

MOVILIDAD Y TRANSPORTE
HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO -
VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C.

01

LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

02

ESTADO DEL ARTE

03

BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

04

EL EJE COMPLEMENTARIO

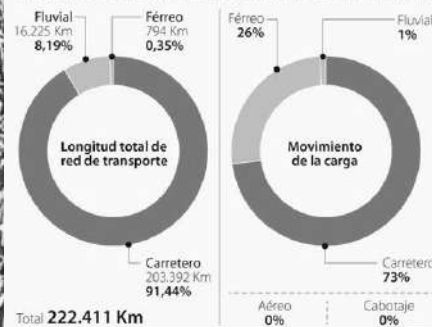
01





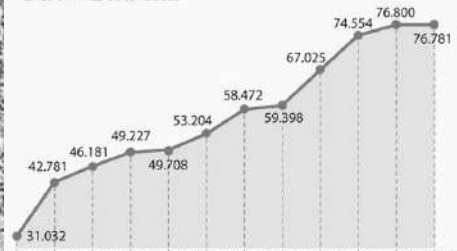


PANORAMA DE LA RED FÉRREA



Histórico del movimiento de carga (Férreo)

*Cifras en miles de toneladas

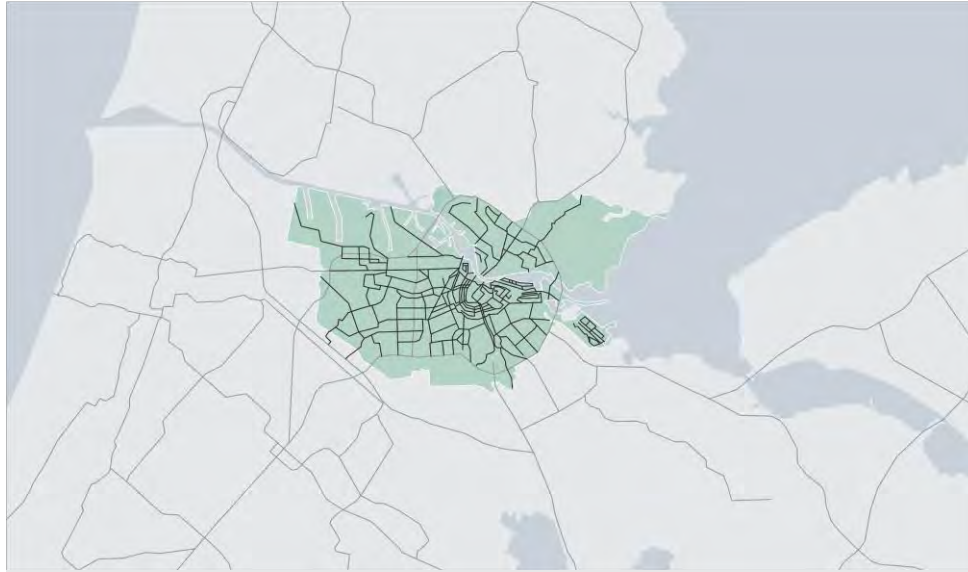


Mapa de la red férrea



02

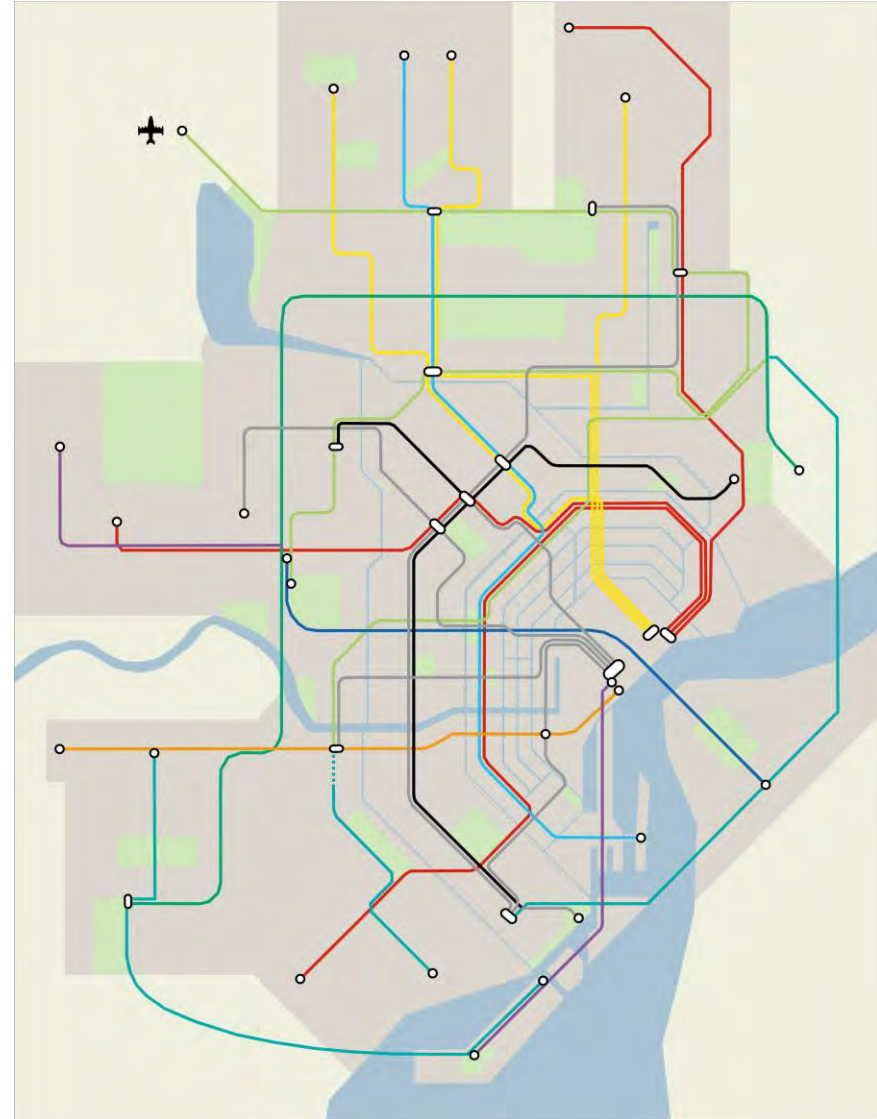
HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



AMSTERDAM ● 41,528 Km² ● 810,937 hab

En un contexto en el que otras ciudades abandonan o se subordinan a las lógicas de la imagen y los intereses del capital financiero o la promoción inmobiliaria, Ámsterdam vuelve a ser una ciudad en la que se experimentan estrategias de un urbanismo innovador, la vuelta a la ciudad compacta y una movilidad sostenible, desde la combinación entre innovación y tradición a través de la acumulación de propuestas, convirtiéndole en una ciudad laboratorio referente para arquitectos y urbanistas.

Teoría., Plan de los tres canales.



02

HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE

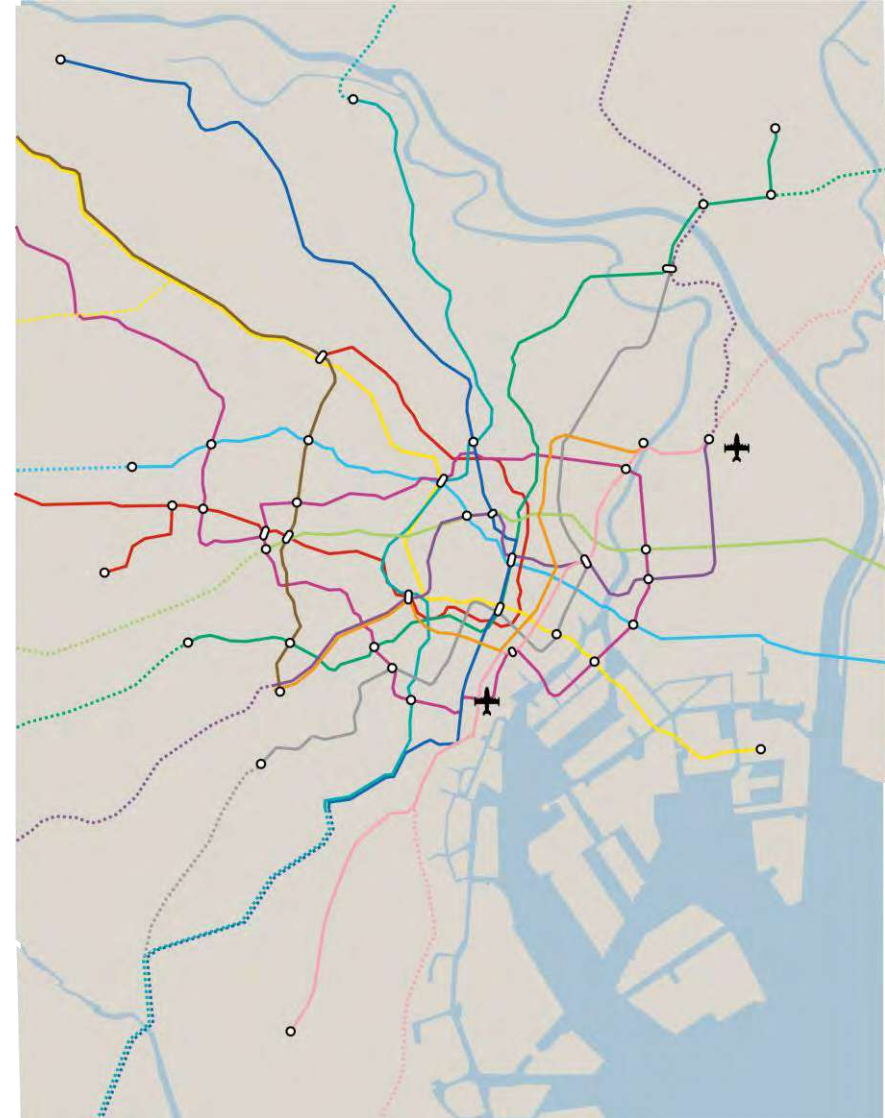


TOKIO

● 2,187,08 Km² ● 13,185,502 hab

La capacidad de la ciudad para reconstruirse a sí misma a conducido a Tokio a instalar un proceso de renovación urbana del tejido edilicio, incentivando la densificación y en cierta medida, cesión de espacio público de libre acceso, fortaleciendo una estructura urbana polinuclear mediante la densificación de las áreas central y subcentrales en torno a las estaciones ferroviarias.

Teoría., La metropolización



02

HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



PARIS



104,4 Km 2



5,627,235 hab

De las transformaciones territoriales más polémicas en la historia fue la reforma urbana parisina llevada a cabo por Napoleón III y el barón Haussmann entre 1852 y 1870, esta se constituyó a partir de una serie de modernizaciones que se llevaron a cabo en toda la ciudad, tanto en el corazón de París, como en los barrios periféricos. Esta obra puso el fundamento de la representación popular de la capital francesa al mundo, sobreponiéndose a los estrechos callejones del viejo París y creando anchos bulevares y grandes plazas, logrando con ello conexiones intra-urbanas y regionales eficientes.

Teoría., Las transformaciones del Barón Haussmann



02

HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



COPENHAGUE ● 88,25 Km 2 ● 562,379 hab

El modelo (danés) la ciudad del bienestar y la eficiencia. Con el ambicioso objetivo de facilitar el desarrollo económico, espacial, social y ambiental, la progresista ciudad de Copenhague, Dinamarca, se conoce como un precursor en términos de desarrollo urbano sostenible a partir de sus iniciativas de armonización entre el carácter físico-espacial de ciudad y las dinámicas funcionales de movilidad.

Teoría., Plan de los cinco dedos.



02

HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



NUEVA YORK



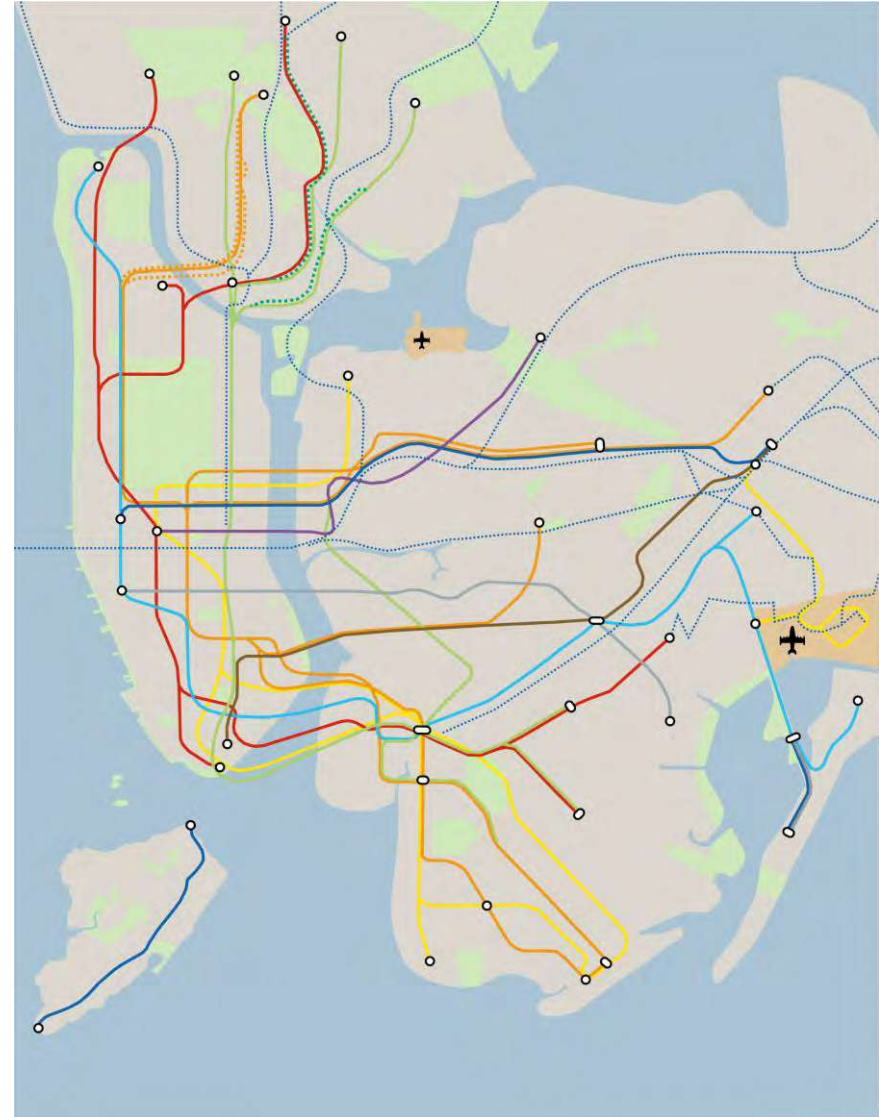
1,214 Km 2



10,194,2 hab

Nueva York asistió a una rápida evolución en la tercera dimensión, la construcción en altura, experimentando con ello un crecimiento explosivo con el impulso de las dinámicas de movilidad que debido a su incidencia en la región se vio la necesidad de una visión en conjunto

Teoría, Plan de 1811.



02

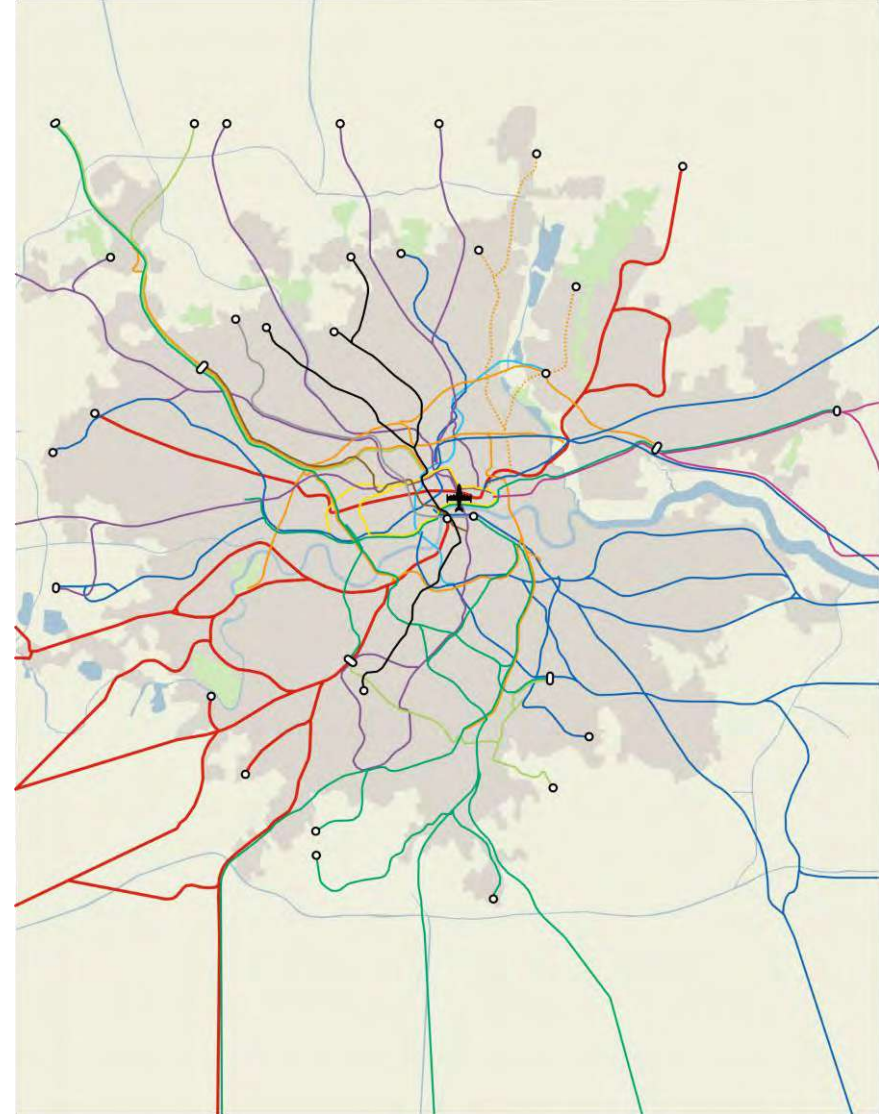
HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



LONDRES ● 1,572 Km² ● 8,539 hab

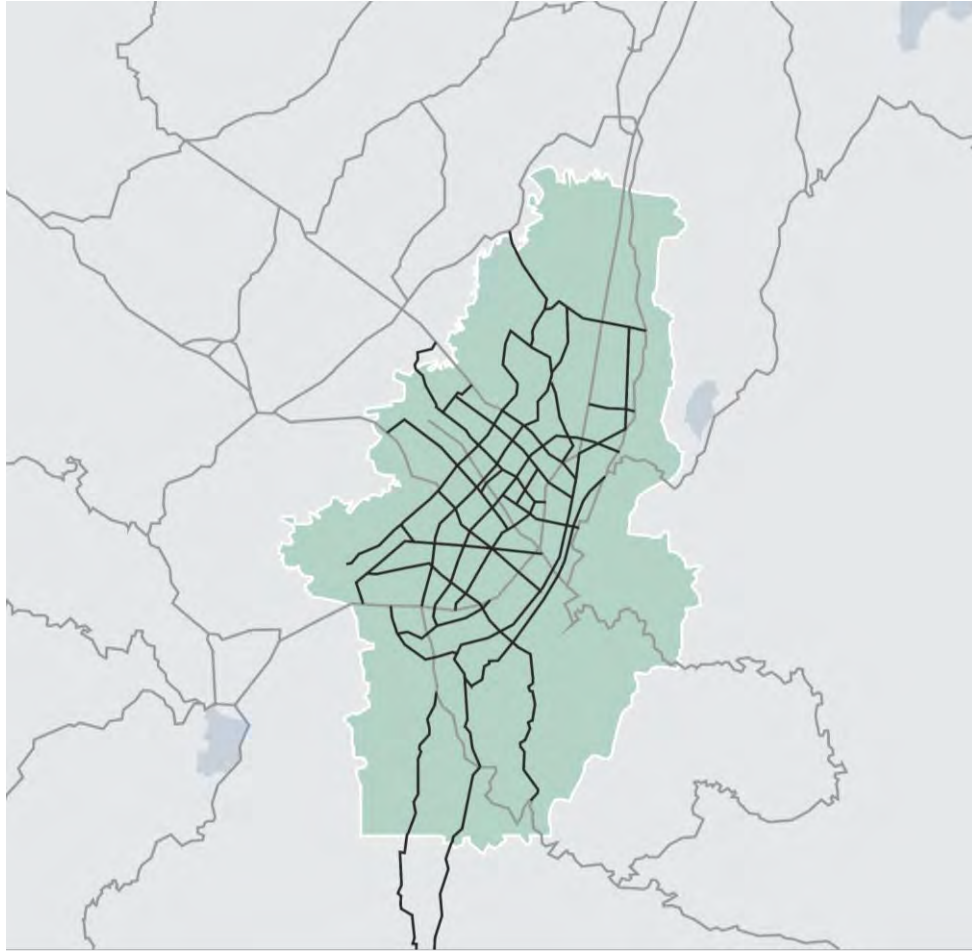
Nueva York asistió a una rápida evolución en la tercera dimensión, la construcción en altura, experimentando con ello un crecimiento explosivo con el impulso de las dinámicas de movilidad que debido a su incidencia en la región se vio la necesidad de una visión en conjunto

Teoría., Plan Abercrombie y Foreshaw.

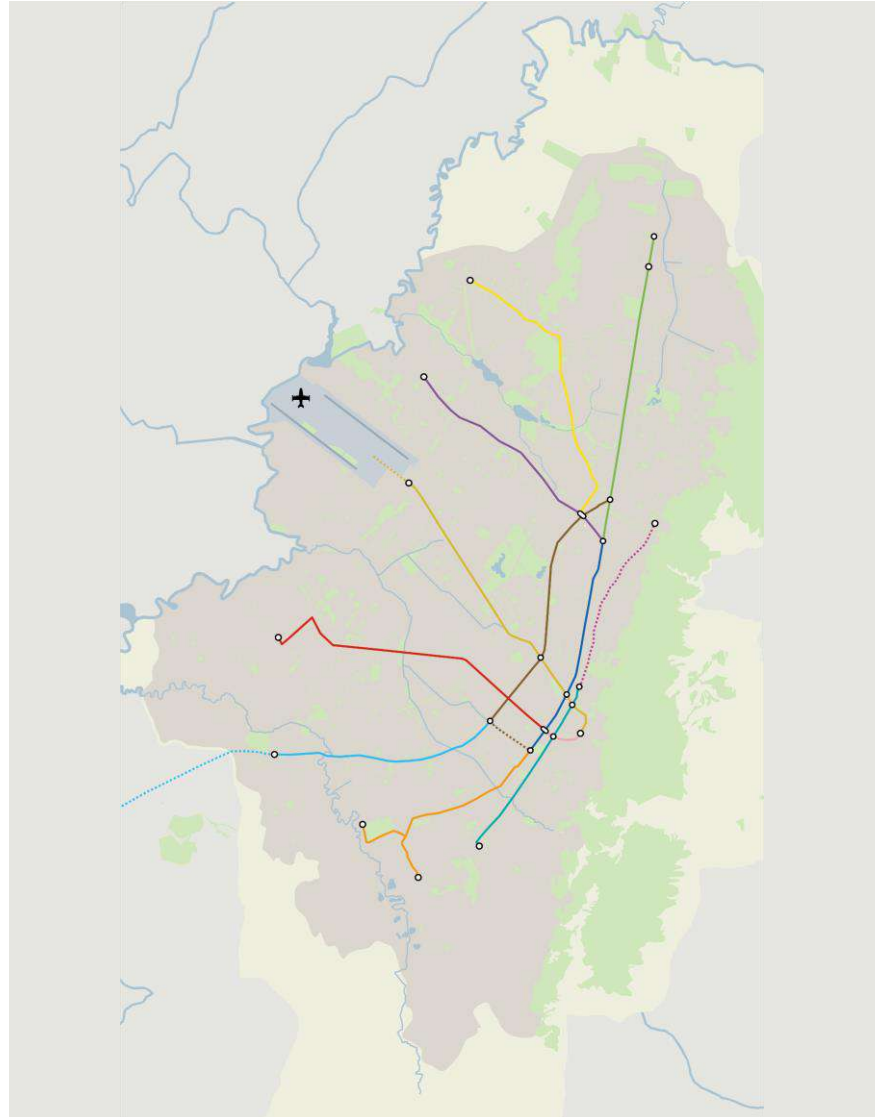


02

HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. ESTADO DEL ARTE



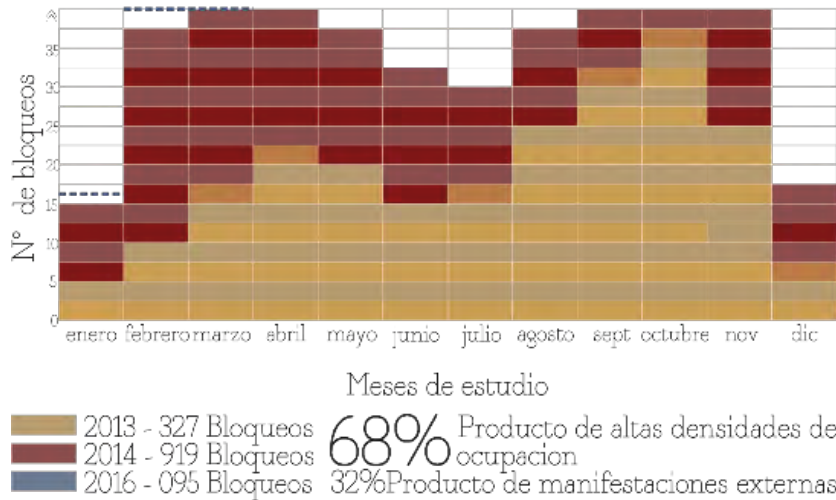
BOGOTÁ ● 1,587 Km² ● 9,046,870 hab



03

HUMANIZACION Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

LOS BLOQUEOS EN TRANSMILENIO vulnerabilidad del sistema

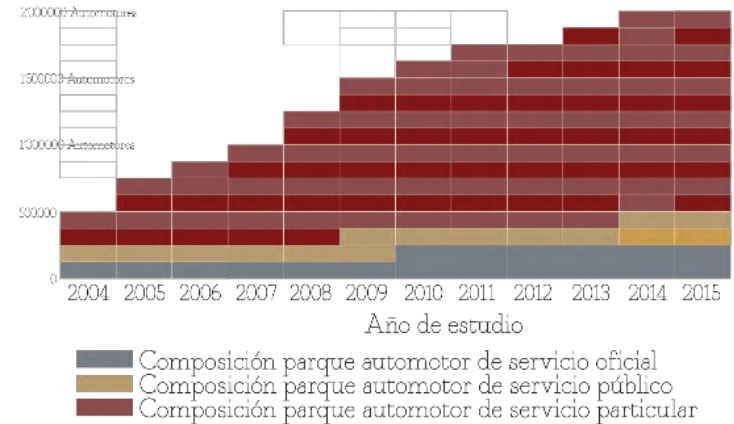
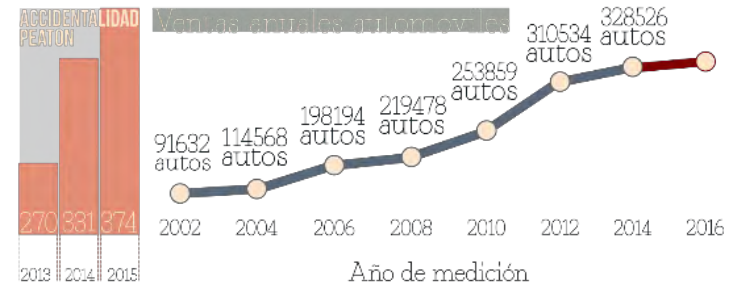
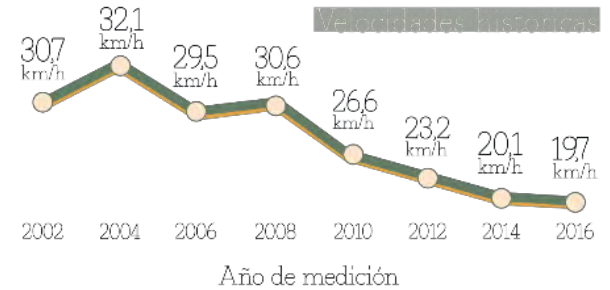


68% Producto de altas densidades de ocupacion
32% Producto de manifestaciones externas

LOS USUARIOS Condiciones actuales del sistema



Configuración, Dinámicas tendencias actuales



03

HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

Sistema troncal de Transmilenio

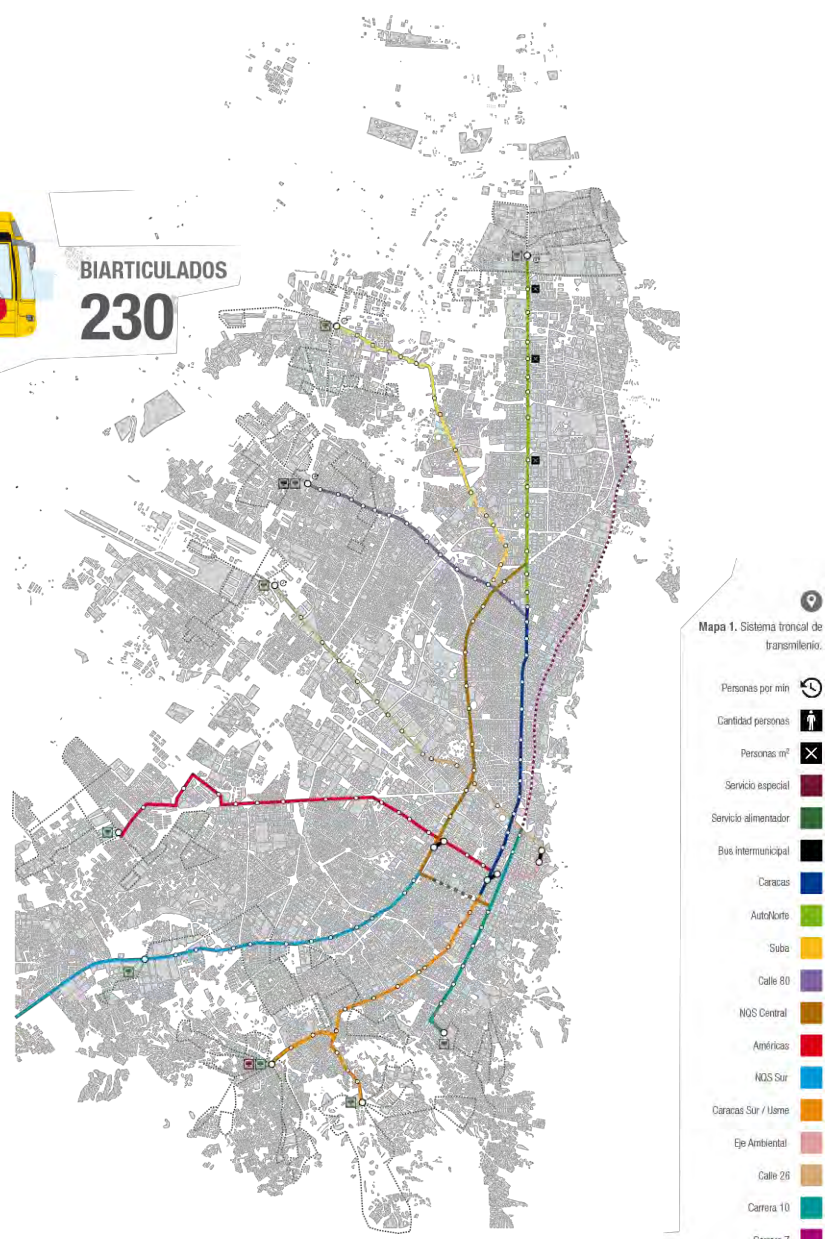


Gráfico 1. Aproximación de la flota de transporte con la que la ciudad cuenta actualmente.

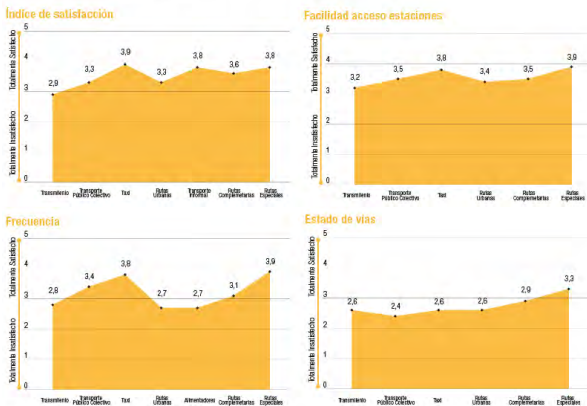
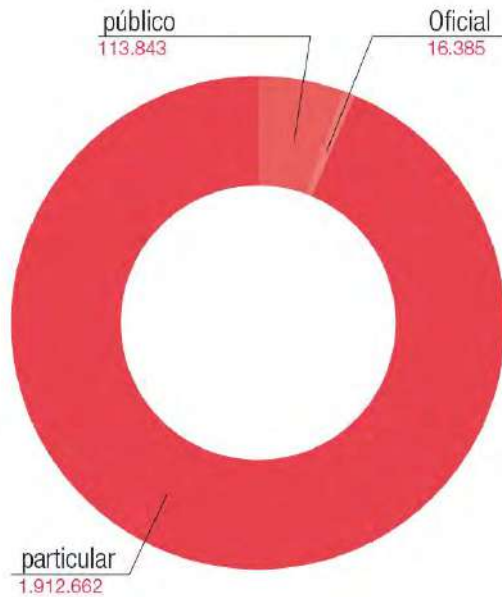


Gráfico 2. Índices de satisfacción del parque automotor.

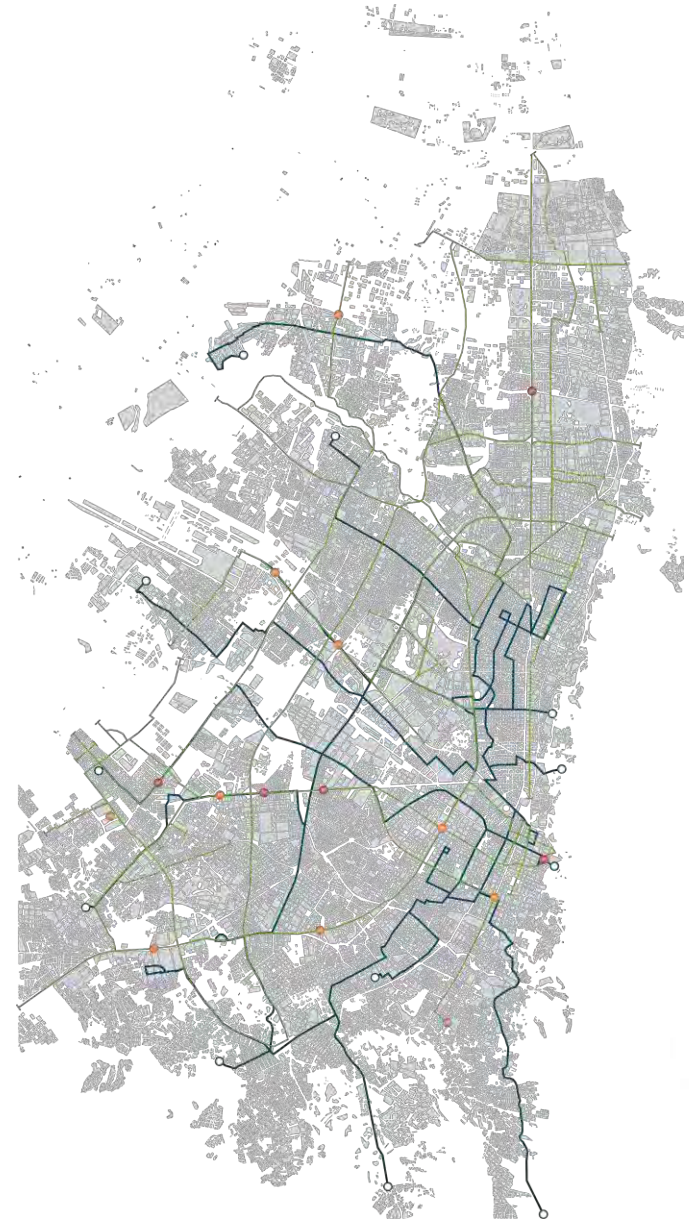
HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

Rutas SITP Y ciclorutas



SERVICIO	CANTIDAD	PART.
Oficial	16.385	0,7%
Público	113.843	5,6%
Particular	1.912.662	93,6%
TOTAL	2.042.890	100,0%

Gráfico 3. Composición parque automotor



HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

Velocidades

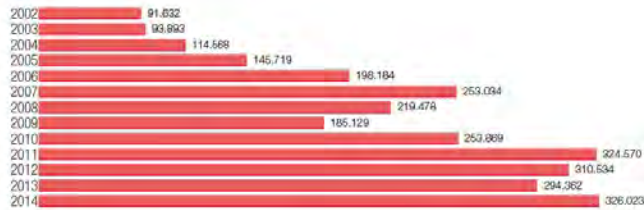


Gráfico 1. Ventas anuales del sector automotriz colombiano.

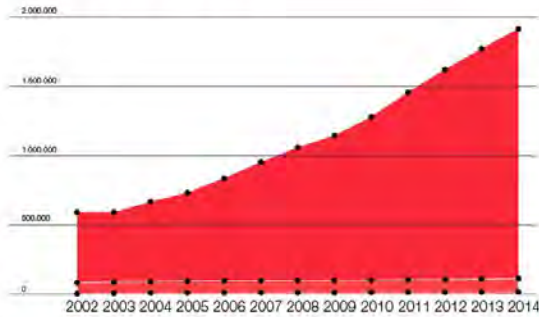


Gráfico 2. Crecimiento anual del parque automotriz.

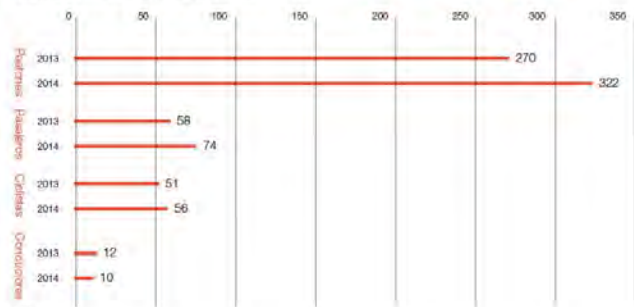
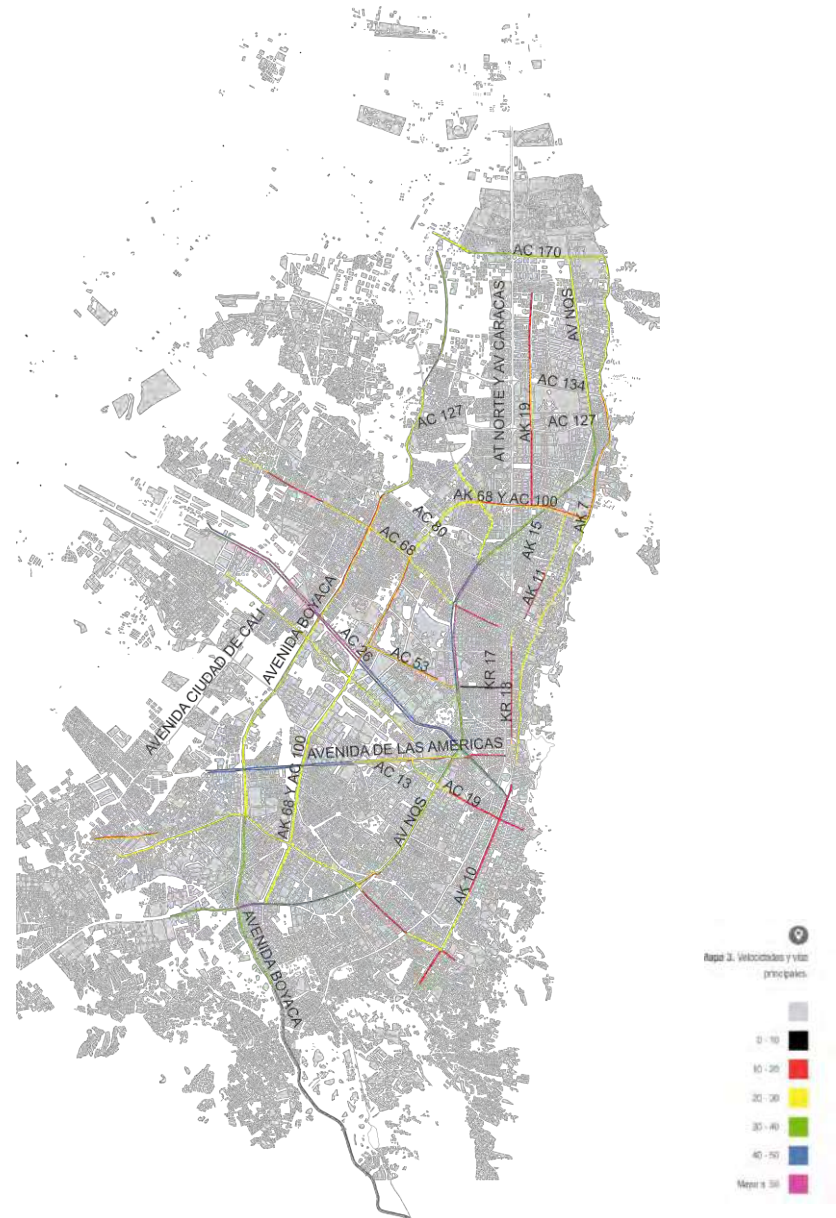


Gráfico 3. Víctimas fatales por condición.



Proyectos prospectivos

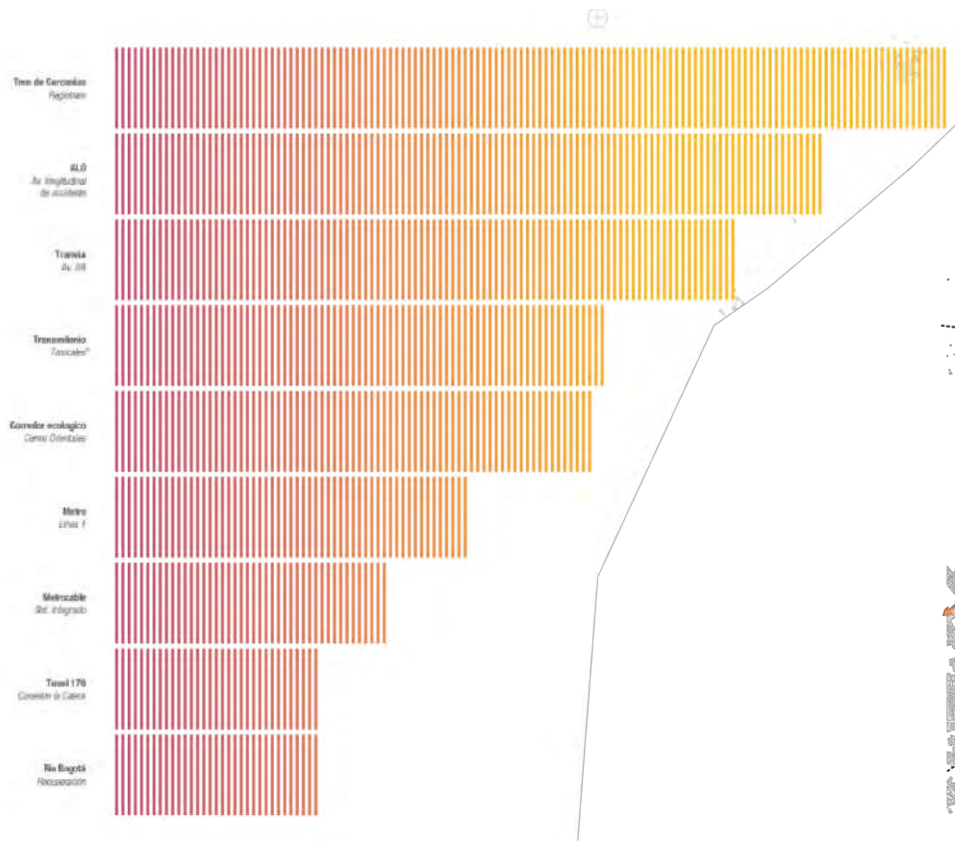
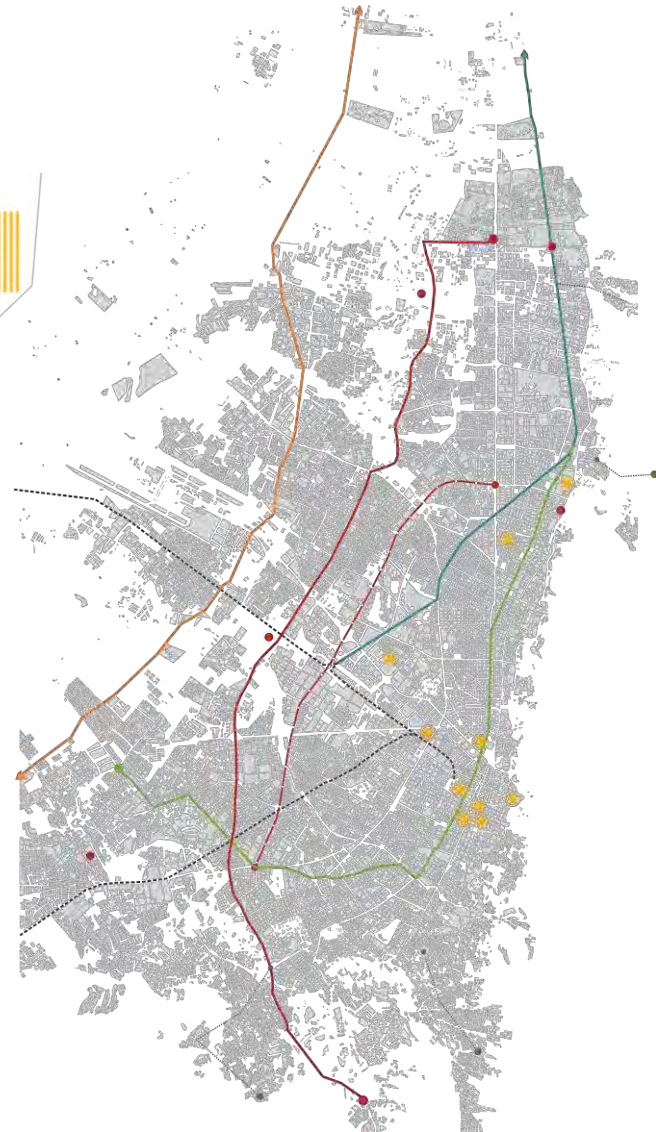
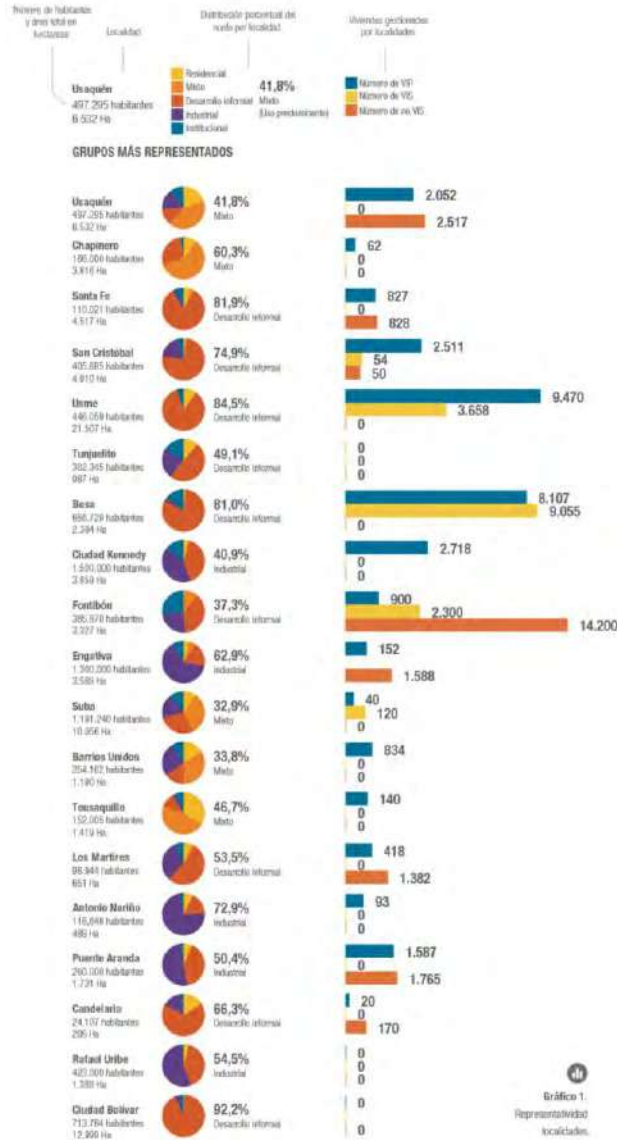


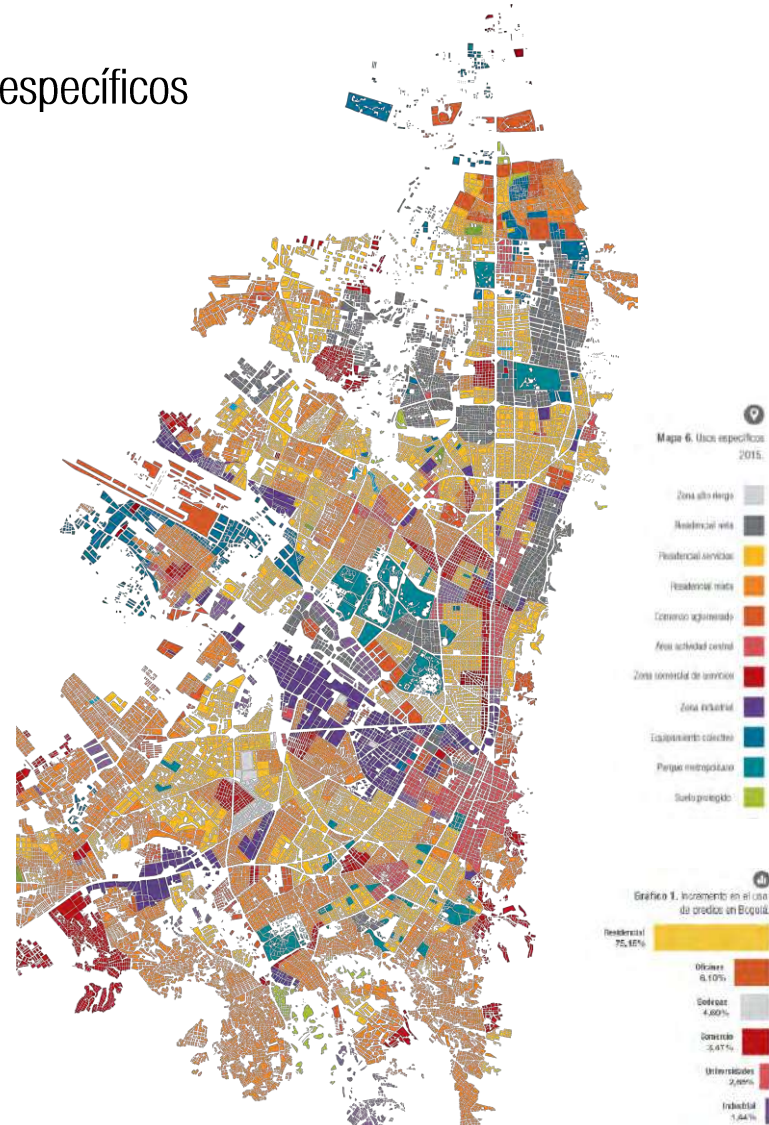
Gráfico 1. Estado de la gestión e implementación de cada uno de los proyectos de infraestructura.



HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

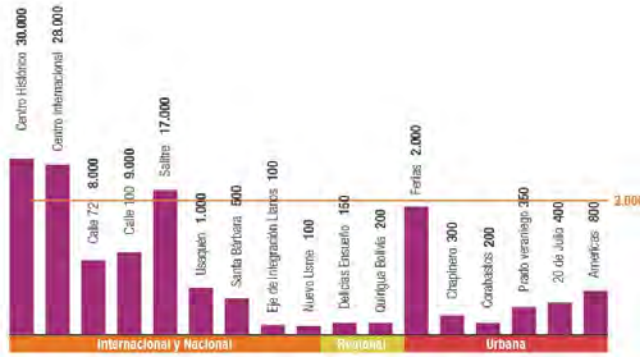


Usos específicos

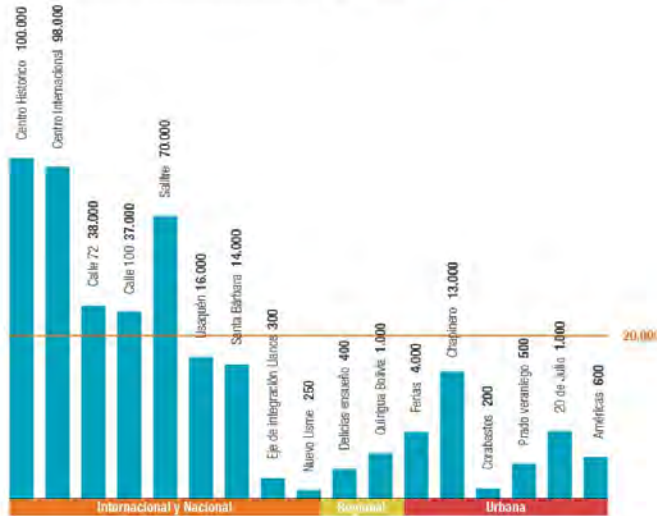


HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. BOGOTÁ COMO CASO DE ESTUDIO

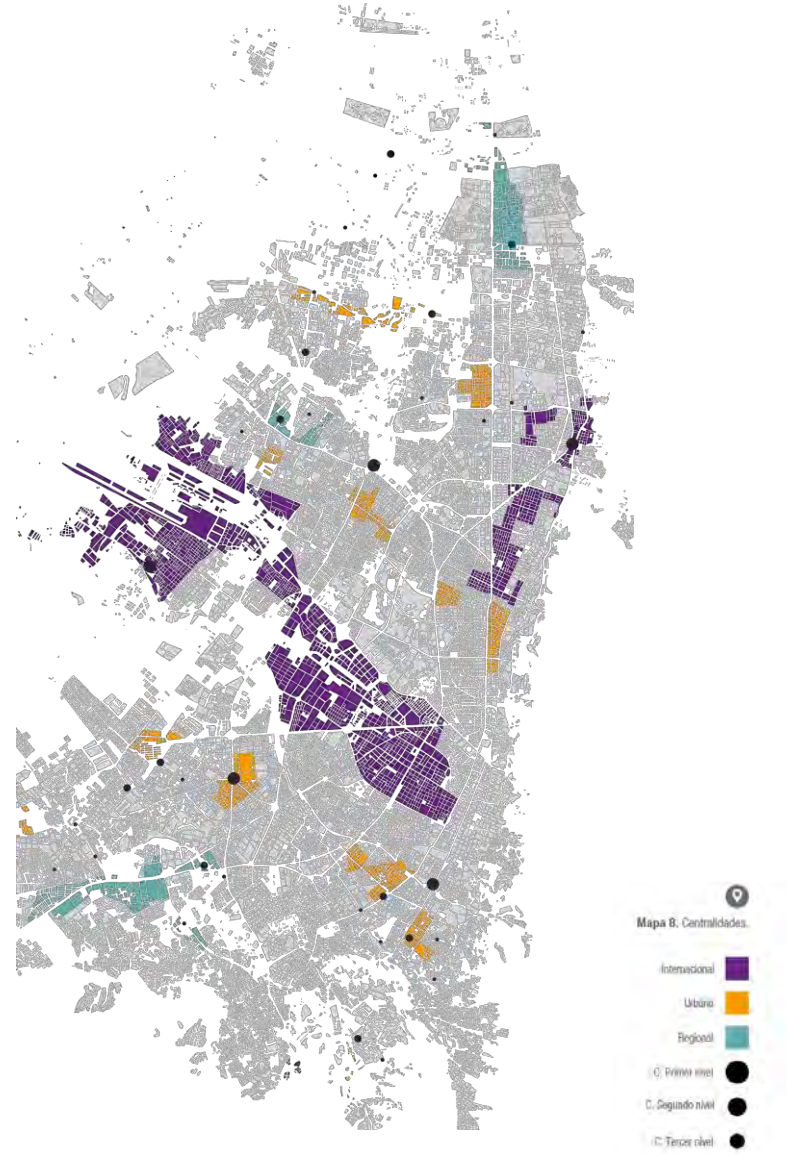
Centralidades



Unidades económicas en las centralidades de la ciudad 2010.
Centralidades de integración internacional, nacional, regional y urbana.



Unidades económicas en las centralidades de la ciudad 2010.
Centralidades de integración internacional, nacional, regional y urbana.



Sectores de empleo y educacion

Aglomeraciones	Empleo	Área	Total Área
Centro internacional Centro tradicional	372,252	475,46	782,92
Chapinero	258,283	412,11	626,74
Teusaquillo	80,611	172,14	468,28
Puente Aranda Zona industrial	229,367	649,79	352,99
Restrepo	64,909	167,45	387,63
Salitre	231,406	999,05	231,63
Calle 100 Calle 72	92,492	438,94	210,72
Ferías	62,316	301,69	206,56
Zona industrial	41,945	388,87	107,86
Santa Bárbara	116,764	568,51	205,39
Carvajal	32,208	307,50	104,74
Toberín	26,051	123,95	210,17
Fontibón	24,860	190,53	130,48
Suba	14,354	413,83	34,69
Siete de agosto	21,897	59,87	365,75
Doce de octubre	25,925	103,75	249,89

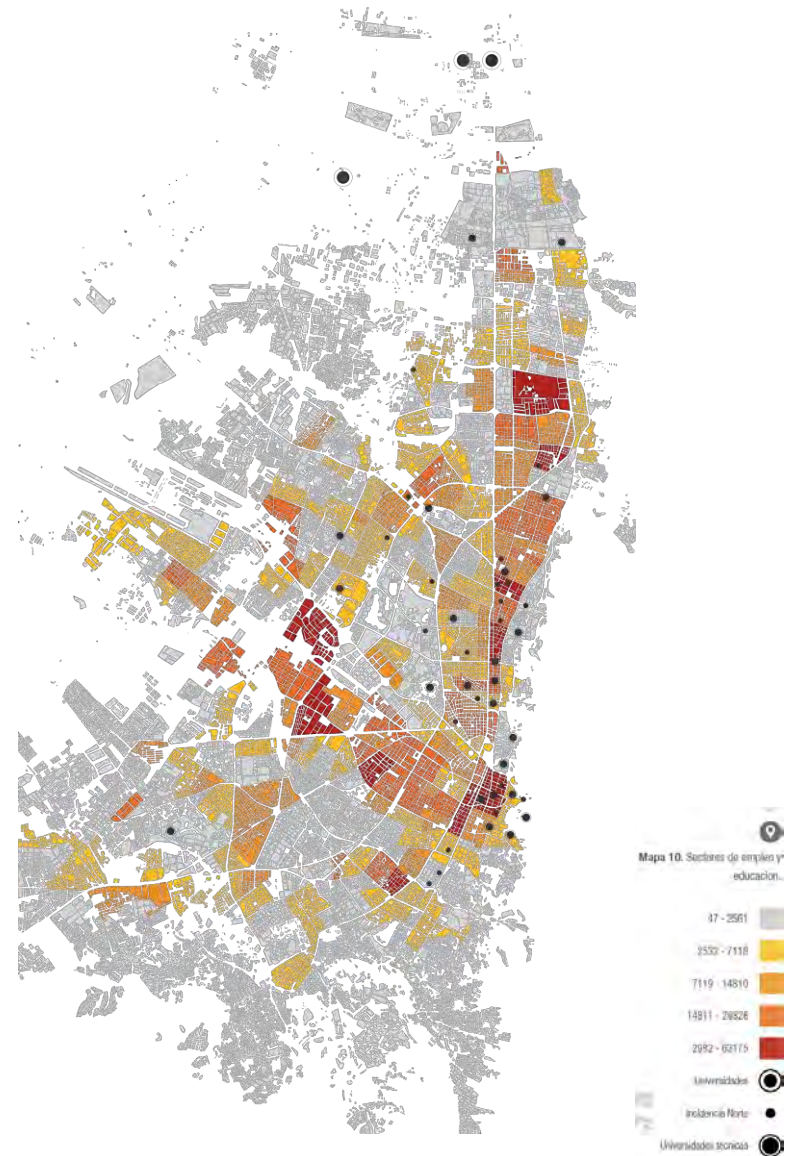


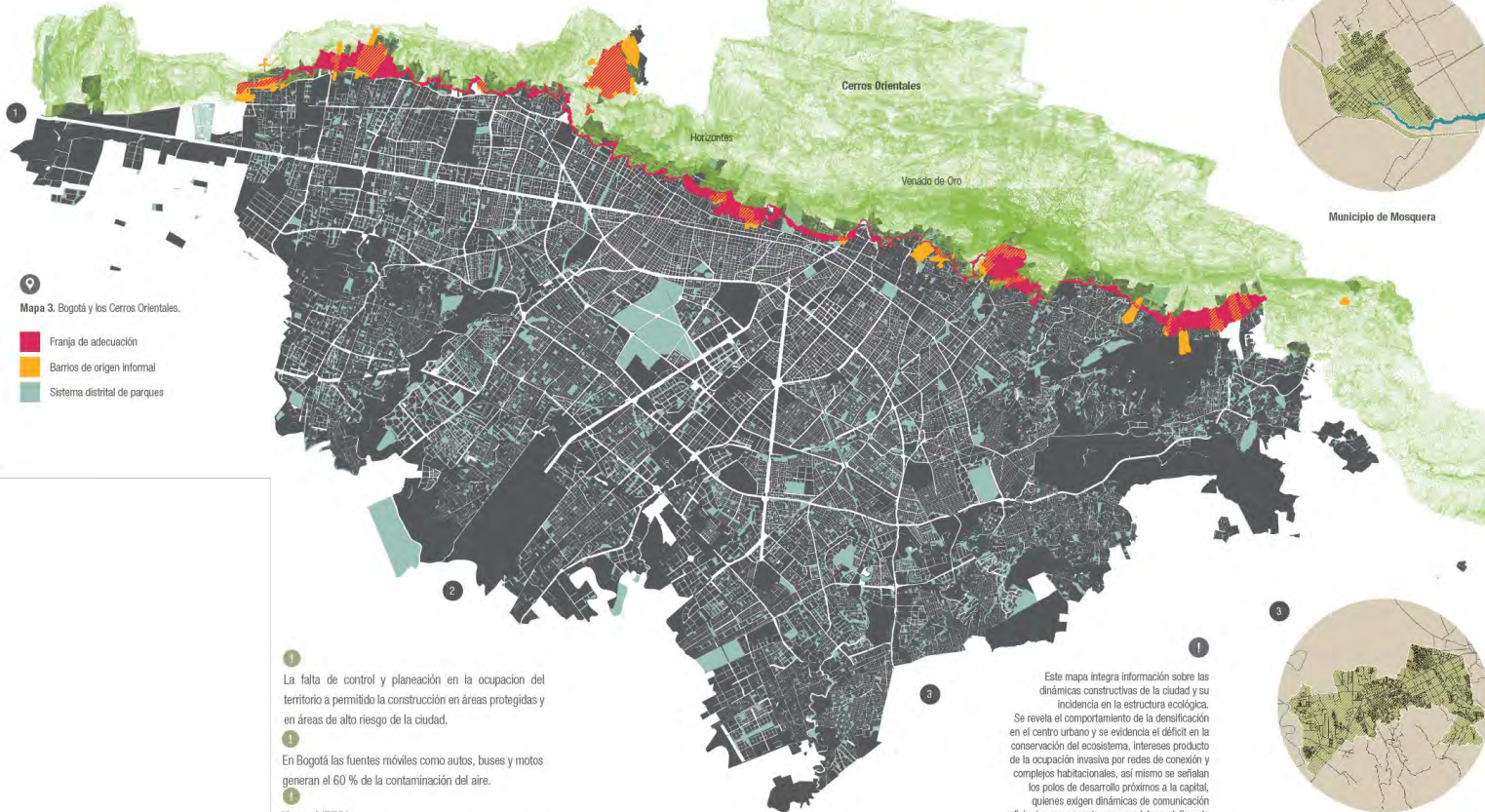
Gráfico 1. Porcentaje del número de especies de plantas medicinales en Colombia según su frecuencia de aparición en la literatura (por ejemplo, 78,4% de las especies endémicas se encuentran reportadas en solo una referencia bibliográfica).

HUMANIZACIÓN Y DESHUMANIZACIÓN DEL TERRITORIO - VALORACION PARA EL CASO DE BOGOTÁ D.C. EL EJE COMPLEMENTARIO



Bogotá se encuentra a **2630** metros sobre el nivel del mar, con una **Población** estimada de **9.000.000** de habitantes, una temperatura **máxima** anual de **19.9 °C**, una media anual de 8.2 °C y una **temperatura mínima** absoluta de 5.2 °C, la **precipitación** media anual es de **1.013 mm** y Humedad relativa media anual de **72%**.

Según el jardín Botánico de la ciudad, "para tener aire de mejor calidad de las grandes ciudades, la organización mundial de la salud (OMS) recomienda que exista como mínimo **un árbol por cada tres habitantes**", sin embargo, en Bogotá el promedio se queda corto: **hay uno por cada siete personas**.



9

Mapa 3. Bogotá y los Cerros Orientales.

- ▨ Franja de adecuación
- ▨ Barrios de origen informal
- ▨ Sistema distrital de parques

1

La falta de control y planeación en la ocupación del territorio a permitido la construcción en áreas protegidas y en áreas de alto riesgo de la ciudad.

1

En Bogotá las fuentes móviles como autos, buses y motos generan el 60 % de la contaminación del aire.

1

Hoy el 75% del suelo de la ciudad está constituido por uso residencial.

Los Cerros Orientales constituyen uno de los elementos más distintivos del paisaje de Bogotá

1



Municipio de Chía

"El paisaje de los Cerros Orientales es reflejo de cómo la sociedad capitalina se ha relacionado con la naturaleza en el proceso de construcción de ciudad. El paisaje de los Cerros Orientales es el reflejo de cómo la sociedad capitalina se ha relacionado con la naturaleza en el proceso de construcción de ciudad. A pesar de los distintos intereses en torno a su manejo, apropiación y ocupación, los cerros poseen aún un gran valor ecosistémico y referencial.

Ciudades intermedias de interacción activa con la capital

Municipio de Chía 1, Municipio de Mosquera 2, Municipio de Soacha 3

2



Municipio de Mosquera

3



Municipio de Soacha

Este mapa integra información sobre las dinámicas constructivas de la ciudad y su incidencia en la estructura ecológica. Se revela el comportamiento de la densificación en el centro urbano y se evidencia el déficit en la conservación del ecosistema, intereses producto de la ocupación invasiva por redes de conexión y complejos habitacionales, así mismo se señalan los polos de desarrollo próximos a la capital, quienes exigen dinámicas de comunicación eficiente; componentes que modelan y definen la ciudad de Bogotá.



