



# CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA

Análisis, observaciones y  
recomendaciones



Hoy, cuando se plantea de nuevo una solución para la movilidad del corredor de la carrera séptima de Bogotá, desde ProBogotá Región queremos **aportar elementos de juicio útiles para la discusión y, sobre todo, esperamos que orienten la adopción de decisiones que se conviertan en bienes públicos en procura de una mejor calidad de vida** de los habitantes de la ciudad.

# 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

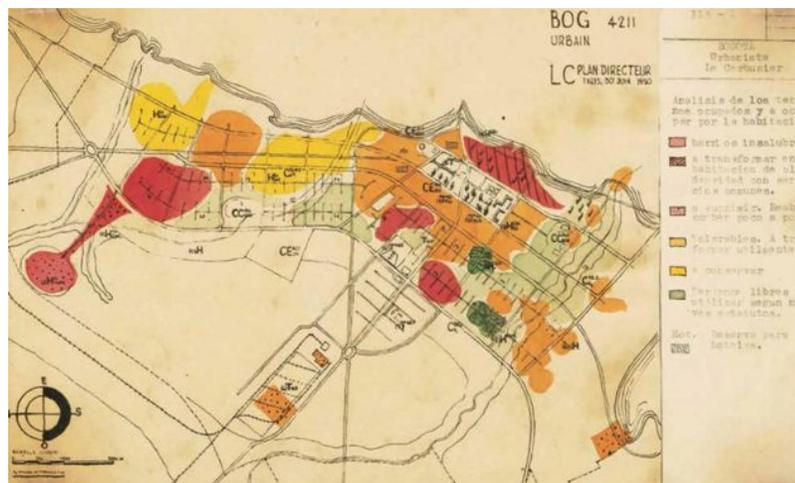


# 1.

## 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

### 1.1. Plan Piloto de Le Corbusier, Sert y Wiener (1947-1953)

Fuente: Elaboración del Plan Regulador de Bogotá- Establecimiento de un plan director. París. 1949-1950. Colección museo de Bogotá. Tomado de Atlas Histórico de Barrios de Bogotá 1884-1954. Luis Carlos Colón Llamas-Germán Mejía Pavony. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2019.



PLANO 1. Le Corbusier, Análisis de los terrenos ocupados y a ocupar por la habitación.

Foto: Le Corbusier con algunos arquitectos, entre ellos Fernando «El Chuli» Martínez Sanabria.



Instituto Distrital de Patrimonio y M.V. Molinos Editores

La participación de **Le Corbusier en la planificación de Bogotá surge en la segunda postguerra** en la modernización de América Latina motivada por el Banco Mundial.

Llegó en el año 1947, a una **Bogotá de 600.000 habitantes, que acusaba un acelerado proceso de migración del campo**, crecimiento desordenado y marginalidad.

Los planteamientos para el ensanche fueron recogidos en el Decreto Distrital 185 de 1951, *Por el cual se adopta el Plan Piloto de la ciudad y se dictan normas sobre urbanismo y servicios públicos.*

PLANO 2. Le Corbusier, Plan Director Bogotá (1950): Plano BOG4210: Metropolitana: Plano Resumen de Habitar, trabajar y recrear el cuerpo y el espíritu.



Fuente: "Utopía de Le Corbusier llamada Bogotá" Universidad de los Andes

El plan llegó a ser norma, y, según Doris Tarchópulos: "el Plan para Bogotá resulta interesante porque: (...) "

**El sector y su red vial jerarquizada según La Regla de las 7v's, como la estructura indispensable para la circulación y la composición a escala intermedia (...)**

La dimensión práctica tienen que ver con la potencia del plan sobre dos aspectos: la definición de la forma urbana y la cultura urbanística bogotana.

Foto: Wiener, Le Corbusier y Sert, 1950.



Fuente: <https://tecne.com/colaboracion/retoricas-arquitectonicas/>

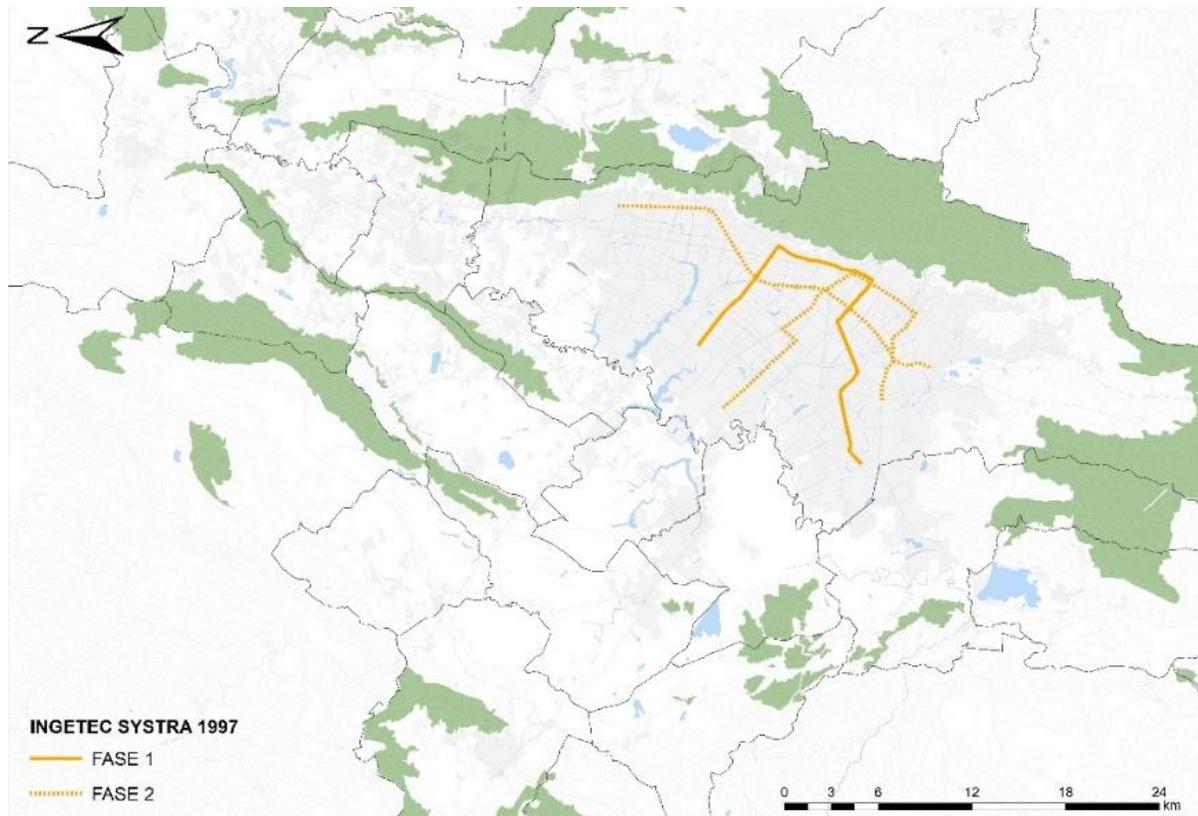
El Plan Piloto de Bogotá de Le Corbusier **constituye el instrumento de la iniciación de la ciudad en planeamiento urbano.**

Wiener y Sert cumplieron su encargo en 1953, el Plan de Regularización por ellos formulado, incorpora la recomendación de un plan regional. No logró ser elevado a norma.

# 1.

## 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

### 1.2. Propuesta primera línea del Metro de Bogotá Ingetec-Systra (1997)



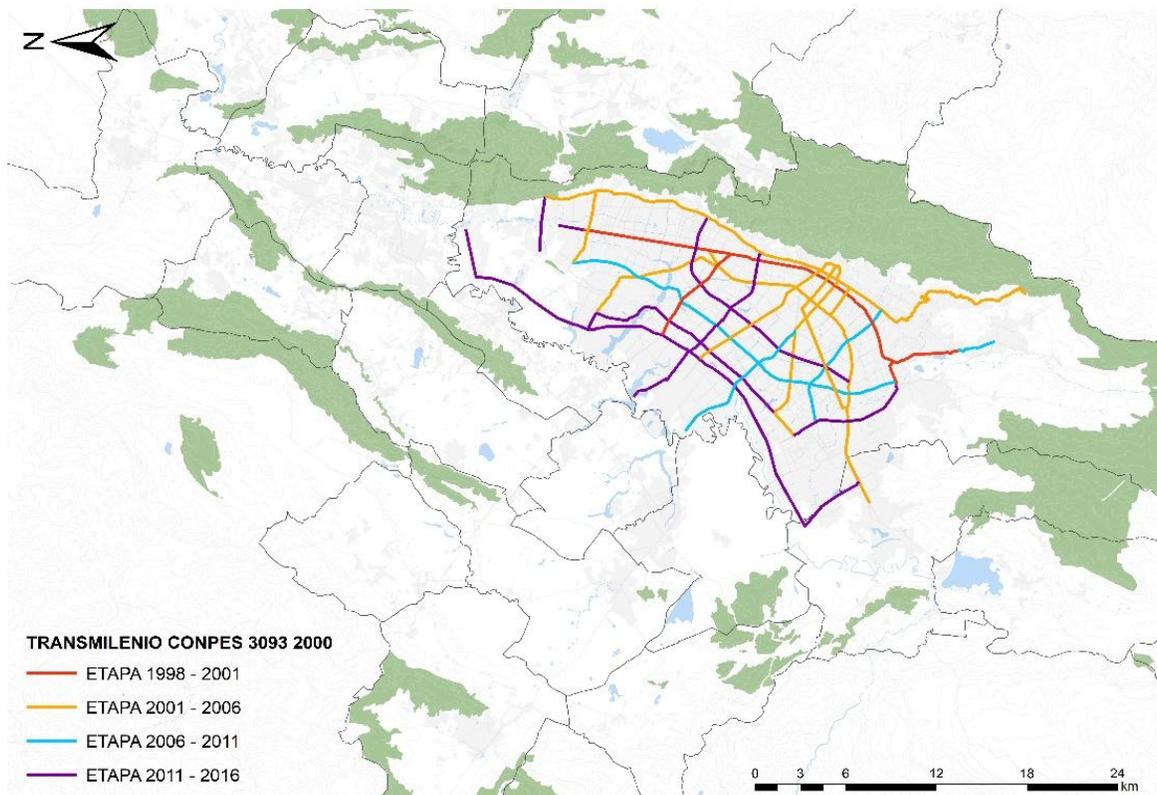
Fuente: Elaboración propia a partir de Empresa Metro de Bogotá

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.

# 1.

## 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

1.3. CONPES 3093 de 2000- Sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros de Bogotá



Fuente: Elaboración propia a partir de CONPES 3093

La **segunda etapa del proyecto TransMilenio, estaba prevista 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 **plan se construyeron a tiempo 3 troncales (Av. Suba, NQS y Av. Américas)**, fuera de tiempo 2 (AK 10 y Av. El Dorado) y no se construyeron las demás.

**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.**

# 1. 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

## 1.4. Plan Maestro de Movilidad de Bogotá – Decreto 319 de 2006



Foto: Propia.

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.

# 1. 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

## 1.5. Propuestas formuladas entre los años 2007- 2013



Foto: Cortesía Alcaldía Mayor de Bogotá

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.**

# 1. 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

## 1.6. TransMilenio Ligero



Fuente: Cortesía TransMilenio.

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.**

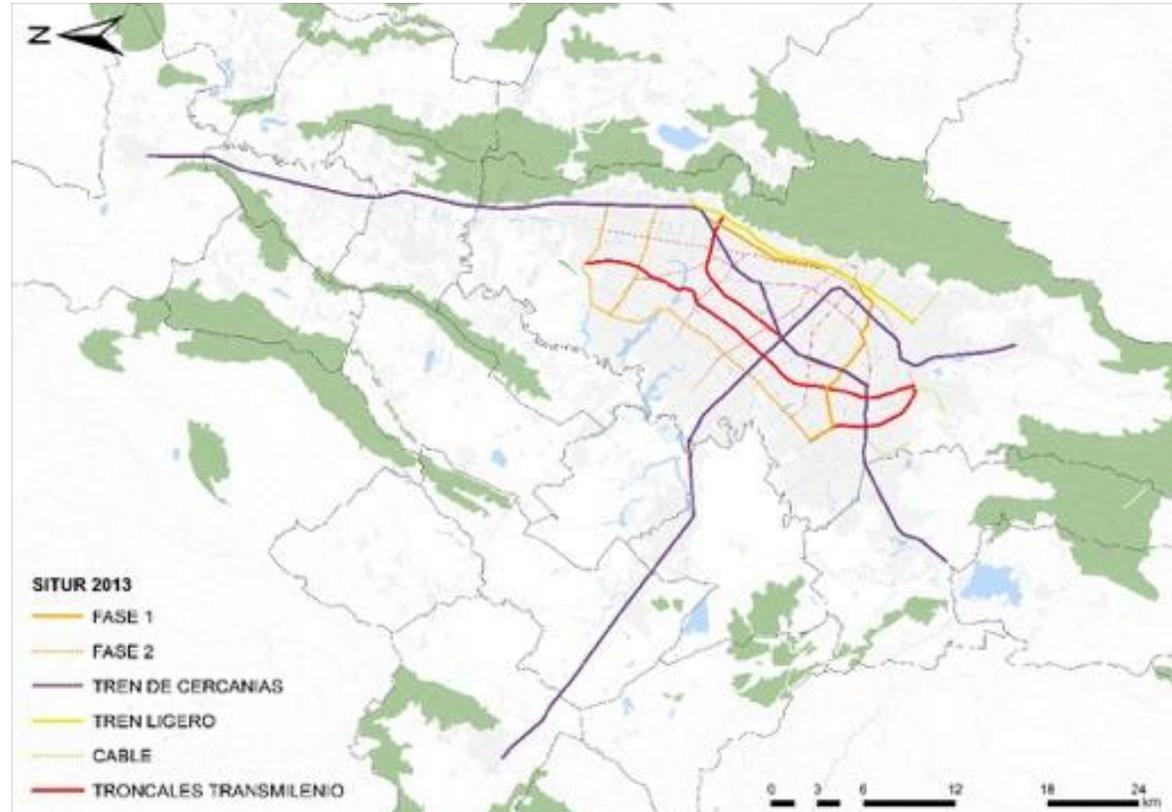
El proceso fue suspendido por la Procuraduría General de la Nación, al encontrar que carecía de diseños detallados, de licencias y de los permisos necesarios para la obra.

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.

# 1.

## 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

### 1.7. Plan Marco del Sistema Integrado de Transporte Urbano Regional (SITUR)



Fuente: Elaboración propia a partir de SITUR.

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.**

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

# 1. 70 AÑOS DE PLANIFICACIÓN DE LA SÉPTIMA

## 1.8. TransMilenio por la carrera 7ma.

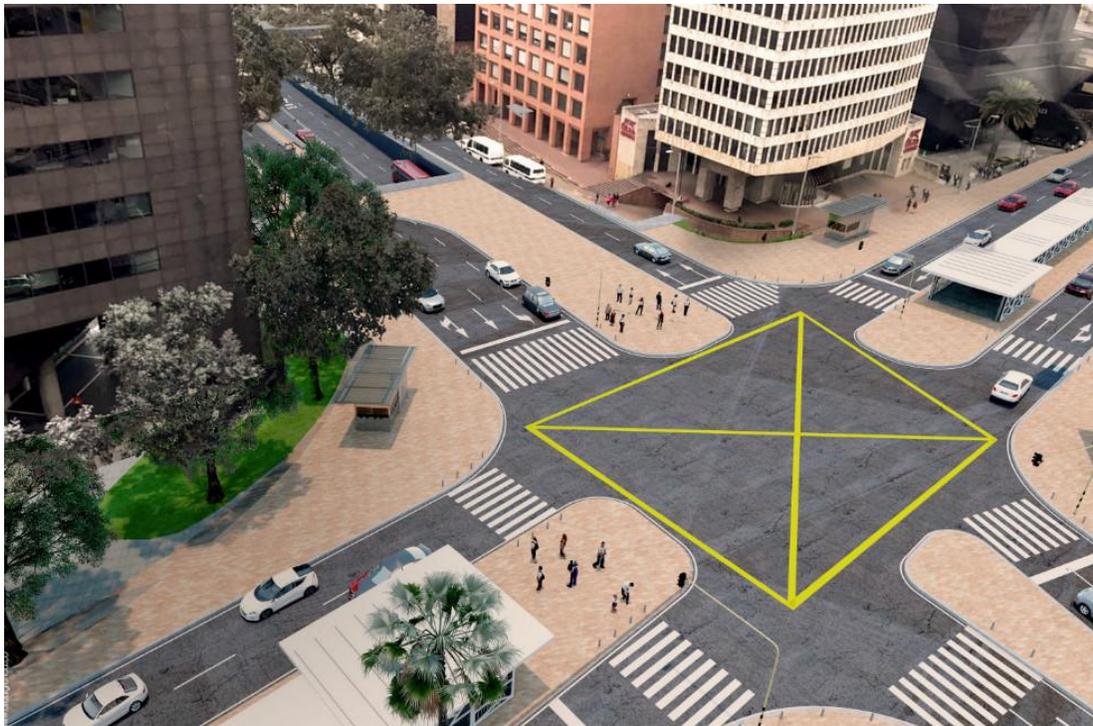


Foto: Cortesía Alcaldía Mayor de Bogotá

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.

# SITUACIÓN DEL CORREDOR Y PLANTEAMIENTO ACTUAL

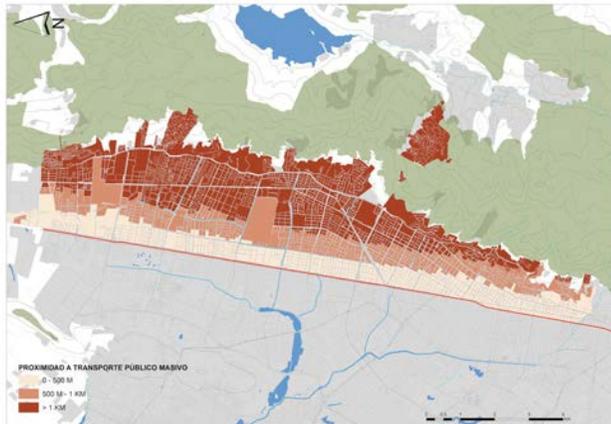


# 2.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA SÉPTIMA

### 2.1. Condición actual del corredor

#### CARENCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO SOBRE EL CORREDOR ORIENTAL



Fuente: Elaboración propia a partir de IDECA

Usaquén, una de las localidades que genera **gran cantidad de viajes** y a la vez, la **que menor infraestructura y oferta de Transporte Público Masivo** en Bogotá

#### INTERSECCIONES SEMAFÓRICAS Y CRUCES A LA IZQUIERDA



Fuente: Google Street View

**41 intersecciones entre la Cl. 26 a la Cl. 200**, separadas entre si por una distancia media de 550 metros

Velocidad promedio del corredor de **12 km/h**

Con la implementación del **bicicarril**, **disminuyó la velocidad en 21 %**, a **9 km/h**

#### DETERIORO URBANÍSTICO



Fuente: Imágenes capturadas en visita de campo al corredor de la AK7 con calle 63.

**Andenes** no cumplen con los principios de **accesibilidad universal**

4,900 árboles concentrados en su mayoría entre la Cl. 147 y la Cl. 72

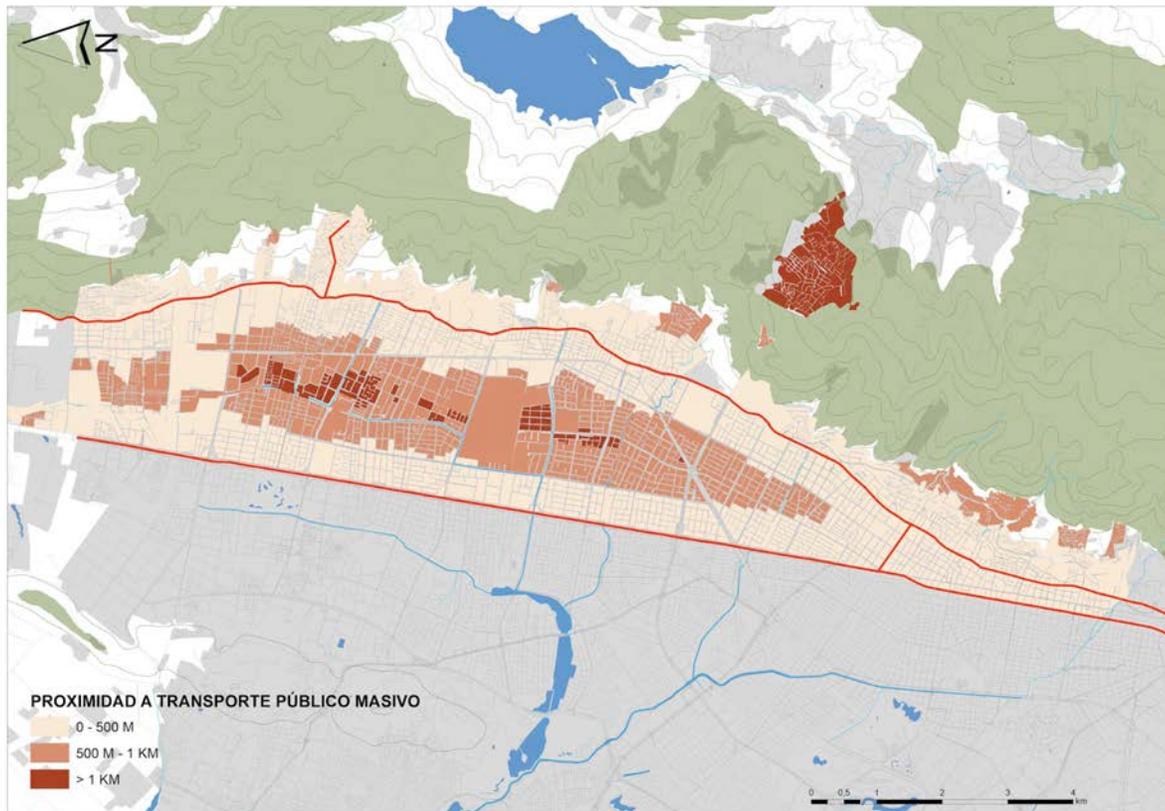
**5 plazas públicas** en todo el corredor

No se cumplieron los **objetivos de soterramiento de cableado del 190 de 2004**

# 2.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA SÉPTIMA

### 2.2. Aspectos positivos de la propuesta



Fuente: Elaboración propia a partir de IDECA



#### Ampliación de la cobertura de transporte público masivo en el corredor oriental de Bogotá

# 70%

La localidad de Chapinero estará cubierta por Transporte Masivo

Aumenta la oferta de transporte en Usaquén (Troncal y Cable), desincentivando el uso de vehículo particular y reduciendo tiempos de viajes

#### Continuidad del corredor AK 10

Permite que los viajes entre el 20 de julio y el “Centro Ampliado” se realicen sin la necesidad de trasbordos a otros modos

#### Elección de buses duales

Modo flexible que:

- Cubre la demanda actual y futura del corredor
- Permite realizar viajes sin la necesidad de trasbordos
- Aprovecha la flexibilidad de los BRT al poder acceder al carril mixto, garantizando la operación

**La tecnología eléctrica de los buses permite alcanzar la meta del 87 % de los viajes del corredor en 0 emisiones**



**Aprovechamiento de predios adquiridos por la anterior administración para la construcción de plazas y nuevo espacio público**

# 2.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA SÉPTIMA

### 2.3.1. Inquietudes sobre la propuesta

#### MOVILIDAD Y TRANSPORTE



#### ESTACIONES ABIERTAS

- ¿Cómo se garantiza que el diseño abierto de las estaciones impida la evasión del pago del sistema?
- ¿Cuál será la ubicación de las estaciones del corredor verde?
- Si se prevé un cambio en la ubicación de las estaciones, ¿se podría garantizar que articulados y biarticulados de otras troncales dejen y recojan pasajeros sobre el corredor de la Séptima?

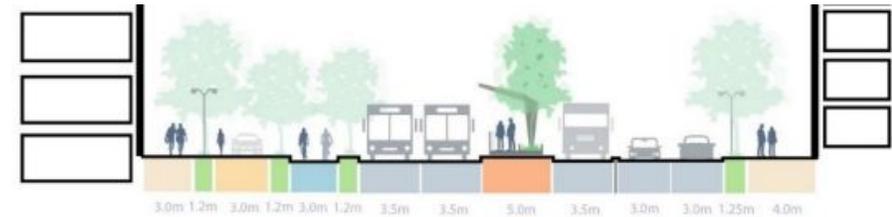
#### INTERSECCIONES

- ¿Qué soluciones se prevén para el cruce de la Cl. 92 hacia la Av. Circunvalar y para la Cl. 85 hacia La Calera?
- ¿Se espera realizar las mismas intervenciones propuestas por la pasada administración en la Cl. 134 y la Cl. 127?

#### ESPACIO PÚBLICO

#### PERFILES VIALES

Si se tiene en cuenta que un perfil típico del tramo entre la Cl. 100 y Cl. 40 tiene, en promedio, 23 metros, y de acuerdo a la imagen:



Fuente: Presentación corredor verde Carrera Séptima

- 10.5 metros son para carriles exclusivos de transporte público
- 6 a 9 metros para los dos o tres carriles mixtos
- 3 metros para el bicarril bidireccional

Solo resta 0.5 metros para andenes, sin contar con separadores, y alcorques necesarios para alojar el arbolado propuesto.

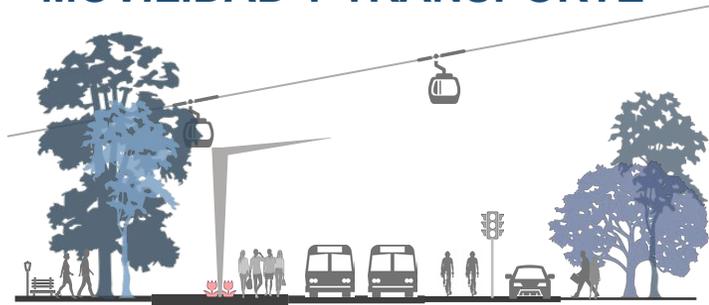
- ¿Cómo se garantiza que más del 50% del espacio en el corredor verde de la Séptima sea para la movilidad peatonal?
- ¿Cómo materializar los perfiles viales propuestos con las condiciones viales que propone el corredor?

# 2.

## SITUACIÓN ACTUAL DE LA CARRERA SÉPTIMA

### 2.3.2. Inquietudes sobre la propuesta

#### MOVILIDAD Y TRANSPORTE



#### CARENCIA DE CARRILES MIXTOS EN 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.

#### ESPACIO PÚBLICO

##### 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.

#### APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DEL ESPACIO PÚBLICO

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.



Fuente: Presentación corredor verde Carrera Séptima

# CONCLUSIONES



# 3. CONCLUSIONES

## MOVILIDAD Y TRANSPORTE



### MEJOR DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO EN VÍA

De tal forma que:

- Se garantice mayor espacio para los peatones y el transporte público masivo
- **Puedan circular los vehículos de logística, emergencias y recolección de basuras** en todos los ejes del corredor

### CONSERVAR EL CARÁCTER DE REFUGIO DE LAS ESTACIONES

**Las estaciones** deben ser distintas a las del sistema troncal, dado el carácter de la séptima, pero **deben permitir resguardarse de los elementos a los pasajeros**

## ESPACIO PÚBLICO



### PILOTOS DE NUEVAS TECNOLOGÍAS

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.**

## IMPACTO ECONÓMICO



### MITIGACIÓN DE IMPACTOS

- **Fomentar estrategias de teletrabajo** durante la ejecución de las obras
- Subsidio de costos de operación a establecimientos cuya operación requiera presencialidad
- **Trabajo 24 horas** garantizando seguridad durante la jornada nocturna

### CAPTURA DE VALOR

- **Implementar instrumentos de captura de valor**, principalmente el Derecho Real accesorio de Superficie en infraestructura de transporte



# CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA

Análisis, observaciones y  
recomendaciones