

Economía > Infraestructura

NOTICIAS A
UN CLIC

Las casetas electrónicas funcionarán desde el segundo semestre de 2016

Recuperar la navegabilidad del Río Magdalena, el reto de Mendoza

Aunque el Acpm baja, los insumos de, transporte de carga siguen subiendo

f Facebook

t Twitter

g+ Google +

Viernes, Septiembre 18, 2015

La necesidad de construcción de la ALO



Bogotá_ Bogotá tenderá a conformar una región metropolitana que afectará a los municipios cercanos y alterará las cadenas de abastecimiento y prácticas logísticas de las empresas.

Los estudios “Región Metropolitana de Bogotá : Una Visión de la Ocupación del Suelo” publicado por el Departamento Distrital de Planeación y los estudios del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane) sobre Bogotá, algunos Compes y el actual Plan Nacional de Desarrollo configuran un escenario donde se hace necesario tomar decisiones públicas en estos años que impactarán en la calidad de vida de las personas y en la competitividad de las empresas.

Los textos antes señalados resaltan el proyecto del Tren de Cercanías, como propuesta multimodal de conexión regional para la movilización de carga con municipios de Mosquera, Facatativá, Zipaquirá y Tocancipá. La infraestructura aeroportuaria está definida por el aeropuerto El Dorado de Bogotá y su conexión con Mosquera. Igualmente, el municipio de Funza, busca asegurar la articulación vial con el Terminal de Carga que atenderá, además el aeropuerto El Dorado.

Con respecto a la ALO la discusión es compleja, el ingeniero Andrés Rojas, máster en desarrollo urbano y territorial de la Universidad Politécnica de Cataluña, propone un trazado a la ALO en su tesis de maestría a través de vías que ya están construidas sin afectar los humedales tomando como eje la visión de Bogotá a más de 10 años conectando el Aeropuerto El Dorado y Guaymaral, así como la realización de obras alternas como un túnel en la colina de Suba que esta localidad con otro sector de Bogotá, sin causar efectos adversos en el medioambiente.

Otro punto a favor para la construcción de la ALO es la gestión del riesgo. Andrés Rojas, propone esta dimensión en la eventualidad de catástrofes como un terremoto o inundaciones: “hoy en día se tiene que proyectar bajo la visión también de la Gestión del Riesgo y como una vía de la magnitud y proyección de esta nos puede generar una barrera contra las posibles inundaciones en los sectores de mayor concentración de vivienda y más vulnerables de la ciudad y sus vecinos (Soacha, Bosa, Kennedy, etc.)”.

El autor agrega: “el sector occidental de la ciudad no tiene vías arteriales para la atención de emergencias, es decir, la red vital de emergencias de la ciudad tiene un gran vacío en este sector el cual se supliría con la construcción de esta vía, y las zonas verdes o corredor verde lineal se podría utilizar para puntos de encuentro para la atención de grandes emergencias como la de un sismo”.

Otra tendencia importante es el aumento paulatino de las poblaciones en los municipios cercanos a Bogotá y al mismo tiempo una pérdida de población del Distrito Capital. “Se puede inferir que de 100 personas en Bogotá y los 29 municipios de su ámbito metropolitano en 2005, 85 se localizaron en Bogotá y las 15 restantes se distribuyeron en los municipios del ámbito. Mientras que para el año 2030, se proyecta un cambio en dicha relación a una magnitud de 80 sobre 20 habitantes en Bogotá y su ámbito metropolitano, respectivamente”.

Los incrementos en la población, en especial de los municipios de Soacha, Facatativá, Zipaquirá, Chía y Mosquera demandarán cerca de 14% del total de la vivienda del ámbito metropolitano de Bogotá. Esta tendencia impactará las actividades de abastecimiento, producción y distribución de las empresas radicadas en Bogotá.

Para contactar al autor de esta nota:

José Stalin Rojas Amaya
Director Observatorio de Movilidad de la Unal.

Editor de esta nota:

María Alejandra Solano
msolano@larepublica.com.co