

# CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA

Análisis y recomendaciones



**PROBOGOTA**  
Fundación para el progreso de la Región Capital

# PROBOGOTA REGION

JUAN CARLOS PINZÓN BUENO  
Presidente Ejecutivo

BIBIANA RODRÍGUEZ CAMPOS  
Gerente de Desarrollo Urbano Sostenible  
MANUELA URIBE BUITRAGO  
Coordinadora de Proyectos de ProBogotá Región  
ANA MARÍA MIRANDA VERGARA  
Especialista Ambiental  
JUAN SEBASTIAN LÓPEZ MELO  
Analista

## CONSEJO DIRECTIVO

EDUARDO PACHECO CORTES  
Presidente  
PEDRO MIGUEL NAVAS SANZ DE SANTAMARIA  
Vicepresidente  
ANDRÉS CADENA VENEGAS  
Miembro director  
MAURICIO CÁRDENAS MULLER  
Miembro director  
JOSÉ ALEJANDRO CORTES OSORIO  
Miembro director  
DANIEL HAIME GUTT  
Miembro director  
CARLOS ARTURO LONDOÑO  
Miembro director  
JUAN CARLOS MORA URIBE  
Miembro director  
ÁLVARO PELAEZ ARANGO  
Miembro director  
LUCIO RUBIO  
Miembro director  
CARLOS ANDRÉS URIBE ARANGO  
Miembro director  
CARLOS MAURICIO VÁSQUEZ PAÉZ  
Miembro director

Marzo, 2021

# PRESENTACIÓN

ProBogotá Región con este trabajo quiere aportar elementos de juicio útiles para la discusión y, sobre todo, para la adopción de decisiones que se conviertan en obras al servicio de los habitantes de la ciudad.

El documento está integrado por tres (3) partes, en la primera de ella recorreremos los setenta (70) años que los bogotanos hemos visto a los diferentes gobiernos distritales formular propuestas sobre el corredor de la carrera séptima; en la segunda, presentamos un contexto de la situación general del corredor de la carrera séptima, así como la situación por tramos, los cuales corresponden a la subdivisión realizada por el IDU. Posteriormente se estudian las alternativas de movilidad evaluadas por la administración que contemplan los componentes de movilidad y transporte sobre el corredor y el análisis del proyecto urbano paralelo, más adelante, abordamos el posible impacto económico con motivo de la construcción de la obra, y para finalizar se harán observaciones y recomendaciones por cada uno de los temas anteriormente mencionados.

Con rigor académico y con finalidad práctica este documento tiene en cuenta los antecedentes históricos pertinentes de setenta años de planeación sin ejecución que debemos superar.

JUAN CARLOS PINZÓN BUENO  
Presidente Ejecutivo

# 70 AÑOS PLANEANDO EL CORREDOR DE LA SÉPTIMA

El 23 de noviembre de 2020, la alcaldesa de Bogotá, doctora Claudia López presentó el diseño conceptual del denominado CORREDOR VERDE. Un proyecto que busca brindar una solución de transporte masivo entre las calles 34 y la 200 y ser el detonante de la renovación de la emblemática calle bogotana, al integrar elementos de la estructura ecológica principal, puesta en valor del patrimonio histórico de la ciudad y adecuación del espacio público a las necesidades de una ciudad del siglo XXI.

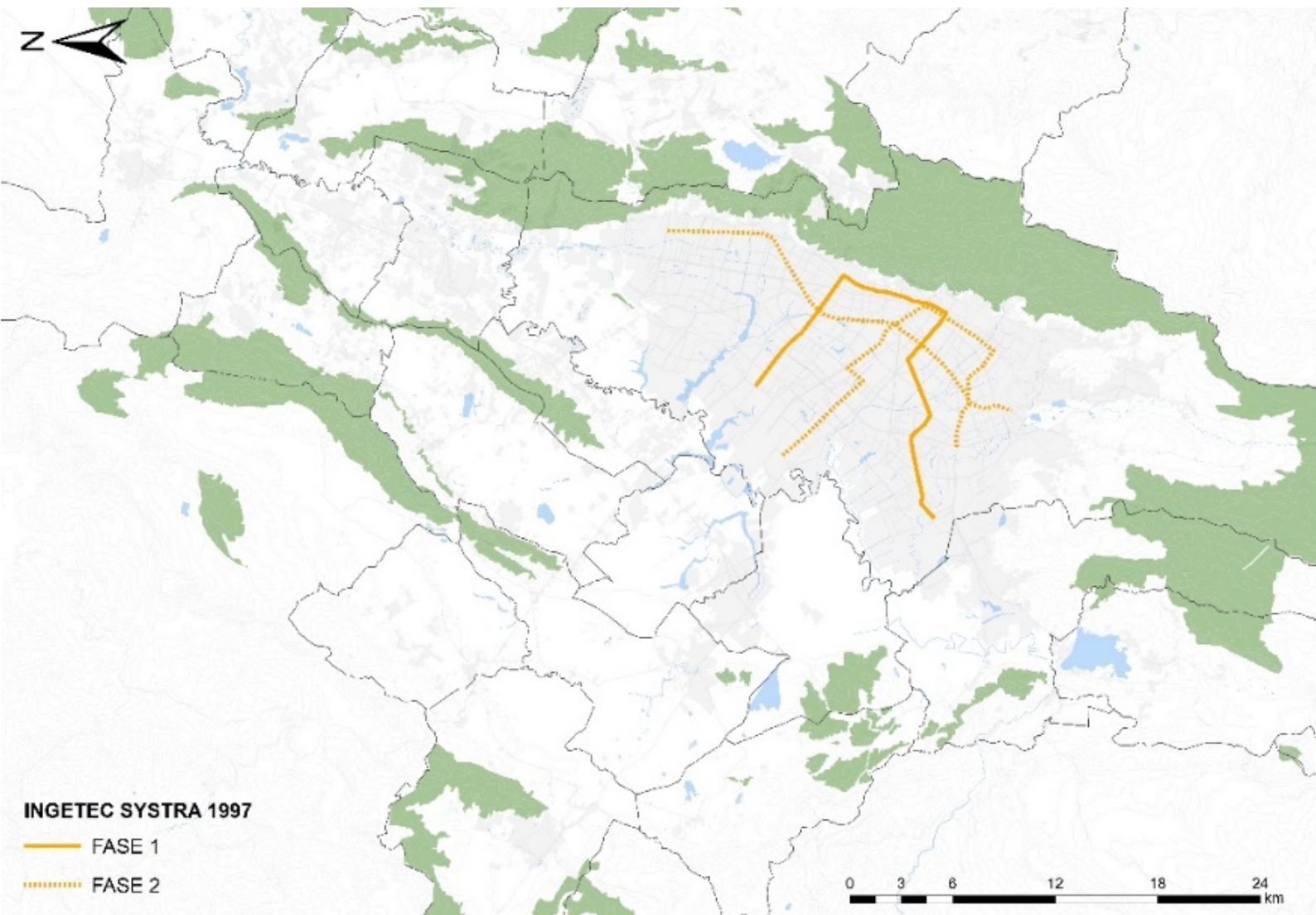
Este corredor, ha sido objeto de propuestas de planificación los últimos 70 años. Iniciaron después del bogotazo con el PLAN REGULADOR DE WIENER Y SERT y el PLAN PILOTO DE LE CORBUSIER, donde se adoptó la propuesta de ensanchar la séptima para acabar con su angostura colonial permitiendo el paso al creciente parque automotor. Pese a que este plan llegó a ser norma oficial, no se logró ejecutar por distintas causas, la mayoría de orden político, derivadas de los cambios de gobiernos. Otro factor fue el rechazo de la comunidad intelectual de la época.

Si bien después de la primera mitad de siglo hubo distintas propuestas para la séptima, es hasta finales de la década de 1990 que INGETEC – SYSTRA (Mapa No. 1) adelantan un estudio de movilidad y transporte para la ciudad, priorizaba la primera línea de metro de Bogotá con un trazado similar al hoy adjudicado, en forma de herradura, movilizaría a la población del suroccidente y noroccidente de Bogotá entre la avenida carrera 7ma., entre la calle 72 y la avenida carrera 10 con 13.

En la página siguiente encontramos el MAPA NO. 1, en el cual está representada la propuesta de INGEC-SYSTRA del año 1997 para el corredor de la séptima.

## MAPA 1. PROPUESTA INGETEC - SYSTRA 1997.

\*Construcción propia a partir de la información de la Empresa Metro de Bogotá



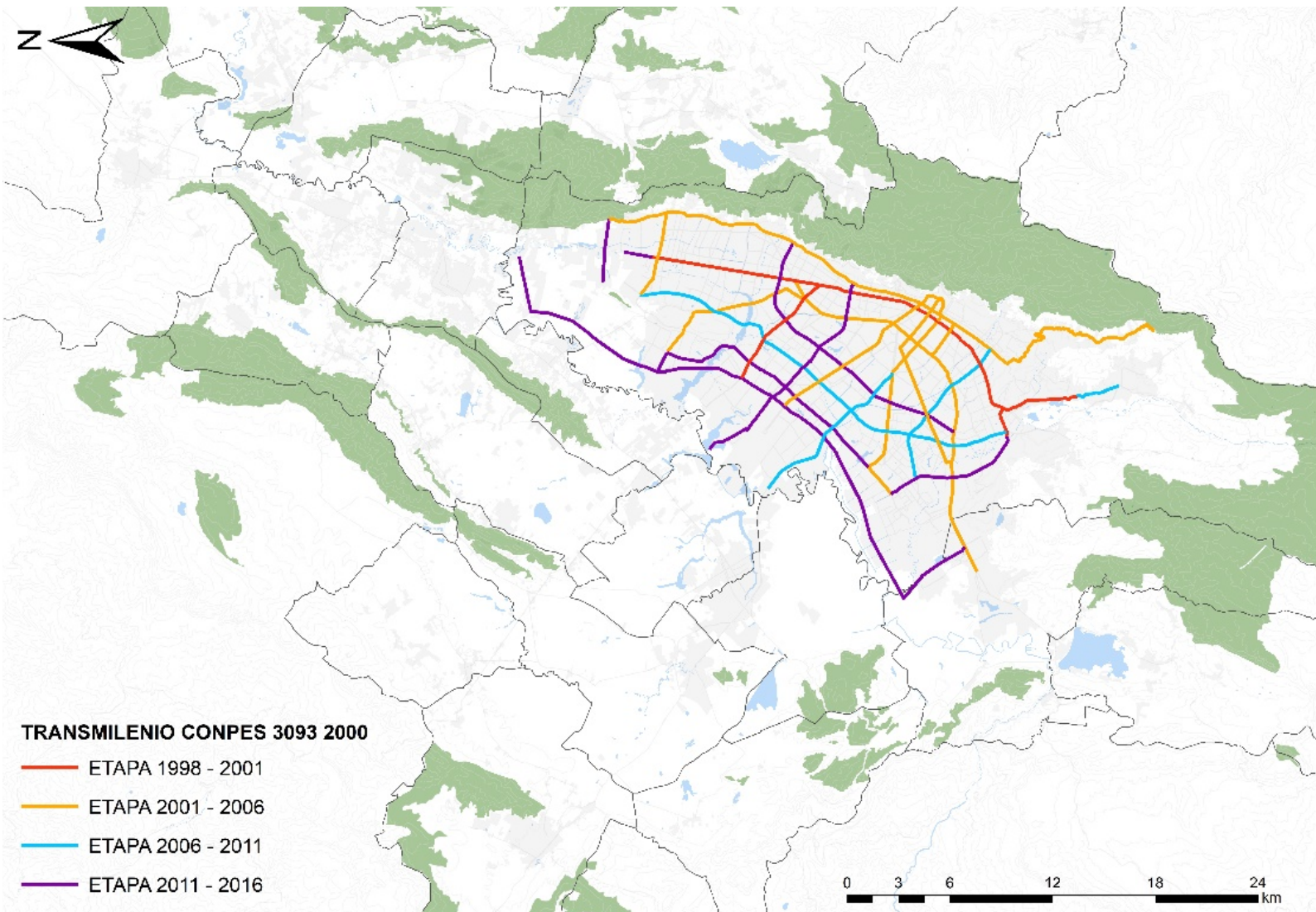
La propuesta fue desestimada al aplicar los criterios de análisis de costo eficiencia, y en su reemplazo fue priorizado el diseño de corredores troncales para buses, propuestos por JICA en el 1996, que son la base del CONPES 3093 DEL 2000 – SISTEMA DE SERVICIO PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DE BOGOTÁ.

La segunda etapa de construcción y operación del proyecto TransMilenio, estaba prevista para ser ejecutada entre los años 2001-2006, contemplaba las troncales de la Av. Suba, CI 170, Av. Los Cerros, NQS, Corredor Férreo del Sur, Av. Américas, Av. El Dorado y la AK7 desde la calle 200 hasta el 20 de julio, entendiéndose que el corredor de la carrera séptima continúa hacia el sur por la AK10. De este ambicioso plan se construyeron a tiempo solamente 3 troncales (Av. Suba, NQS y Av. Américas), fuera de tiempo 2 (AK 10 y Av. El Dorado) y no se construyeron las demás.

En la página siguiente encontramos el MAPA NO. 2 en el cual se representan los tramos previstos en el CONPES 3093 DE 2000 así como las etapas en las cuales debieron construirse.

## MAPA 2. PROPUESTA CONPES 3093 DEL 2000.

\*Construcción propia a partir del documento CONPES



Debido a que las etapas previstas en el CONPES 3093 no se cumplieron, surgieron diferentes alternativas para solucionar las necesidades de movilidad del corredor de la Séptima.

A partir del Plan de Ordenamiento Territorial del año 2003, fue expedido el PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ a través del Decreto 319 de 2006, que reitera la construcción en la Fase III de las troncales de la Avenida carrera 10ma, de la calle 26 y de la Avenida carrera 7ma. De esa fase se construyeron las demás troncales, excepto la de la avenida carrera 7ma.

Entre los años 2007 y 2013 se presentan cinco (5) propuestas sobre el corredor. La primera a cargo del gobierno de LUIS EDUARDO GARZÓN (2004-2007), durante el cual fueron iniciados los estudios de factibilidad de la troncal de Transmilenio. Se propuso un corredor desde la calle 34 hasta la calle 100, con desniveles en las calles 72 y 85. Los estudios, que estaban en fase constructiva, fueron entregados al gobierno de SAMUEL MORENO ROJAS (2008-2011) para la contratación y ejecución de las obras junto con los de la avenida carrera 10ma. Solo se contrató la última.

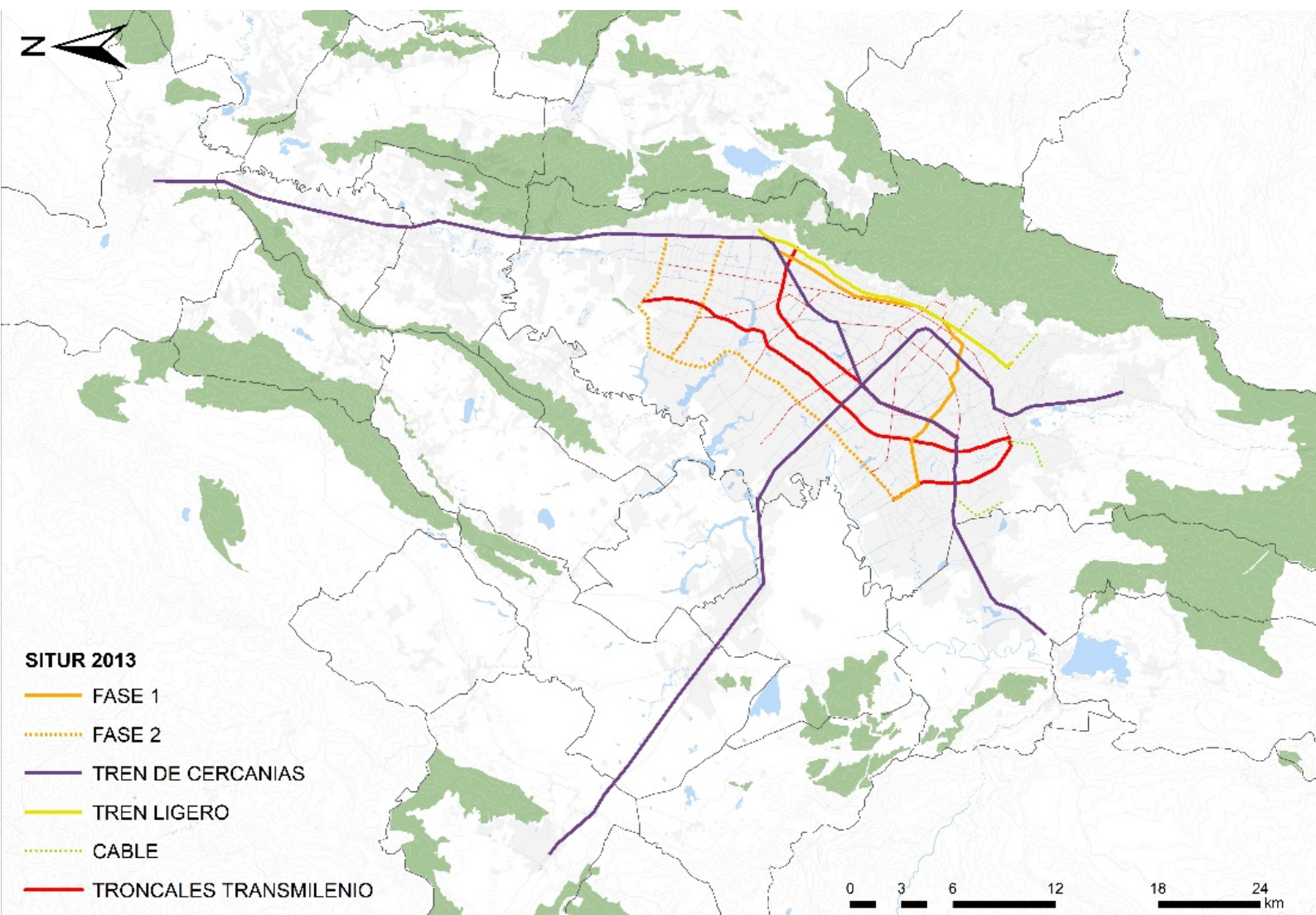
En el año 2010, el entonces alcalde de Bogotá, Samuel Moreno propuso un TRANSMILENIO LIGERO, un corredor entre las calles 34 y la 72, con carriles exclusivos y acceso lateral a los buses articulados. El proceso fue suspendido por la Procuraduría General de la Nación, al encontrar que carecía de diseños detallados, de licencias y de los permisos necesarios para la obra. Samuel Moreno no termina su periodo de gobierno por cuanto fue suspendido por la Procuraduría General de la Nación, en ejercicio de sus competencias el Gobierno Nacional encargó de la Alcaldía Mayor de Bogotá a la doctora CLARA LÓPEZ ( 8 DE JUNIO 2011- 31 DE DICIEMBRE 2011). La alcaldesa encargada López, propuso una troncal de buses eléctricos que operarían entre las calles 34 y 170. El proyecto quedó en la fase de pre factibilidad.

Durante el gobierno de GUSTAVO PETRO URREGO (2012-2015), fueron contratados los estudios para la elaboración del PLAN MARCO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO REGIONAL (SITUR) a un horizonte de 30 años. Además de la propuesta de metro subterráneo, el plan contemplaba la extensión del sistema troncal de Transmilenio, la incorporación de trenes regionales, cables, y para el caso de la carrera 7, un Tren Ligero desde la calle 127 hasta el 20 de julio.

A continuación el MAPA NO. 3 en el que se representan los tramos y modos previstos por el SITUR.

### MAPA 3. PROPUESTA DEL PLAN MARCO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO REGIONAL (SITUR).

\*Elaboración propia a partir de SITUR



---

Esta propuesta no tuvo acogida en el concejo distrital, por lo cual no se asignaron los recursos para su diseño y construcción. En el mismo periodo de gobierno, se ponen en operación los servicios duales de Transmilenio, así como la implementación de un carril exclusivo para ellos. Esta solución, a partir de buses híbridos, tiene la facilidad de operar en carriles mixtos, recogiendo usuarios a nivel de andén.

En el segundo gobierno de ENRIQUE PEÑALOSA LONDOÑO (2016-2019) se consideró que era necesario construir un sistema robusto, con carriles exclusivos y segregados del mixto, que permita movilizar de manera más eficiente pasajeros entre las calles 200 y la 34. En tal sentido, propuso la construcción de una troncal de Transmilenio, permitiendo darle continuidad al corredor de la avenida carrera 10ma, interconectarse con la Troncal Caracas en la calle 72 y la Troncal alimentadora del Metro de Bogotá de la avenida calle 68 a la altura de la calle 100. Además de brindar soluciones a los distintos cruces semafóricos que limitan la velocidad del corredor, como en las calles 134, 92, 85 y 72. El proyecto generó resistencia social, al considerar que el corredor emblemático de la avenida carrera séptima padecería de deterioro del entorno urbano como cuando fue construida la Troncal de avenida Caracas.

El IDU el 12 de diciembre de 2018, ordenó la apertura de la licitación con el objeto de contratar la construcción de la adecuación de la Carrera 7 al sistema troncal de Transmilenio. El proceso de contratación fue suspendido el 22 de abril de 2019 en atención a solicitud elevada por la Procuraduría General de la Nación. Le siguieron distintas resoluciones y una medida cautelar en el mismo sentido. Entre finales del año 2018 e inicios del 2019 se presentaron cuatro (4) acciones populares en contra del proyecto. Sumado a lo anterior, en el mes de julio de 2020 los siete (7) proponentes decidieron retirar todas las ofertas que habían sido presentadas dieciséis (16) meses atrás y expresaron su consentimiento para que el IDU revocará el Acto de Apertura de la Licitación.

El gobierno de la CLAUDIA LÓPEZ HERNÁNDEZ (2020-2023), propone re conceptualizar el corredor y poner en operación un Corredor Verde diseñado con una orientación hacia la participación ciudadana que tiene como finalidad acordar con las distintas fuerzas sociales que hay sobre el mismo la visión de la séptima. En el mes de noviembre de 2020, el gobierno distrital dio a conocer ante la opinión pública el resultado de la participación acompañada de la visión por parte de la firma GEHL ARCHITECTS.

Visión que se refleja a través de criterios orientadores en el proceso de contratación de la factibilidad iniciada por el Instituto de Desarrollo Urbano en cumplimiento del pacto de cumplimiento presentado a las autoridades judiciales y que se plantea como una política pública encaminada a lograr soluciones a la movilidad, implementando sistemas de transporte eficientes y sostenibles ambientalmente.

Además, el Distrito está obligado a cumplir el CONPES del PIMRC, que asigna a la carrera Séptima un rol estratégico en la solución de movilidad de la ciudad y es complementaria de los esfuerzos hechos por la Nación en la construcción de la PLMB y sus troncales alimentadoras. La intervención sobre la carrera séptima forma parte de la contrapartida del Distrito y debe ejecutarse para cumplir con el plan de financiamiento de la PLMB.

El corredor verde, se encuentra en diseño conceptual, y el IDU adelanta el proceso contractual de la factibilidad del proyecto.



# ANÁLISIS DE LA ACTUAL PROPUESTA

Para el desarrollo del presente apartado del documento, queremos precisar que está soportado en tres (3) insumos, los cuales son: i) la presentación realizada por la alcaldesa mayor de Bogotá, Claudia López Hernández, el 23 de noviembre de 2020; ii) una sesión de trabajo sostenida con el director del IDU, doctor Diego Sánchez Fonseca y su equipo de trabajo, en la cual fueron absueltas dudas sobre la operación del sistema de transporte público masivo propuesto sobre el corredor y, por último iii) una versión actualizada del corredor enviada por el IDU el 20 de enero de 2021.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA SÉPTIMA

**a. TRAMOS HOMOGÉNEOS DEL CORREDOR DE LA CARRERA SÉPTIMA.** El diseño conceptual de la carrera séptima decidió dividir el corredor en (3) tres tramos con características de movilidad y urbanísticas distintas:

- **PRIMER TRAMO: CENTRO HISTÓRICO A CALLE 40.**  
Caracterizado por la administración y los ciudadanos como el corazón de Bogotá y de Colombia. Concentra el patrimonio histórico de la ciudad y la nación. A su vez, presenta altos flujos peatonales, en su mayoría viajes cortos y una vocación de permanencia. Normativamente, tiene un tratamiento y restricciones especiales. El proyecto intervendrá desde la CI 34 hacia el norte.
- **SEGUNDO TRAMO: CALLE 40 A CALLE 100.**  
La séptima de Chapinero, donde confluyen todos los modos de transporte y todos los usos. Se caracteriza por ser el centro universitario y financiero de Bogotá. Cuenta a su vez con sitios de encuentro turístico y de servicios para los ciudadanos. Sus viajes son una mezcla entre cortos y largos, y es el gran destino de movilidad de la séptima
- **TERCER TRAMO: CALLE 100 A CALLE 200.**  
La séptima de Usaquén, un corredor con alta concentración residencial, que a su vez sirve como vía de acceso y salida de Bogotá, la cual se encuentra en franco deterioro. Los viajes de este tramo son largos, y no están dotados de transporte público masivo. La ciudadanía junto a la alcaldía también identifica que su proximidad con los cerros orientales y otros hitos ambientales se encuentra desaprovechada.

**b. PROBLEMAS TRANSVERSALES A LOS TRES TRAMOS.** Si bien esta clasificación sirve para entender las particularidades del corredor, existen problemas que son transversales a las tres (3) séptimas, los cuales consideramos deben ser incorporados a la discusión para un análisis integral del corredor.

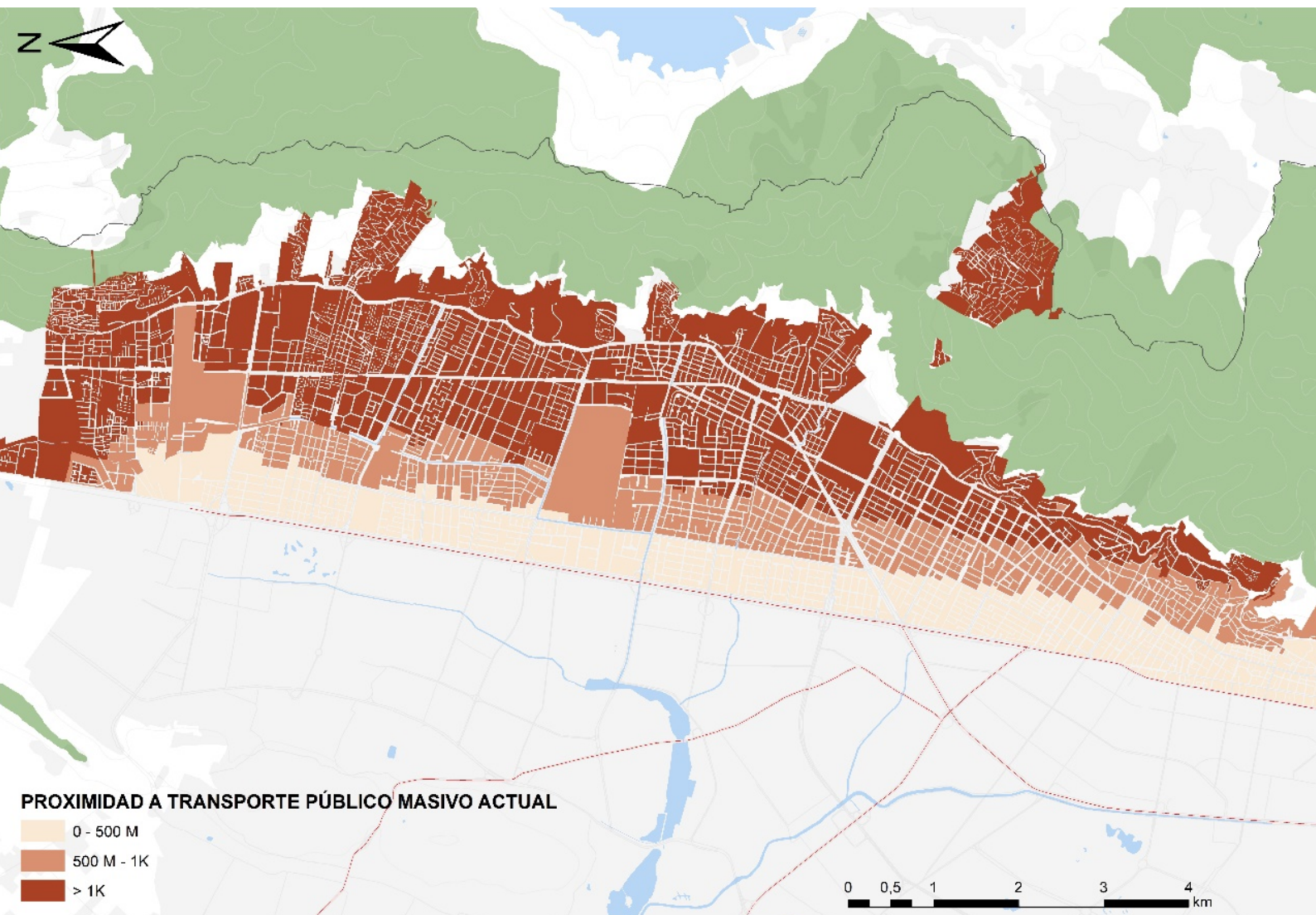
- PRIMER PROBLEMA: **CARENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO SOBRE EL CORREDOR ORIENTAL.**

Las localidades de Usaquén y Chapinero -gran parte de esta- son las de menor provisión de transporte público masivo en la ciudad. Pese a que el enfoque de los distintos gobiernos ha sido el de dotar de transporte las localidades del noroccidente y suroccidente de Bogotá, donde se concentra la mayoría de los habitantes de la ciudad, y conectarlos con el centro, estos esfuerzos han sido insuficientes.

El corredor nororiental genera una demanda significativa de viajes -más de 18.000 personas hora/sentido- y los cuales, al no encontrar respuesta en transporte público, transitan hacia modos menos eficientes, como el vehículo particular. Actualmente solo ciertas zonas de Usaquén y Chapinero -el radio de 500 metros de la Troncal de la Autopista Norte y Caracas- se encuentran cubiertas. A futuro, con la construcción del corredor de la séptima y la entrada en operación de otros modos, como el Regiotram del Norte y la troncal alimentadora de la avenida calle 68, más del 80 % de los habitantes de Usaquén y Chapinero se encontrarán a menos de 500 metros de una estación de transporte público masivo. Por otro lado, se dará continuidad al corredor avenida carrera 10ma. hacia el norte, evitando la necesidad de trasbordos en la Estación Museo Nacional.

**MAPA 4. COBERTURA ACTUAL DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO EN LAS LOCALIDADES DE USAQUÉN Y CHAPINERO.**

\*Construcción propia



- TERCER PROBLEMA: **INTERSECCIONES SEMAFÓRICAS Y CRUCES A LA IZQUIERDA.**

El corredor de la carrera séptima entre las calles 26 y 200 cuenta con 41 intersecciones semafóricas o cruces a la izquierda, separadas entre sí a una distancia media de 0,55 km, impidiendo el flujo vehicular continuo, concentrados en su gran mayoría en el tramo central del corredor, alrededor de la calle 72 y entre las calles 100 y 127. Los cruces que generan mayores reducciones viales son los de las calles 127, 92, la subida a La Calera, 85 y 72.

Frente a la movilidad del corredor se han adoptado medidas tales como el reversible de la subida a La Calera, que han mejorado el flujo de vehículos logrando una disminución de tiempo en los viajes; en la actualidad la velocidad promedio sobre el corredor es de 12km/h en promedio.

Con la reciente implementación del bicicarril semipermanente entre las calles 106 y 32, las velocidades disminuyeron en un 21 %, pasando a 9km/h.

Esta disminución de velocidades, y, por ende, aumento en los tiempos de viaje, afecta principalmente al 11 % usuarios del sistema zonal del SITP y a los buses duales del sistema troncal de Transmilenio, que deben esperar más de 75 minutos por trayecto.

- SEGUNDO PROBLEMA: **DETERIORO URBANÍSTICO.**

La planeación sin ejecución, disputas políticas, cambios de gobiernos y otro sin fin de factores han contribuido al deterioro urbanístico y paisajístico de la séptima. En los últimos años no se registra ningún tipo de inversión pública, más allá de estudios y diseños de proyectos, por mejorar las condiciones de paisaje, accesibilidad universal, generación de espacio público, renovación urbana o integración al corredor de la estructura ecológica principal, que han conducido a que el corredor detente las siguientes condiciones:

- Una cobertura arbórea baja (4.900 árboles sobre el corredor), la gran mayoría de ellos concentrados entre la Cl. 147 y la Cl. 72.
- Problemas de encharcamientos con lluvias esporádicas, perjudicando no solo los tiempos de viaje sobre el corredor, sino a los actores más vulnerables como ciclistas y peatones.
- Un corredor que, a pesar de su carácter de permanencia, el 55 % del espacio lo ocupan calzadas mixtas, 39 % andenes y 6 % modos de transporte alternativos.
- Entre la Cl. 34 y la Cl.200 solo se encuentran 5 plazas públicas.
- Carente mixtura de usos en el corredor norte, con extensas zonas con un frente vial con rejas, que genera sensación de inseguridad a peatones y ciclistas que circulan sobre el corredor
- Deterioro paisajístico del corredor central, específicamente entre la Cl 72 y la Cl 40.
- Un generalizado deterioro y descuido por los andenes del corredor, que no han sido intervenido en años, generando dificultades para personas con movilidad reducida, y en general, todos los ciudadanos que circulan peatonalmente sobre la AK7.
- La falta de puesta en valor de los bienes inmuebles del corredor, muchas veces escondidos detrás de rejas, impidiendo el disfrute por parte de quienes circulan sobre el corredor.
- No se cumplieron los objetivos de soterramiento de cableado descritos en el Decreto 190 de 2004 – POT de Bogotá. Esto contribuye al deterioro del paisaje urbano.
- Carencia de normas claras que promuevan la necesaria renovación urbana del corredor, y la ausencia de una visión de largo plazo de este.

**c. ALTERNATIVAS PARA EL CORREDOR EVALUADAS POR EL GOBIERNO DISTRITAL 2020-2023.** Como parte del ejercicio de diseño conceptual del corredor, la alcaldía propuso analizar las alternativas para la séptima bajo 4 criterios:

- Integración ambiental: La capacidad del corredor de integrarse con los elementos próximos de la estructura ecológica principal; aumentar el arbolado urbano; implementar soluciones de drenaje sostenible, entre otros

- Movilidad sostenible: Un corredor con una mejor distribución espacial; Maximización de los viajes limpios; Multimodalidad
- Sentido de lugar: Una séptima con espacios para permanecer; plazas públicas multiuso; que ponga en valor el patrimonio histórico y cultural sobre el corredor; con accesibilidad universal y que garantice la seguridad de quienes la transitan
- Implementación: Con un presupuesto acorde a las disponibilidades fiscales; con tiempos de ejecución ágiles; que no requiera de grandes montos presupuestales adicionales y que se integre con los demás proyectos de la ciudad.

Fueron analizadas cinco (5) alternativas. A continuación, se presentan las dos (2) más relevantes en cuanto a soluciones de transporte público masivo respecta que no fueron seleccionadas por la administración:

1. Troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima (2018): Se analiza la posibilidad de implementar la troncal propuesta por la anterior administración, donde se implementaba un carril exclusivo y segregado de transporte público para buses articulados y biarticulados; dos carriles mixtos por sentido, y en ciertos puntos del corredor, dependiendo del ancho de vía, se aumentaba el espacio en andén para generar accesibilidad universal. Con respecto a los criterios de evaluación, esta propuesta:
  - a. No cumple los criterios de integración ambiental, ya que basa la movilidad del corredor en vehículos con combustibles fósiles y hay pocos elementos verdes que se integren de la Estructura Ecológica Principal
  - b. No cumple los criterios de Movilidad Sostenible, ya que prioriza la movilidad motorizada fósil, dando poco espacio para ciclistas (nulo en el corredor central) y peatones
  - c. No cumple los criterios de sentido de lugar, ya que el espacio público es estrictamente para circulación y no para permanencia.
  - d. No cumple los criterios de implementación, ya que el proyecto fue rechazado por la comunidad adyacente al corredor, por el Concejo de la ciudad y por instancias judiciales.
2. Tranvía: Como se mencionó en la introducción del documento, la administración de Gustavo Petro adelantó una propuesta de tranvía sobre el corredor de la AK7, el cual fue desestimado por el concejo de la ciudad. A su vez, muchos ciudadanos en el proceso de participación expresaron su deseo de contar con un tranvía por el corredor. La propuesta conceptual consiste en un carril exclusivo y segregado de tranvía con estaciones en el centro; un carril mixto en ambos costados del corredor, así como un bicicarril unidireccional, todo ello complementado con mayor espacio peatonales. Si bien esta propuesta suena atractiva, no cumple con varios de los criterios de evaluación:
  - a. Cumple con los criterios de integración ambiental, ya que el tranvía al operar con tecnologías limpias mejora la calidad del aire del corredor, además de abrir más espacio para integrar elementos verdes de la estructura ecológica principal
  - b. No cumple con los criterios de movilidad sostenible:
    - i. Un tranvía típico está en capacidad de movilizar máximo 8.000 pasajeros hora sentido. La carga del corredor de la AK7 es de 18.000
    - ii. Un tranvía que pueda capturar la demanda del corredor tendría que contar con muchos más vagones que uno de tamaño típico, que terminaría bloqueando las intersecciones viales del corredor, impidiendo la movilidad en sentido oriente – occidente
    - iii. Obligaría a los usuarios que requieren pasar de un corredor de movilidad a otro a tomar múltiples trasbordos, aumentando el tiempo de los viajes
  - c. Cumple con los criterios de sentido de lugar, ya que posibilita la generación de espacios de permanencia, y mejora el paisaje urbano del corredor
  - d. No cumple con los criterios de implementación, ya que requiere entre 2 y 3 veces el presupuesto actual para su construcción.

Otra alternativa de transporte público que no fue evaluado por la administración, pero aun resuena en las mentes de muchos bogotanos, es la de un metro por la séptima, idealmente en la tipología subterránea. El planteamiento resulta interesante desde múltiples puntos de vista:

- Segrega el transporte público al subsuelo, mientras que a nivel de superficie permite distribuir mejor el espacio entre peatones, ciclistas y carriles mixtos, sin la congestión de los servicios zonales

- Maximizaría los viajes limpios sobre el corredor, ya que el sistema metro sería 100% eléctrico, así como el planteado para la primera línea
- Permitiría una mejor integración de los elementos de la estructura ecológica sobre la séptima, al tener más espacios en andenes para arboles
- Reforzaría el carácter emblemático de la séptima, al contar con una solución de transporte detonadora de renovación urbana en superficie, con el potencial de atraer mejores servicios a los ciudadanos

Pero la idea pierde rápidamente sustento:

- De acuerdo con cifras del Banco Interamericano de Desarrollo, un kilómetro de metro subterráneo ronda entre los 38 – 350 millones de dólares, mientras que un tranvía se encuentra alrededor de los 13 a 38 millones. Un kilómetro de BRT cuesta entre 1 a 47 millones de dólares.
- Darío Hidalgo, reconocido consultor en transporte, miembro de WRI, indica en las conclusiones de su artículo “Comparación de alternativas de transporte público masivo – aproximación conceptual” que sólo parece necesario evaluar la implantación de tecnologías ferroviarias cuando los niveles de demanda sean superiores a 40.000 pasajeros hora sentido. La demanda máxima del corredor de la séptima es de 22.000 pasajeros hora sentido.

En ese orden de ideas, una propuesta de metro, en cualquiera de sus tipologías, sería un despropósito para las necesidades del corredor séptima.

A partir del análisis de alternativas, las capacidades presupuestales y el proceso participativo, se escogió la alternativa que será descrita a continuación.

- **PROPUESTA ELEGIDA: BUSES DUALES ELÉCTRICOS CON MEJORAMIENTO DE ESPACIO PÚBLICO**

La propuesta escogida por la administración en su fase de diseño conceptual fue la de implementar buses eléctricos duales sobre el corredor de la AK7, todo ello acompañado de una propuesta urbana de mejoramiento de espacio público. Con respecto a los criterios de evaluación:

- Cumple con los criterios de integración ambiental, ya que permite conectar la séptima con los cerros orientales, los cuerpos de agua, y facilita el drenaje sostenible. A su vez, cuida el arbolado urbano y lo aumenta
- Cumple con los criterios de movilidad sostenible, ya que, por lo menos el 87% de los viajes serán en modos limpios y sostenible. A su vez, se adapta a las necesidades de movilidad de cada tramo y soporta la capacidad de carga futura del corredor
- Cumple con los criterios de sentido de lugar, ya que incorpora al proyecto de movilidad, plazas y alamedas; andenes y cruces peatonales accesibles universalmente, así como garantiza el disfrute del patrimonio y el paisaje
- Cumple con los criterios de implementación, al aprovechar los predios adquiridos por la pasada administración. A su vez, el proyecto se integra al resto de la ciudad, y es viable presupuestal y temporalmente.

Con el ánimo de presentar de manera detalla el proyecto, se dividirá en dos momentos. El primero, donde se presenta lo concerniente a movilidad y transporte, y posteriormente, lo relacionado a la propuesta urbana y de espacio público.

## PROPUESTA MOVILIDAD Y TRANSPORTE PARA EL CORREDOR VERDE

### ▪ TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

Como se mencionó anteriormente, la propuesta elegida fue la de buses duales eléctricos. Estos buses serán similares a los implementados durante la administración de Gustavo Petro sobre la AK7, la AK10 y la Av. El dorado. Entre sus principales características se encuentra:

- Son buses híbridos. Dentro de la propuesta, se espera que sean 100% eléctricos

- Actualmente, para validar el viaje, se requiere hacerlo adentro del vehículo. De acuerdo con conversaciones con el IDU, se espera que la validación sea en la estación, facilitando el acceso al vehículo y mejorando los tiempos de viaje
- Permiten el ingreso y salida de pasajeros tanto a nivel de andén como a nivel de estación.
- A su vez, estos buses pueden circular por carriles mixtos (como lo hacen hoy en la AK7) y fácilmente pueden incorporarse a los carriles exclusivos del sistema. Esta característica fue una de las principales para elegir este modo, ya que le da flexibilidad al corredor en caso de protestas o expresiones culturales, que son frecuentes sobre la séptima.

Los buses circularán por un corredor exclusivo y segregado, con carril de adelantamiento en las estaciones, las cuales estarán ubicadas en la sección central del corredor, y tendrán un diseño abierto, acorde a las características patrimoniales y culturales del corredor.



ILUSTRACIÓN 1. DISEÑO CONCEPTUAL DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA A LA ALTURA DE LA CL. 161.  
\*Fuente: IDU

De acuerdo con el director del IDU, Diego Sánchez Fonseca, se espera que pasemos de 300 buses circulando por hora sobre ambos sentidos del corredor, a 72, y máximo 120 buses en hora pico. Se estima que con este volumen de vehículos se cubra la demanda del corredor actual y a futuro. Con respecto a los temas operativos del sistema, los expertos del IDU mencionan que el corredor da continuidad a la troncal AK10, y permite las conexiones operacionales con la Av. Caracas a la altura de la Cl. 72 y la Troncal Alimentadora Av. 68 a la altura de la Cl. 100 con AK7. Si bien el proyecto aún se encuentra en una fase de diseño conceptual, se prevé que buses articulados exclusivamente eléctricos puedan ingresar al corredor de la séptima. Esto podría presentarse en las estaciones de la 116, o la estación de la Cl. 72.

Se espera que el patio taller de la troncal propuesta se encuentre en la Cl. 200, como lo había previsto la anterior administración. A su vez, el Patio Portal del 20 de Julio servirá para la operación de la AK7.

Como se mencionó anteriormente, las estaciones cuentan con un diseño que dista de las tradicionales del sistema troncal. A petición de los ciudadanos, se sugirió proponer estaciones más abiertas, y con una arquitectura distinta a las del sistema troncal habitual, con el fin de respetar el carácter patrimonial e histórico del corredor. En tal sentido surgen algunas inquietudes como la persuasión para evitar la evasión del pago, y la exposición de los ciudadanos a los elementos de la ciudad, principalmente la lluvia. Al respecto, el IDU menciona que este es un aspecto por detallar en la fase de estudios y diseños. Lo presentado por la alcaldesa es “incipiente”, y es sujeto a cambios, pero sin duda, debe preservarse un diseño diferenciado y con visión paisajística.

## ▪ VEHÍCULOS PARTICULARES

Los vehículos particulares jugarán un rol menos preponderante en la nueva séptima. De acuerdo con la Alcaldía de Bogotá, hoy el espacio para carros y motos es mayor al 50% sobre el corredor de la séptima. Se espera que el espacio designado para estos vehículos varíe a lo largo de los 3 tramos del corredor verde, reduciendo su espacio considerablemente, y por ende su uso, en la medida que existen nuevas alternativas para movilizarse mas eficientemente.

- En el tramo de la Cl. 200 a la Cl. 100 se espera contar con dos carriles mixtos por sentido.

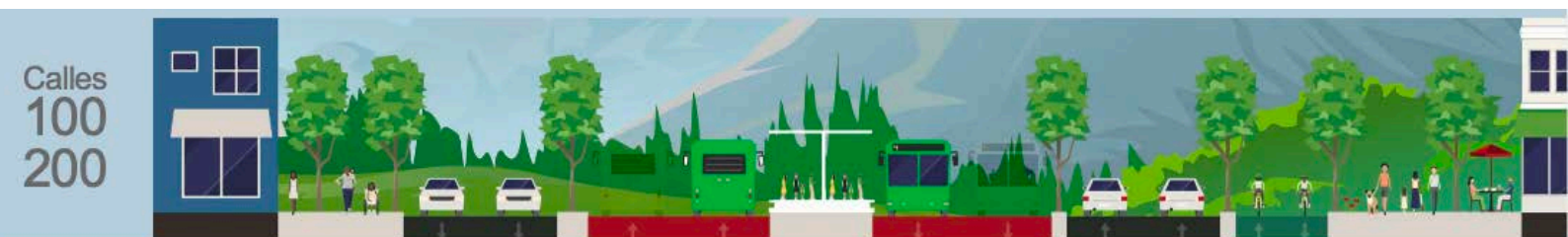


ILUSTRACIÓN 2. DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO EN VÍA POR TRAMOS DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA.  
\*Fuente: IDU

- En el tramo de la Cl. 100 a la Cl. 40, dos carriles mixtos en el sentido norte – sur y uno en el sentido Sur – norte,



ILUSTRACIÓN 3. DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO EN VÍA POR TRAMOS DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA.  
\*Fuente: IDU

- En el tramo de la Cl. 39 a la Cl. 24, un solo carril mixto, pacificado, que sirva más para acceder a oficinas y viviendas.

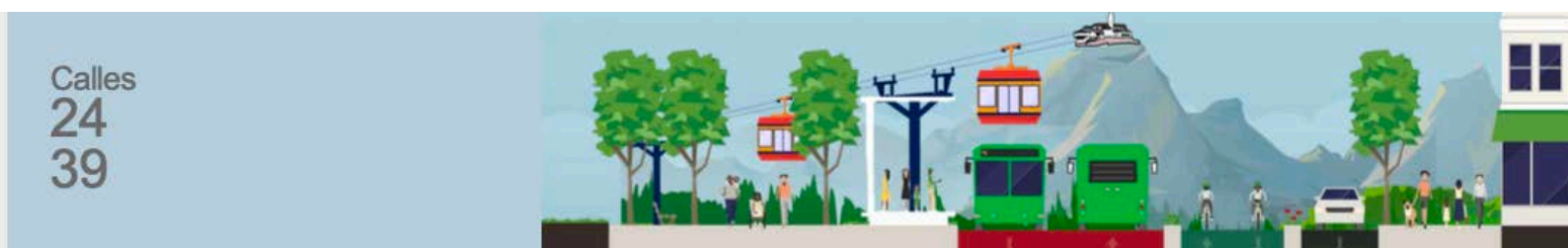


ILUSTRACIÓN 4. DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO EN VÍA POR TRAMOS DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA.

\*Fuente: IDU

Las intersecciones viales y los cruces a la izquierda son un tema relevante del cual, por el momento, la administración no puede dar una respuesta concreta. La alcaldesa durante su presentación indicó que se tendrían en cuenta los estudios realizados para mejorar los tiempos de viaje y velocidades en el cruce de la Cl. 92 y Cl. 85. Al respecto, los expertos del IDU mencionan que, dada la disminución del espacio en vía para particulares, habrá nuevos flujos sobre el corredor, lo cual podría implicar que no se tengan que hacer las obras propuestas en la administración Peñalosa. Sobre este tema en específico se tendrá conocimiento en fases posteriores del proyecto. Finalmente, se menciona que la administración está modelando más de 50 escenarios para determinar la necesidad de intervenciones distintas a las semafóricas sobre el corredor.

Una de las intervenciones propuestas por la pasada administración que quedará incorporada en el corredor verde es la estación a desnivel de la Cl. 72. Con esto se espera mejorar el flujo de vehículos en sentido Norte – Sur y viceversa.

## ▪ CABLES

La propuesta del corredor verde contempla la construcción en paralelo de dos cables aéreos, uno con un fin de transporte público y otro que mezcla la vocación turística:

- El primero, llamado el Cable de Santa Cecilia, se propone a la altura de la Cl. 161. De acuerdo con lo conversado con el IDU, este cable se encuentra dentro del Plan de Desarrollo Distrital, y actualmente surte la fase de prefactibilidad.

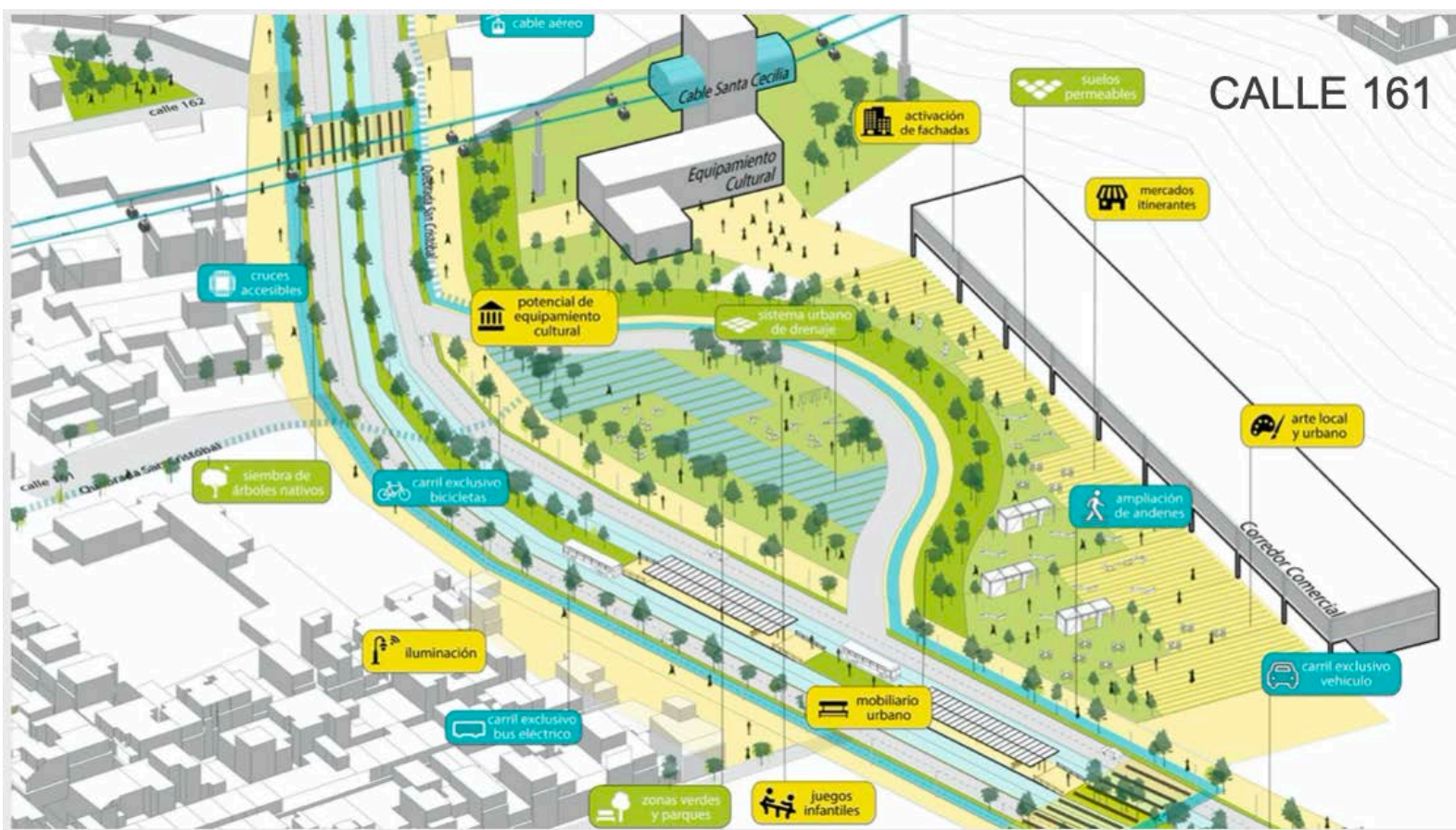


ILUSTRACIÓN 5. PROPUESTA DEL CABLE DE SANTA CECILIA A LA ALTURA DE LA CL. 161.

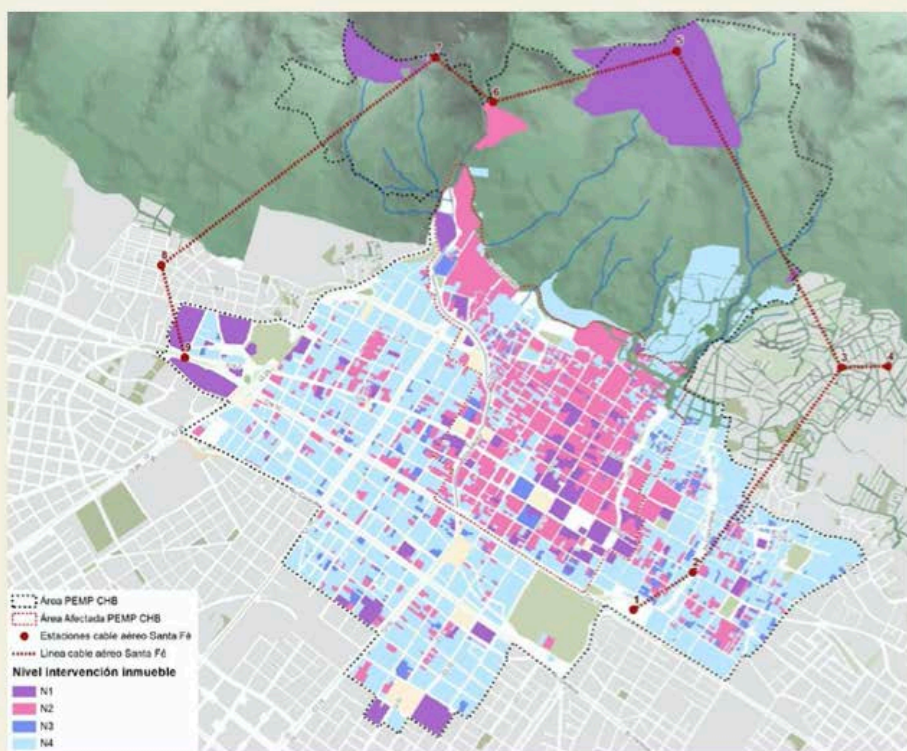
\*Fuente: IDU



- El segundo, ubicado en la localidad de Santa Fe, nace de la participación ciudadana del corredor verde, donde se invita a contemplar un cable que sirva a los barrios altos del sur de la localidad, como Girardot, Egipto y las Cruces, y los barrios altos del norte de Santa Fe, como La Perseverancia. En tal sentido, se propone un cable de transporte y turismo, que conecte el Centro Internacional con Monserrate, Guadalupe, Las Cruces, y la estación intermedia de la Cl. 6 con AK10.

## Trazado propuesto:

### Cable Museo Nacional - Monserrate - Guadalupe - Santa Fe - PLMB



## 9 Estaciones

Herradura turística y de transporte público en el Corazón Verde de Bogotá.

Conecta barrios altos de Santa Fe (Los Laches, La Peña, San Dionisio) con la Estación Centenario y la Primera Línea del Metro de Bogotá al sur y con la Estación Museo Nacional al Norte.



ILUSTRACIÓN 6. TRAZADO PROPUESTA CABLE SANTA FE.

\*Fuente: IDU

#### ■ CICLOINFRAESTRUCTURA

El corredor verde contará con una cicloruta continua y bidireccional de 24km, entre la Cl. 34 y la Cl. 200, conectándose en distintos puntos con la red de 550km que actualmente cuenta Bogotá. El proyecto pretende que esta infraestructura esté segregada de otros modos de transporte, como el peatonal y vehicular, para evitar los conflictos viales que hoy se presentan en las ciclorutas tradicionales a nivel de andén. Esta cicloruta se convertirá en la segunda en extensión de Bogotá, cuando se termine de construir la Ciclo Alameda del Medio Milenio.

#### ■ MOVILIDAD PEATONAL

De acuerdo con la encuesta de movilidad 2019, de los 13.359.728 viajes que se realizan en Bogotá, 3.299.852 son a pie, y su duración es mayor a los 15 minutos. En tal sentido, la propuesta del corredor verde contempla redistribuir de manera equitativa el espacio en vía dando prelación principalmente a transporte público y la movilidad peatonal. Hoy el ancho promedio de los andenes es de 3 metros, y en muchos tramos ni siquiera alcanza 1.5 metros. Esto, además de los múltiples

desniveles y materiales con los que están contruidos los andenes de la séptima, hace el corredor un entorno hostil e inseguro para todo tipo de peatón, especialmente para los que cuentan con algún tipo de discapacidad.

Por otra parte, la propuesta propone darle un sentido de permanencia al corredor, es decir, que el espacio público no sea solo para circular del punto A al B, sino que permita sentarse, contemplar el paisaje, encontrar actividades al aire libre, etc. Lo concerniente a este tema será discutido en la siguiente sección del documento.

## PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA EL CORREDOR VERDE

### ▪ ESPACIO PÚBLICO DE PERMANENCIA Y NUEVOS USOS SOBRE EL CORREDOR

De acuerdo con cifras del DADEP en su reporte de indicadores de espacio público para Bogotá, Las localidades que atraviesa la AK7 presentan buenos resultados en cuanto a espacio público efectivo por habitante – 7.68 Chapinero y 5.17 Usaquén – con respecto al promedio de la ciudad – 4.41 para Bogotá -. Aun así, este indicador no entrega el panorama completo de la situación. Al día, más de 2 millones de personas viajan desde distintas zonas de la ciudad para permanecer durante la jornada laboral y académica en el denominado centro ampliado, el cual concentra zonas de aglomeración comercial, empresarial y educativa como la Cl. 72, la Cl. 45 o la Cl. 116. Si bien los indicadores son positivos para los residentes de las localidades – 125.750 habitantes en Chapinero y 476.184 en Usaquén de acuerdo con proyecciones de la SDP – el espacio público y la oferta de equipamientos no es suficiente para la población que visita este sector de la ciudad.

En tal medida, durante del proceso participativo del corredor verde, los ciudadanos coincidieron en que la vocación de la nueva AK7 debe ser de un espacio de permanencia, el cual ofrezca no solo andenes de buena calidad y accesibles para cualquier tipo de ciudadano, sino que, a su vez, responda a las necesidades de espacios de contemplación, ocio, entretenimiento y cultura.

Por tal motivo, la administración dentro de su diseño conceptual apuesta por la construcción de 16 plazoletas, llamadas Plazas Alamedas, las cuales se ubicarán en predios comprados por el IDU en la pasada administración para permitir la operación de la Troncal de Transmilenio sobre la séptima. El objetivo de estos espacios es integrar y re cualificar el espacio público existente y en otros, crear nuevos espacios con una amplia oferta ambiental, y de oportunidades económicas.

A continuación, se presentan varios ejemplos:

#### - **RECUALIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE**

Calle 116: Este sector del corredor actualmente goza de un amplio perfil vial y andenes en un relativo buen estado, comparado con otras zonas de la séptima. El proyecto en su diseño conceptual busca integrar el espacio público generado por el centro empresarial de la 116 con la bahía de estacionamiento del costado oriental, brindando mayores zonas verdes y parques, mejor mobiliario urbano, la implementación de un sistema urbano de drenaje, y zonas de actividad comercial, como un eje gastronómico.

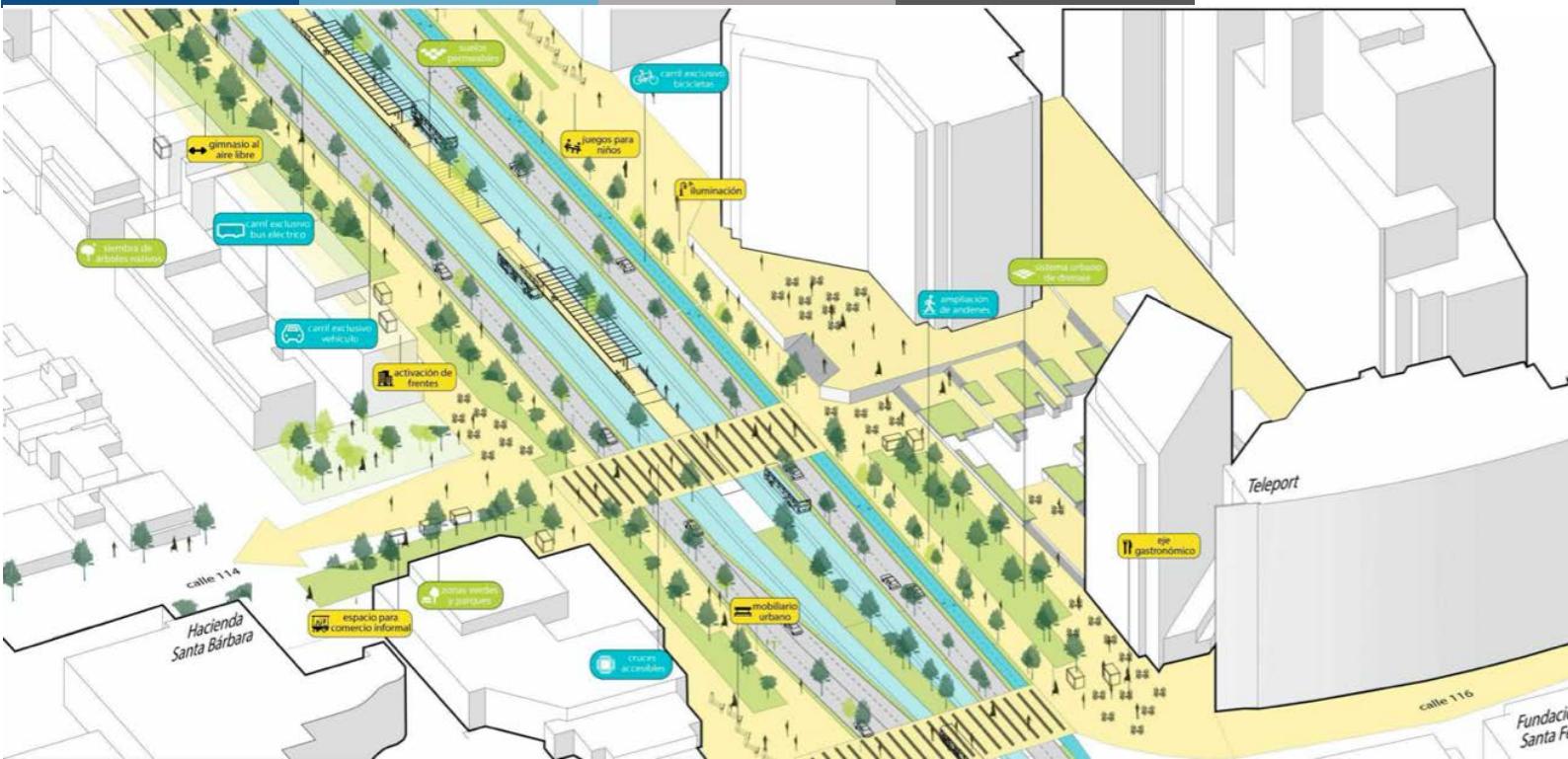


ILUSTRACIÓN 7. DISEÑO CONCEPTUAL CL. 116 CON AK7.

\*Fuente: IDU

Parque de los Hippies: Si bien el sector de la Cl. 60 brinda un espacio público generoso sobre el corredor, llamado por sus vecinos como el Parque de los Hippies, el proyecto de corredor verde, haciendo provecho de los predios adquiridos por el IDU, busca ampliar la oferta de espacio público adecuando la estación de servicio del costado occidental en un potencial equipamiento, además de reverdecer el parque y permitir el aprovechamiento del espacio público por cuenta de privados, esto con el fin de darle vida a los parques, mejorando las condiciones de seguridad y apropiación.



ILUSTRACIÓN 3. DISEÑO CONCEPTUAL PARQUE DE LOS HIPPIES. \*Fuente: IDU



- Priorizar la infraestructura verde, como los drenajes sostenibles y pisos permeables sobre los andenes del corredor, priorizando a su vez el sembrado de especies nativas, las cuales maximicen el potencial de drenaje natural
- Reconocer la biodiversidad natural de Bogotá. En tal medida, el diseño debe priorizar lo ambiental, celebrarlo y facilitar su conectividad
- Cuidar el arbolado existente y sembrar mucho más, priorizando las especies nativas.

Con estas consideraciones, la administración en su propuesta propone el sembrado de más árboles, y conservar los 4.900 que hoy se encuentran sobre la séptima, indicando que el 32% serán especies nativas. A su vez, incorporará drenajes sostenibles y pisos permeables en las Plazas Alamedas. El reto nuevamente es la distribución espacial para la localización de los individuos arboles de manera segura y en armonía con la función del corredor.

Si bien la apuesta ambiental es transversal a todos los ejes del corredor, hay un proyecto que destaca en este aspecto, y es el corazón verde de Bogotá, el cual comprende el eje entre la Cl. 40 y la Cl. 24. Sobre esta sección de la séptima se encuentra la mayor concentración de zonas y bienes de interés cultural, así como centros educativos y culturales. La intención del proyecto en esta zona de la ciudad es pacificar el carril mixto, dando una vocación altamente peatonal y sostenible al sector, integrando los elementos de la estructura ecológica principal al paisaje. Sobre el parque nacional se espera re naturalizar el Río Arzobispo, adecuando zonas del mismo para generar estagues y espacios de biorremediación. A la altura del museo nacional, se espera hacer una apuesta por sembrado de especies nativas, generando pequeños bosques urbanos, que se integren a un paisaje más peatonalizado.



ILUSTRACIÓN 9. DISEÑO CONCEPTUAL PARQUES NACIONAL Y MUSEO NACIONAL.

\*Fuente: IDU

# CONCLUSIONES, OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

## COMO CONCLUSIONES GENERALES:

- Desde los esfuerzos de consolidar “La Calle Real” de Bogotá en los años 30, hasta los primeros planteamientos de un metro sobre el corredor de los años 90, la carrera séptima ha estado sometida durante casi un siglo a distintos procesos de planificación, de los cuales ninguno ha llegado a buen fin. No sobra preguntarse ¿Qué hará posible que el corredor verde de la carrera séptima sea una realidad?
- Se cumple con la obligación legal de diseñar y construir un corredor de transporte público masivo por la AK7, tal cual quedó consignado en el CONPES 3900 – Apoyo del Gobierno Nacional al Sistema de Transporte Público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto Primera Línea de Metro – Tramo 1
- Vemos de manera positiva haber logrado una visión concertada sobre la Carrera Séptima con todas las fuerzas vivas del corredor. Esto sin lugar a duda le da legitimidad al proyecto en su fase de diseño y contratación, y posteriormente, sentido de pertenencia y apropiación.
- A su vez, consideramos positivo haber adelantado el proceso participativo a pesar de las dificultades que supuso la pandemia por el COVID – 19. Las herramientas utilizadas fueron innovadoras y cumplieron el objetivo de diseño participativo del corredor
- Destacamos el uso que se le dan a los bienes adquiridos por la anterior administración para la construcción de la troncal de Transmilenio sobre la Ak7.
- Es imperante que el IDU logre concretar antes del primer semestre de 2021 un proceso licitatorio para adelantar el proceso de prefactibilidad del proyecto. De no concretarse, habría una alta probabilidad de no poder dejar en construcción el corredor durante esta administración.

Por otra parte, la propuesta de diseño conceptual del corredor verde de la carrera séptima suscita varias inquietudes y observaciones, que presentamos a continuación:

## - MODO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

- Primero, consideramos que la elección de buses duales eléctricos sobre un carril exclusivo y segregado es pertinente para la operación del corredor, dándole flexibilidad a la operación, pero garantizando el cubrimiento de la demanda. A su vez, consideramos positivo que el modo elegido le de continuidad a la troncal AK10, evitando a futuro trasbordos innecesarios para viajes de corta y mediana distancia
- A su vez, destacamos que a nivel conceptual se esté pensando en estaciones diferentes a las de las demás troncales de Transmilenio. Esto reconoce el carácter emblemático y patrimonial del corredor, y mejora el paisaje de la Ak7
- Finalmente, compartimos la ambición de la administración de lograr que el 87% de los viajes en el corredor sean 0 emisiones.

A pesar que entendemos que el proyecto se encuentra en una fase de diseño conceptual, hay varios temas de la operación del corredor que generan inquietudes:

- Si bien la demanda actual de la Ak7 se encuentra alrededor de los 18.000 pasajeros hora sentido, ¿qué pasará cuando nuevos proyectos de renovación urbana se comiencen a construir sobre el corredor, y la demanda de este aumente? ¿El modo seleccionado podrá cubrir esos nuevos viajes? ¿Se ha estimado la demanda máxima del corredor a futuro?
  - ¿Este nuevo corredor de movilidad será una troncal independiente, o será la prolongación de la Carrera Décima? En ese sentido, ¿contará con un patio taller propio, o la operación se dará desde el 20 de Julio? Y, dada la extensión de la troncal, que es igual o más prolongada que la primera línea del metro de Bogotá, ¿contará con patios intermedios?
- Con respecto a las estaciones nos preguntamos lo siguiente:
- ¿Cómo se garantiza que este diseño abierto de las estaciones impida la evasión del pago del sistema?
  - Si bien las estaciones abiertas generan menos peso visual sobre el corredor, vale la pena recordar las condiciones meteorológicas de la ciudad, donde llueve más de 150 días al año. Las estaciones del sistema troncal se convierten para muchos usuarios en un refugio de los elementos, y generan una sensación de seguridad. Consideramos que vale la pena revisar el diseño de las estaciones, manteniendo un diseño diferenciado de las tradicionales de Transmilenio, sin perder las características de refugio para los usuarios.
- Sobre las soluciones para vehículos particulares, y en general los desplazamientos sobre el corredor, se generan las siguientes recomendaciones y observaciones:
- En la propuesta no se vislumbran soluciones a las intersecciones o cruces a la izquierda que reducen notoriamente la velocidad y los tiempos de viaje en el corredor, entre otros, la Cl. 92, la Cl. 85. En este sentido, consideramos importante acoger las soluciones propuestas por la pasada administración, las cuales no solo ayudaban a mejorar los tiempos de viaje sobre la AK7, sino que también, mejoraban la conectividad vial con otros importantes ejes de movilidad como la vía a La Calera y la Av. Circunvalar. Sin embargo, estos diseños deben armonizarse con la escala humana, el paisaje y la provisión de valor al sector.
  - Si bien la redistribución de espacio vial para beneficiar a los modos más sostenibles es positiva, vemos preocupante la reducción a un solo carril mixto del tramo “corazón verde de Bogotá”, esto por varias razones:
    - El sector cuenta con varios comercios sobre el borde de la AK7 que necesitan ser servidos por vehículos de logística. En el cargue y descargue de insumos, se podría saturar el corredor.

- Los vehículos de emergencia, así como los vehículos de recolección de basuras, verían limitada su movilidad sobre este tramo del corredor. Al respecto, ¿Qué soluciones plantea la administración para dar solución a los flujos de movilidad logística, de emergencias y de recolección de basuras?
- A su vez, vemos que la propuesta no contempla medidas disuasorias para los usuarios de vehículos privados, más allá de la implementación de un corredor de transporte público masivo y un bicicarril bidireccional. En ese sentido consideramos pertinente:
  - Implementar un sistema de cobro por congestión sobre el corredor, como medida complementaria para aumentar el número de viajes limpios en la AK7
  - Implementar parqueaderos disuasorios en zonas críticas del corredor, como alrededor del “Corazón Verde de Bogotá”, con el fin que los usuarios del sector se muevan peatonalmente, o en algún modo de última milla

Sobre el trazado propuesto para el Cable de Santa Fe, surge la inquietud si habrá que hacer sustracción de la reserva y solicitud de licencias ambientales debido a los altos impactos generados por este tipo de infraestructura en un área protegida como los cerros orientales. ¿Qué estrategias tiene la administración para contrarrestarlo y asumir las cargas ambientales derivadas de su implementación?

Finalmente, cerrando la discusión sobre los elementos de movilidad y transporte del proyecto, encontramos que la intención de otorgar más del 50% del espacio en vía a los peatones, si bien es positiva, es difícil de lograr. Observando el ancho de vía típico de la sección central del corredor de la AK7, entre Cl. 100 y Cl. 40, encontramos un promedio de 23 metros. 6.4 metros se entregarán a carriles exclusivos de Transporte Público masivo. 9.6 metros a los 3 carriles mixtos propuestos y 3.6 metros al bicicarril bidireccional. Eso suma 19.6 metros, dejando solo 1.7 en cada costado del corredor para andenes, sin contar con los separadores, y alcorques necesarios para alojar el arbolado que se propone plantar sobre el corredor. En el escenario más optimista, el 14% del espacio estará dedicado a los peatones, sin contar los espacios de las plazas alamedas, que aumentará el porcentaje en los 16 puntos propuestos por la administración.



ILUSTRACIÓN 10. DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO EN VÍA POR TRAMOS DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA.  
\*Fuente: IDU

Con respecto al proyecto de espacio público, consideramos importante aclarar la información a partir de la siguiente ilustración:





ILUSTRACIÓN 11. ESPACIOS PARA COMERCIO INFORMAL EN EL PARQUE DE LOS HIPPIES.  
\*Fuente: IDU

De acuerdo con el render del diseño conceptual, se entrevistó que el aprovechamiento económico del espacio público será para el comercio informal. Al respecto, y si bien entendemos que la dinámica económica de la ciudad es principalmente informal, y que es prioritario garantizar el derecho al trabajo, consideramos que la administración, en vez de reforzar la condición de informales a ciertos comerciantes, debería buscar las alternativas para que estos transiten hacia la formalidad, ofreciendo oportunidades, por ejemplo, de aprovechamiento económico del espacio público sobre el corredor verde de la séptima.

Por otra parte, las afirmaciones de la alcaldesa durante la presentación se encaminaban en el aprovechamiento de empresas formales sobre el corredor, contradiciendo lo presentado en los renders.

A su vez, vemos una oportunidad invaluable de realizar un piloto de tecnologías 5G sobre el eje de empleo y servicios más importante de la ciudad, y del país. Con más de 2 millones de personas al día circulando por este corredor, la séptima se podría convertir en un gran laboratorio de soluciones tecnológicas para la ciudad y la región.

Finalmente, es importante que el IDU cuente con un plan de acción el cual impida que ocurran los retrasos en obras como en el proceso de peatonalización de la Carrera séptima entre Cl. 24 y la Plaza de Bolívar. Un instrumento de este tipo, construido a partir de las lecciones aprendidas, generaría confianza en sectores clave como el comercial.

## **OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO EN EL CORREDOR DE LA CARRERA SÉPTIMA**

Toda obra de infraestructura, por simple que sea, conlleva a una serie de impactos sobre su entorno, y la carrera séptima no será la excepción. La propuesta de intervención de la actual administración supone no solo adecuar el corredor vial para alojar un sistema de transporte público masivo, sino que, a su vez, implica reconstruir andenes, sembrar nuevo arbolado, y otras infraestructuras, lo cual significa impactos sobre todo el ancho de la vía, dificultando el tránsito habitual de usuarios sobre el corredor. En tal sentido varios sectores empresariales y ciudadanos se han mostrado receptivos a la intervención del corredor, pero escépticos antes los tiempos de obras presentados en anteriores administraciones. Cabe recordar que el eje de la Carrera Séptima es uno de los principales generadores de viajes de la ciudad, por la cantidad de servicios que se alojan allí. No es una exageración cuando se dice que el denominado Centro Ampliado de Bogotá es el nodo empresarial más importante, no solo de Bogotá, sino del país, alojando sedes de importantes empresas nacionales e internacionales.

De cómo se ejecuten las intervenciones y del cumplimiento de los tiempos de obras, dependerá la competitividad de la ciudad, su región, y en buena parte de Colombia.

### **- TIEMPOS DE CONSTRUCCIÓN PROPUESTOS POR TRAMO**

Actualmente el proyecto cursa su fase de diseño conceptual y entra a estructuración por parte de la administración. El cronograma se ha venido cumpliendo a cabalidad desde que inicio la fase participativa. Se espera que entre el 18 de diciembre y el 15 de marzo del 2021 entre en su cuarta fase, donde el IDU deberá contratar estudios de detalle, construcción y operación.

Llegada dicha fecha, el cronograma proyectado varía de acuerdo con cada uno de los 3 tramos propuestos para el corredor, todo ello de acuerdo con el nivel de complejidad de las infraestructuras a realizar:

- “Corazón Verde de Bogotá” entre la Cl. 26 y la Cl. 40:
  - o Estudios y diseños: Desde el primer trimestre de 2021 hasta el primer trimestre de 2022 (un año y 3 meses) Sin incluir los tiempos de contratación de estudios
  - o Construcción: Desde el segundo trimestre de 2022 hasta el cuarto trimestre de 2023 (un año y 6 meses)
  - o Entrega: primer trimestre de 2024
- Tramo Cl. 40 a Cl. 100:
  - o Estudios y diseños: Desde el primer trimestre de 2021 hasta el primer trimestre de 2022 (un año y 3 meses)
  - o Construcción: Desde el segundo trimestre de 2021 hasta el segundo trimestre de 2025 (3 años de construcción)
  - o Entrega: tercer trimestre de 2025
- Tramo Cl. 100 a Cl. 200
  - o Estudios y diseños: Desde el primer trimestre de 2021 hasta el cuarto trimestre de 2021 (un año)
  - o Construcción: Desde el primer trimestre de 2022 hasta el cuarto trimestre de 2024 (2 años y 3 meses)
  - o Entrega: primer trimestre de 2025

Bajo los pronósticos de la actual administración, no será hasta el tercer trimestre de 2025 que Bogotá cuente con el corredor completo, todo por la complejidad de las obras que se deberán realizar en el tramo central, específicamente la estación deprimida ubicada en la Cl. 72. Esto sin contar con las posibles demoras en los procesos de contratación, posibles acciones judiciales, imprevistos técnicos en estudios y diseños por traslado de redes o requerimientos prediales y ni hablar de los imprevistos derivados de la implementación de las obras, permisos ambientales, de intervención en espacio público y por afectación a bienes de interés cultural.

Como una primera conclusión, contar con el corazón verde de Bogotá de primero será positivo para seguir consolidando el centro de Bogotá como un importante atractivo turístico en la región. Pero sin duda, la reducción del espacio en vía para vehículos particulares afectará drásticamente los viajes que se realizan hacia esta zona de la ciudad, posiblemente congestionando, en un principio, vías alternas como la Av. Circunvalar o la Cl. 13. En tal sentido, es importante generar alternativas de movilidad hacia este sector, o también, ubicar parqueaderos disuasorios que fomenten la intermodalidad en los viajes.

#### - **CONCENTRACIÓN DE EMPRESAS SOBRE EL CORREDOR Y MITIGACIÓN DE IMPACTOS**

Como quedó en evidencia por el cronograma proyectado del IDU, el tramo entre la Cl. 100 y la Cl. 40 va a tomar el doble de tiempo que los demás. Esto sin duda ratifica la preocupación de sectores empresariales y ciudadanos por los posibles impactos a la competitividad de la ciudad, dada la alta concentración empresarial.

Vale la pena mencionar la percepción negativa del gremio comercial sobre los largos procesos de construcción de obras públicas, específicamente en el caso de la peatonalización de la séptima en su tramo central. Por ejemplo, el 63.6% de los establecimientos indicó que sus ventas habían caído respecto al año anterior al inicio de las obras. Resultados similares se presentan en la percepción de inseguridad, donde el 61.6% de los establecimientos indicó que aumentaron los robos en el sector.

Al respecto, se realizó un breve análisis de usos del suelo sobre los bordes del corredor de la Ak7 entre la Cl. 34 y la Cl. 200, a partir de información de Catastro distrital, con el fin de evidenciar que tramos y zonas en específico podrían tener mayores impactos por la construcción de la obra. A continuación, los resultados:

**TABLA 1. USOS PREDOMINANTES DE LOS LOTES SOBRE UN BUFFER DE 200 METROS ALREDEDOR DE LA AK7. CONSTRUCCIÓN PROPIA A PARTIR DE CATASTRO DISTRITAL.**

TRAMO AK 7	AK 7 CL. 200 – CL. 100		AK 7 CL. 100 – CL. 40		AK 7 CL. 40 – CL. 34	
Usos predominantes	Total.	%	Total.	%	Total.	%
Residencial	4138	72	2027	57	182	36
Comercio	492	9	1028	29	213	42
Institucional	98	2	165	5	29	6
Otros	1038	18	362	10	78	16

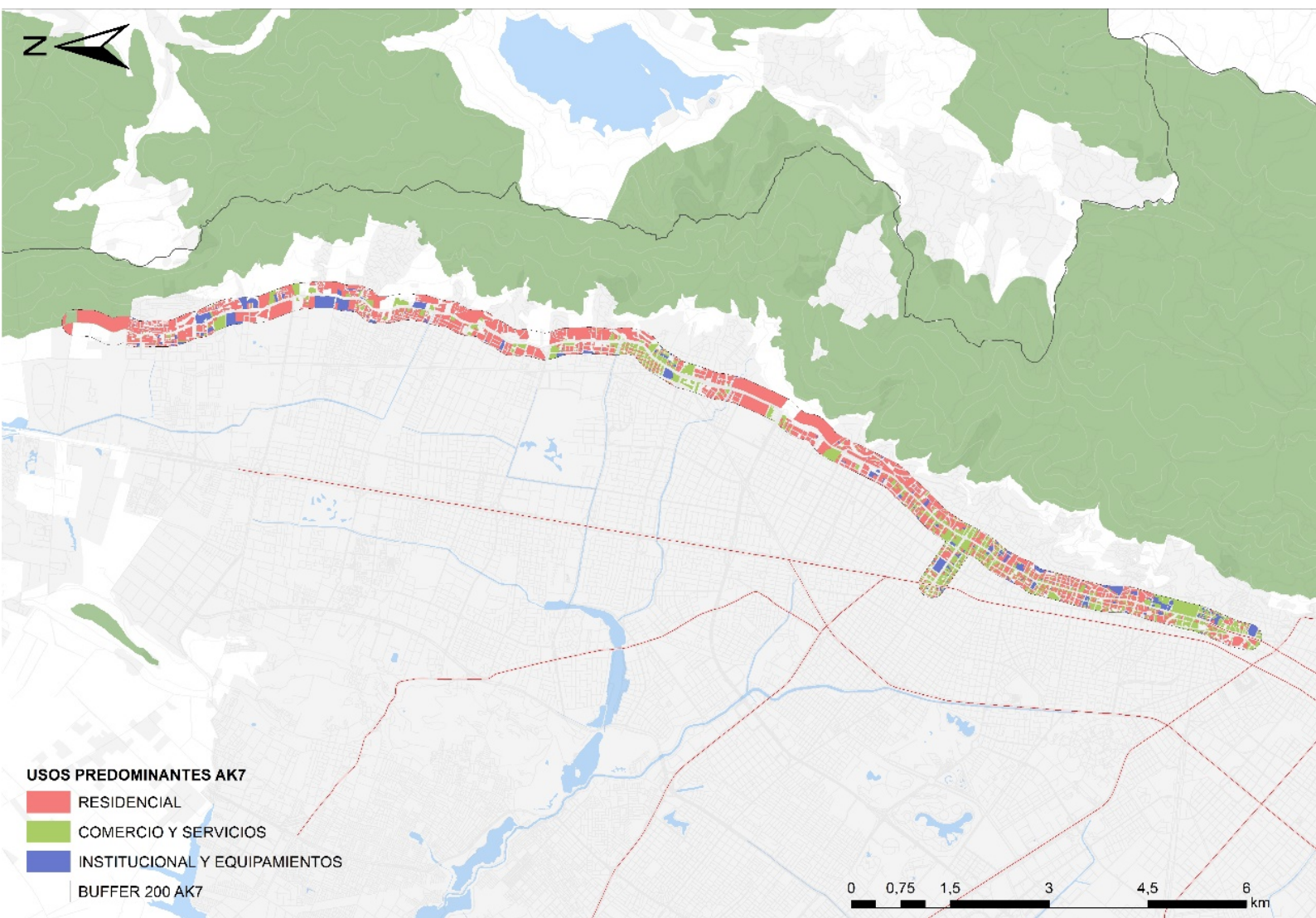
- Se evidencia que el corredor de la AK7 es predominantemente residencial, con 6.347 lotes en este uso, representando el 64% del corredor
- Por su parte, el comercio solo representa el 17% de los lotes que hay sobre el corredor, con un total de 1.733
- En cuanto al tramo entre la Cl. 200 a la Cl. 100, el uso residencial sigue siendo predominante, con un 72 %. El comercio solo representa el 9% del tramo, mientras que otros usos como recreación, educación, salud y demás suman el 18 %
- Diferente a lo imaginado, el tramo entre la Cl. 100 y Cl. 40 sigue predominando el uso residencial, con un 57 %, aunque el uso comercial y de servicios crece con un 29 %.

- Donde sí predominan los usos comerciales y de servicios es en el futuro “Corazón Verde de Bogotá”, con un 42 %, mientras que el residencial representa un 36 %.

Otro importante elemento de análisis es la distribución espacial de estos usos sobre el corredor. A continuación, se presenta el Mapa No. 5 que muestra de manera clara dónde se encuentran los distintos usos sobre la AK7.

#### MAPA 5. DISTRIBUCIÓN ESPACIAL DE LOS USOS POR LOTE SOBRE EL CORREDOR DE LA AK7.

\*Construcción propia a partir de catastro distrital



- El tramo norte del corredor, entre la Cl. 200 y la Cl. 100 carece de mixtura de usos. El borde es netamente residencial, con uno que otros usos institucionales y comerciales.
- Sobre el mismo tramo, si se evidencia una concentración fuerte de usos comerciales y de servicios, que corresponden a los centros médicos y empresariales de la Cl. 127 y la Cl. 116.
- Como se evidenció en la tabla 1, el corredor central, entre la Cl. 100 y la Cl. 40 sigue predominando el uso residencial, y es que hasta la Cl. 80, no se encuentra ningún otro uso de forma representativa
- Así como ocurre entre la Cl. 127 y la Cl. 116, la Cl. 72 concentra la mayor cantidad de lotes con usos comerciales y de servicios.

- Desde la Cl. 70 en adelante, se puede apreciar una suerte de mixtura de usos hasta la Cl. 40, propia de la zona residencial de Chapinero, donde varios edificios cuentan con usos activos en primer piso.
- La última concentración comercial y de servicios se da en el Corazón Verde de Bogotá
- Las grandes empresas se encuentran ubicadas sobre el área de influencia de la Cl. 72, entre Av. Caracas y AK7, y sobre la AK7. Entre 116 y 109.

Ahora bien, con el fin de mitigar los impactos económicos negativos que se pueden derivar durante la ejecución de las obras del corredor, a continuación, se plantean algunas propuestas al respecto, con el fin de fomentar una adecuada adaptación de los actores económicos al mencionado choque.

1. Fomentar y regular estrategias de teletrabajo durante la ejecución de las obras:  
Con el fin de mitigar el impacto de la ejecución de las obras sobre los establecimientos de comercio y servicios situados a lo largo del corredor, es fundamental fomentar y regular estrategias de teletrabajo, cuyas bases ya han sido impulsadas durante la pandemia del Covid-19, que permitan la plena realización de las actividades laborales a pesar de las derivadas dificultades de acceso y movilidad en los alrededores de los establecimientos. Para lo anterior, es de gran importancia que se garanticen las condiciones necesarias para la plena realización de las labores de manera remota, siendo los empleadores y la Administración actores que deben velar por ellas.
2. Subsidio de costos de operación a establecimientos cuya operación requiera presencialidad:  
Si bien el teletrabajo representa una herramienta de gran importancia para la adaptación de los actores económicos a las obras, no todos los establecimientos y empresas pueden operar plenamente bajo esta modalidad laboral. Específicamente, se deben buscar alternativas y políticas que alivien el impacto generado sobre aquellos establecimientos que requieran la operación presencial de sus actividades (ej. restaurantes, comercios, gimnasios, teatros, etc.). Por esta razón, se deben buscar estrategias que permitan disminuir los costos de operación de este tipo de establecimientos, protegiendo así su existencia y sanidad financiera. Para este fin, se plantea el otorgamiento de subsidios a los costos de arrendamiento y funcionamiento, al igual que a la nómina, de modo que se minimice la disminución en los ingresos percibidos ante un menor nivel de actividad económica de la zona ocasionado por las obras, y se proteja el empleo de miles de habitantes de la ciudad.
3. Trabajo 24 horas:  
Con el ánimo de agilizar las obras a lo largo del corredor, se sugiere implementar estrategias de construcción las 24 horas del día, donde en horas hábiles laborales se realicen operaciones de alto impacto auditivo, mientras que en la noche se pueda avanzar en otros frentes. Esta estrategia será fundamental en el corredor central de la séptima, entre cl. 100 y cl. 40, específicamente en el deprimido de la Cl.72, la obra de mayor envergadura y complejidad técnica.
4. Priorización y veeduría de obras de alto impacto y concertación social:  
Con el fin de minimizar los impactos económicos derivados de las obras, es indispensable priorizar la ejecución de las obras en los tramos del corredor con una mayor incidencia de establecimientos comerciales y de servicios, de modo que se reduzca la duración del choque en esas zonas. Es también fundamental que la Administración impulse una concertación social con los agentes afectados temporalmente por las obras, facilitando la óptima y preparada adaptación a las obras.

## OPORTUNIDADES DE IMPLEMENTACIÓN DE INSTRUMENTOS DE CAPTURA DE VALOR

La construcción del corredor verde de la carrera séptima supone una importante oportunidad con el fin de beneficiar al ámbito fiscal de la ciudad, a través del uso y la consolidación de instrumentos de captura de valor. Esto, además de aumentar los ingresos percibidos por la Administración, los cuales se han visto fuertemente afectados por la pandemia, permitirá obtener recursos para aumentar la solidez financiera del proyecto, así como la financiación de otras inversiones que tengan un impacto positivo sobre la calidad de vida de los habitantes de Bogotá. Por esta razón, a continuación, planteamos una serie de instrumentos de captura de valor que podrían ser usados a lo largo de la ejecución del proyecto.

### A. DERECHO REAL ACCESORIO DE SUPERFICIE EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE

El Derecho Real Accesorio de Superficie (DRS) funciona como instrumento de captura de valor de suelo para el financiamiento de proyectos urbanos de infraestructura de transporte. Este consiste en el otorgamiento por parte de una entidad pública, denominada superficiante, a un particular o superficiario, del derecho al aprovechamiento inmobiliario de áreas libres disponibles de la infraestructura de transporte, a cambio del pago de una contraprestación económica. El particular tendrá que asumir los costos y riesgos de las construcciones que se lleven a cabo en estas áreas libres y será responsable del pago de los impuestos de delineación urbana y predial, y de la contribución de valorización de los espacios sobre las cuales se está constituyendo el DRS. Es importante mencionar que, de manera previa, el superficiante debe contar con un estudio técnico, financiero y jurídico que determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generará a partir de la implementación de este instrumento.

El instrumento de DRS puede representar una oportunidad para la financiación de parte de la operación del sistema de transporte que se establecerá a lo largo del corredor, a través de los arrendamientos de las áreas libres resultantes de las estaciones de cables aéreos y los patio-portales del sistema. Para lo anterior es fundamental una oportuna y correcta planeación e implementación del instrumento, así como de las áreas que se podrán aprovechar para este fin.

### B. EXACCIONES

Las exacciones corresponden al pago en especie requerido a los desarrolladores de un proyecto, a cambio de otorgarles el derecho a desarrollarlo. Este pago generalmente debe ser hecho en facilidades públicas, como lo son calles, colegios, parques, y otras infraestructuras públicas. En el caso del corredor verde, este mecanismo de captura de valor puede impulsar que se brinden espacios que contribuyan al mejoramiento de las condiciones de vida de las poblaciones que habitan o visitan las zonas aledañas a la AK 7, brindando la posibilidad de un desarrollo urbanístico robusto como consecuencia de la intervención.

# EN CONCLUSIÓN

Consideramos que la propuesta para construir un Corredor Verde de la Séptima, presentada por la Alcaldesa Claudia López, con la cual pretende subsanar la carencia de transporte público masivo sobre el corredor oriental, el déficit de espacio público efectivo, la falta de equipamientos, e incorporar iniciativas para el aprovechamiento económico del espacio público, es una solución bien intencionada para el corredor más emblemático de la ciudad.

Vemos de manera positiva que el proyecto pretenda cumplir con los compromisos legales acordados en el CONPES 3900, donde el Distrito se encuentra en la obligación de formular y ejecutar un proyecto de transporte público masivo sobre el corredor de la Carrera Séptima. A su vez, resulta de gran valor que la troncal Carrera Séptima le dé continuidad a la Troncal Carrera 10<sup>a</sup> permitiendo conectar los pasajeros del 20 de Julio con el centro ampliado de la ciudad sin la necesidad de trasbordos; así como, la promoción de tecnologías limpias y sostenibles con modos alternativos de transporte.

No obstante, vemos con preocupación la carencia de carriles mixtos sobre el corredor propuesto, principalmente en el sector de Chapinero y el denominado “Corazón Verde”. Si bien entendemos que es necesario redistribuir el espacio en vía para la promoción de modos más eficientes y sostenibles, no se puede desconocer que parte de la actividad comercial y logística; los servicios de emergencias y los vehículos de recolección de residuos circulan por estas vías; por lo tanto, reducir a un solo carril mixto y en otras ocasiones, eliminarlo por completo, iría en perjuicio del funcionamiento adecuado de la ciudad.

Con relación a los diseños conceptuales de los perfiles viales, preocupa que estos no puedan materializarse debido a las condiciones espaciales de la vía principalmente en el tramo central de la séptima, lo cual iría en detrimento de la movilidad peatonal y la vocación de permanencia del proyecto.

Finalmente, al revisar las presentaciones oficiales de la propuesta resulta preocupante la promoción de ventas informales sobre el corredor, sin un planteamiento coherente para el aprovechamiento económico del espacio público en condiciones de igualdad, que permita acompañar a estos colectivos en el proceso de formalización previa localización en el espacio público.

Para ProBogotá Región ha sido una prioridad evaluar los distintos proyectos de movilidad y espacio público sobre los principales corredores de la ciudad, como consta en la visión regional de largo plazo a 2051, donde la Carrera Séptima juega un papel fundamental como uno de los principales corredores de transporte masivo de la ciudad dando continuidad a la AK10 y siendo uno de los nodos priorizados para un piloto 5G. En tal sentido, reiteramos nuestra disposición para colaborar en la construcción de soluciones que permitan equilibrar las necesidades actuales y futuras en materia de movilidad y transporte, vinculando los diferentes modos de acuerdo a la demanda; con un diseño del espacio público acorde con las realidades espaciales que vincule la naturaleza como referente; y proponiendo acciones que potencien la vocación económica, cultural y de servicios en cada uno de sus sectores garantizando su actividad durante y después de la construcción.

Esperemos que el “Corredor Verde de la Séptima” no se convierta en una de las tantas propuestas sin materializar que se acumulan en la historia de esta importante vía, mientras los problemas de movilidad, espacio público, seguridad y medio ambiente siguen creciendo. Es hora que Bogotá por fin cuente con un corredor vial a la altura de los desafíos del siglo XXI.