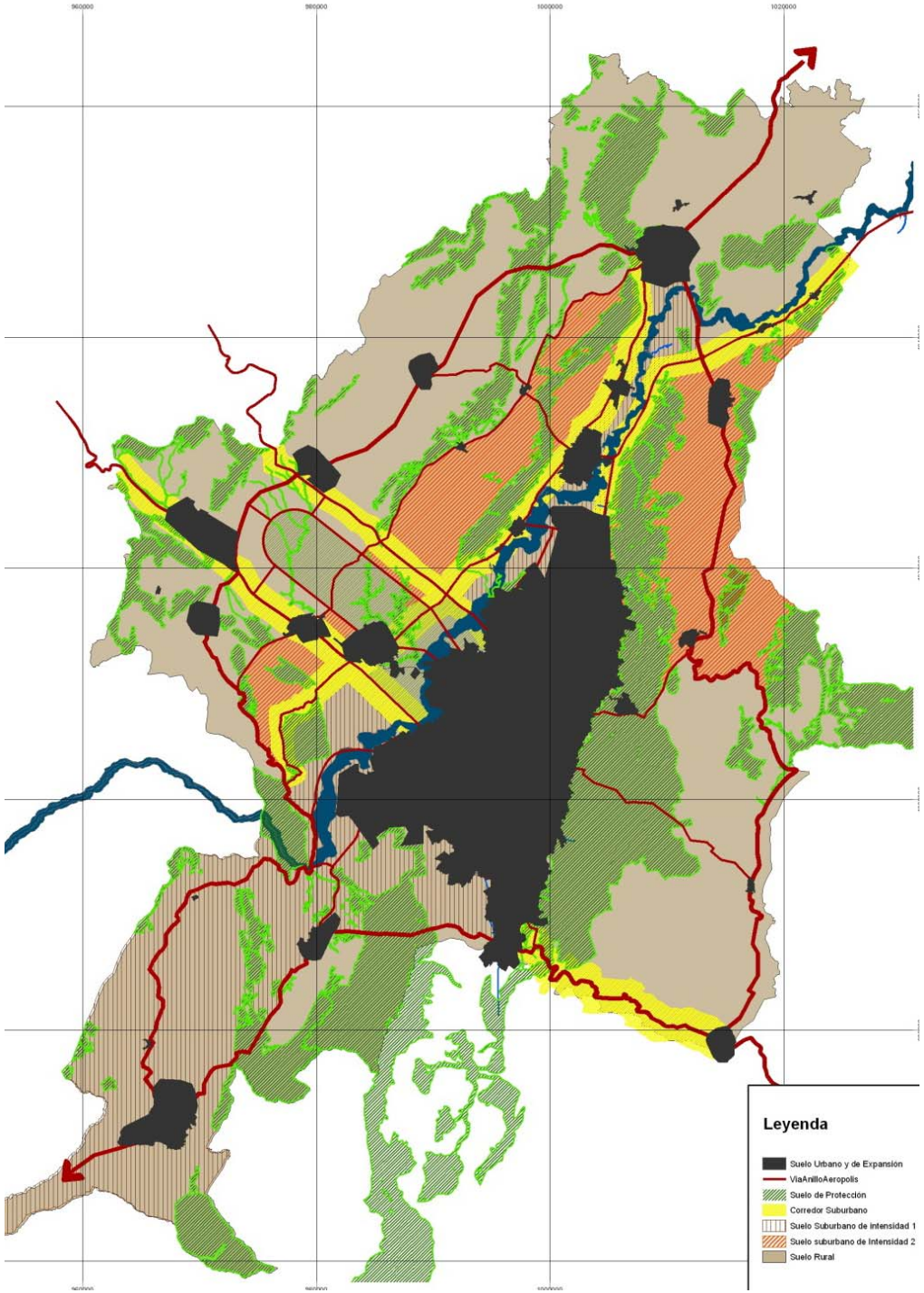
• La determinación de las áreas agrícolas y su protección mediante una nueva conceptualización de lo rural.

• El crecimiento ordenado y compacto de las nuevas centralidades regionales, que tiene implicaciones en la forma y caracterización de los cascos urbanos actuales.

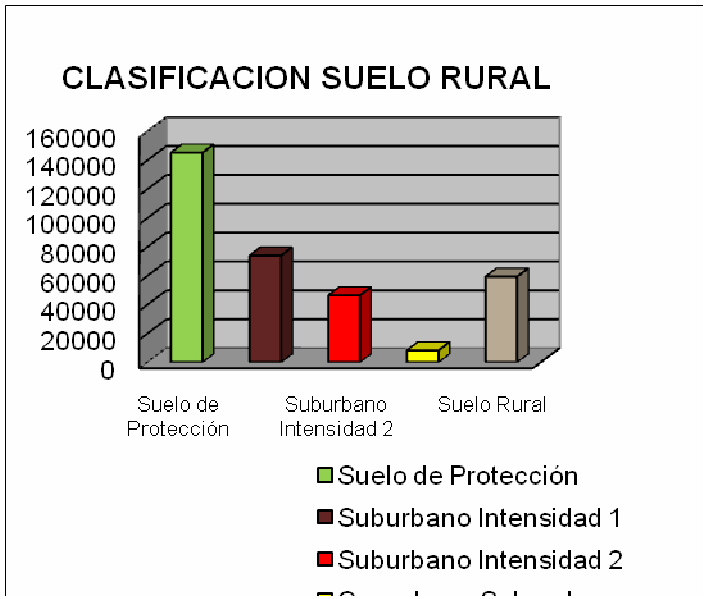



| CLASES DE SUELO | HA | % |
|---|---|---|
| SUELO URBANO | 48.625,50 | 12,24% |
| SUELO DE EXPANSION | 15.509,40 | 3,90% |
| SUELO RURAL | 333.156,83 | 83,86% |
| TOTAL | 397.291,73 | 100,00% |






| CLASIFICACION DEL SUELO RURAL | | |
|---|---|---|
| | HA | % |
| SUELO DE PROTECCION | 145207,76 | 43,59% |
| SUBURBANO 1 | 74004,66 | 22,21% |
| SUBURBANO 2 | 46346,33 | 13,91% |
| CORREDORES SUBURBANOS | 8236,19 | 2,47% |
| SUELO RURAL | 31418,97 | 17,82% |
| | | |
| | 333156,83 | 100,00% |



# 4. Beneficios fiscales del Modelo

**Síntesis de beneficio por plusvalías**
(Suburbano 1 + Suburbano 2 + corredores suburbanos)

| | **hectáreas** | **plusvalía (billones $)** |
|---|---|---|
| Suburbano 1 | 74004 | 38,5 |
| Suburbano 2 | 46346 | 22,9 |
| Corredores | 8236 | 5,4 |
| **Total plusvalía** | 128586 | 66,8 |

**En total se captarían $ 66.8 Billones de Pesos en plusvalía por concepto de reclasificación del suelo rural a suburbano**

# Obtención de Recursos por concepto de plusvalías al año 2020

## Suburbano 1

- 74.000 Ha a $158.7 millones/Ha (11.7 billones)
- En 2020 a $120.000 por m2 o $1.200 millones por Ha (88.8 billones de hoy)
- Plusvalía municipal: 38.5 billones

## Suburbano 2

- 46.346 Ha a $161.2 millones/Ha (7.5 billones)
- En 2020 a $115.000 por m2 o $1.150 millones por Ha (53.3 billones de hoy)
- Plusvalía municipal: 22.9 billones

## Corredores Suburbanos

- 8.236 Has a $146.429 por m2 (12 billones)
- En 2020 a $276.619 por m2 o $2.760 millones por Ha (22.7 billones de hoy)
- Plusvalía municipal: 5.3 billones

# Las Operaciones Estratégicas

Las Operaciones Estratégicas subregionales definen una serie de acciones que confluyen en torno a elementos específicos del territorio, tales como:

La Centralidad Regional Aerópolis

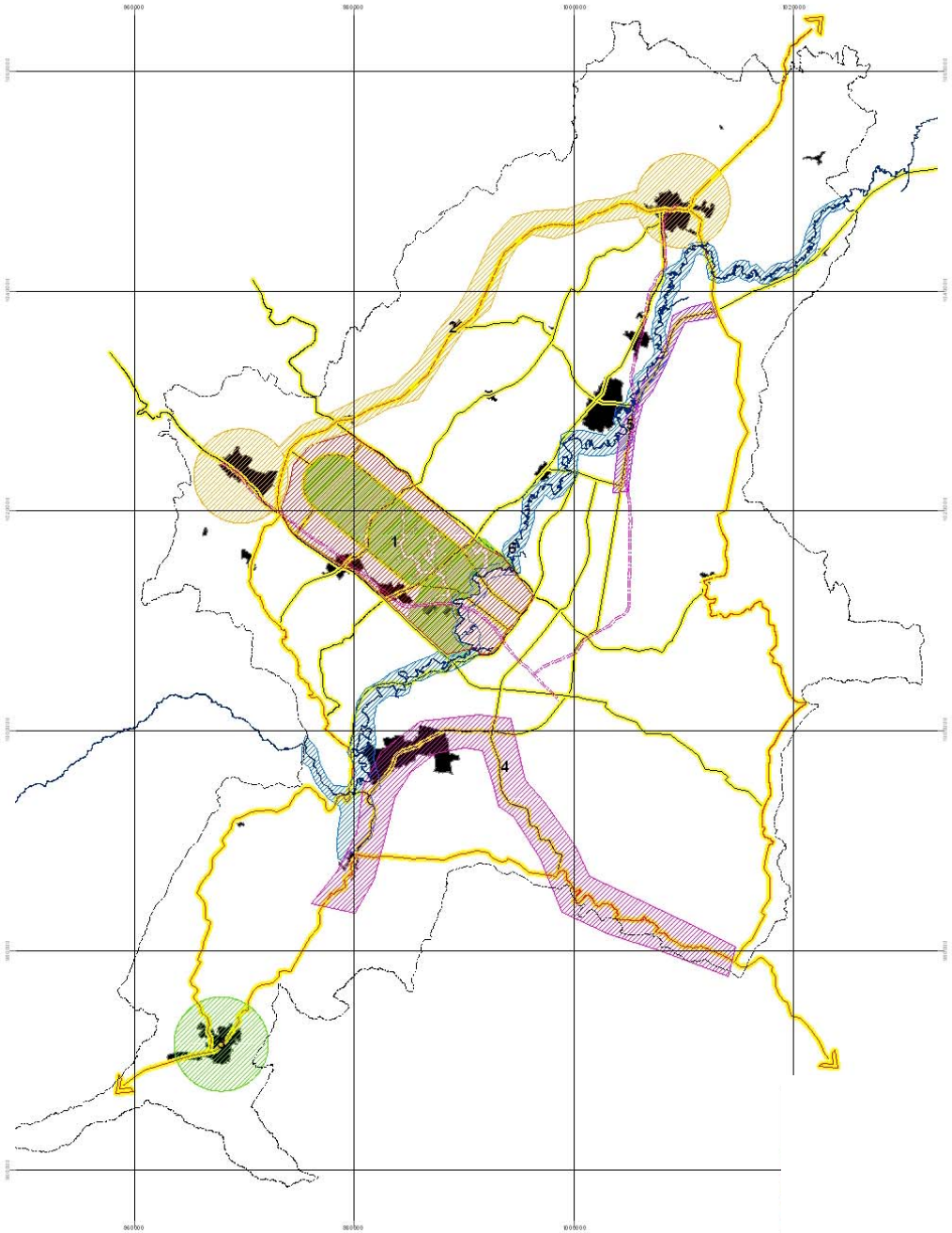
Las centralidades regionales

La infraestructura vial

Los equipamientos

La vivienda

# 5. El punto de partida: la Operación Aerópolis




**Operaciones**

- 1, Operación Río Bogotá
- 2, Operación Aerópolis
- 3, Operacion Zipaquirá Facatativá
- 4, Operación Fusagasugá
- 5, Operación Cáqueza Tunjuelito Sibaté
- 6, Operación Eje Innovación y Tecnología

## ¿Qué le ocurriría al AED de mantenerse la tendencia de concentración territorial?

•**El AED quedaría cercado** por la **presión urbana** del gran conurbado Bogotá-Chía-Cota-Funza-Mosquera-Soacha;

### En este escenario el AED:

•No jugaría ningún **rol de articulación** territorial.

•Sería una infraestructura con **limitada capacidad** de **jalonamiento económico** para la región.

•Tendría una **limitada visión de integración territorial**.

Se consolidaría un modelo territorial como el AICM**: Area adyacente caótica.**

•Aumento de los Problemas de ruido.

•Limitada expectativa de crecimiento

•Problemas de accesibilidad.

•Problemas de operación por congestión

## ¿Que se requiere?

**Líneas estratégicas** de carácter territorial que:

- **Coadyuven** a controlar el proceso de **concentración** en torno a Bogotá.
- **Constituyan al AED** como una **pieza de articulación** del territorio desde donde se **maximicen** los beneficios de contar con un aeropuerto de conexión mundial.

## ¿Que se propone?

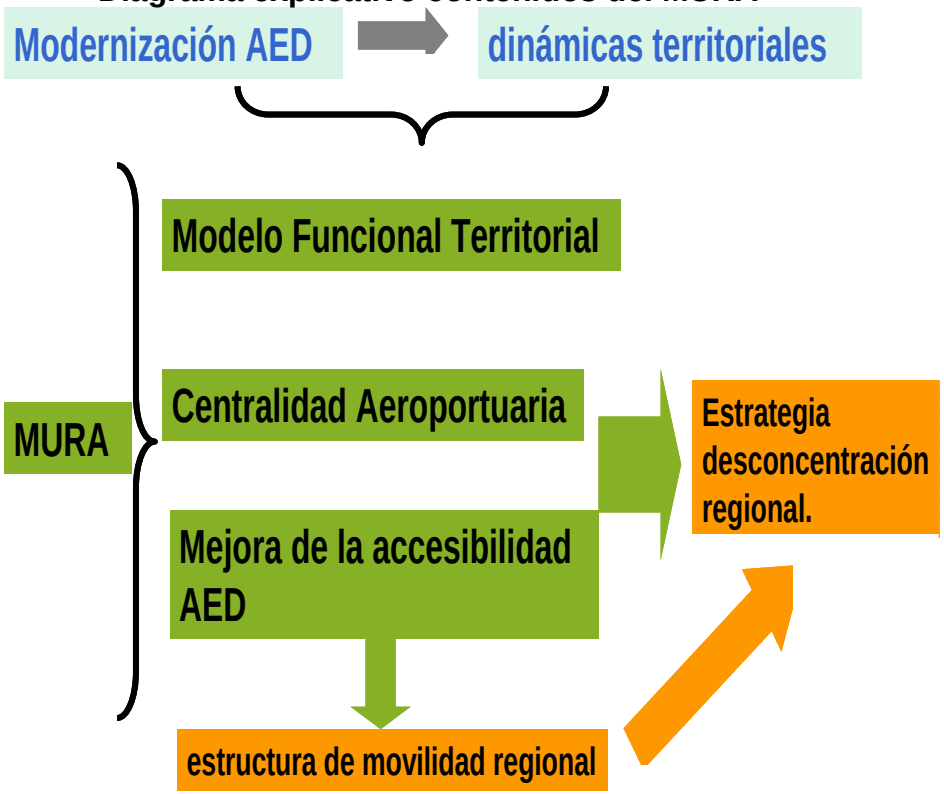
**Instrumento** estratégico de política territorial para el área de influencia directa del AED.

## Este instrumento es el MURA

# ¿QUÉ PROPONE EL MURA?

Estructura territorial que coadyuve al desarrollo del modelo desconcentrado de la región Capital, a partir de las dinámicas del proceso de modernización del AED

**Diagrama explicativo contenidos del MURA**




## ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA TERRITORIAL

i. Modelo Funcional Territorial (visión de planificación desde el AED para la desconcentración Territorial).

ii. Centralidad AERÓPOLIS (unidad de sostenibilidad territorial).

iii. Esquema de mejora en la Movilidad (Articulador).

iv. Oportunidades estratégicas subregionales desde la perspectiva del AED.

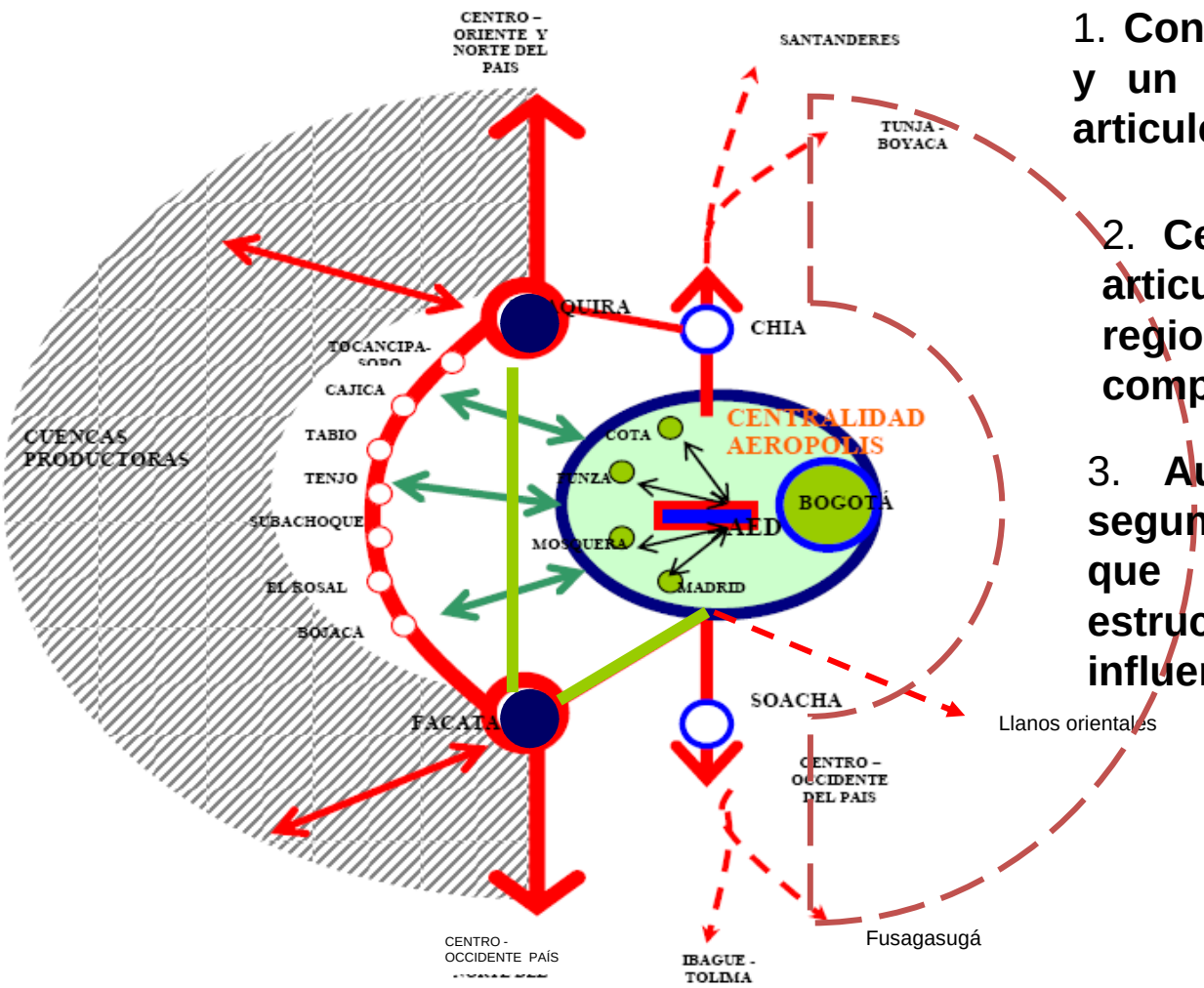
# Modelo Funcional de ocupación Territorial desde la perspectiva del AED

- **Imagen de ocupación territorial** en función de una infraestructura de alto impacto y con fuerte potencialidades de estructuración territorial.

- **Modelo abierto** que permita el flujo de **intercambios** entre las distintas piezas subregionales y regionales, y su **articulación** en un sistema **convergente de movilidad**.

- Disminución de la **fuerza de atracción** del circuito metropolitano, y apertura del mismo para posibilitar el desarrollo equilibrado de la Región Capital

# Corema conceptual Modelo Funcional




1. **Constitución de una centralidad y un sistema de movilidad que articule el territorio subregional.**

2. **Centralidad aeroportuaria que articula otras centralidades regionales generando complementariedad**

3. **Autonomizar las piezas del segundo anillo metropolitano, para que jueguen su papel estructurador en sus zonas de influencia y cuencas productoras.**

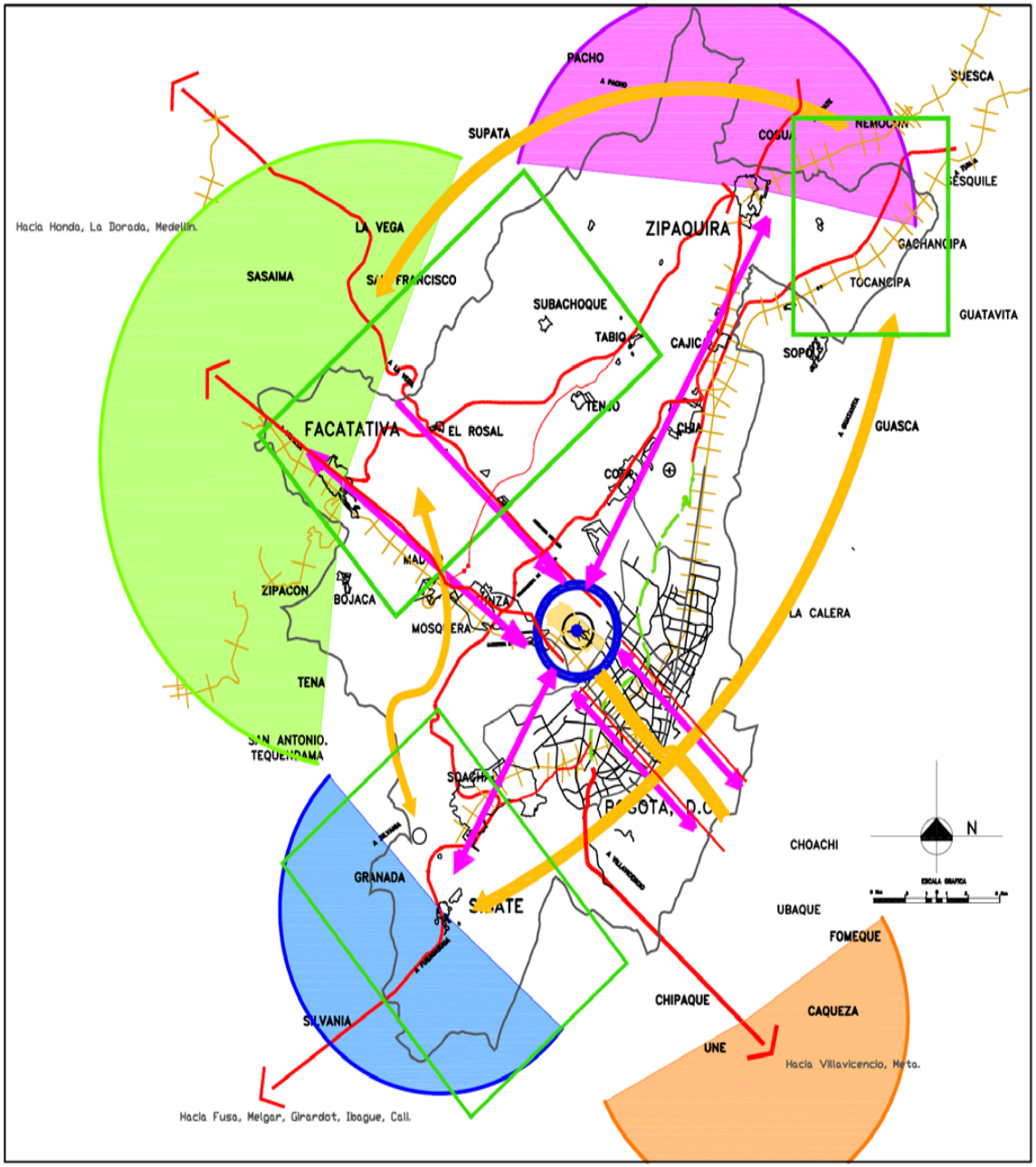
Núcleos Urbanos Regionales con funcionalidad de servicios subregionales

Núcleos Urbanos circuito Metropolitano

Nuevos centros Subregionales Importantes

Núcleos Urbanos con nuevas oportunidades económicas

# Conceptualización espacial del rol estructurador del AED




## LEYENDA

Areas de futura localizacion de actividades gracias al papel de la centralidad.

Centralidad de alta calidad de servicio a las empresas.

Sentido de influencia de la centralidad.

Desarrollo relaciones de complementariedad.

# ¿Qué requiere el AED para jugar un rol estructurador y coadyuvar a la disminución del efecto concentrador del circuito metropolitano?

## CENTRALIDAD AERÓPOLIS

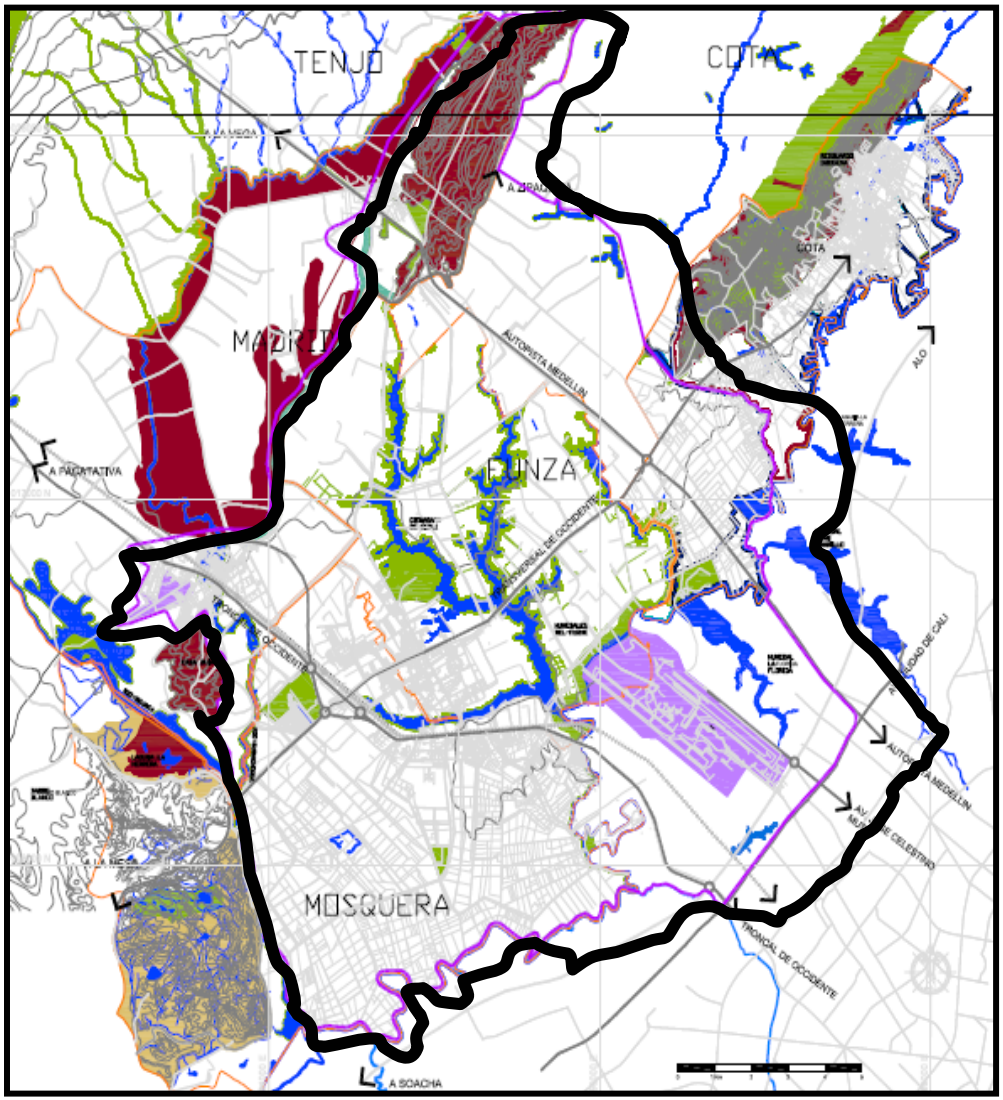
**Unidad territorial.** área de interés aeroportuario, que cree un espacio de dimensión urbano y subregional de alto nivel y calidad.

- Proteja al AED de la presión.
- Proveedora privilegiado de servicios a empresas de alta calidad
- Distribuidora de movilidad regional facilitando la conectividad y la accesibilidad.

## Mejora en el sistema de movilidad

- Alternativas u opciones que sean capaz de optimizar la conectividad horizontal, así como de acceso al AED.

## DELIMITACIÓN CENTRALIDAD AERÓPOLIS




**Municipios. Mosquera, Funza, Madrid, Cota, Tenjo, Bogotá (Fontibón y Engativa)**.

**El área regional adyacente al AED observa crecientes problemas de:**

1.Tendencias de conurbación entre Mosquera, Madrid, Funza

2. Crecimiento urbano expansivo con baja densificación

3. Localización desordenada de industrias y otras actividades económicas sin especialización.

4. Fuerte proceso de suburbanización del suelo rural en Municipios de Cota, Tenjo.

5. Desarrollo urbano con altas presiones sobre zona de humedales.

6. Estructura funcional de servicio no articulada con el AED, ni con las oportunidades que este supondría generaría.

7. Planes de ordenamiento territorial, con limitada visión estratégica, para la especialización en el uso del suelo.

## ¿Qué se requeriría para constituir la centralidad AERÓPOLIS?

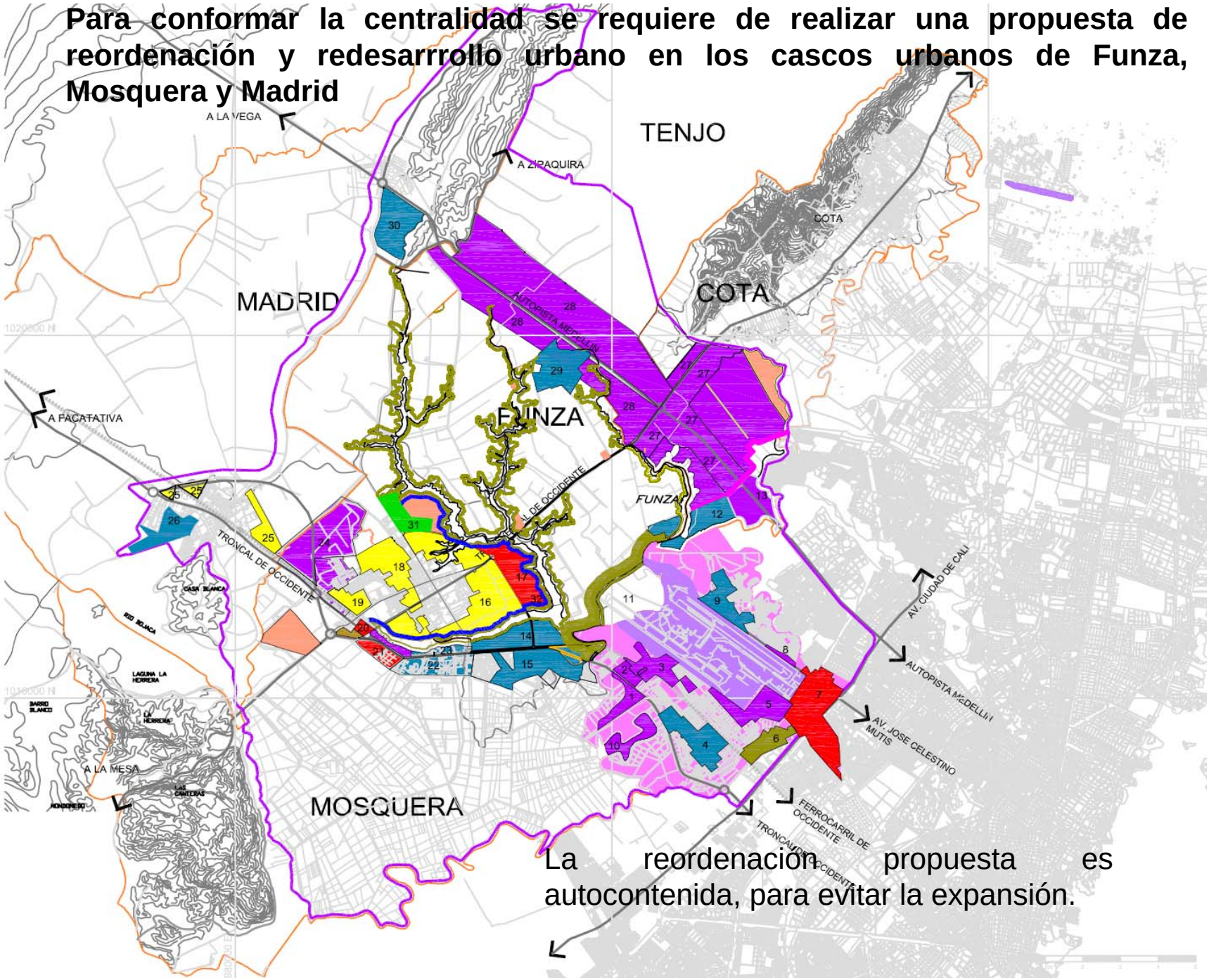
- Reordenamiento urbano de la centralidad Aerópolis.
- Desarrollo urbano-rural integrado, de calidad.
- Sistema de equipamientos urbanos

**Convertir a Funza, Mosquera y Madrid en proveedores de servicios empresariales, tecnológicos y de comercio exterior, requiere en pensar en un nuevo ordenamiento y desarrollo urbano**

# CUADRO DE LECTURA PROPUESTA

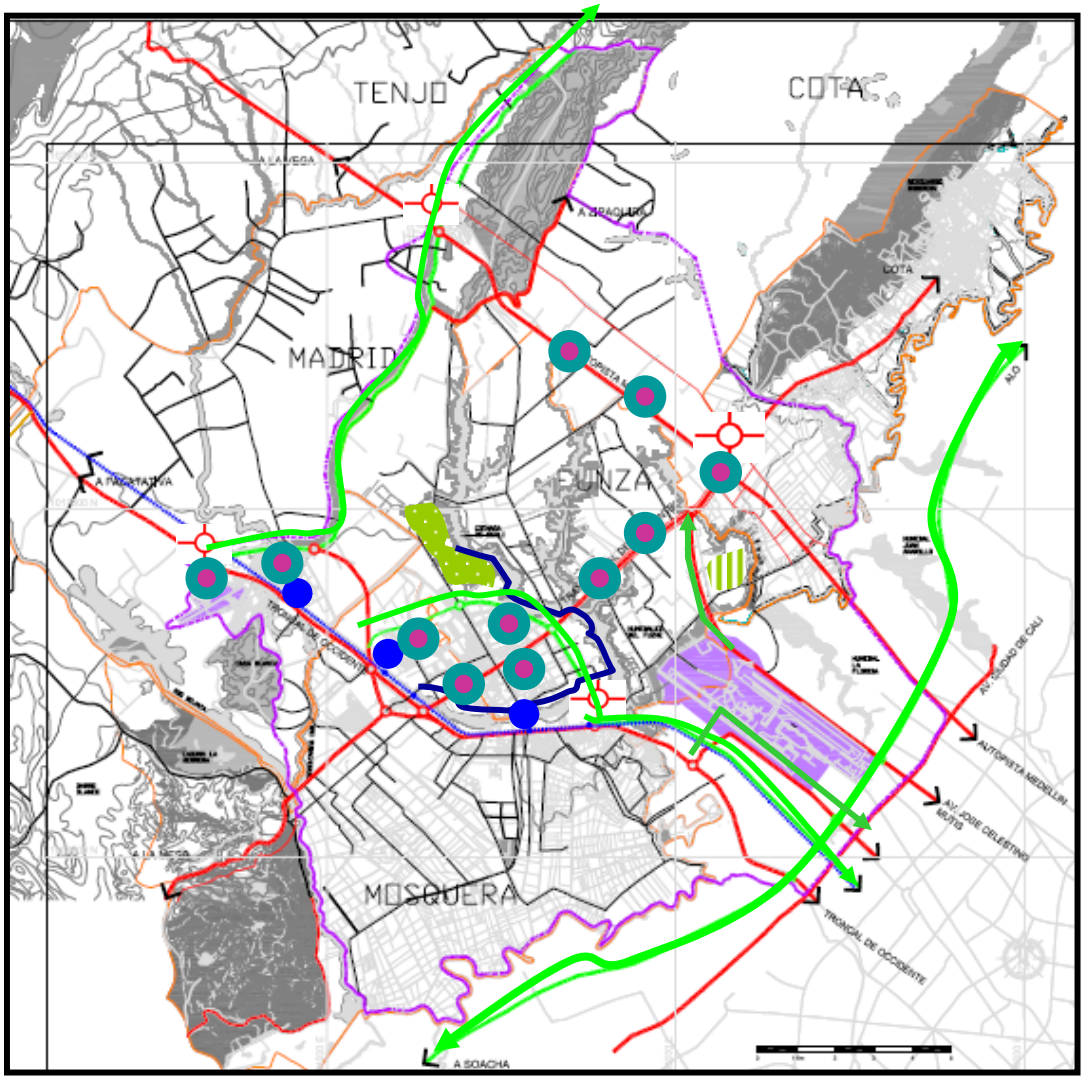
| OPERACIÓN | IDENT. | PROPUESTA |
|---|---|---|
| OPERACIÓN ESTRATEGICA DE BOGOTÁ | 1 | DENSIFICACIÓN ZONA INDUSTRIAL EXISTENTE |
| | 2 | ESTACIÓN INTERMODAL REGIONAL |
| | | NODO LOGISTICO DE CARGA |
| | | CENTRO DE APOYO COMERCIAL |
| | 3 | ZONA INSDUSTRIAL EXISTENTE |
| | 4 | CENTRALIDAD FONTIBÓN |
| | 5 | CLUSTER DE MODAS |
| | 6 | HÚMEDAL CAPELLANÍA |
| | 7 | CENTRALIDAD DE SERVICIOS DE ALTA JERAQUÍA |
| | 8 | ZONA DE REACTIVACIÓN |
| | 9 | CENTRALIDAD ENGATIVÁ |
| | 10 | ZONA FRANCA |
| OPERACIÓN ESTRATEGICA REGIONAL MOSQUERA, FUNZA, MADRID | 11 | ZONA DE INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS |
| | 12 | PARQUE RECREATIVO DE PROTECCIÓN AMBIENTAL |
| | 13 | PARQUE INDISTRIALES ECOEFICIENTE |
| | 14 | PUERTO LOGISTICO |
| | 15 | PUERTO LOGISTICO Y DISTRITO DE PRODUCCIÓN AGORINDUSTRIAL |
| | 16 | ECOCIUDAD DENSIFICADA |
| | 17 | CIUDAD EMPRESARIAL Y DE SERVICIOS |
| | 18 | CIUDAD DENSIFICADA |
| | 19 | CIUDAD ESTACIÓN - CENTRO COMERCIAL Y RESIDENCIAS |
| | 20 | ZONA INTERNACIONAL FINANCIERA Y DE COMERCIO |
| | 21 | PARQUES EMPRESARIALES |
| | 22 | CENTRO INTERNACIONAL DE EDUCACIÓN AERONATICA |
| | 23 | EQUIPAMENTOS DEPORTIVOS Y RECREATIVOS |
| | 24 | CENTROS DE PROCESAMIENTO Y VALOR AGREGADO DE PRODUCTOS PRIMARIOS Y SERVICIOS DE CATERING |
| | 25 | CIUDAD DEL FERROCARRIL |
| | 26 | CENTRO DE SERVICIOS AERONAUTICOS |
| | 27 | PARQUES INDUSTRIALES Y EMPREARIALES |
| | 28 | PARQUES TECNOLOGICOS ECOEFICIENTE DE BAJA OCUPACIÓN |
| | 29 | TERMINAL REGIONAL DE CARGA AREA |
| | 30 | PUERTO LOGISTICO |
| | 31 | PARQUE URBANO DE LA CENTRALIDAD |
| | 32 | ALAMEDA REGIONAL AEROPOLIS |

**Para conformar la centralidad se requiere de realizar una propuesta de reordenación y redesarrrollo urbano en los cascos urbanos de Funza, Mosquera y Madrid**




La reordenación propuesta es autocontenida, para evitar la expansión.

# Propuesta sistema de equipamentos urbanos




Vías Regionales

Vías Secundarias

Ferrocarril

Estación de Ferrocarril

Redes transmisión de Datos

Intersección

Nuevas vías

Parque con servicios aeroportuarios

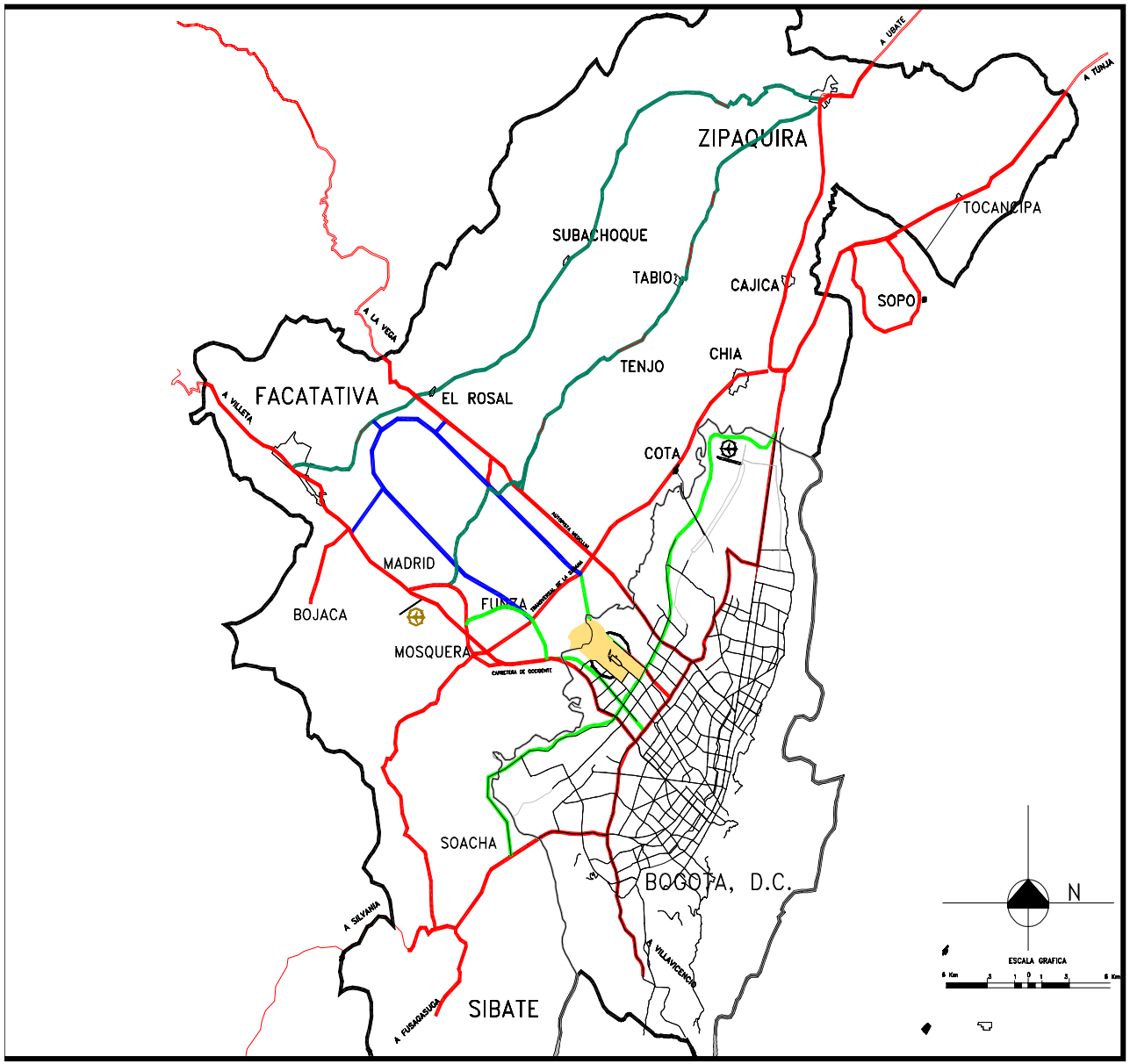
Parque regional, central Aerópolis

Alameda regional, central Aerópolis

# Propuesta de mejoramiento sistema de movilidad

| PROPUESTA MURA | ESTRATEGIA | PROPUESTAS |
|---|---|---|
| **MEJORA AL ESQUEMA DE MOVILIDAD SUBREGIONAL** | Mejorar la movilidad regional a partir de nuevas opciones de conectividad horizontal. | Vía Zipaquirá-Subachoque-El Rosal-Facatativa. |
| | | Vía Madrid-la Punta-Tabio-Zipaquirá |
| | | Centros intermodales de carga y pasajeros en Facatativa y Zipaquirá, Centralidad Funza-Mosquera, conectados al tren de cercanías. |
| | **Mejorar la accesibilidad al AED** | Av. José Celestino Mutis. |
| | | Av. El Ferrrocarril. |
| | | Vía TAM-Luis Carlos Galán con acceso directo al terminal de carga del AED. |
| | | Avenida Longitudinal de Occidente, ALO. |
| | | Anillo perimetral de la central AERÓPOLIS. |
| | | Centro intermodal de pasajeros en la intersección de la línea del tren de cercanías con la Av. Ciudad de Cali. |
| | | Centro intermodal de carga en el sector de Fontibón en la intersección con la Av TAM. |

# Espacialización de las propuesta viales



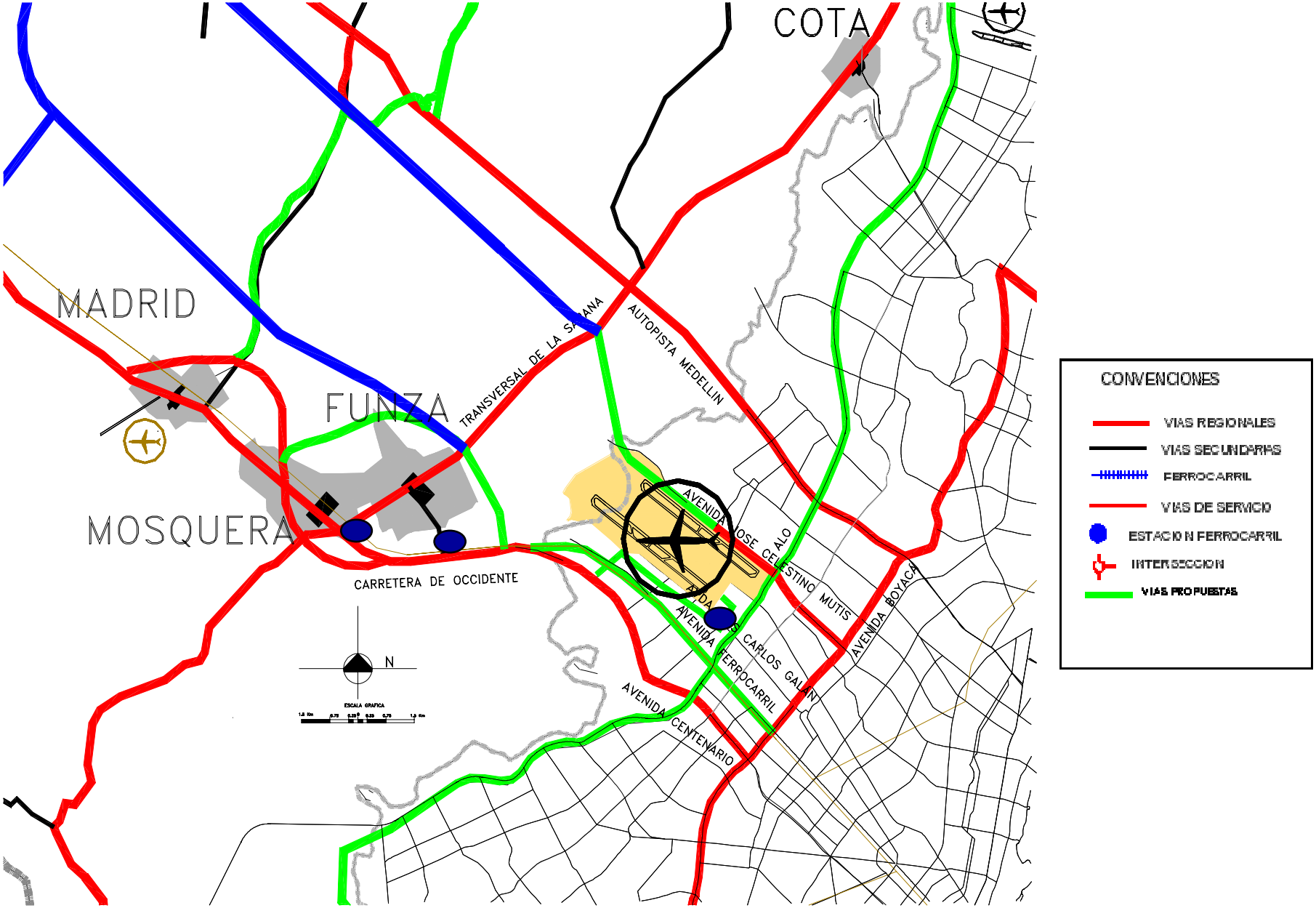

**Propuesta 1.** tramo Facatativa-El rosal-subachoque-Zipaquirá.

**Propuesta 2.** tramo Madrid-La punta-Tenjo-Zipaquirá.

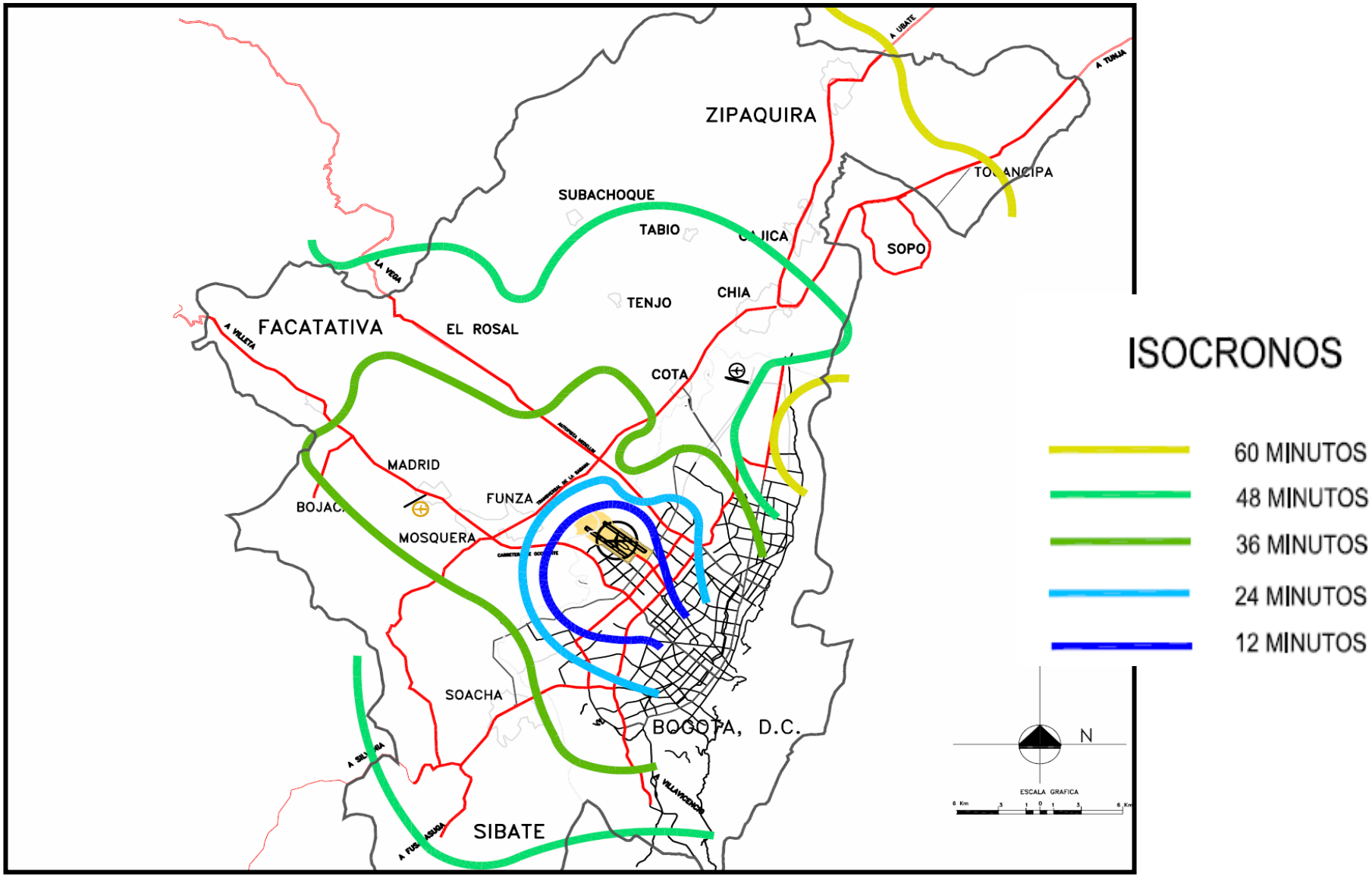
**Propuesta MOT.** Anillo vial parque regional.

**Propuesta accesibilidad AED.**

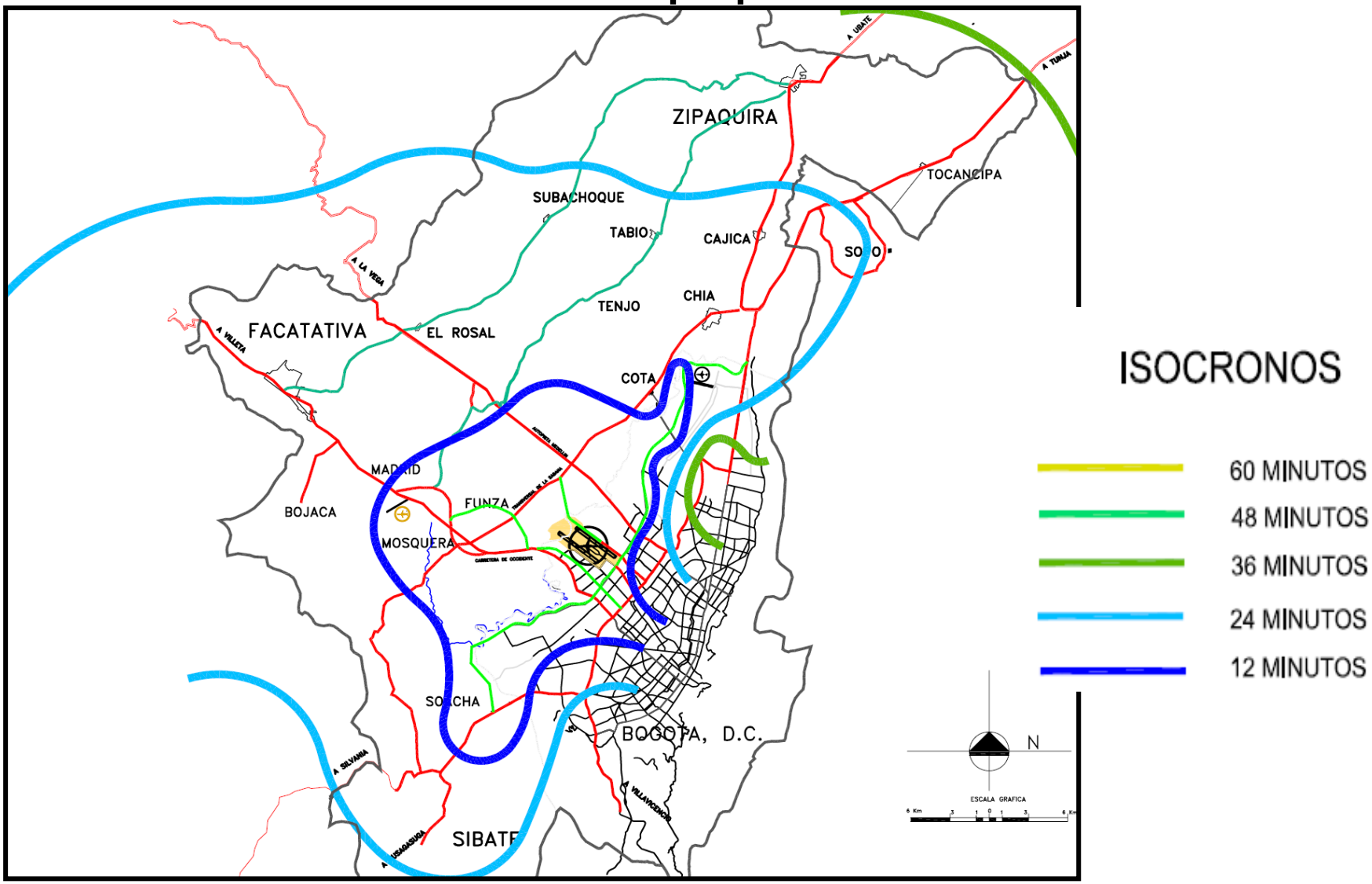
# Detalle propuesta de mejorar la accesibilidad del AED



# Condición actual de medición en tiempo para acceder al AED



# Condición de medición en tiempo para acceder al AED con la propuesta



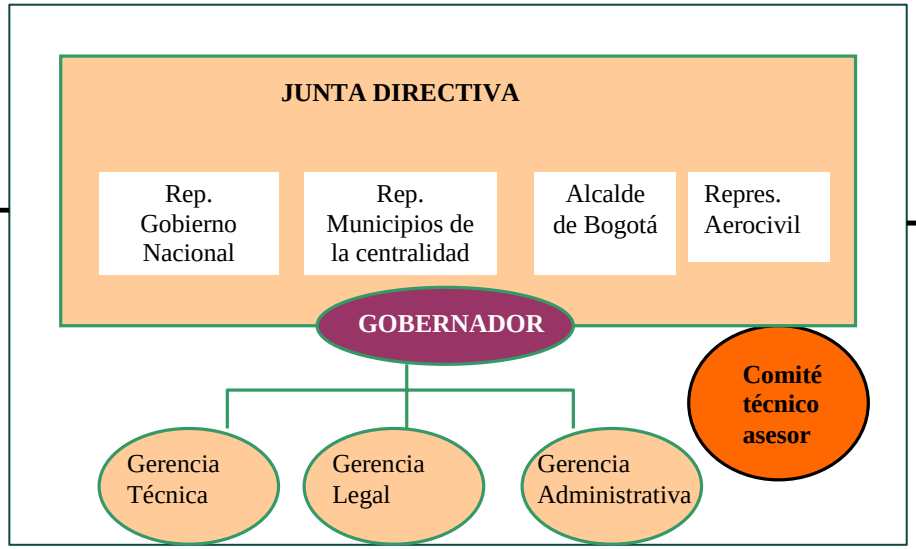
# Oportunidades estratégicas que el AED dinamizaría fuera de la centralidad

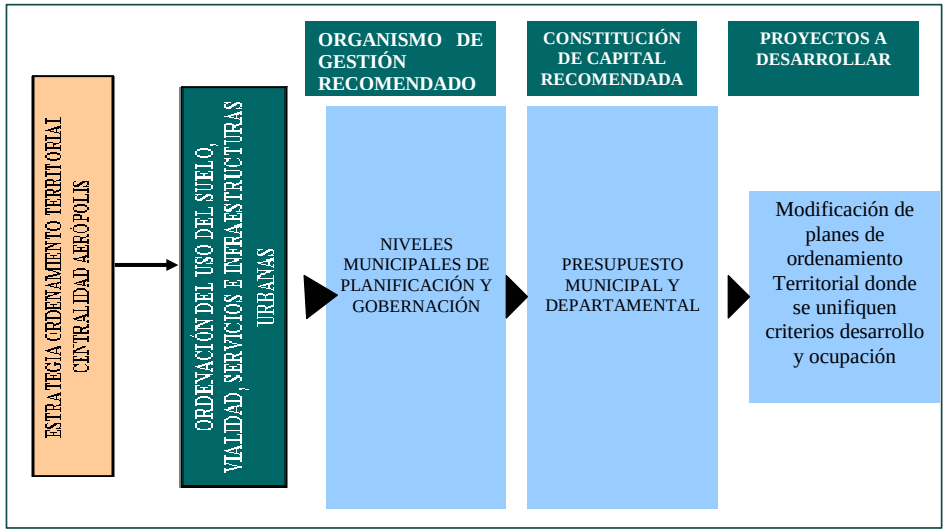
| Oportunidad Estratégica | Localización |
|---|---|
| • Zona de oportunidades estratégicas para desarrollar un área de servicio especializados de salud y educación. | Municipio de Chía |
| • Zona de oportunidades estratégicas del Norte para la transformación de productos agrícolas, servicios de logística y transporte. | Municipio de Zipaquirá |
| • Zona de oportunidades estratégicas del Occidente para la transformación de productos agrícolas, servicios de logística y transporte y centro regional de carga y pasajeros | Facatativa |
| • Zona de oportunidades estratégicas para el desarrollo del centro de estudios e investigaciones aeronáuticas de Madrid (Cundinamarca). | Municipio de Madrid |
| • Zona de oportunidades estratégicas para el desarrollo del centro integrado de logística y relevo de El Rosal (Cundinamarca). | Municipio del Rosal |
| • Zona de oportunidad estratégica para el desarrollo de actividades Hortícolas de alta calidad y exportación. | Municipios, Funza, Mosquera, Madrid, Bojacá, Facatativa, Sopo, Tenjo, Tabio, Subachoque |
| • Zona de oportunidad estratégica para el desarrollo de actividades Frutícolas de alta calidad y exportación. | Zipaquirá, Facatativa, Subachoque, Tenjo, Tabio |
| • Zona de oportunidades estratégicas para el desarrollo del corredor de industrias | Sibate - Soacha, Tocancipa. |

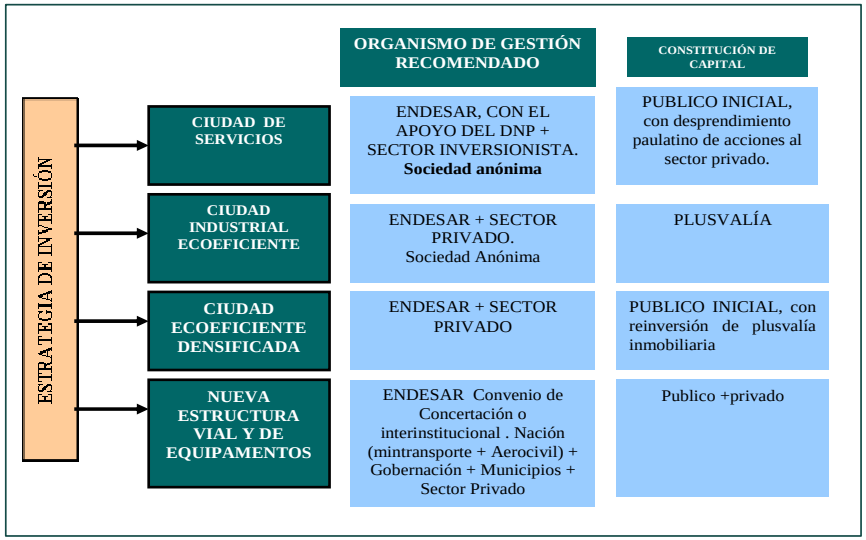
# ¿Cómo se gestionaría la constitución de la unidad territorial AERÓPOLIS?

## ENDESAR

Ente de desarrollo para la centralidad AERÓPOLIS de la Región Capital



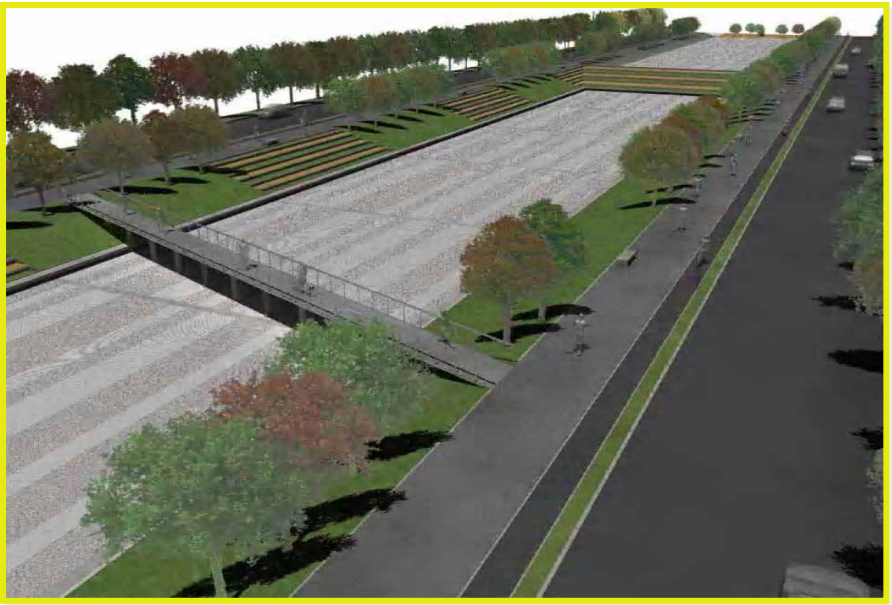



# Efecto de irradiación del esquema de gestión

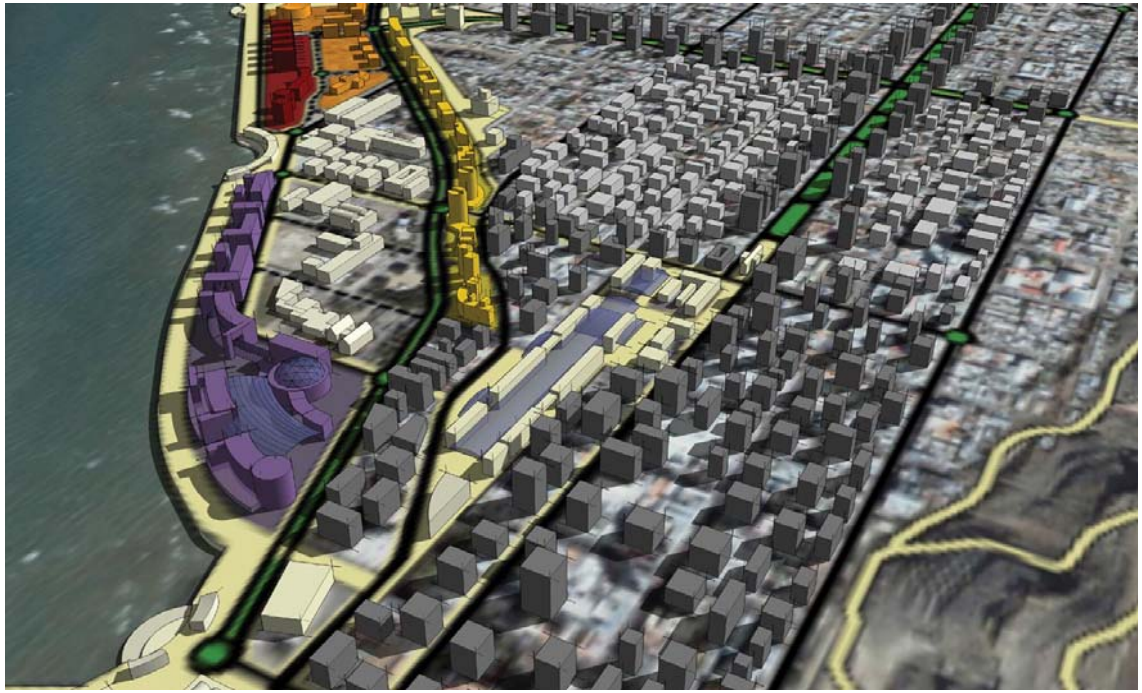
Archivo consultor/plan Barajas

- **La operación estratégica regional Mosquera- Funza-Madrid, valdría 800 mil millones de pesos.**
- **Por cálculos de plusvalías se pueden producir 1.4 billones millones de pesos.**

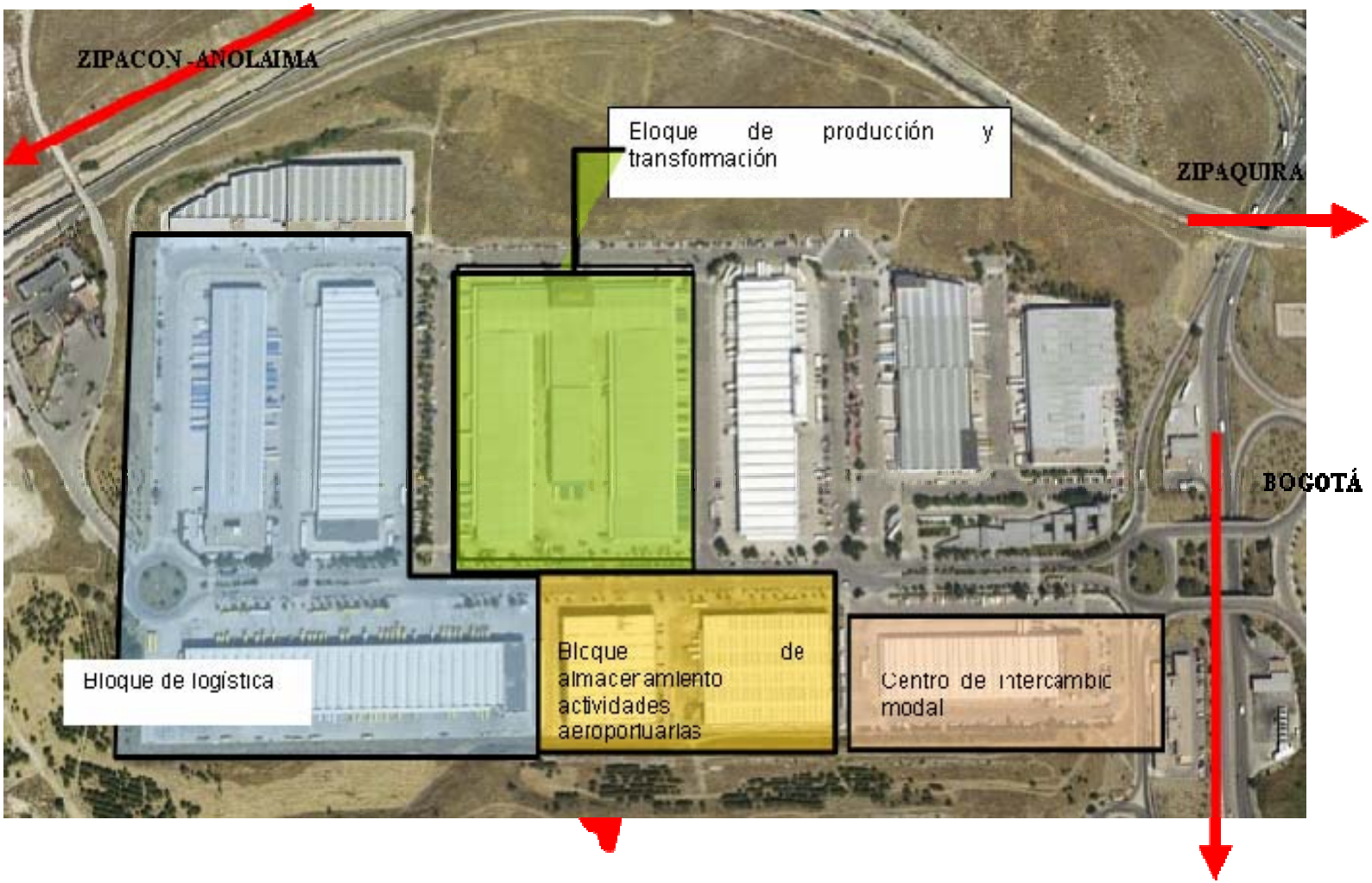


Visualización alameda y entorno de la centralidad comercial alrededor de la estación de intermodal de pasajeros en Mosquera.

Visualización del desarrollo de la zona urbana de Funza sobre el Costado norte hacia los Humedales.



**Visualización zona de oportunidades estratégicas del Occidente para la transformación de productos agrícolas, servicios de logística y transporte y centro regional de carga y pasajeros**



# Los proyectos prioritarios de las Operación Estratégica Aerópolis

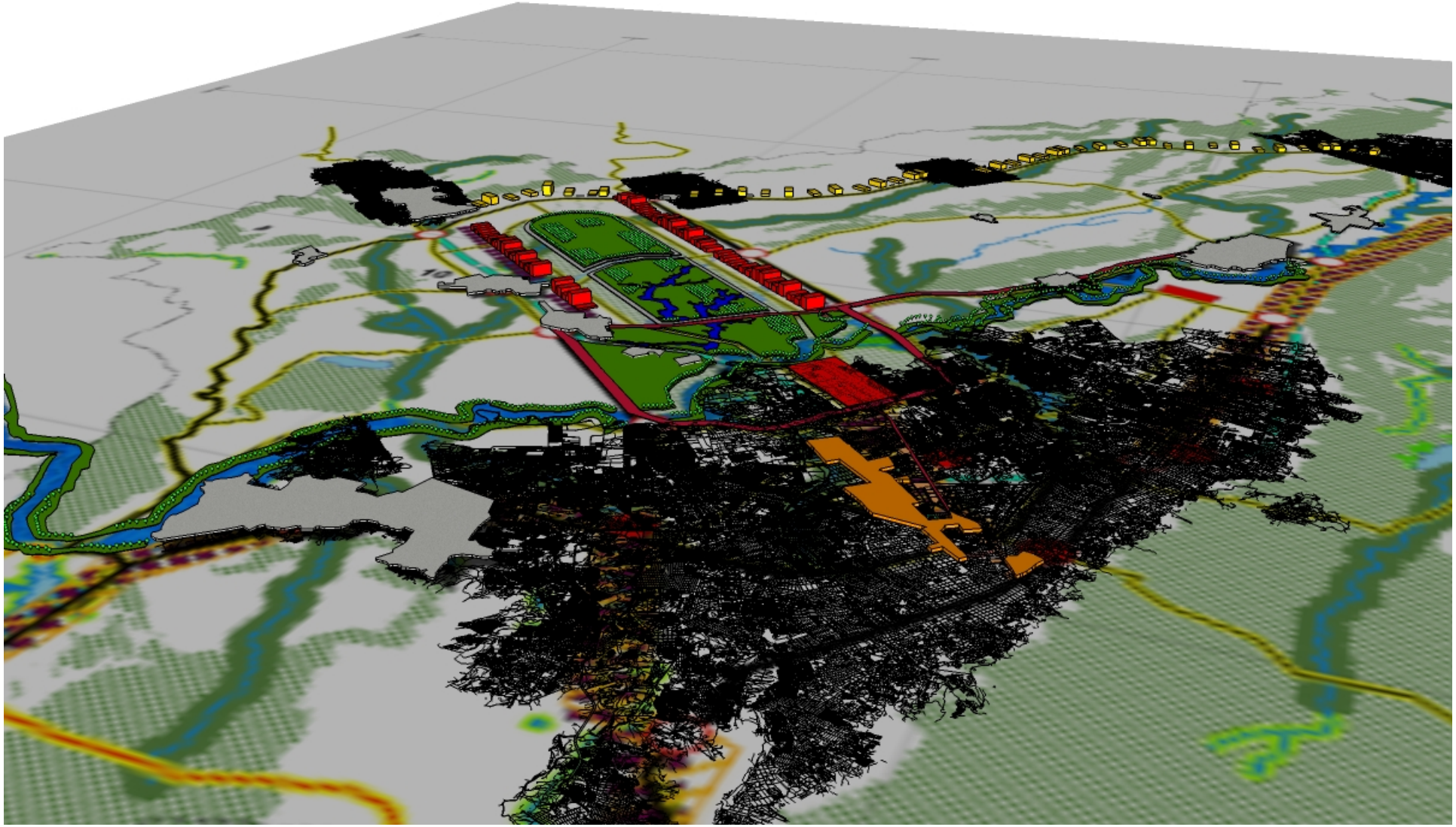
Recuperación del conjunto de humedales y traslado progresivo de las áreas de actividad económica (principalmente floricultura), localizadas actualmente en el ámbito propuesto para el Parque Aerópolis

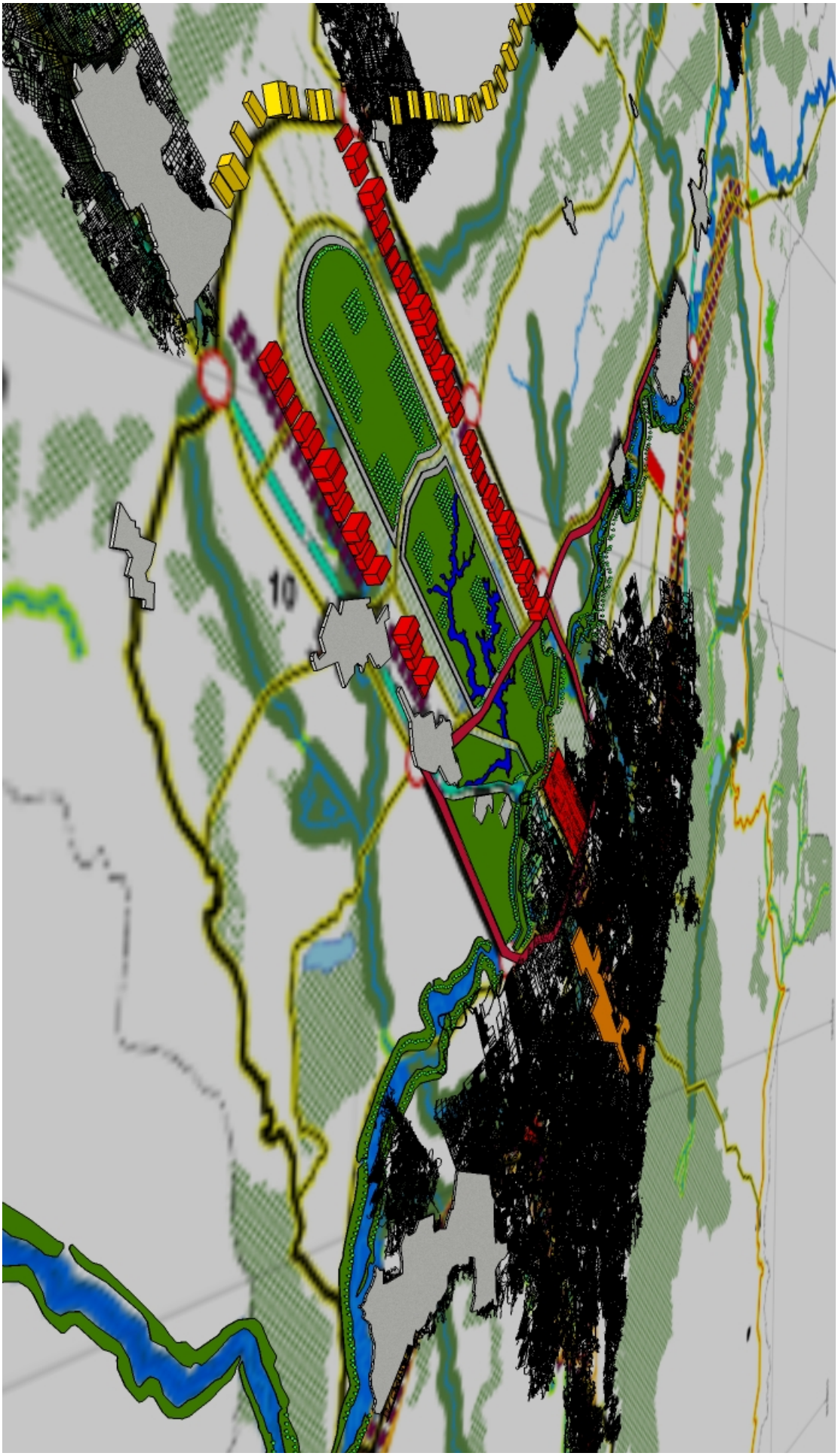
Conformación del Centro Subregional Aerópolis y el Parque Aerópolis

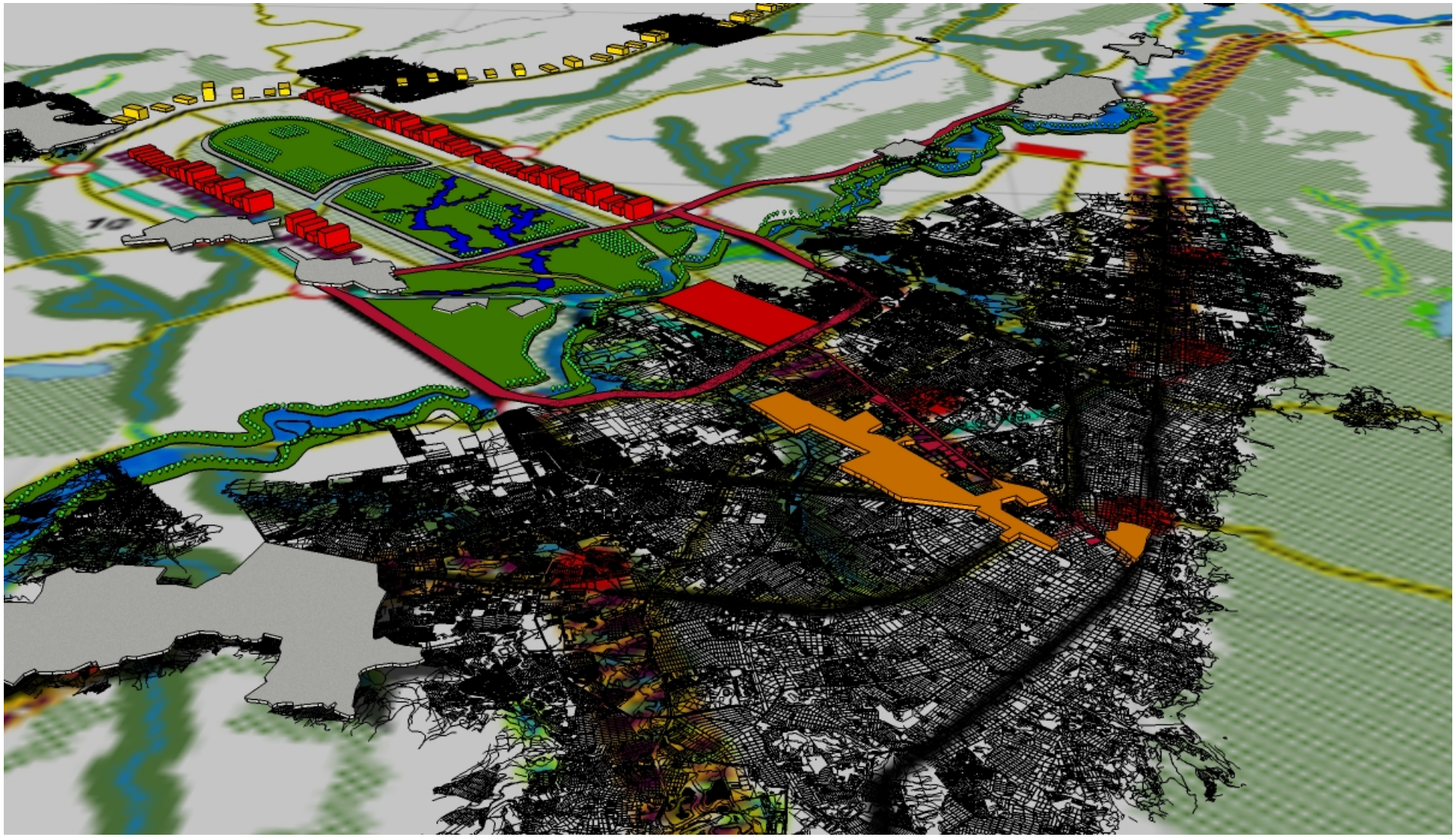
Extensión de las vías José Celestino Mutis y Luis Carlos galán, para conformar los Ejes Tecnológicos de Innovación y Desarrollo Industrial.

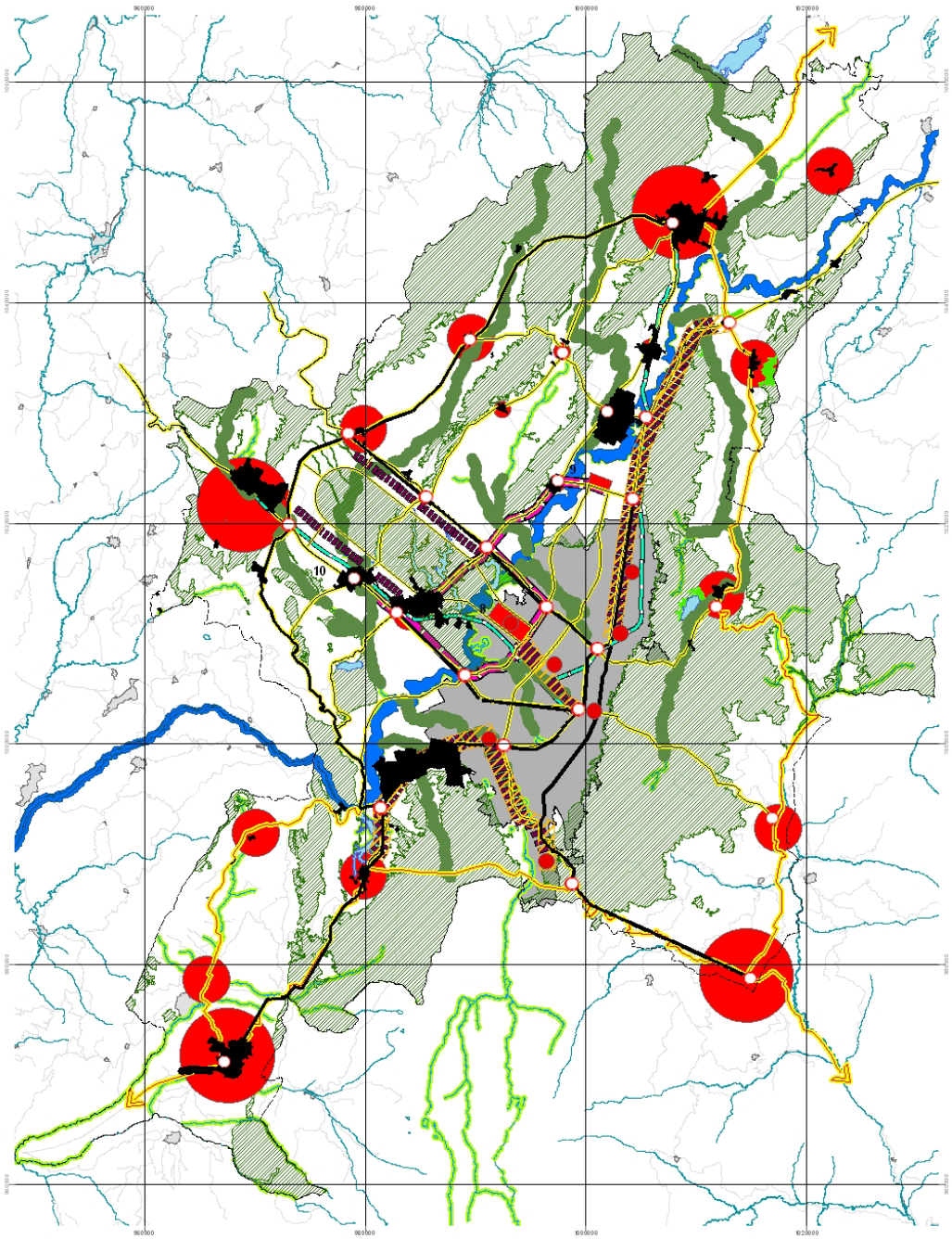
Formulación y desarrollo de tres tipos de actividad relacionadas con el Aeropuerto ElDorado:

- Actividades orientadas al aeropuerto (conglomerados empresariales, zonas hoteleras, restaurantes, centros de exposición, etc.)
- Actividades que se benefician de la imagen del aeropuerto(centros direccionales, áreas de ocio con conjuntos de vivienda, etc.)
- Actividades industriales y de logística.

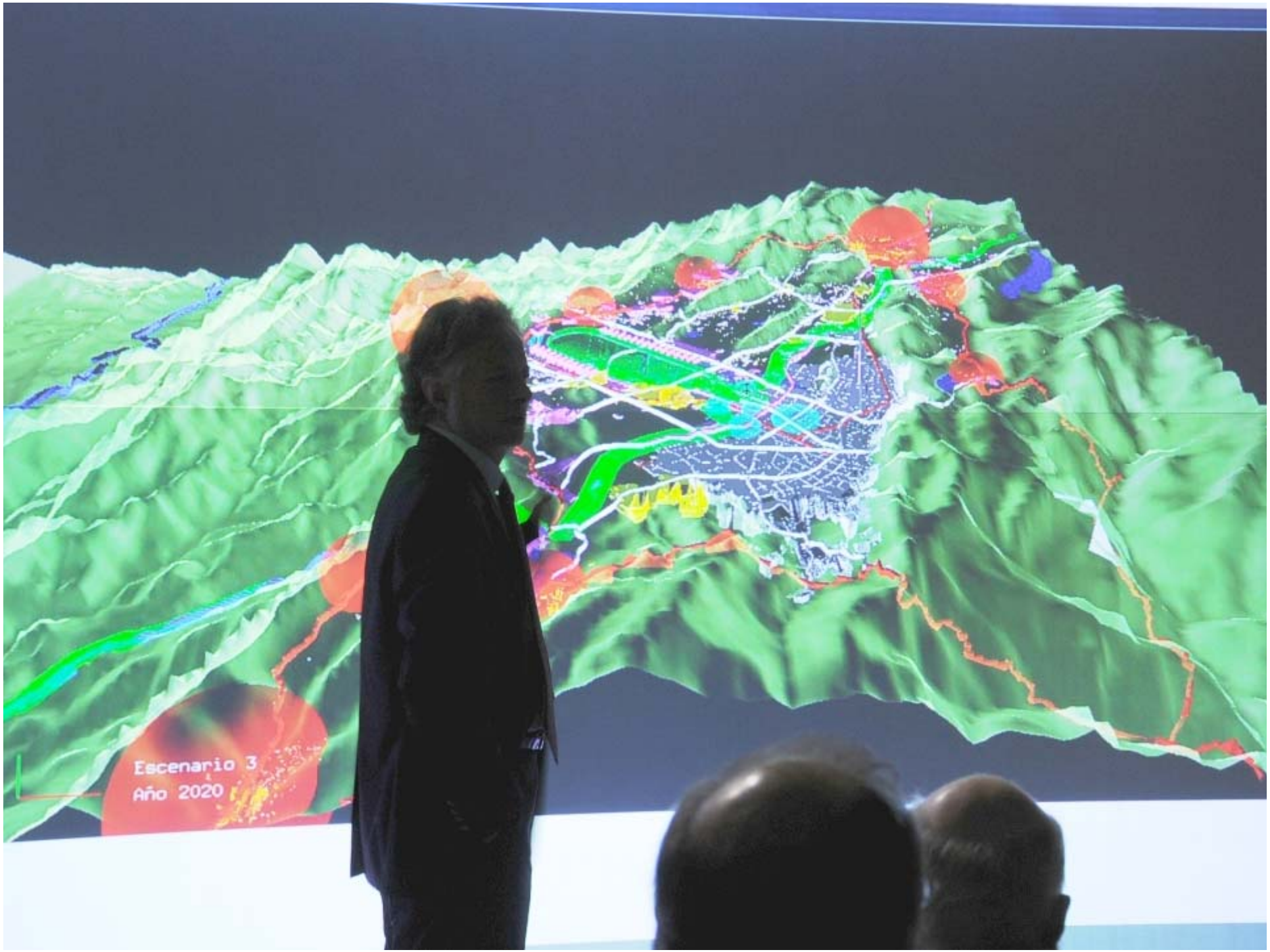



10





# El Modelo de Ocupación Territorial y de articulación del AED


Escenario 3
Año 2020

**Muchas gracias**