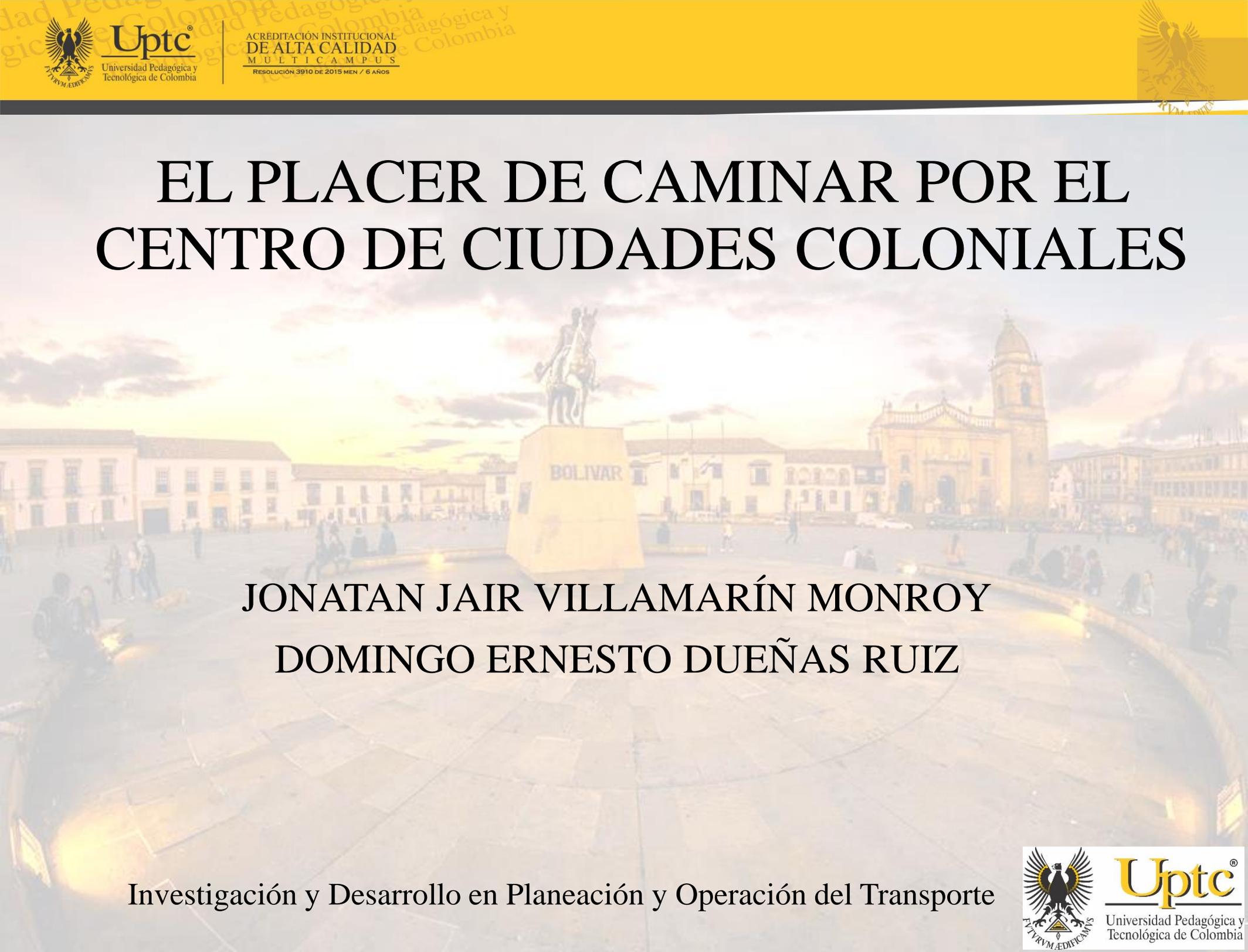


# EL PLACER DE CAMINAR POR EL CENTRO DE CIUDADES COLONIALES



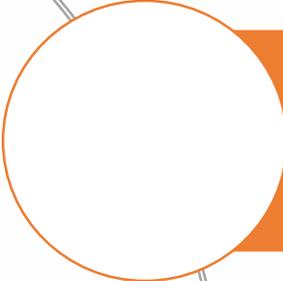
JONATAN JAIR VILLAMARÍN MONROY  
DOMINGO ERNESTO DUEÑAS RUIZ

Investigación y Desarrollo en Planeación y Operación del Transporte

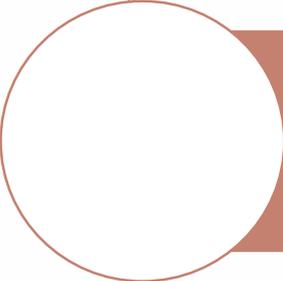
"Todas las verdaderas buenas ideas se concibieron caminando"

Friedrich Nietzsche.

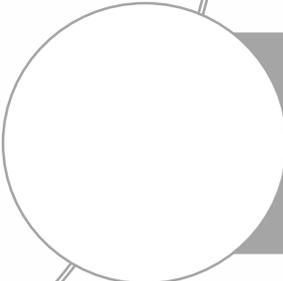
# PROPÓSITOS DE LA PONENCIA



Dar respuesta a la siguiente situación



El caminar además de suplir la necesidad de movilidad de las personas; ¿Debe ser placentero?



Si la respuesta es SI, tomar como caso estudio una ciudad y describir las características de movilidad en la zona mas importante (el centro) y mostrar las bondades de caminar.

# TEMAS A TRATAR



## TUNJA CASO ESTUDIO

- HISTORIA
- MOVILIDAD EN LA CIUDAD
- PERCEPCIÓN



## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- CARACTERÍSTICAS
- MOTIVOS DE VIAJE
- O-D

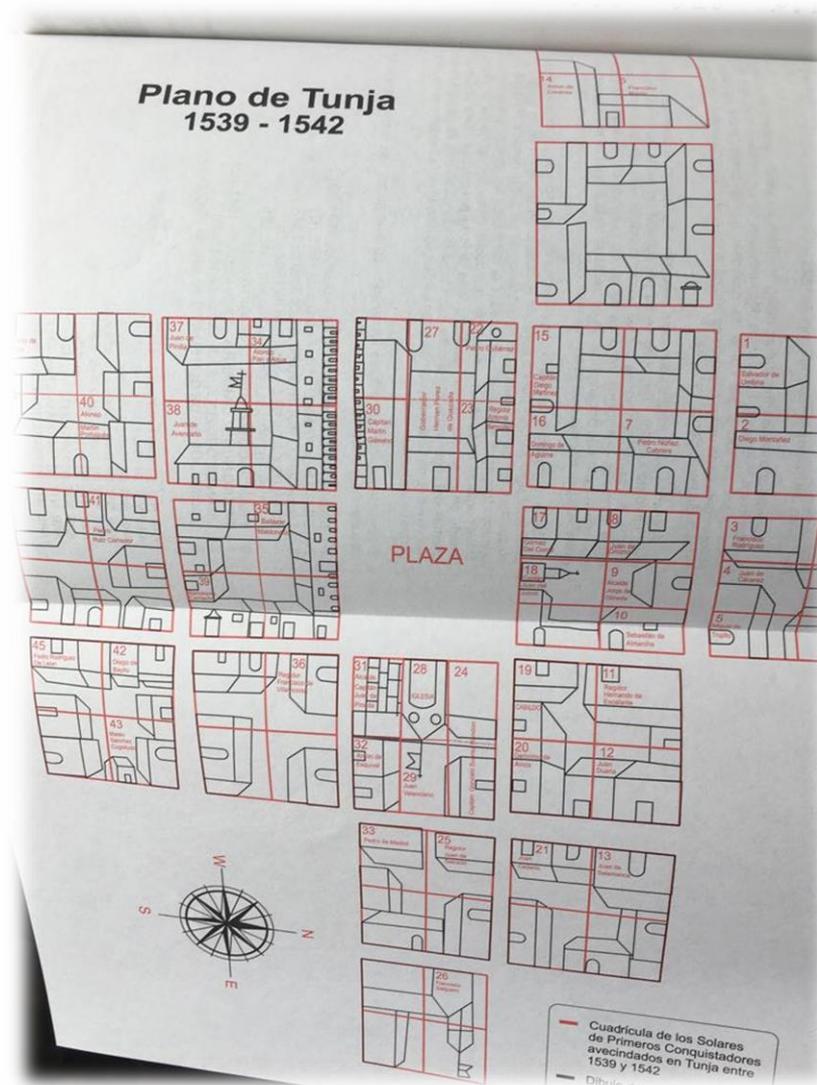


## ASPECTOS FAVORABLES Y DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- INTERVENCIONES

## TUNJA CASO ESTUDIO

Durante la época indígena fue la capital del cacicazgo de la nación Chibcha, donde era conocida como Hunza, que ocupaba el mismo lugar donde más tarde, hacia el año 1539, se fundaría la ciudad Tunja, siendo el único caso en el que se sobrepusiera una urbe hispana en una indígena



# IMPORTANCIA DE LA CIUDAD DE TUNJA



Estuvo dividida en dos partes; la plaza mayor, ocupada por los conquistadores y una parte baja (actual parque Pinzón) ocupada por un asentamiento indígena.

En el año 1541 el emperador Carlos V le concedió el título de ciudad muy noble y muy leal.

Simón Bolívar la llamo ciudad heroica foco de patriotismo y taller de la libertad.

En el año 1959 el centro histórico fue declarado patrimonio nacional.

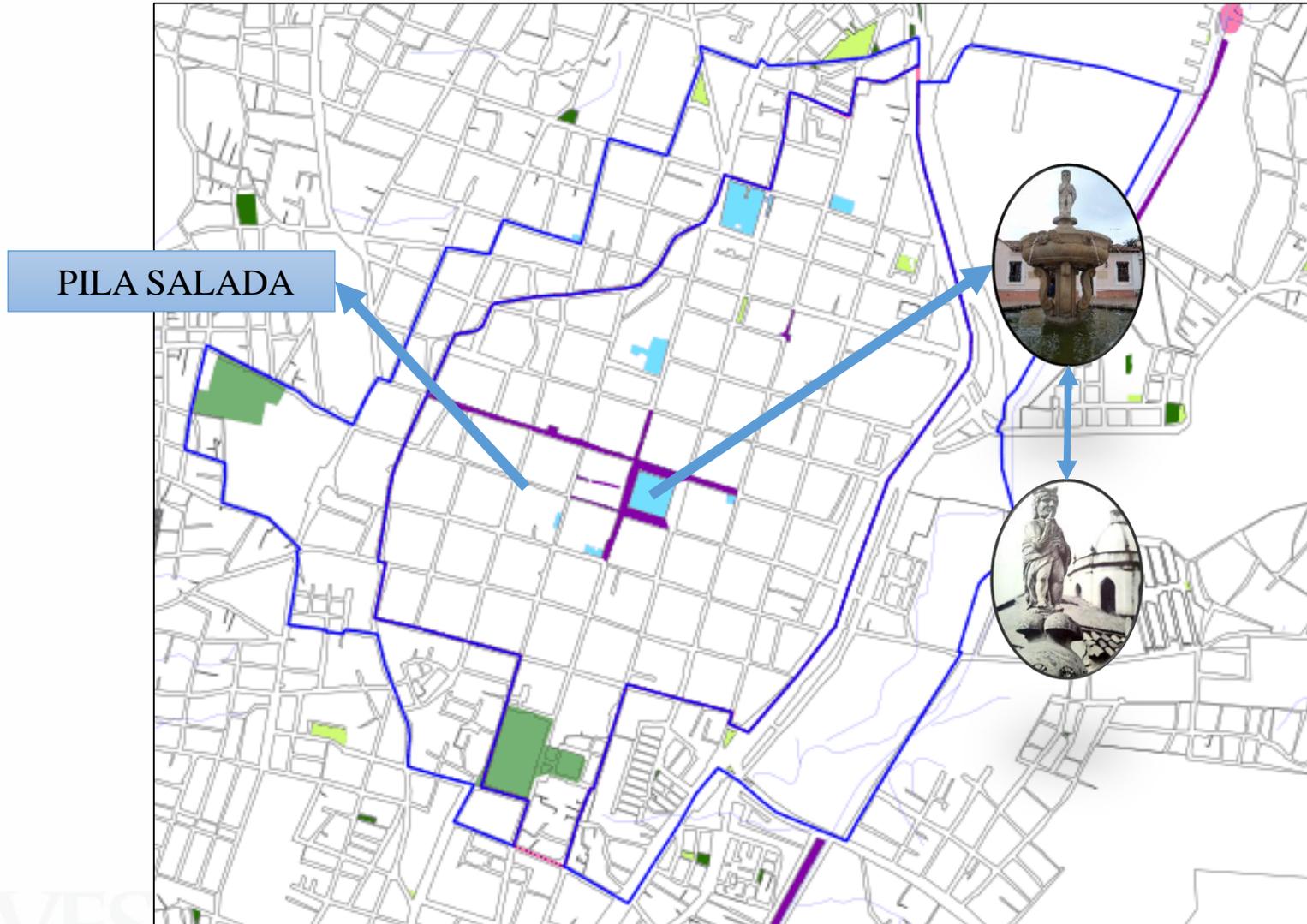


Durante las épocas de la colonia y la independencia, era considerada como un centro administrativo y político del país.

# NUEVOS PUNTOS DE CENTRALIDAD



# AGUA: MOTIVO DE VIAJE Y DE ENCUENTRO



SI QUIERES AUMENTAR TU CREATIVIDAD  
TRATA DE SALIR A CAMINAR; ESTUDIOS  
HAN DETERMINADO QUE LA CREATIVIDAD  
DE UNA PERSONA AUMENTA HASTA UN  
60% CUANDO SALE A CAMINAR EN VEZ DE  
QUEDARSE SENTADO.

Documental a cráneo abierto, Discovery Channel

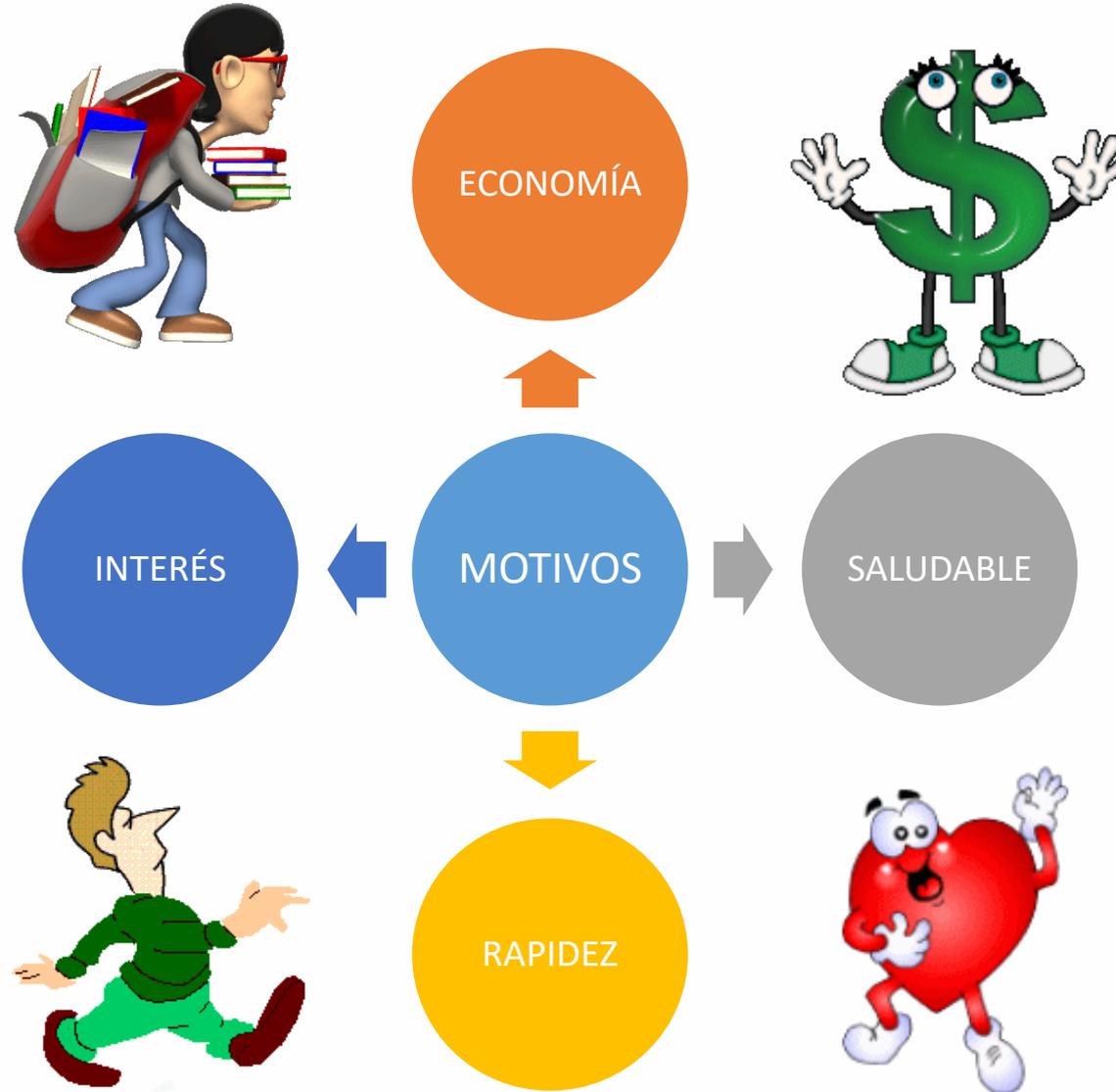
# MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE TUNJA

- *Principal modo de transporte*

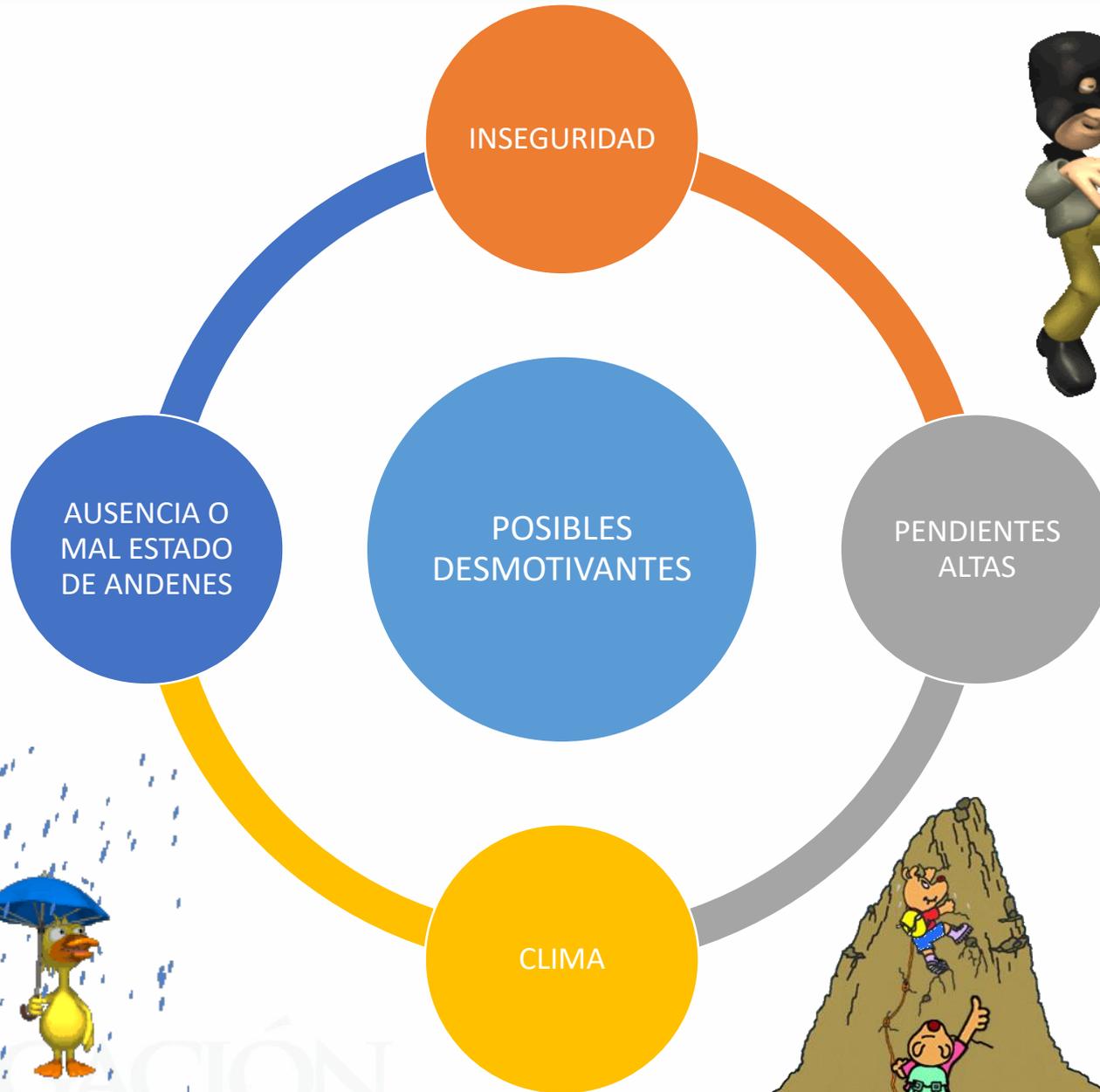
MODO	%
CAMINATA	42.5
TPCU	33.7
VEHÍCULO PRIVADO	12



# PERCEPCIÓN



# PERCEPCIÓN



# MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE TUNJA

- ***Características viajes caminando***

Característica	Valor
Distancia promedio de caminata	1.490 m
Tiempo promedio de caminata	20.3 minutos
Velocidad media de caminata	4.4 Km/h (1.22 m/s)
Longitud del viaje	550 m – 1.850 m (70%)

# MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE TUNJA

- Principal motivo de viaje*

MOTIVO	%
REGRESO A CASA	45.5
TRABAJO	20.8
ESTUDIO	18.8



El 76.5% de los habitantes, realizan al menos un viaje diario en cualquier modo de transporte disponible en la ciudad, y en promedio, 2.76 personas/hogar realizan uno o más viajes.

# TEMAS A TRATAR



## TUNJA CASO ESTUDIO

- HISTORIA
- MOVILIDAD EN LA CIUDAD
- PERCEPCIÓN



## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- CARACTERÍSTICAS
- MOTIVOS DE VIAJE
- O-D



## ASPECTOS FAVORABLES Y DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

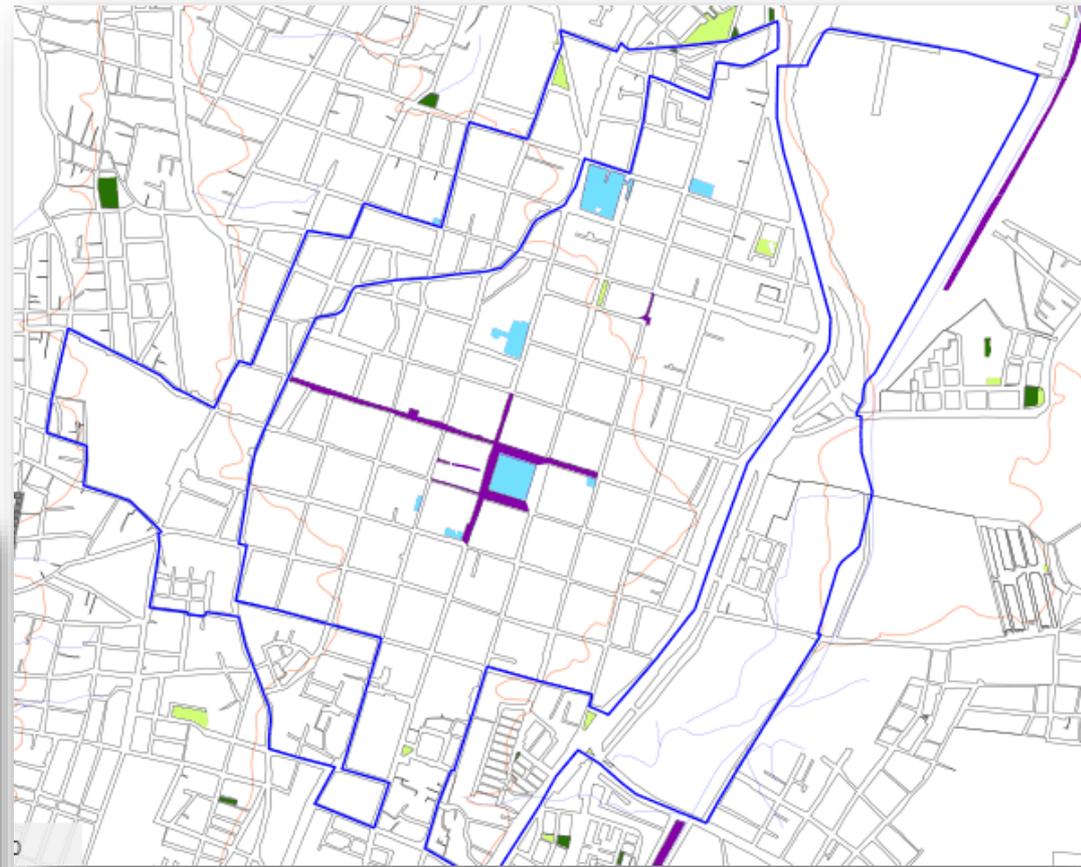
- INTERVENCIONES

“Los Centros Históricos (CH) fueron  
construidos para que las personas se  
movilizaran a pie, pero se olvidó esa  
bondad y hay que retomarla”

DOMINGO DUEÑAS RUIZ

## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

Tunja cuenta con cerca de 1.300 m de vías exclusivas para peatones en la zona céntrica de la ciudad.





## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

Con respecto a la macrozona Centro Histórico, ésta parte de la zona genera 108.562 viajes, lo que representa 4.4 viajes/habitante.



## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH



Con respecto a la macrozona Centro Histórico, el 29.6% de los viajes que se realizan en la ciudad tienen como Origen o Destino ésta parte de la ciudad.

## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- MOTIVO DE VIAJE**

MOTIVO DE VIAJE	%
Regreso a casa	44%
Trabajo	22%
Estudio	13%



## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

Característica	Valor
Residentes que viajan	78%
Uso del suelo	Residencial Institucional Comercial Mayor cantidad de sitios de empleo Centros Educativos
Tamaño grupo familiar	3.28 personas
Viajes/hogar	550 m – 1.850 m (70%)

# TEMAS A TRATAR



## TUNJA CASO ESTUDIO

- HISTORIA
- MOVILIDAD EN LA CIUDAD
- PERCEPCIÓN



## MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- CARACTERÍSTICAS
- MOTIVOS DE VIAJE
- O-D



## ASPECTOS FAVORABLES Y DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH

- INTERVENCIONES

# ASPECTOS FAVORABLES Y DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH



# ASPECTOS FAVORABLES Y DIFICULTADES EN LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL CH



De los 364.662 viajes que se realizan en la ciudad (2012), con estimativo de 405.787 viajes para el año 2018, el 42.5% de los viajes se realizan caminando

Ingresos	Personas	% Personas	Modo de Transporte		Total
			Caminata	Bicicleta	
Menos de 700.000	27792	14.5%	31794	889	32683
700.000 – 1'400.000	88724	46.4%	85795	2098	87894
1'400.000 – 3'400.000	56891	29.7%	43821	807	44628
3'400.000 – 6'700.000	14194	7.4%	8392	115	8506
Más de 6'700.000	3809	2.0%	1321	0	1321
<b>Total general</b>	<b>191409</b>	<b>100%</b>	<b>171123</b>	<b>3909</b>	<b>175032</b>

# INTERVENCIONES PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PEATONAL EN EL CH

“Al crear infraestructura peatonal de calidad, se combate la segregación a la que está impuesta la clase social baja, además se fomenta la movilidad activa, disminuyendo las externalidades negativas (contaminación del aire, ruido, utilización del espacio público para el estacionamiento) y mejorando la salud de los habitantes, así como la calidad de la vía pública”



## Medida 0:

Fortalecer el Centro Histórico Comercial (CHC) a  
Corto Plazo

**Etapa 1** - Mejorar la infraestructura peatonal  
(aceras).

**Etapa 2** – Fortalecer las zonas exclusivas para  
peatones existentes.

**Etapa 3** – Crear un corredor de transporte  
público con calles compartidas.

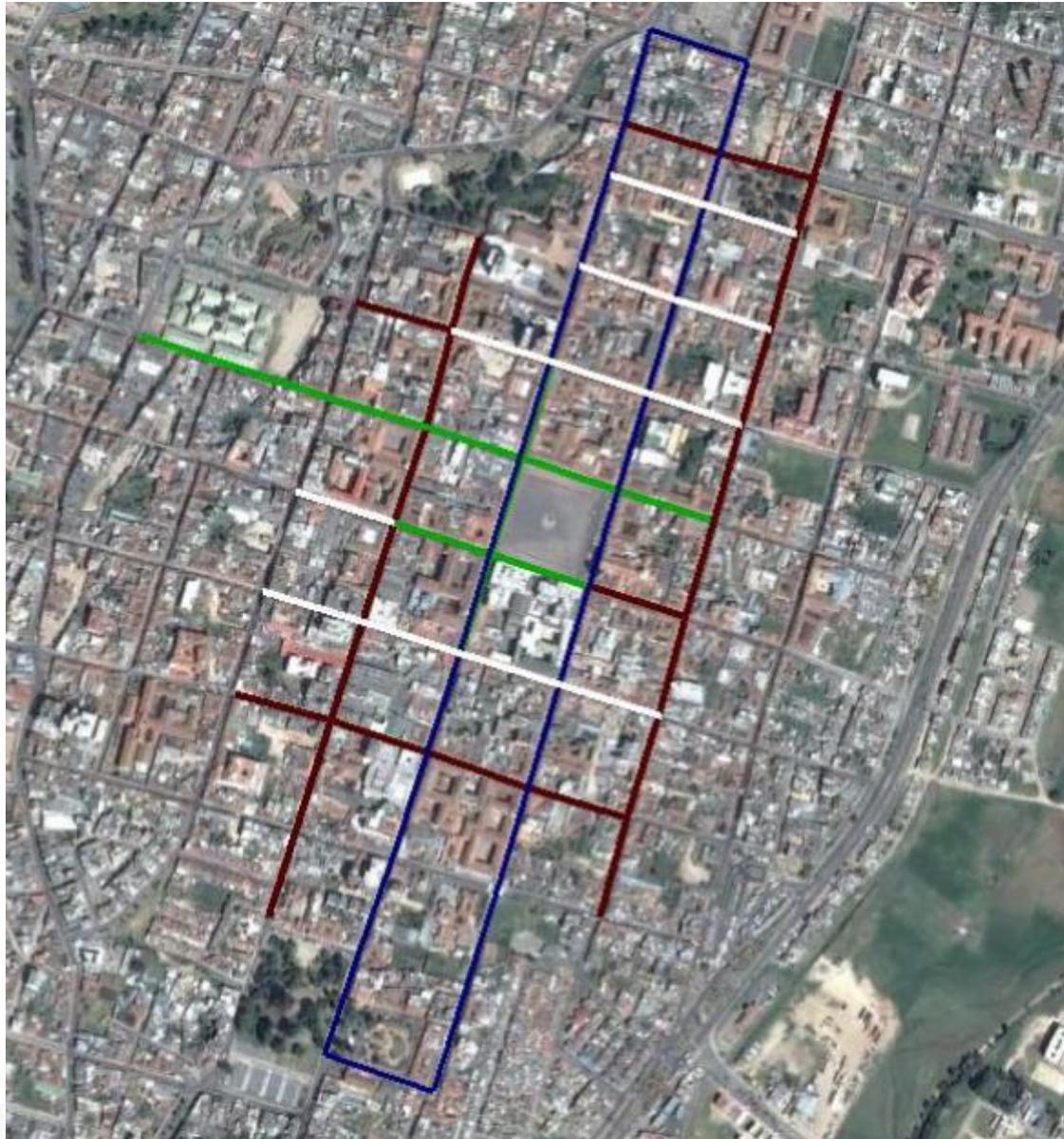
# Medida 1:

Plan de seguridad y mejoras en transporte peatonal - No segregar o dividir la sección transversal de las principales vías urbanas

## Medida 2:

Plan para mejorar el transporte peatonal en el CH con la conexión con un sistema masivo de transporte y modos no motorizados





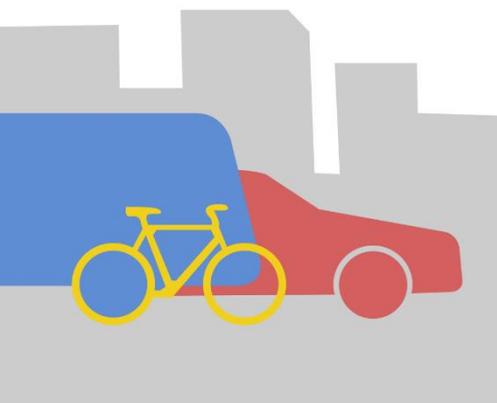
# GRACIAS



**Uptc**<sup>®</sup>  
Universidad Pedagógica y  
Tecnológica de Colombia

# GRACIAS

Jonatan Villamarín Monroy [Jonatan.villamarin@uptc.edu.co](mailto:Jonatan.villamarin@uptc.edu.co)  
Domingo E. Dueñas Ruiz [doduenasr@yahoo.com](mailto:doduenasr@yahoo.com)



Grupo de Investigación y Desarrollo en  
Planeación y Operación del Transporte  
**GIDPOT**  
Ingeniería de Transporte y Vías