

Informe de Empalme

Conforme a la circular No. 001 remitida por la Alcaldesa de Bogotá a todos los secretarios, directores, gerentes y demás cabezas de las entidades que hacen parte de la administración distrital, que a su vez recoge o definido por la Ley 951 de 2005, Ley 152 de 1994, la guía con orientación para la transición de gobiernos territoriales del DNP, circulares de organismos de control y demás normas aplicables al proceso de empalme, se prepararon los siguientes documentos para la entrega al Alcalde Electo y su equipo. Los documentos son:

1. **Diagnósticos sectoriales:** línea base en que se encuentra la ciudad con el análisis de los problemas, necesidades y oportunidades de la ciudad, con los indicadores del caso para observar su evolución y el estado del arte, causas, consecuencias o efectos. Se entrega para cada sector un informe sectorial y un informe por entidad.
2. **Informe de Balance y rendición de cuentas del Plan Distrital de Desarrollo (PDD):** este balance de resultados se entrega acumulado con corte al 30 de septiembre de 2023, con proyección a diciembre de 2023 y al 30 de junio de 2024. Este documento tiene en cuenta el balance de las grandes apuestas de la administración distrital, los resultados/logros de ciudad obtenidos por los sectores y su ejecución presupuestal, el balance del cumplimiento a las metas del PDD, el seguimiento al programa de ejecución de obras del POT, el informe de balance de los ODS en el marco del PDD, la ejecución del presupuesto de inversión agregada por estructura del PDD, el balance de la estrategia financiera del PDD, y los recursos del Sistema General de Regalías y el PDD. Se entrega informe sectorial para cada sector e informe por entidad.
3. **Informe de Balance Estratégico de la Administración Distrital:** grandes apuestas de la administración, los logros e impactos de la gestión y retos sectoriales. Este documento hace una presentación de las entidades, sus logros, fortalezas para destacar y mantener, así como retos y recomendaciones. Se entrega al igual que los anteriores, un informe por sector y uno por entidad.
4. **Informe de Gestión y Desempeño Institucional:** el cual incorpora informes sectoriales de gestión e informes por políticas de gestión y desempeño. Se entrega un informe para sector, uno por entidad e informe distrital de gestión y desempeño.

Adicional a esta información, es importante resaltar dos temas que para la administración saliente requieren especial atención: (i) Corredor Verde Séptima y (ii) Actuaciones estratégicas y Ciudadela Educativa y del Cuidado.

1. Corredor Verde Séptima

ANTECEDENTES SOBRE EL PROYECTO TRANSMILENIO POR LA CARRERA SÉPTIMA AÑOS 2017 Y 2018

El IDU, mediante Resolución No. 5976 del 12 de diciembre de 2018, ordenó la apertura de la Licitación Pública IDU-LP-SGI-014-2018, con el objeto de contratar la construcción para la adecuación de la Carrera 7 al sistema troncal de Transmilenio. El proceso de contratación se adelantó con normalidad hasta el traslado del Informe Inicial de Evaluación. Sin embargo, encontrándose en el proceso para dar respuesta a las observaciones presentadas al informe de evaluación, el 22 de abril de 2019 el proceso fue suspendido por el IDU en atención a solicitud elevada por la Procuraduría General de la Nación. A esta suspensión, le siguieron distintas resoluciones y una orden judicial por vía de medida cautelar en el

mismo sentido de parálisis del proceso, motivo por el cual la licitación permaneció suspendida de manera indefinida en el tiempo.

A su turno, a finales del año 2018 e inicios del 2019 se presentaron cuatro (4) acciones populares en contra de ese proyecto con el fin de obtener la protección de numerosos derechos colectivos que los actores populares estimaron amenazados, principalmente, por: deficiencias en la estructuración del proyecto; diseño del trazado de vía; preferencia del sistema BRT como medio de transporte masivo; uso de buses con tecnología Euro V; afectación ambiental; afectación a parques y bienes de interés y patrimonio cultural; participación ciudadana; adquisición predial, y; armonización de los Planes Parciales de obra con el proyecto. En tres (3) de estas acciones las autoridades judiciales decretaron medidas cautelares tendientes a impedir la continuidad del proceso de contratación y evitar su adjudicación. Las acciones fueron las siguientes:

Troncal Carrera 7

Procesos adelantados contra la troncal de Transmilenio (Administración Peñalosa):

1. Armonización el Pedregal (Pacto de Cumplimiento –No armonización Plan Parcial de Renovación Urbana)
2. Altos de la Cabrera (Calle 85) – Archivada
3. Afectación Parque Nacional – Proceso de Arch
4. Afectación ambiental – Falló a favor



Bajo este panorama y tras analizar la difícil situación del proyecto, en conjunto con la incertidumbre sobre su viabilidad, 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 revocara el Acto de Apertura de la Licitación. Con fundamento en lo anterior y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 93 C.P.A.C.A, mediante la Resolución No. 4095 del 24 de julio de 2020 el IDU resolvió revocar el acto de apertura de la licitación pública IDU-LP-SGI-014-2018

ESTRUCTURACIÓN DEL CORREDOR VERDE SÉPTIMA

La concepción del Corredor Verde se basa en una aproximación de urbanismo integral, con elementos de movilidad sostenible, espacio público, desarrollo económico local, seguridad, y como eje fundamental, el diseño ecológico y ambiental que genere calidad de vida en la ciudad.

A partir del establecimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, el Plan de Acción Climática, y la declaratoria del decenio por la Seguridad Vial, los proyectos de movilidad urbana en las principales ciudades del mundo han tenido que afrontar objetivos que van más allá del transporte exclusivamente. Esto se ve reflejado en la inclusión de aspectos como el paisajismo y la adaptación al cambio climático, procesos de participación ciudadana sensibles a impactos sociales y culturales, y el rescate de la escala humana y creación de espacios que generen calidad de vida.

Proyectos anteriores en Bogotá apuntaban principalmente a “resolver” las necesidades de movilidad de la Carrera Séptima, siguiendo planes formulados hace más de dos décadas y enfocados en reducir el rezago en infraestructura de transporte. Estas formulaciones se quedan cortas ante la nueva realidad que debe enfrentar un proyecto de este calibre en Bogotá, tanto a nivel técnico, normativo, financiero como social y ambiental.

La Administración Distrital, a través del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024, reconoce la importancia del corredor de la Carrera Séptima para la movilidad de la ciudad a partir de la definición de criterios que han sido considerados determinantes tanto por políticas de orden mundial (Objetivos de Desarrollo Sostenible), como del orden nacional y local. En este sentido, la disposición establecida en el PDD como “Corredor Verde de la Carrera Séptima” tiene como fin avanzar hacia una alternativa de transporte de calidad para los usuarios, que considere no solo los aspectos operacionales, sino también los ambientales.

Al momento de plantearse dicho proyecto, se contaba como punto de partida con al menos tres planteamientos públicos o privados para implementarse en la Carrera Séptima, cada uno con un nivel distinto de maduración técnica, jurídica y financiera.

El primero adelantado durante la administración del Alcalde Lucho Garzón (2004-2008), que contó con estudios y diseños de los proyectos de la fase 3 (Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7), pero que solo contrató las dos primeras. En el caso del proyecto planteado por la administración distrital durante el periodo 2008-2012 (Alcalde Samuel Moreno), se contrató estudio y diseño, y construcción (contrato mixto) para la implementación de un Corredor Verde basado en un BRT ligero (con carril exclusivo, pero sin sobrepaso en estaciones), el cual cubrió parcialmente la etapa de diseño, pero no se pasó a la etapa de obra. Durante el periodo 2012-2016 (Alcalde Gustavo Petro), una iniciativa privada planteó estudios de Prefactibilidad ante la ciudad para la implementación de una opción de Tranvía, pero que fue rechazada durante la misma administración. Durante el periodo 2016-2020 (Alcalde Enrique Peñalosa), se desarrollaron los estudios de Prefactibilidad, Factibilidad, y los diseños para una troncal de BRT pesada. La ciudad durante los últimos 19 años, ha invertido \$ 82.640 millones en estudios y diseños.

En todos los casos anteriores, se plantearon alternativas de implementación (perfil de la vía, trazado y ubicación de equipamientos, etc.), más no alternativas modales y tecnología para el corredor. La presente administración estableció como punto de partida para el Corredor Verde, una revisión de las alternativas de proyecto más relevantes, tanto ya estudiadas como por estudiar. Esto con la intención de avanzar con seguridad y desarrollar un diseño conceptual sobre aquella que realmente es la mejor opción para Bogotá, tomando en cuenta los objetivos planteados por el Artículo 105 del Plan de Desarrollo Distrital (PDD) 2020-2024 donde se plantea la creación de un Corredor Verde que vincule las restricciones técnico-financiera-normativas existentes y los deseos de los ciudadanos expresados no solo en las urnas, sino también a través de un proceso de participación incidente realizado en el primer año de gobierno.

De conformidad con lo establecido en el artículo 105 del PDD 2020-2024, la Administración dio inicio a la

estructuración del proyecto Corredor Verde por la Carrera Séptima, a través de un proceso iterativo dividido en cuatro (4) fases, el cual fue aprobado por la autoridad judicial por vía de pacto de cumplimiento como política pública encaminada a lograr soluciones a la movilidad, implementando sistemas de transporte eficientes y sostenibles ambientalmente. En este sentido, es importante señalar que mediante sentencia No. 141 del 21 de octubre de 2020 aprobatoria de pacto de cumplimiento, el Juzgado Veintitrés Administrativo del Circuito determinó que el Distrito ha estructurado el proyecto corredor verde de la carrera séptima adoptando una política pública en materia de infraestructura, movilidad y transporte, proyecto que se encuentra respaldado normativamente en el artículo 105 del Acuerdo Distrital No. 761 de 2020. El cumplimiento y avance en la estructuración fue vigilado y aprobado para archivo y cierre definitivo del proceso por el Comité de verificación conformado en Sentencia No. 141 del 21 de octubre de 2020.

Es importante destacar que desde el pacto de cumplimiento se presentó la intención de esta Administración de estructurar un proyecto de participación de la comunidad, en donde se definieron los espacios participativos para definir la versión final del proyecto corredor verde, esto a través de un proyecto interactivo:



Este proyecto contó con los procesos de participación correspondiente adelantados durante más de 6 años a través de múltiples acciones y actividades para fomentar y garantizar la participación ciudadana destacando las siguientes cifras:

- Periodo (2016-2019)
 - 3800 participantes en reuniones
 - 59.000 piezas
 - 430 PQR
- Periodo (2020 -2023)
 - Más de 50.000 aportes ciudadanos para el diseño conceptual
 - 7.000 perfiles streetmix
 - 400 horas de codiseño
 - 200 PQR

Este proyecto se estructuró bajo un proceso de co-creación y participación incidente para determinar qué quería la comunidad en el proyecto. El resultado de esta participación le permitió al Distrito determinar que la comunidad quería: Movilidad sostenible (41,1%), armonía con la naturaleza (22,2%), espacio público incluyente (17,6%) y proyecto urbano integral (16,8%).

Los resultados de la participación fueron considerados desde etapas muy tempranas, inclusive previos al inicio de los diseños, cuando se construyeron las guías de diseño para lograr el Econotonodesarrollado con el apoyo de la Agencia Francesa de Desarrollo quien contrato a las firmas internacionales TER-IDOM. De igual manera, WRI (World Resources Institute) apoyó al Distrito contratando a la firma Ghel Architects, y Cartilla Sello Verde.

SÍNTESIS DEL CICLO DE MADURACIÓN

El Corredor Verde de la Carrera séptima (CV7) ha surtido cada una de las etapas de maduración definidas por el IDU como se definen a continuación:

Idea y prefactibilidad (estudio Fase I): En esta etapa se analizaron las alternativas de solución modal y de tecnología del proyecto a partir de información secundaria, y considerando una serie de criterios técnicos, legales, prediales, financieros, económicos, sociales y ambientales, para determinar la bondad de cada una de las alternativas.

En relación a la definición del modo de transporte público, en el estudio de ingeniería fase I - *Estudio de idea y prefactibilidad Corredor Verde Carrera Séptima* elaborado por la SDMy el IDU en el año 2020, se analizaron y compararon las siguientes alternativas:

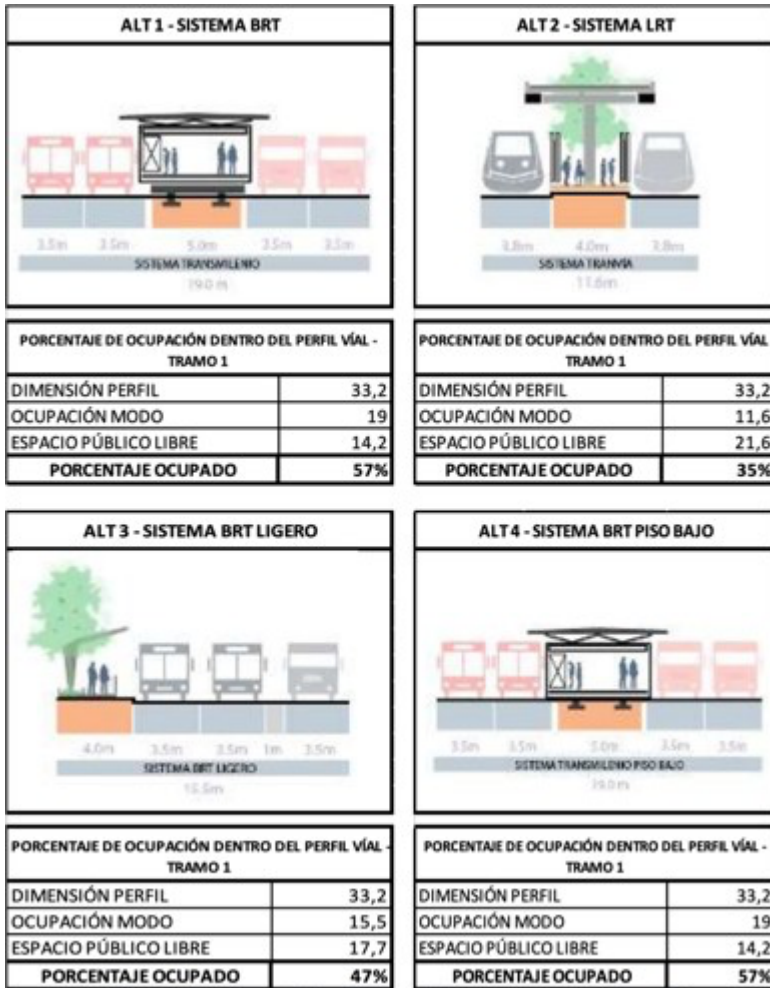


Figura 72. Ocupación dentro del perfil vial para implantaciones conceptuales. Fuente: IDU.

- **ALTERNATIVA LÍNEA BASE (Situación actual):** Esta alternativa corresponde al uso de un carril preferencial para buses adosado al costado de la vía, con los carriles restantes utilizados para el tráfico mixto.
- **ALTERNATIVA 1 (Sistema BRT de Alta Capacidad):** Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana/alta capacidad, con estaciones centrales, carril exclusivo y la posibilidad de acomodar vehículos de 160 y 240 pasajeros cada uno. Adicionalmente se consideran entre 2 y 3 carriles de tráfico mixto.
- **ALTERNATIVA 2 (Sistema LRT):** Esta alternativa hace uso de un sistema de trenes ligeros o tranvías de mediana/baja capacidad con carril exclusivo, el uso de estaciones, el manejo de trenes entre 60 y 80 m de longitud, y la implementación de cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Aunque existen trenes ligeros de mayor capacidad, se han considerado estas características para el LRT debido a los ciclos semafóricos y la distancia entre intersecciones de la Carrera Séptima (que en ciertas zonas puede llegar a ser menor a la suma de dos (2) trenes de 80 m, aumentando la posibilidad de que se generen bloqueos en intersecciones) (39).
- **ALTERNATIVA 3 (Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT):** Esta alternativa considera un

sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa contempla la presencia de buses padrones y/o eléctricos como los que utilizan la Carrera 7ª hoy en día al tiempo que plantea la posibilidad de utilizar buses articulados en los tramos de mayor demanda. Sin embargo, esta alternativa también puede adoptar tecnologías diversas como lo son vehículos Trambus si las características del vehículo permiten cierto tipo de interoperabilidad con otros corredores principales del SITP.

- ALTERNATIVA 4 (Sistema BRT de piso bajo): Esta alternativa considera un sistema de transporte masivo basado en buses de mediana y alta capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad desde los 80 pasajeros. A diferencia de las Alternativas 1 y 3, todos los vehículos que circularían por la Carrera Séptima tendrían piso bajo para asegurar la accesibilidad universal del sistema sin necesidad de emplear elevadores de escalera dentro del vehículo. Se implementa cicloinfraestructura a lo largo de todo el corredor. Los carriles de tráfico mixto varían según el perfil vial pero se reducen a entre 1 y 2 carriles de tráfico mixto por sentido. Esta alternativa presenta la característica que, debido a la altura del piso del vehículo y la plataforma de las estaciones, su interoperabilidad con otros corredores principales del SITP (específicamente con corredores troncales) sería reducida o inexistente

Se tomaron como criterios de evaluación, los siguientes:

Movilidad Sostenible

- Capacidad y demanda
- Transbordos
- Tiempo de viaje

Creación de lugar

- Diseño Urbano

Implementabilidad

- Implementabilidad normativa
- Implementabilidad financiera

De acuerdo con la evaluación desarrollada en el estudio de prefactibilidad, la Alternativa 3 (Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT) es la que mejor puntaje obtiene. Esta alternativa permite establecer un sistema de transporte masivo basado en buses de

mediana capacidad con carriles exclusivos, estaciones con múltiples configuraciones y el manejo de vehículos de transporte público con capacidad que va desde los 80 pasajeros.

Ahora bien, en lo referido a la inquietud por la capacidad hora sentido del modo de transporte público seleccionado, se tiene como referencia el indicador de capacidad y demanda del estudio de prefactibilidad. Este indicador permite identificar, más allá de una capacidad teórica posible, la cantidad de viajes que utilizarían el servicio teniendo en cuenta factores de nivel de servicio como los tiempos de viaje y transbordos, entre otros. La Secretaría Distrital de Movilidad realizó un macro-modelo que permitió identificar la demanda por transporte público en el Corredor Verde (volumen en pasajeros por hora en cada sentido).

La Alternativa 3 (Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT) tiene una mejora sobre la línea base debido a la capacidad de realizar maniobras de sobrepaso en estaciones y la capacidad de generar rutas “expres” (no paran en todas las estaciones). El modelo estima una capacidad de 20.000 pax/h/sentido al tiempo que se captura una demanda considerable de 17.000 pax/h/sentido.

Tabla Resumen:

Tabla 24. Resultado de análisis multi-criterio de alternativas modales. Fuente: SDM.

OBJETIVO	INDICADOR	PORCENTAJE	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT 4 BRT PISO BAJO
Movilidad sostenible (33,3%)	Capacidad	11,11%	9	1	7	3
	Transbordos	11,11%	9	1	9	1
	Tiempos de viaje	11,11%	9	3	7	3
Creación de lugar (33,3%)	Diseño urbano	33,33%	5	9	7	5
Implementabilidad (33,3%)	Financiero	16,67%	7	1	9	5
	Normativo	16,67%	7	7	9	9
			100%	46	22	48
Puntajes finales con la aplicación de los porcentajes			7,00	4,89	7,89	4,78

Factibilidad (estudio Fase II): Se realizó un análisis de implantación sobre la configuración del perfil vial más óptima para el funcionamiento del corredor en base a las características de la infraestructura definidas en la Prefactibilidad.

Estudios y diseños (estudio Fase III): Se detallan los estudios basados en los aspectos técnicos descritos en los estudios de factibilidad, como insumo. Es de resaltar que el proyecto cuenta con diseños Fase III elaborados por los consultores y aprobados por la interventoría y en el cuarto de datos del IDU, los cuales hicieron parte del proceso de selección.

Tramo 1 Contrato IDU-1319-2021 (Calle 24 -Calle 32) – En liquidación

Tramo 2 Contrato IDU-1299-2021 (Calle 32 -Calle 93A) – En liquidación

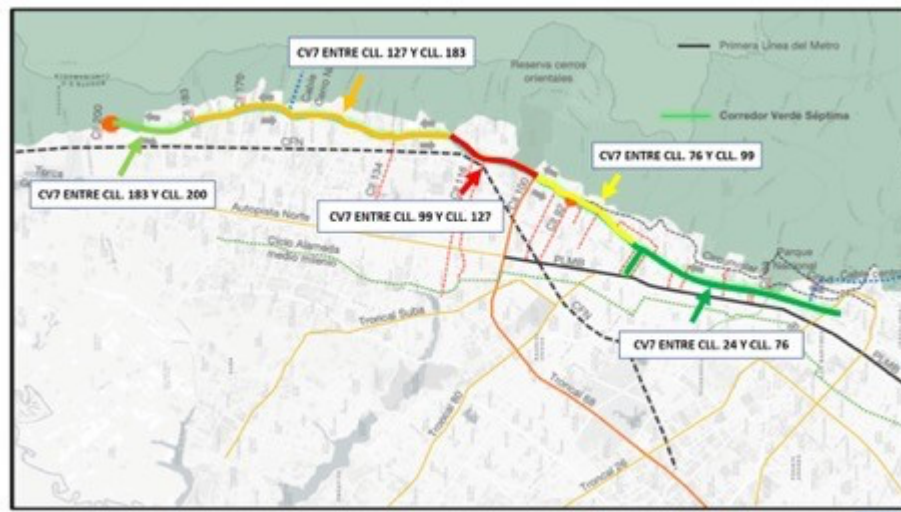
Tramo 3 Contrato IDU-1336-2021 (Calle 93A - Calle 200) – Terminados diseños. En desarrollo fase licenciamiento del Patio Portal.

Los diseños de estas consultorías se encuentran aprobados por las interventorías, y el trámite ante terceros se encuentra adelantado incluso con aprobación del Estudio de Tránsito y Transporte por parte de la Secretaria Distrital de Movilidad. Es importante aclarar que los productos que se presentan a las entidades se encuentran aprobados por la interventoría y van a ser terminados por

los contratistas de obra en los casos que no se obtenga la aprobación antes de la firma del contrato. En los productos que se indican versión 1 (han tenido ya una primera revisión por parte de las empresas de servicios públicos o terceros) y en versión 2 (es la radicación de los diseños ajustados a las empresas de servicios públicos o terceros). En el siguiente enlace se pueden consultar los estudios y diseños de detalle que fueron puestos a disposición en la licitación publicada en SECOP II <https://septimaverde.gov.co/cuarto-de-datos>

Contratación construcción: al contar con estudios y diseños definitivos o fase III, el 01 de agosto de 2023 el IDU dio apertura a las Licitaciones Públicas IDU-LP-DG-003-2023 (que comprende trestramos de la calle 99 a la 200),.

Las Licitaciones Públicas IDU-LP-DG-004-2023 (Calle 26 – Calle 76, incluye ramal calle 72) e IDU-LP-DG-005-2023 (Calle 76 – Calle 99) fueron declaradas desiertas el día 09 de octubre de 2023 mediante Resoluciones N° 47676 y 47663 respectivamente, porque en dichos procesos no se recibieron ofertas. A su turno, la licitación IDU-LP-DG-003-2023 fue adjudicada el pasado 22 de noviembre de 2023.



En relación con el plan parcial pedregal, es importante indicar que se encuentra armonizado con el proyecto Corredor verde objeto de análisis en razón a que se encuentra ajustado con la expedición del Decreto 315 de 2023

CONFIGURACIÓN FINAL DEL TRAMO DE CHAPINERO

Restricciones

El corredor de la Carrera 7ª -especialmente en Chapinero- tiene restricciones muy grandes que no permiten garantizar la continuidad de todos los actores de la vía (afectación a bienes de interés patrimonial, peatones, bicusuarios, usuarios de vehículo particular, motos y taxis). En las siguientes imágenes se presenta con más detalle estas restricciones.

En los renders que se presentan a continuación, se puede observar como el diseño del Corredor Verde no afecta los bienes patrimoniales del Museo del Chico y Parque Nacional, y las restricciones que existen para poder implantar los dos carriles de tráfico mixto hacia el sur.

Parque Nacional

Las dos primeras imágenes muestran como el proyecto de troncal anterior se montaba en el BIC del Parque Nacional para poder hacer la implantación del proyecto. En este punto tuvimos una de las demandas que suspendió el proceso. Como se puede observar, el proyecto del Corredor Verde partió del límite occidental del BIC y el diseño se desarrolló hacia los PPRU de Ecopetrol que incluye andén oriental que cumple con andén funcional, dos (2) carriles tráfico mixto sentido S-N), estaciones y carriles exclusivos, cicloruta y andén occidental. NO PODER AFECTAR EL PARQUE NACIONAL ELIMINO LA POSIBILIDAD DE IMPLANTAR DOS CARRILES EN SENTIDO N-S



TRONCAL TRANSMILENIO (Alcaldía Peñalosa)
López)

CORREDOR VERDE (Alcaldía Claudia)

Museo del Chico

Las dos primeras imágenes muestran como el proyecto de troncal anterior se montaba en el BIC del Museo del Chico donde se observa que es la única manera de dar continuidad a los dos carriles de tráfico mixto (sentido N-S). El proyecto logra espacio público de calidad y cumpliendo los mínimos funcionales, cicloruta en el costado occidental que conecta con la calle 94, dos (2) carriles tráfico mixto sentido S-N, carriles exclusivos de buses a desnivel (-2.00 m) para disminuir altura del puente, y puente en dos carriles para tomar la Av. Circunvalar en sentido N-S). Garantizamos el retorno S-S en la Av. Circunvalar. NO AFECTAR EL MUSEO DEL CHICO ELIMINO LA POSIBILIDAD DE IMPLANTAR DOS CARRILES EN SENTIDO N-S A PARTIR DE LA CALLE 92



TRONCAL TRANSMILENIO (Alcaldía Peñalosa)
López)

CORREDOR VERDE (Alcaldía Claudia)

El proyecto anterior afectaba varios BIC sobre la Séptima. El nuevo proyecto, en Chapinero, solamente



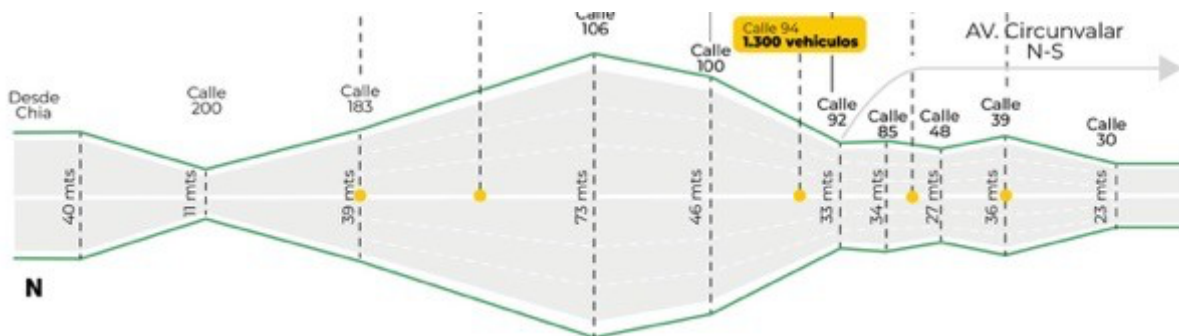
afecta el antejardín del Edificio Seguros del Estado en la Calle 57 con 7. Los otros dos afectados (adquiridos en la admin anterior) se integran al proyecto.

N°	RT	TRAMO	DIRECCIÓN	NOMBRE PROPIETARIO	AREA TOTAL mt2	AREA REQUERIDA mt2	OBSERVACIÓN	ESTADO
1	473 81	2-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 37 04	BOGOTA DISTRITO CAPITAL	2.851.623,00	14.825,44	PARQUE NACIONAL OLAYA HERRERA (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR RESOLUCION 2663 DE 2018 MINISTERIO DE CULTURA AUTORIZA LA INTERVENCIÓN
2	473 82	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 40A 54	UNIVERSIDAD JAVERIANA	498,00	86,86	CASA NAVARRO (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
3	473 87	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 42 46	UNIVERSIDAD JAVERIANA	7.558,76	1.026,90	UNIVERSIDAD JAVERIANA (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR
4	743 3	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 52 98	INVERSIONES ESPINOSA MORALES S.A.S.	1.010,34	32,55	CASA SALVINO (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - ADMINISTRADO ANTERIOR
5	474 31	2-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 57 67	SEGUROS DE VIDA DEL ESTADOS.A	725,98	133,66	SEGUROS DEL ESTADO (BIC)	PROMESA DE COMPRAVENTA EN PROCESO DE CIERRE (PARQUEADERO)
6	476 53	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	CL 62 5 88	CLUB DEL COMERCIO DE BOGOTA	9.950,00	216,61	CLUB DEL COMERCIO (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
7	516 76	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	CL 53 6 30	LEONOR BECERRA LARA Y BECERRA LARA ALICIA	6.487,04	138,46	SPEAK EASY (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
8	485 57	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 70 40	ALIANZA FIDUCIARIA ISO VILLA VIOLA	6.487,04	138,46	VILLA ADELAIDA (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
9	474 45	Z-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	AK 7 79 46	LILIAN GUTT DE MISHAAN	1.257,10	51,25	CASA GUTT (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
10	474 46	2-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	CL 79B 5 81	INVERSIONES LUPE LTDA	1.012,75	186,53	INMOBILIARIA OSPINA (BIC)	EXPROPIADO IDU ADMIN ANTERIOR
11	474 69	2-Troncal Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	CL 80A 6 50	REPUBLICA DEL PERU	838,50	145,98	EMBAJADA DEL PERU (BIC)	PREDIO A NO ADQUIRIR - NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
12	475	2-Troncal	AK 7 93	SOCIEDAD DE	51.539	1.634,	CASA MUSEO	PREDIO A NO

	20	Carrera 7ma ENTRE CALLE 32 - 93A	51	MEJORAS Y ORNATO DE BOGOTÁ	,84	41	CHICO (BIC)	ADQUIRIR – NO SE REQUIERE INTERVENCIÓN
--	----	----------------------------------	----	----------------------------	-----	----	-------------	--

Los demás se liberan.

En las siguientes imágenes se presentan, las restricciones físicas que tiene el corredor:

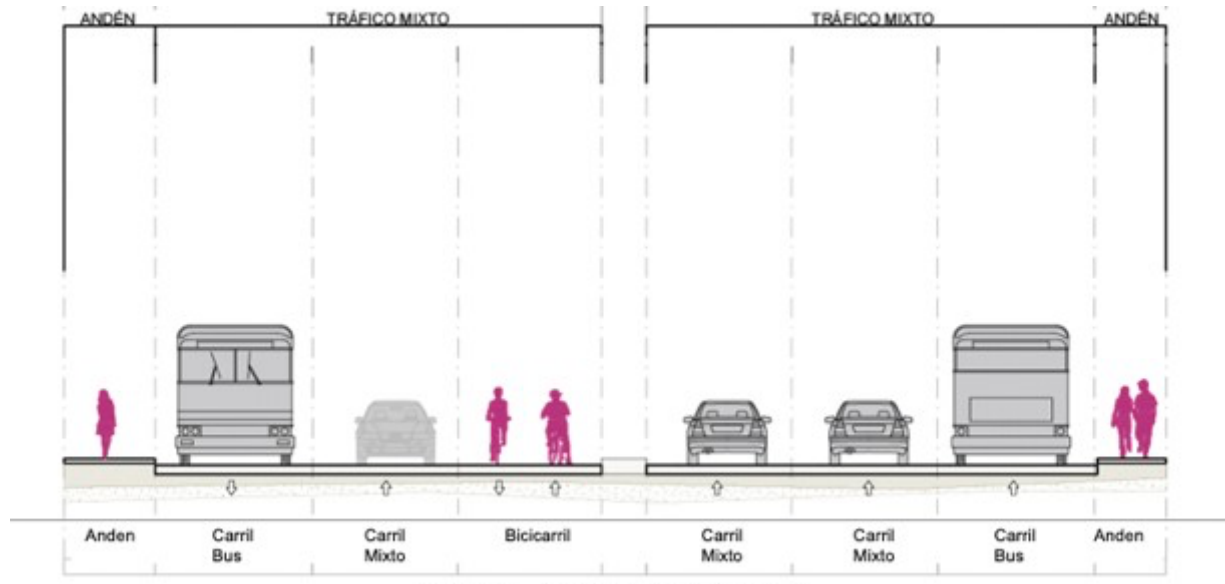


Sección Transversal de Chapinero

SECCION ACTUAL

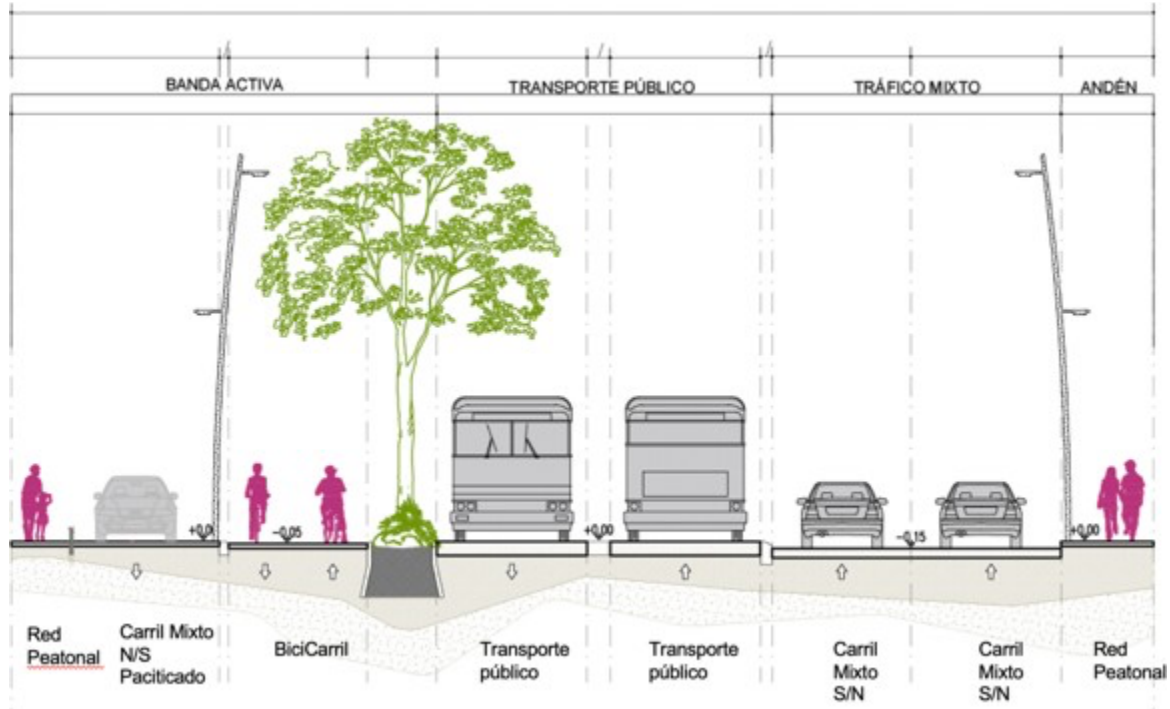
Perfil Tipo actual: 24.5 a 30 metros
 Transporte Público: 6.5 metros
 (preferencial) Transporte Privado: 9 metros

Bicicleta: 3 metros
 Red Peatonal: 5.5 metros
 Segregación e Iluminación: 3 metros



SECCION CORREDOR VERDE

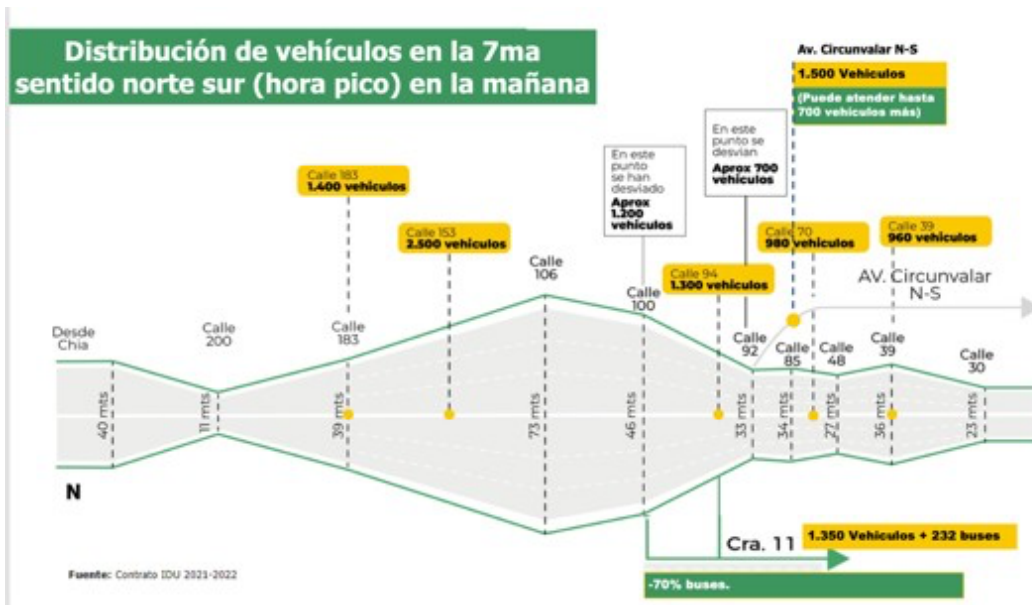
Perfil Tipo Redistribuido: 27 metros
 Transporte Público: 7.25 metros
 Transporte Privado: 9.25 metros
 Bicicleta: 2.5 metros
 Red Peatonal: 5.5 metros
 Paisajismo, Iluminación y Segregación: 2.5 metros



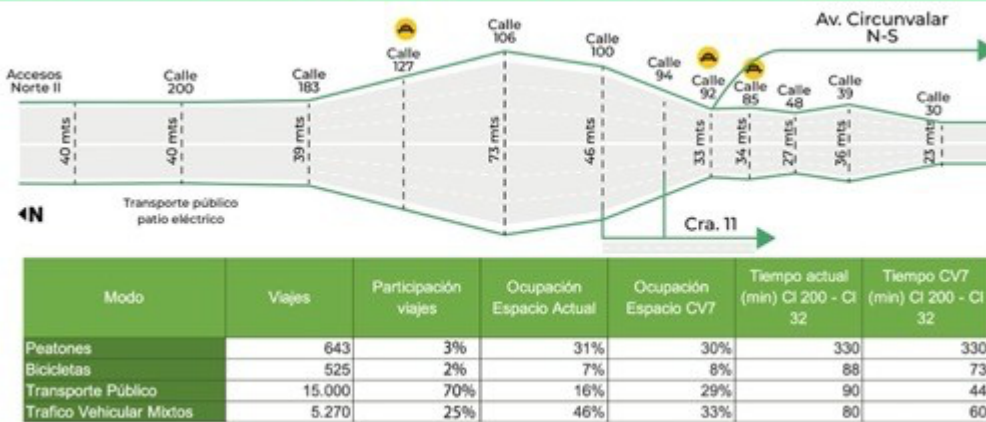
Para resolver la limitación de espacio el proyecto debió priorizar modos de cero o bajas emisiones

-como lo establece el POT- y revisar los patrones de viaje del borde oriental para los vehículos particulares. Esto le permitió establecer dos elementos clave:

- 1- La Séptima es más importante en sentido sur – norte que norte – sur dado que hay más alternativas hacia el centro que desde el centro hacia el norte.
- 2- Que la mayoría de los viajes largos que se mantienen sobre la séptima tienen como destino el centro internacional o el centro histórico y, en esa medida, las mejoras de la circunvalar pueden absorber esos viajes.
- 3- Que una mejora a la gestión de la Kr 11 puede garantizar los viajes cortos que se hacen en Chapinero y se sacrificarían para permitir el perfil del Corredor Verde.



Distribución de viajes y tiempo en la 7ma. Hora pico en la mañana



Esta redistribución es la receta de menor congestión, menor siniestralidad y menor tiempo de viajes.

ASPECTOS JURÍDICOS

Normas jurídicas que impone el deber de realizar el proyecto del corredor verde séptima

Atendiendo al principio de legalidad y de debida planeación el Corredor Verde Séptima fue estructurado tomando en consideración el robusto marco normativo y de planeación de sector transporte, de tal manera da cumplimiento a toda la normatividad que debe ser tenida para la



estructuración del proyecto de movilidad, transporte e infraestructura de la carrera séptima. Esos determinantes son:

Ordenamiento Territorial:

- **POT (Decreto 555 de 2021), artículos 3, 92, 158, 160.**

Con la expedición del Decreto 555 de 2021 la política de movilidad sufrió cambios importantes al dar prevalencia a la Política de movilidad sostenible y descarbonizada, tal como se estableció en el artículo tercero:

“Artículo 3. Políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital. Con el fin de responder a los desafíos identificados se definen las siguientes políticas del ordenamiento territorial de largo plazo del Distrito Capital:

(...)

2. Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada. Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital.”.

Sobre esta política se puede consultar el Documento Técnico de Soporte del POT en el que se leelo siguiente sobre el programa para descarbonizar la movilidad:

“El programa aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial de Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales y al de Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. Se apuesta por reducir las emisiones de GEI a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética y por la generación de entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad lo cual requiere de la consolidación de la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad. A través del (SIC) este programa el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público, promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad. Contribuye a concretar los propósitos de la a (SIC) Estructura Funcional y del Cuidado”.



En consonancia con lo anterior, en el artículo 92 del POT se estableció que el sistema de movilidad está integrado, entre otros, por el componente de Red del transporte Público de pasajeros que fue definido así:

“2. Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional. Es el conjunto de infraestructuras de transporte que dan soporte territorial a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, y permiten la integración y operación de los medios de transporte público en el ámbito urbano, rural y regional.

Comprende los corredores verdes de transporte público de alta y media capacidad y su infraestructura de soporte que incluyen las líneas de Metro, las líneas de Regiotram, los cables aéreos, los complejos de integración modal, las áreas de integración multimodal y los estacionamientos disuasorios, como mecanismo para incentivar el uso de modos de movilidad sostenible y responsable.”.

De lo anterior resulta claro que la red de transporte público de pasajeros se estructura a partir de corredores verdes y de su infraestructura de soporte, lo cual pretende incentivar el uso de modos de movilidad sostenible. Al respecto, en el artículo 157 se determinó que los componentes de la red de transporte público urbano de pasajeros son: los corredores de transporte público, la infraestructura de soporte del transporte público, los complejos de integración modal –CIM, y las áreas de integración multimodal –AIM. Lo anterior permite concluir que el nuevo POT no contempla la construcción de nuevas troncales sino de corredores verdes de alta, media y baja capacidad, de acuerdo con las definiciones y condiciones establecidas en los artículos 158 a 160 que establecen lo siguiente:

“Artículo 158. Corredores verdes de transporte público de alta capacidad. *Son aquellos que soportan, o están destinados a soportar sistemas de transporte que comunican las principales zonas generadoras y atractoras de viajes de la ciudad y la región y que requieren, por su alto flujo de pasajeros, la segregación (elevada o subterránea o a nivel) de la infraestructura de transporte, para su uso exclusivo.*

Parágrafo 1. El modo, tecnología y fuente energética de los sistemas que operen sobre los corredores verdes de alta capacidad podrán variar de acuerdo con la evolución de la demanda y los estudios técnicos específicos que se desarrollen para su implementación.

Parágrafo 2. Los trazados de los corredores verdes de alta capacidad proyectados en el presente Plan se encuentran de manera indicativa en el Mapa n.º CU-4.4.1 “Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional” y deberán ser precisados de acuerdo con los estudios y diseños técnicos de detalle que para el efecto se elaboren.

Artículo 159. Corredores verdes de transporte público de media capacidad y corredores de baja capacidad. *Son los trazados e infraestructuras que complementan la función y operación de los corredores verdes de alta capacidad y tienen las siguientes características (...)*

Parágrafo 1. La localización e identificación de los trazados de los corredores verdes de media capacidad se deberán establecer mediante acto administrativo específico, en concordancia con estudios técnicos y urbanísticos específicos y con los lineamientos que determine el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Parágrafo 2. La localización e identificación de los trazados de los sistemas de cable aéreo relacionados en el contenido programático y que se encuentran en el Mapa No. CU-4.4.1 Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional, del presente plan son indicativos. La administración distrital podrá precisar, complementar o definir nuevos trazados mediante acto administrativo específico en concordancia con estudios técnicos y urbanísticos desarrollados y los lineamientos que determine el Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Parágrafo 3. Las tecnologías o modos de transporte que operen en los corredores verdes de alta y media capacidad podrán establecer conexiones operacionales a través de los corredores de baja capacidad en función de las necesidades de cobertura, nivel de servicio y condiciones de accesibilidad, para la prestación efectiva del servicio de transporte público en la ciudad.

Parágrafo 4. Los proyectos de infraestructura de los corredores verdes de alta capacidad, media capacidad y los corredores de baja capacidad deberán incluir intervenciones que permitan su conexión con la red de ciclo infraestructura de la ciudad.

Artículo 160. Condiciones para conformar y consolidar Corredores Verdes. *En un corredor verde se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad; protege y resalta el patrimonio cultural y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS*

El desarrollo de proyectos en los corredores de transporte de alta y media capacidad, ciclo infraestructura y micromovilidad, deben cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible – DOTS, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones; con espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social.

La delimitación territorial donde se establezca la implementación de corredores verdes y su área de influencia, se considera un área en la que convergen decisiones administrativas en materia de movilidad, gestión y desarrollo de proyectos de intervención urbanística.

La intervención de corredores verdes debe desarrollarse bajo las siguientes condiciones:

- 1. La conceptualización de los diseños propuestos para cada corredor verde deberá cumplir como mínimo con lo descrito en la estrategia de calles completas.*

2. *Ampliar las franjas de circulación peatonal, las franjas de ciclo infraestructura y las franjas de paisajismo y para la resiliencia urbana de acuerdo con los lineamientos que defina el Manual de Espacio Público y las condiciones de diseño de las franjas funcionales definidas en el presente plan.*
3. *Construir e instalar estaciones y paraderos para el transporte público, que cumpla con los criterios de diseño bioclimático, y los principios de diseño universal establecidos en la Resolución 269 de 2020 de la Secretaría Distrital de Movilidad o la que la modifique, adicione o sustituya en concordancia con lo contenido en el Manual de Espacio Público.*
4. *Promover la articulación de las intervenciones de esta estrategia, con el desarrollo de proyectos urbanísticos, de Proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible y de desarrollos inmobiliarios en las áreas de integración Multimodal –AIM- localizadas en su área de influencia, aplicando criterios de desarrollo orientados al transporte sostenible -DOTS-, que mejoren las condiciones urbanísticas en la escala de proximidad.*
5. *Implementar señalización horizontal, vertical e información para la orientación espacial urbana tipo sistema de señalización accesible, visual, auditivo y háptico, que informe a las personas usuarias acerca de los servicios y referentes urbanos y ecológicos presentes en el corredor, de acuerdo con lo descrito en el Manual de Señalización Vial y el Manual de Dispositivos Uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, la normatividad vigente y los lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad.*
6. *Contribuir al aumento de los viajes cero emisiones, a través de la promoción del uso de vehículos y modos de transporte de cero y bajas emisiones, articulado con la consolidación de Zonas Urbanas para un Mejor Aire, ZUMA la cual hace parte estrategias para la conectividad de la Estructura Ecológica Principal.*
7. *Utilizar en el espacio público, materiales reciclables y/o sostenibles, superficies blandas, árboles, jardines verticales y Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.*
8. *Aumentar el índice de arborización en andenes y separadores centrales, que potencien la conectividad ecológica y ambiental entre los elementos de la Estructura Ecológica Principal. Los corredores con separador central de más de 3 metros de ancho deben tener zonas verdes y jardines en mínimo el 70% de su superficie, excepto en las áreas destinadas a infraestructura para acceso al transporte público, en las que se garantizarán las áreas verdes, blandas y permeables, en consideración con su función y operación.*
9. *El desarrollo de la estrategia debe darse en el marco de procesos de participación ciudadana en busca de diseños equitativos, funcionales e incluyentes.*
10. *Estas intervenciones deben desarrollarse con fachadas activas, con obras y actuaciones*

públicas que propendan por no generar predios remanentes de obra, y si estos se generan deben integrarse urbanísticamente al corredor cumpliendo las condiciones definidas en el presente plan para este tipo de predios.

Parágrafo 1. En el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se podrán establecer lineamientos para precisar de manera posterior los trazados y áreas de influencia e incorporar nuevos corredores verdes adicionales a los definidos en los mapas n.º CG-5 “Estructura funcional y del Cuidado”; CU-4.4.1 “Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional” y CU-4.4.2 “Sistema de movilidad-espacio público para la movilidad Red de cicloinfraestructura y cicloalamedas” del presente plan.

Parágrafo 2. La delimitación de nuevos Corredores Verdes se podrá realizar en un acto administrativo específico expedido por la administración distrital, o como parte de la definición del programa de ejecución y el contenido programático de cada plan de desarrollo y deberá estar soportado en un análisis y evaluación particular de acuerdo con las condiciones y necesidades específicas del corredor.

Parágrafo 3. En concordancia con los plazos y disposiciones del contenido programático del presente plan, en cada Plan Distrital de Desarrollo se deberá definir el listado de los corredores verdes de alta y media capacidad; y de ciclo infraestructura, micromovilidad o proximidad a ejecutar para el periodo de gobierno y se deberá establecer la fuente de financiación y el plazo de ejecución de las intervenciones en estos corredores. Igualmente se deberán prever y financiar el avance en la planeación, construcción y gestión de la red de metro, Regiotrams y cables previstos en el presente Plan.”

- **Plan de Desarrollo Distrital (Acuerdo Distrital 761 de 2020), artículo 105.**

“Artículo 105. Corredor Verde de la Carrera Séptima. La Administración Distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la Carrera Séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen. En ningún caso el corredor verde incluirá una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018.

Parágrafo 1. El nuevo proyecto aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes para facilitar y acelerar su definición.

Parágrafo 2. El corredor verde de la carrera séptima hará parte de un nuevo proyecto urbano integral de movilidad de la zona nororiental de la ciudad, en la que se espera que de conformidad con los estudios de la extensión de la fase II de la PLMB y del regiotram del norte se consolide en

el corredor férreo y la avenida Laureano Gómez una forma de transporte masivo para el borde nororiental de la ciudad.

Parágrafo 3. La Administración Distrital garantizará que la Carrera Séptima cumpla a cabalidad la normativa de accesibilidad universal y anchos mínimos de andén, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1618 de 2013, Decreto Nacional 1538 de 2005, el Decreto 470 de 2007, Decreto 308 de 2018, y las normas que los modifiquen o sustituyan.”.

- **Plan Maestro de Movilidad Sostenible y Segura (Decreto 497 de 2023).**

En las consideraciones de este Decreto se lee: “Que la actualización del Plan de Movilidad establezca la estrategia para consolidar el SITP como eje estructurante de la movilidad sostenible a través de proyectos de gran impacto como la construcción de la red de metros y de corredores verdes establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, el ascenso tecnológico de la flota, el fortalecimiento de la red de carriles preferenciales, entre otros.”.

Este Plan Maestro cuenta con unos documentos anexos dentro de los que se encuentra uno de: “Lineamientos para la localización de corredores verdes y cables aéreos”.

En el artículo 8 se establece que uno de los objetivos sectoriales es la consolidación de un sistema de movilidad multimodal, sostenible y descarbonizado, basado, entre otros, en 22 corredores verde de alta y media capacidad, veamos:

“ARTÍCULO 8. *Objetivos Sectoriales de Movilidad Sostenible y Segura. Los objetivos sectoriales de movilidad sostenible y segura del presente Plan son los siguientes:*

1. *Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público desde lo Regional a lo Local, basado en una red de metro con 5 líneas, alimentado por 2 Regiotram, 22 Corredores Verdes de alta y media capacidad, 7 Cables Aéreos, 499 km de Cicloinfraestructura nuevos y a su vez en la escala Local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.(...)”.*

Luego, en el artículo 10 se establecieron las estrategias para el cumplimiento de los objetivos, dentro de la que se destaca la siguiente:

“ARTÍCULO 10.- *Estrategias del PMSS. Para el cumplimiento de los objetivos sectoriales de*

Objetivo sectorial	Estrategia
<p>1. Consolidar un sistema de movilidad sostenible y descarbonizado, pasando de una ciudad dependiente de buses y automóviles a un sistema multimodal de transporte público masivo desde lo regional a lo local, basado en una red de metro con 5 líneas alimentado por 2 Regiotram, 22 corredores de alta y media capacidad y 7 cables aéreos, 499 km de cicloinfraestructura nuevos y a su vez en la escala local con el Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.</p>	<p>1. Articular el sistema de transporte público de pasajeros de Bogotá D.C. con las necesidades y los servicios de transporte público de pasajeros de la Región y del país.</p> <p>2. Mejorar la asequibilidad y sostenibilidad del sistema de transporte público de pasajeros.</p> <p>3. Mejorar la experiencia de viaje en el transporte público mediante herramientas de planeación del viaje enfocadas en las y los usuarios.</p> <p>4. Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas.</p>



movilidad sostenible y segura, se deberán implementar las estrategias señaladas en el presente capítulo, las cuales se encuentran descritas en el Documento Técnico de Soporte. Estas estrategias responden al modelo multiescalar de ordenamiento territorial establecido en el artículo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021.

Para el desarrollo de la estrategia No 4 precitada, el Documento técnico de Soporte incorporó un programa de “consolidación de la red de metros y corredores verdes” que se describe así:

6.1.4.1. Programa 1: Consolidación de la Red de metros y corredores verdes.

Este programa contempla la estructuración, financiación, implementación y operación de la red de metro de la ciudad y la consolidación del servicio de buses de alta y media capacidad, los cuales estructuran la columna vertebral de la red de transporte público de la ciudad. Incluye su articulación en el SITP, así como el cumplimiento de los principios de diseño universal, enfoque de género y diferencial para la accesibilidad de todas las personas.

En el marco del desarrollo de estos proyectos de infraestructura de transporte se debe buscar la innovación en los métodos y procesos constructivos que propendan por la mitigación de los impactos en el tiempo de construcción y afectación en la circulación de los diferentes actores viales, lo anterior considerando la convergencia en tiempo y espacio del desarrollo de diferentes proyectos y la estructuración de cada en particular.

Aunado a lo anterior, el ascenso tecnológico de los buses de alta y media capacidad y el aprovechamiento de la tecnología con el fin incrementar la eficiencia con la que se movilizan y reducir los impactos negativos que generan los combustibles fósiles sobre el medio ambiente.

Además, en relación con los corredores verdes el Plan Maestro de Movilidad establece:

“ARTÍCULO 14. Estrategia “Descarbonizar el Transporte Público de Pasajeros en Bogotá D.C. mediante la consolidación de la red férrea, corredores verdes de alta y media capacidad, cables aéreos, cicloinfraestructura de escala distrital y la incorporación de calles completas”. Busca consolidar el SITP como eje estructurador del sistema de movilidad, mediante la operación de medios descarbonizados, seguros y eficientes. Con este fin, la administración distrital deberá desarrollar las acciones necesarias para fortalecer el SITP a través de la entrada en operación de nuevos corredores verdes de alta capacidad con líneas de metro y corredores con operación segregada, el aumento de la red de corredores de media capacidad, la expansión de la red de cables aéreos, la renovación de la totalidad de la flota del SITP bajo un estándar de cero y bajas emisiones, la implementación de patios y talleres, así como el fortalecimiento y expansión de los carriles preferenciales.

Aunado a lo anterior, esta estrategia busca mejorar las condiciones urbanísticas de Bogotá D.C. e impulsar el uso de la bicicleta en las escalas regional y distrital, para lo cual, la administración distrital deberá desarrollar proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible e implementar cicloinfraestructura conectada con el SITP y el sistema de transporte regional.



ARTÍCULO 50. Lineamientos para la localización e identificación de los trazados de los corredores verdes. De conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 158 y en el parágrafo 1 del artículo 159 del Decreto Distrital 555 de 2021, la localización e identificación de los trazados de los corredores verdes se definirá a partir de los estudios técnicos que se realicen para la implementación de dichos corredores y deberá atender los lineamientos establecidos para tal fin en el anexo 2.1.8 del Documento Técnico de Soporte del presente Plan.

Una vez definidos los trazados definitivos, estos se deberán enviar a la Secretaría Distrital de Planeación para la actualización de la cartografía del Plan de Ordenamiento Territorial. De conformidad con lo establecido en el artículo 378 del Decreto 555 de 2021, en los proyectos sobre los que no se haya definido zona de reserva en el Plan de Ordenamiento Territorial o instrumentos que lo desarrollan, se deberá solicitar a la Secretaría Distrital de Planeación su adopción e incorporación respectiva, así como su levantamiento en caso que no se requiera.”

CONPES de Política Económica y Convenios de Cofinanciación. Se destacan especialmente los siguientes:

- Conpes 3900 de 2019 “Apoyo del gobierno nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaratoria de importancia estratégica del proyecto primera línea de metro-tramo 1”⁶.
- Conpes 3945 “apoyo del gobierno nacional al sistema de transporte público de Bogotá y declaración de importancia estratégica del proyecto “construcción del tramo 1 de la primera línea de metro de Bogotá para mejorar las condiciones de movilidad de sus habitantes. Bogotá” del cual hacen parte las troncales alimentadoras de la avenida 68 y avenida ciudad de Cali”⁷.
- Conpes 4034 “apoyo del gobierno nacional a la actualización del programa integral de movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (pimrc)”⁸.

Por todo lo señalado, es evidente que el Corredor Verde Séptima es el proyecto que desarrolla y da cumplimiento a los instrumentos jurídicos vigentes no solo en el Plan Distrital de Desarrollo 2020- 2023, sino especialmente en lo concerniente a los determinantes del Plan de Ordenamiento Territorial vigente hasta el año 2035, siendo por lo tanto un deber jurídico de esta administración

adelantar todas las actividades que estén a su alcance para lograr consolidar la construcción de este importante corredor.

Aspectos relevantes de la decisión del Tribunal Administrativo de Cundinamarca que permiten continuar con el proceso contractual del Corredor Verde Séptima

Además de las razones previamente señaladas, resulta fundamental tener en cuenta la decisión



adoptada el pasado 21 de noviembre por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Tercera, Subsección A; que en fallo promovido por la acción de tutela presentada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, decidió dejar sin efectos la providencia del 25 de octubre de 2023 y consecuentemente decretar la caída de la medida cautelar que había obstruido la continuación de los procesos contractuales del Corredor Verde Séptima.

Efectivamente, en la mencionada providencia el Tribunal advirtió que la interpretación realizada por el juez accionado **no era razonable**, por cuanto no resulta cierto que el artículo 105 del Acuerdo Distrital No. 761 de 2020 prohíba de manera absoluta la implementación de una red de transporte público basada en la construcción de troncales por la carrera séptima, sino que lo que está vedado a la administración es la inclusión de una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el IDU durante los años 2017 y 2018 la cual, como resultó demostrado, es diametralmente diferente al proyecto del Corredor Verde Séptima. Es decir, que una interpretación razonable de la norma citada permitiría deducir que el proyecto del Corredor Verde Séptima sí se ajusta a lo establecido por el Concejo de Bogotá frente a este corredor, y por supuesto al origen de este acuerdo que es el plan de gobierno de esta administración, por lo que en consonancia con el mandato popular conferido en el año 2019 es deber del actual gobierno distrital concluir con este proyecto.

Adicionalmente, debe precisarse que, el Tribunal consideró que el Juzgado 35 había usurpado funciones propias del ejecutivo distrital y había cometido un grave defecto orgánico al dictar la medida cautelar, esto por cuanto carecía absolutamente de competencia. De ahí que pierda toda valor la errónea y arbitraria afirmación de que el Corredor Verde Séptima controvierte el plan de gobierno y el Plan Distrital de Desarrollo. Por el contrario, resulte viable inferir que el Corredor Verde Séptima sí cumple con el voto programático vertido el Acuerdo 761 de 2020, esto si se tiene en cuenta la abultada evidencia técnica que demuestra las amplias diferencias que existen entre el proyecto de la troncal de Transmilenio propuesta en 2018 y 2019, y el Corredor Verde Séptima; pruebas que además fueron totalmente ignoradas por el Juez tutelado, como quedo acreditado por el Tribunal al reconocer también la procedencia de la acción de amparo por defecto fáctico.

Ahora bien, debe también ponerse de presente que por las órdenes y consideraciones vertidas en la sentencia que amparó el derecho al Debido Proceso de la Alcaldía Mayor de Bogotá y de los consorcios que se encontraba participando en el proceso licitatorio, el Juzgado Treinta y Cinco (35) Administrativo de Bogotá mediante auto del pasado 23 de noviembre de 2023, negó la medida cautelar de suspensión provisional de la licitación del corredor verde por la carrera séptima en el marco de la acción popular.

Debe destacarse que la precitada autoridad judicial reconoció de forma expresa que el Corredor Verde Séptima sí cumple con el artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, al ser sustancialmente diferente al modelo de troncal de Transmilenio tradicional planteado por la administración anterior, siendo este nuevo proyecto un modelo que avanza en energías limpias, espacio público peatonal y movilidad alternativa, al tiempo que ha sido concertado con amplia participación ciudadana; todo lo cual garantiza no solo el medio ambiente sano sino la moralidad



pública. Al respecto dijo textualmente el juzgado:

El proyecto Corredor Verde no contraría lo establecido en el artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, porque lo que dicha norma prohíbe expresamente es que se implemente un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, con una troncal de transporte masivo como la que se planteó en el proyecto diseñado por el Instituto de Desarrollo Urbano durante 2017 y 2018. En cambio, según lo que se observa hasta el momento de acuerdo con los medios probatorios señalados, el propuesto por la Administración Distrital en esta oportunidad privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad alternativa como la bicicleta. Además, ha tenido en cuenta la participación ciudadana, especialmente la comunidad incidente en los sectores donde se va a implementar el proyecto. Eso significa que se acompasa con lo establecido en el referido artículo 105 y, por ende, no desconoce el principio de legalidad ni el derecho a la moralidad pública, de los cuales se duele la parte accionante que han sido desconocido.

También debe destacarse que esta decisión constituye un hito al ampliar y reafirmar la reciente jurisprudencia del Consejo de Estado, que precisa que no le está permitido al juez popular decretarla nulidad de actos administrativos ni tampoco la suspensión provisional de los mismos, con lo cual se pone fin a una práctica contraria al ordenamiento jurídico que ha afectado el avance de la infraestructura pública.

En conclusión, queda claro que de acuerdo con la decisión adoptada por el H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el Corredor Verde Séptima es un proyecto que no solo está armonizado con el ordenamiento jurídico aplicable, sino que especialmente está alineado con el Plan Distrital de Desarrollo el cual constituye el mandato programático popular que este gobierno está obligado a honrar.

El corredor verde séptima es un deber del voto programático del año 2019 y no controvierte el mandato popular concedido en el año 2023

La Constitución de 1991 erigió a Colombia como un Estado Social y Democrático de Derecho, en el cual como expresión del principio de soberanía popular se concilian los mecanismos de la democracia directa con las instituciones de la democracia indirecta o representativa. Para este efecto, el artículo 259 de la Constitución estableció: “*Quienes elijan gobernadores y alcaldes, imponen por mandato al elegido el programa que presentó al inscribirse como candidato. La ley reglamentará el ejercicio del voto programático*”. Efectivamente, bajo el supremo marco constitucional, la elección de gobernadores y alcaldes está determinada por un mandato que los electores imponen a los elegidos relativo a dar cumplimiento a un programa de gobierno previamente inscrito, formula que es denominada “*voto programático*” y que constituye el principal control que puede ejercer el pueblo frente a sus gobernantes.

En esta línea, el Congreso de la República expidió la Ley Estatutaria 131 de 1994 que en su artículo 3º señala:

ARTÍCULO 3o. **Los candidatos a ser elegidos popularmente como gobernadores y alcaldes deberán someter a consideración ciudadana un programa de gobierno, que hará parte integral de la inscripción ante las autoridades electorales respectivas,** debiéndose surtir posteriormente su publicación en el órgano oficial de la entidad territorial respectiva o, en su defecto, las administraciones departamentales o municipales ordenarán editar una publicación donde se den a conocer los programas de todos los aspirantes, sin perjuicio de su divulgación pública de acuerdo con la reglamentación en materia de uso de medios de comunicación.

Así mismo, los artículos 5º y 6º de la Ley 131 de 1994 establecen el deber de los alcaldes y gobernadores de elevar a instrumento de planeación sus planes de gobierno, esto con el objeto de garantizar el cumplimiento del “voto programático”, a tiempo que el artículo 7º de la mencionada norma estatutaria, prevé las sanciones que se pueden promover contra los elegidos que incumplan su plan de gobierno a través de la denominada revocatoria del mandato, que más allá de procedencia constituye la reafirmación de deber constitucional que tiene los elegidos de dar cumplimiento irrestricto a sus programas de gobierno.

Sobre este punto la Corte Constitucional ha señalado:

“El voto programático es una expresión de la soberanía popular y la democracia participativa que estrecha la relación entre los elegidos (alcaldes y gobernadores) y los ciudadanos electores. Al consagrar que el elector impone al elegido por mandato un programa, el voto programático posibilita un control más efectivo de los primeros sobre estos últimos. La posibilidad de la revocatoria del mandato es entonces la consecuencia de esa nueva relación consagrada por la Constitución de 1991.”

Es decir que, bajo el régimen de derecho político colombiano, los alcaldes y gobernadores, no poseen un mandato en blanco, sino que tiene el deber de dar cumplimiento a sus programas de gobierno durante todo el periodo constitucional, es decir están absolutamente sujetos al mandato popular.

Así las cosas, debe precisarse que durante el proceso electoral de 2019 la hoy alcaldesa mayor de Bogotá Claudia López Hernández presentó en debida forma al conjunto de los bogotanos y bogotanas su programa de gobierno 2020 – 2023 el cual fue aprobado mayoritariamente en las urnas. En dicho programa este gobierno se comprometió:

“En vez de un Transmilenio por la carrera Séptima nuestra alternativa será hacer de la séptima un moderno corredor ecológico, eliminando intersecciones que congestionan esa avenida con deprimidos y usando, y según lo determinen estudios de viabilidad, o bien un sistema de metro ligero o tranvía o bien buses eléctricos. En cualquier caso la carrera Séptima será intervenida para mejorar todo su espacio público, arborización, velocidad, seguridad y descontaminación ambiental.”⁹



Efectivamente, en cumplimiento de la institución constitucional del voto programático y como consecuencia del mandato popular vigente, otorgado por los bogotanos y bogotanas en el 2019 y consignado en el plan de desarrollo distrital y las demás normas previamente referidas; se definió el proyecto de infraestructura del Corredor Verde Séptima, el cual, como ha quedado expuesto, constituye un deber inapelable que le corresponde cumplir a esta administración hasta el término de su periodo constitucional.

Ahora bien, si se revisa el programa de gobierno “*Bogotá para la Gente*” presentado por el alcalde electo Carlos Fernando Galán, se encuentra una mención a la carrera séptima en el punto 62, del capítulo II “*Bogotá con transporte eficiente, activa y amable*” que señala:

*“Ampliaremos la capacidad y la cobertura del transporte público masivo, **mediante la construcción de las troncales** de la Avenida Carrera 68, Avenida Ciudad de Cali y **la Carrera Séptima**. Las nuevas troncales tendrán un diseño acorde con el entorno urbano, incorporando criterios paisajísticos.”¹⁰*

Es decir, que, de acuerdo con el voto programático, no se avizora en todo el plan de gobierno de entrante alcalde ninguna disposición que contravengan el actual proyecto del Corredor Verde Séptima, por el contrario, del texto transcrito se puede inferir que la nueva administración se propone ampliar el transporte masivo mediante la construcción, entre otros, de la troncal de la Carrera Séptima, lo cual es totalmente compatible y armónico con el proyecto propuesto para ese troncal por esta administración. Es más, dicho sea de paso, la mayoría de los candidatos que se opusieron al Corredor Verde Séptima perdieron las elecciones, incluyendo al señor Juan Esteban Matallana que presentó la acción popular que detuvo momentáneamente el Corredor Verde y quien pretendió sin éxito llegar a ser edil de Chapinero.

Por lo tanto, la realización del proyecto del Corredor Verde Séptima no solo es un mandato popular que en virtud del voto programático debe ser llevado a cabo por esta administración, sino que además no contraría en nada el nuevo mandato popular que empezará a regir el próximo 1 de enero de 2024, los cuales, como ha quedado demostrado, resultan perfectamente compatibles.

En conclusión, de todo lo señalado, es claro que el proyecto de Corredor Verde Séptima debe seguirse adelantando hasta su culminación porque: i) ha cumplido con todos los requisitos técnicos necesarios en su estructuración. ii) debe ser realizado tal y como fue diseñado, de acuerdo con lo establecido en el Plan Distrital de Desarrollo 2020 – 2023 y el Plan de Ordenamiento Territorial 2022 a 2035. iii) de acuerdo con lo decidido por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se ajusta al artículo 105 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 y iv) su construcción es un deber como consecuencia del mandato popular propio del voto programático vertido en el programa de gobierno 2020 – 2023 inscrito en debida forma por la Dra. Claudia López en 2019, y no contraría en nada y por el contrario resulta armónico con el programa de gobierno 2024 – 2027 del alcalde electo Carlos Fernando Galán.

2. Actuaciones estratégicas y ciudadela educativa y del cuidado

Las Actuaciones Estratégicas se encuentran definidas en el libro V del POT en los artículos 478 al 484. Son territorios de oportunidad no solo para concretar proyectos integrales para el desarrollo de soportes urbanos, sino para detonar procesos de revitalización que aprovechen las condiciones de localización frente a las grandes infraestructuras, principalmente de movilidad, que se van a ejecutar durante los próximos 12 años en la ciudad y permitan la captura de valor para garantizar la financiación del desarrollo urbano.

Las actuaciones estratégicas representan la oportunidad de revitalizar la ciudad en territorios fundamentales para el desarrollo social, cultura y económico de Bogotá. Son una apuesta de ciudad en donde los esfuerzos públicos y privados se juntan generando el mayor bienestar posible.

Así mismo, las Actuaciones Estratégicas permiten el desarrollo de mecanismos de gestión de suelo, de financiación y de gobernanza que articule tanto al sector privado como el público y las comunidades para el desarrollo mancomunado y concertado de los territorios.

Las Actuaciones Estratégicas se identifican en el Mapa CG – 7 de “Actuaciones Estratégicas”, y en el anexo “Guía para la formulación de las actuaciones estratégicas”, así:

n.º	Nombre	n.º	Nombre
1	Lagos de Torca	14	Montevideo
2	Nodo Toberin	15	Eje Tintal
3	Ciudadela educativa y del cuidado	16	Porvenir
4	Teleport-Santafé	17	Chucua La Vaca
5	Polo Cultural	18	Metro Kennedy
6	Pieza RioNegro	19	Fucha Metro
7	Ferias	20	Sevillana
8	Distrito Aeroportuario-Engativá	21	20 de Julio
9	Distrito Aeroportuario-Fontibón	22	Reverdecer del Sur
10	Campin 7 de Agosto	23	Borde Usme
11	Chapinero verde e inteligente	24	Calle 72

12	Pieza Reencuentro	25	Eje Puente Aranda
13	Zona Industrial de Bogotá ZIBO		

Para el periodo constitucional de la actual administración el POT priorizó nueve (9) Actuaciones Estratégicas de: i) Distrito Aeroportuario - Fontibón; ii) Distrito Aeroportuario – Engativá; iii) Pieza Reencuentro; iv) Reverdecer sur; v) Ciudadela Educativa y del Cuidado; vi) 20 de julio; vii) Borde Usme; viii) Calle 72 y ix) Zona Industrial de Bogotá -ZIBO.

La formulación y ejecución de las Actuaciones Estratégicas permite la confluencia de actores relevantes en la toma de decisiones durante los procesos de concertación en la formulación, adopción, ejecución y seguimiento de las mismas. Para avanzar en el proceso de formulación se requiere de un operador urbano, la vinculación de una iniciativa privada y la participación de las comunidades moradores de los territorios.

Esta condición hace que todos los actores relevantes estén vinculados desde el principio del proceso de formulación y garantizar tanto los recursos para la financiación como los mecanismos necesarios para la gestión del suelo y la protección a los moradores y las actividades económicas. Con esto se espera lograr acuerdos entre las diferentes partes involucradas que faciliten el desarrollo de las AE y por ende que los decretos adoptados se ejecuten en los tiempos programados. La garantía del operador público es una novedad y una innovación en esta figura, el rol del operador consiste en lograr que la apuesta de lo público se cumpla al igual que se respeten los derechos de los habitantes de estos territorios.

La formulación y adopción de las AE se desarrolla en las siguientes cuatro pasos de acuerdo con lo establecido en el artículo 483 del POT:

1. **Iniciativa:** podrá ser pública, privada o comunitaria. En todos los casos, se deberá vincular para su formulación a alguno de los Operadores Urbanos o gerencia pública. Para su presentación, el formulador podrá presentar un perfil de proyecto en el que especifique el cronograma de actividades, la estrategia de participación ciudadana y de articulación interinstitucional.
2. **Directrices para definición de lo público:** son los soporte públicos que se deben incluir para garantizar la funcionalidad y carácter estratégico de cada pieza de ciudad. Se conforman de i) Requisitos programáticos adicionales a los previstos en POT en materia de equipamientos, servicios públicos, espacio público, tamaños de vivienda, necesidades de vivienda de interés social y prioritaria, y demás que sean requeridos por las entidades distritales; ii) Directrices de diseño urbano para la definición de la estructura funcional y del cuidado; y iii) Identificación de las cargas urbanísticas generales a considerar en la formulación de la actuación estratégica, cuando aplique.
3. **Formulación:** Se deberán concretar y desarrollar las directrices y contendrá como mínimo un proyecto urbanístico, el modelo socioeconómico, de gestión y gobernanza; el reparto de cargas y beneficios; y los instrumentos y mecanismos de planificación, gestión y financiación requeridos; los soportes que permitan evidenciar el cumplimiento de las disposiciones asociadas a la protección de moradores y actividades productivas, y en



general aquellos relacionados con el proceso de participación ciudadana durante el proceso de formulación.

4. **Fase de revisión y Concertación:** Durante este proceso será revisada la propuesta por la Secretaría Distrital de Planeación y las demás entidades involucradas, se solicitarán ajustes y se procederá a adoptar el respectivo decreto. Se deberá concluir en máximo dos (2) meses.

Como se puede evidenciar, el proceso de formulación y adopción de las Actuaciones Estratégicas es sencillo y sus tiempos son más reducidos en comparación con otros instrumentos de planeación existentes, por tanto, la definición de condiciones específicas para el desarrollo de cada una de ellas se puede lograr en corto tiempo.

Así mismo, al incluir la etapa de definición de directrices para la definición de lo público se clarifican las apuestas de la ciudad en concordancia con el modelo de ocupación territorial y con ello se definen las reglas de juego para todos los actores territoriales. Esta es una innovación frente a los procesos de planificación anteriores con lo que se espera no solo garantizar el carácter estratégico de estos territorios sino orientar y priorizar la inversión pública que deberá adelantar el Distrito en los siguientes años y que se deberá ver reflejada en los Planes de Desarrollo Distrital.

Cada una de estas fases cuentan con las condiciones requeridas para su desarrollo en el mencionado artículo 483 del POT y se complementan con disposiciones del decreto 558 de 2023. Además, dado que estas fases no tienen como objetivo la definición de normas urbanísticas, es evidente que las condiciones de aprovechamiento urbanístico, la cuantificación de obligaciones urbanísticas y otros aspectos relacionados con la definición de proyectos urbanísticos específicos deben ajustarse a las disposiciones específicas del Decreto Distrital 555 de 2021.

Así mismo, se resalta que el papel del sector privado es determinante para garantizar el éxito de la implementación de las Actuaciones Estratégicas. De hecho, acelerar el proceso de formulación de las mismas, depende, en gran medida, de la capacidad que tengan para presentar iniciativas y formular las propuestas. Por tanto, más que limitar su accionar, se presenta ante la ciudadanía un nuevo escenario para la co-creación de la ciudad, donde se logre sacar el mejor provecho para todas las partes involucradas. Eso sí, se podrán concretar los máximos aprovechamientos posibles siempre y cuando se cumpla con los mínimos públicos requeridos, las obligaciones urbanísticas definidas en el POT, condiciones particulares para la implantación de los proyectos, la vocación particular de los territorios y el cumplimiento de la política de protección a moradores y actividades económicas. El objetivo de las Actuaciones será concretar las directrices de lo público.

Estado de las actuaciones estratégicas

A la fecha se han expedido 11 directrices y a diciembre 2023 se tendrán expedidas 2 más, para llegar a 13 directrices.

En que vamos con las AE: Las AE priorizadas por POT cuentan con directrices*

*Salvo reverdecer del Sue por la medidas cautelares

DIRECTRICES para la definición de lo público		FORMULACIÓN
<p>Expedidas (11)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ciudadela Educativa y del Cuidado 2. Distrito Aeroportuario Engativá 3. Distrito Aeroportuario Fontibón 4. Calle 72 5. Chucua la Vaca 6. Chapinero Verde e Inteligente 7. ZIBO 8. Reencuentro 9. Porvenir 10. 20 de Julio 11. Borde Usme 	<p>En proceso de expedición: (2)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pieza Rionegro (revisión jurídica) 2. Campín – 7 de agosto (en solicitud de conceptos) <p>A espera de iniciativa (1)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Montevideo 	<p>Avanzando en formulación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aeropuerto Engativá 2. Ciudadela Educativa y del Cuidado <p>Iniciando formulación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Calle 72 2. ZIBO <p>Próximas a iniciar formulación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Chapinero 2. 20 de Julio

Actualmente, las AE que cuentan con iniciativas para la implementación de las mismas son:

- AE Ciudadela del Cuidado. Iniciativa por parte de Renobo y Secretaría de Hábitat
- AE Distritito Aeroportuario Engativá – Unidad Funcional Ciudad Florida
- AE ZIBO – Unidades Funcionales Gran América y Ortezal
- AE Campín 7 de agosto (iniciativa privada para expedición de directrices)
- AE Pieza Rionegro (iniciativa privada para expedición de directrices)
- AE Calle 72 – iniciativa pública por parte de Renobo
- AE Reencuentro – Iniciativa y suelo público por parte de Renobo

Para lograr todos estos propósitos, se ha definido que la norma urbanística en estos territorios se activa con la adopción de la Actuación Estratégica, para así garantizar no solo los propósitos establecidos en el POT sino la posibilidad real de ejecutar los proyectos acordados en función de la vocación estratégica de cada una de estas piezas de ciudad, evitando los procesos de especulación, la ejecución desordenada o descoordinada de acciones al interior de estos territorios.

Será cada Actuación Estratégica la que establezca la mejor forma de aprovechamiento de los sectores en donde se definieron estos instrumentos, desde el punto de vista de las decisiones de ordenamiento territorial lo anterior no sólo es legítimo sino que resulta necesario y adecuado para procurar un desarrollo armónico y ordenado de la ciudad, en donde los intereses de los particulares actúen en sinergia con el interés público.



Cumpliendo las disposiciones del POT, en esta administración se avanzó en el proceso de expedición de las directrices para la definición de lo público de todas las Actuaciones Estratégicas. Fueron expedidas todas, menos la AE Reverdecer del Sur debido a condiciones ambientales que deben ajustarse. El estado actual del proceso de adopción de las directrices es el siguiente:

Así mismo, la Actuación Estratégica Ciudadela Educativa y del Cuidado ya cuenta con una FORMULACIÓN radicada 16 de noviembre de 2023 y se encuentra en la Fase de REVISIÓN Y CONCERTACIÓN. Esta Actuación tiene una vocación de integración urbana, social y ambiental en los sectores occidental y noroccidental, a través de la provisión de espacio público, soportes territoriales y soluciones habitacionales mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad, que promuevan la prestación de servicios sociales y la generación de actividades económicas, convirtiéndose en una centralidad urbana ejemplar articulada con la Segunda Línea del Metro de Bogotá.

Por otra parte, se encuentra en proceso de selección de Colaborador empresarial:

No.	ACTIVIDAD	FECHA Y HORA	LUGAR
1	Publicación de proyecto de términos de referencia y anexos	17 de noviembre de 2023	SECOP II
2	Plazo para presentar observaciones a proyecto de términos de referencia y anexos	Hasta el 21 de noviembre de 2023	SECOP II
3	Publicación de los términos de referencia y demás documentación soporte	22 de noviembre de 2023	SECOP II
4	Plazo para presentar observaciones a los términos de referencia	Hasta el 24 de noviembre de 2023	SECOP II
5	Plazo para publicar adendas y respuesta a observaciones (si aplica)	27 de noviembre de 2023	SECOP II
6	Plazo para presentar propuestas	Hasta el 4 de diciembre de 2023 a las 5:00 PM	SECOP II
EVALUACIÓN DE PROPUESTAS			
7	Publicación del informe de Evaluación preliminar de criterios habilitantes e industria nacional	6 de diciembre de 2023	SECOP II
8	Respuesta de los interesados para ajustes, aclaraciones y/o explicaciones	Hasta el 7 de diciembre de 2023	SECOP II
9	Publicación documentos de respuestas a observaciones e informe de evaluación de criterios habilitantes e industria nacional	12 de diciembre de 2023	SECOP II

Por tanto, se puede afirmar que a pesar del corto tiempo que lleva la implementación del POT, se ha logrado avanzar de manera significativa en la operativización de un instrumento de planificación nuevo que implica más que la definición de la norma urbana, pues avanza hacia la posibilidad de i) la definición o concreción de proyectos integrales que permite guiar y priorizar la inversión pública para contribuir al cumplimiento de las metas territoriales y sectoriales; ii) contribuir en la articulación de los planes de desarrollo distrital con el plan de ordenamiento



territorial pues se identifican y señalan de manera concreta proyectos integrales y iii) definir esquemas de gobernanza para el desarrollo de proyectos integrales. Este nuevo enfoque evidencia que la participación tanto del distrito como del sector privado se vuelve crítica y relevante para el proceso de desarrollo de la ciudad.