



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510001266091

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 12-02-2025 11:30:48

2025ER3570 O 1 Fol:11 Anex:0

ORIGEN: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DÍAZ

DESTINO: COMISION 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENT

ASUNTO: RTA. PROPOSICIÓN N. 177 DE 2025

OBS: N° 202510001266091

Bogotá D.C., febrero 12 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRES GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogota

Calle 36 28a 41

Email: comisiondelplan@concejobogota.gov.co-correspondencia@concejobogota.gov.co

Bogota - D.C.

REF: Respuesta Proposición 177-2025

Respetado Doctor Giraldo

En atención a la proposición del asunto, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) envía respuesta del cuestionario en el marco de sus competencias:

9. ¿Cuántos tranvías circularon en Bogotá, ¿cómo funcionaban, cuál era el costo del pasaje, en qué fechas y cuántos pasajeros transportaban al día?

El tranvía de Bogotá fue un medio de transporte masivo que operó desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX. De acuerdo con la información que reposa en el Archivo Distrital de la Secretaría General¹, para el año 1922 el sistema contaba con 29 carros eléctricos, 5 de tracción animal y 2 de carga.

Inicialmente, el tranvía era de tracción animal, utilizando mulas para mover los vagones sobre los rieles de madera. En 1910, se introdujo el tranvía eléctrico, lo que permitió ampliar las rutas a más barrios de la ciudad. En sus inicios, el costo de la tarifa era de cinco centavos de peso y estuvo en operación desde el 24 de diciembre de 1884 hasta el 30 de junio de 1951.

Con relación al número de pasajeros movilizados, no se dispone de datos precisos de esta cantidad, pero es bien sabido que, durante su auge, el tranvía era un medio de transporte muy popular en la ciudad.

11. ¿Cuántas manifestaciones, marchas y caminatas se han realizado sobre la Carrera Séptima en los últimos 20 años? y ¿Cuántas de ellas han presentado o terminado en disturbios y/o vandalismo?

¹ A partir de: <https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/historia-del-transporte-bogota>

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



A continuación se presenta la información, desde el momento en que se recopilan datos por este tipo de eventos, aclarando que la Secretaría Distrital de Movilidad no recopila ni dispone de la información de las manifestaciones que terminan en disturbios:

Tabla No 1 MANIFESTACIONES CARRERA 7 (JULIO DE 2021 A FEBRERO DE 2025)

PERIODO	MANIFESTACIONES
20 de Julio 2021 - 31 de Diciembre 2021	26
01 de enero de 2022 - 31 de Diciembre de 2022	58
01 de enero de 2023 - 31 de diciembre de 2023	66
01 de enero de 2024 - 31 de diciembre de 2024	134
01 de enero de 2025 - 03 de Febrero de 2025	7
TOTAL	291

Fuente Bitácoras CGT

17. ¿Cuál es el trazado del Regiotram del Norte sobre la Carrera Séptima dentro del Distrito Capital propuesto por el Presidente Gustavo Petro, y qué conceptos de viabilidad existen sobre el mismo? Favor responder adjuntando estudios y mapas de los posibles trazados.

La propuesta de REGIOTRAM DEL NORTE no es un proyecto que se haya concebido sobre el corredor de la Carrera Séptima, sin embargo durante la Alcaldía de Gustavo Petro, durante el Periodo Administrativo 2012-2016 se propuso como alternativa de movilidad un tren ligero o tranvía por la Carrera 7, que iría desde la Calle 19 hasta la Calle 193, con la posibilidad de extenderlo al sur, hasta el Portal 20 de Julio. el cual no llegó a contar con estudios y diseños de detalle y los mismos fueron desistidos y/o rechazados.

Posteriormente, y entre los años 2020 y 2021 la Administración Distrital realizó el estudio de Idea y Prefactibilidad del Corredor de la Carrera Séptima, evaluando 4 alternativas para la selección del modo de transporte a implementar, las cuales se presenta a continuación junto con sus resultados:

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.

2

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



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.

Cada una de estas alternativas se evaluó desde 5 componentes: capacidad, trasbordos, tiempo de viaje, diseño urbano y financiero y mediante 9 escenarios operativos, descritos a continuación:



“En el escenario tendencial (E1), en el año 2030 las troncales de la Av. Caracas, Av. NQS, Av. Autonorte y la Av. Las Américas llegan a su punto de saturación, con demandas por encima de la capacidad máxima de diseño. Con la implementación de la Canasta Metro3 representada como E2, se obtiene una línea base sobre la cual comparar dado que son proyectos financiados y contratados, con alta probabilidad de realizarse. En el E2, se puede apreciar como la Carrera Séptima en el tramo sur (100-32) estaría cargando 7,300 pax/h/sentido, y en el norte (100-200) 11,100 pax/h/sentido. Con la implementación del Regiotram del Norte (E3), esas cargas cambian a 7,000 en el tramo sur, y 5,300 en el tramo norte, reflejando la repartición de carga que se realiza al norte de la Calle 100, más el poco impacto que tendría ese proyecto sobre la demanda en la Séptima al sur de la Calle 100. Si se implementa la extensión de la PLMB hasta la Calle 100, estas cargas se reducen aún más (6,000 en el sur y 4,300 en el norte), dándole más opciones de viaje a los usuarios que bajo este escenario, no contarían con un proyecto aún sobre la Carrera Séptima.

Este escenario (E4) se toma como el escenario base para comparar el desempeño de los diferentes proyectos alternativos sobre la Séptima con el Regiotram del Norte implementado, y el mismo sin Regiotram del Norte (pero con extensión de la PLMB hasta la 100) como el escenario base alternativo.

Sobre estos escenarios base, la implementación de diferentes alternativas de proyecto sobre la Carrera Séptima afectan la cantidad de demanda transportada en la hora de máxima demanda. En el caso de implementar un sistema BRT de mediana capacidad en todo el corredor (E7), similar al proyecto diseñado en 2017, la demanda transportada llega a 10,500 y 6,900 pax/h/sentido en el sur y norte respectivamente. Si se implementa un Tranvía, la demanda transportada llega a 5,300 y 4,300 pax/h/sentido. Si se implementa un BRT ligero, esta llega a 7,600 y 4,300 pax/h/sentido respectivamente.

De estos valores se puede entender como la existencia del Regiotram del Norte reduce la demanda significativamente en el tramo norte de la Séptima, y cómo a medida que se proporciona una alternativa con mejores tiempos de viaje, las personas que eligen viajar por ese corredor aumentan. También se puede ver como en el caso máximo, la demanda no supera los 11,000 pax/h/sentido con la existencia del Regiotram del Norte.





Si se excluye la implementación del Regiotram del Norte del escenario base (pero se incluye la extensión de la PLMB hasta la Calle 100), se puede observar como la demanda transportada en el tramo sur y norte con un sistema BRT de capacidad mediana (E10) está en 12,500 y 14,500 pax/h/sentido. Este valor es inferior a la carga estimada previamente de 24,000 pax/h/sentido en el tramo norte, y se debe a las actualizaciones en el ejercicio de modelación que permiten tener una fotografía más actualizada del comportamiento de la red. Si se implementa un Tranvía de la Calle 200 a la 32, la demanda se reduce a 7,600 y 7,900 pax/h/sentido. Si se implementa un sistema BRT ligero, la demanda transportada pasa a 10,000 y 11,000 pax/h/sentido (E8)."

De lo anterior se concluyó que la alternativa que permitiría la mejor condición de movilidad contemplaba un sistema de BRT sobre la Carrera Séptima.

Tabla No 2 Cargas para los diez escenarios modelados

	2019	2030									
	E0	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	E8	E9	E10
CORREDOR	Actual	Tendencia 2030	E1 + Canasta a Metro	E2 + CFN	E3 + Ext PLMB CI 100	E4 + K7 Alt Bus Dual	E4 + K7 Tranvia	E4 + K7 BRT	E5 sin CFN	E6 sin CFN	E7 sin CFN
Av Caracas	46300	52000	45900	43100	40500	38400	42400	37500	41700	46200	39700
NQS	47600	52100	27900	26300	21900	20600	22300	20100	25900	28100	24800
Autopista Norte	39700	44000	45400	31800	32500	31800	31900	31200	44400	44300	39600
Av. Américas	36400	44100	18400	17200	15600	14500	15700	15300	16800	18400	17500
Carrera 9 CFN				23400	23600	14400	22000	19600			
Carrera 10	13600	14800	15000	15100	14900	16000	15000	15800	16200	15200	16000
Carrera 7 (32-100)	8600	8900	7300	7000	6000	8600	5300	10500	11000	7600	12500
Carrera 7 (100-200)	6900	6400	11100	5300	4300	11900	4300	14500	19000	7900	21600
Av 68	13100	16000	24000	25400	23700	24300	24000	23200	24100	24200	23100
Metro			36400	35500	43500	41800	43300	40700	35900	36600	34800

Fuente: Estudio de Idea y Prefactibilidad

Resultado de análisis multi-criterio de alternativas modales

OBJETIVO	INDICADOR	Porcentaje (%)	ALT 1 BRT	ALT 2 LRT	ALT 3 DUAL + BRT	ALT BRT PISO BAJO
MOVILIDAD SOSTENIBLE (33.3%)	Capacidad	11.1	9	1	7	3
	Trasbordos	11.1	9	1	9	1
	Tiempos de Viaje	11.1	9	3	7	3
CREACIÓN DE LUGAR (33.3%)	Diseño Urbano	33.33	5	9	7	5
IMPLEMENTABILIDAD (33.3%)	Financiero Normativo	16.67	7	1	9	5
		16.67	7	7	9	9
		100	46	22	48	26
Puntaje final			7.00	4.89	7.89	4.78

Fuente: Estudio de Idea y Prefactibilidad

De otro lado, la propuesta de inclusión de un tranvía en la Carrera 7 se presentó a medios de comunicación por parte del Gobierno Nacional, a través de una entrevista a la Ministra de Transporte publicada por el diario El Tiempo el 26 de octubre de 2024.

Sin embargo en el año 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano había contratado los estudios y diseños con base en la alternativa seleccionada para los tramos 1, 2 y 3 del Corredor Carrera Séptima, así:

- Contrato IDU 1319 de 2021 (Tramo 1): “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el

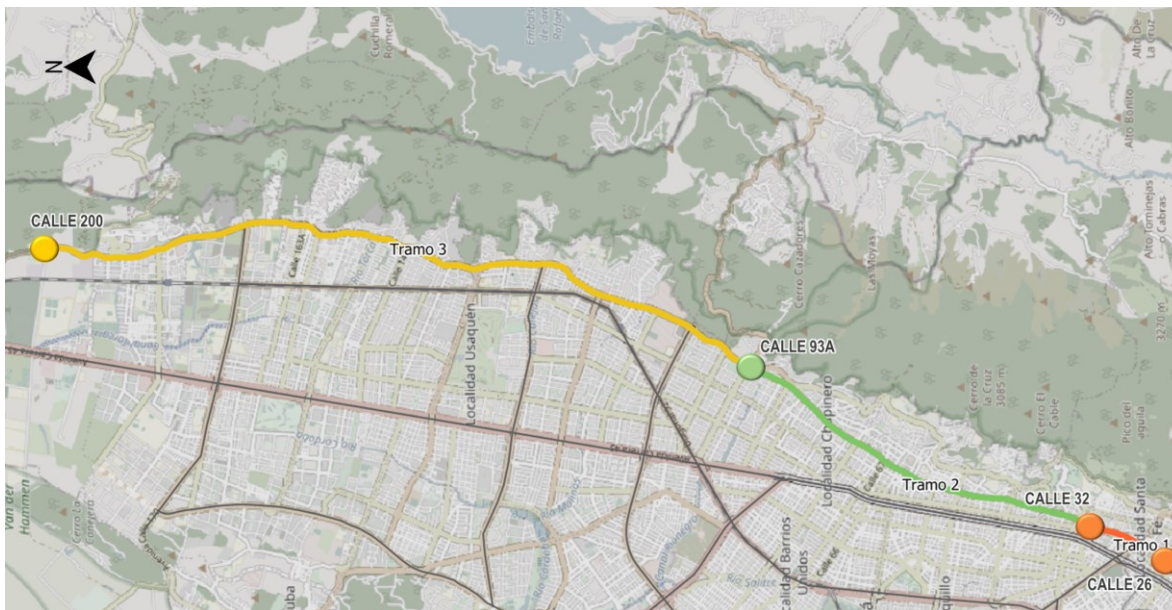
6

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020



corredor verde de la carrera 7 desde la calle 26 hasta la calle 32, ramal de la carrera 6 desde la carrera 7 hasta la calle 27 y actualización, complementación y ajustes de los estudios y diseños existentes de la conexión operacional calle 26 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.”

- Contrato IDU 1299 de 2021 (Tramo 2): “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 32 hasta la calle 93A, ramal de la calle 72 entre carrera 7 y carrera 13 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.”
- Contrato IDU 1336 de 2021 (Tramo 3): “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la carrera 7 desde la calle 93A hasta la calle 200, patio portal, conexiones operacionales calle 100, calle 170 y demás obras complementarias en Bogotá D.C.”

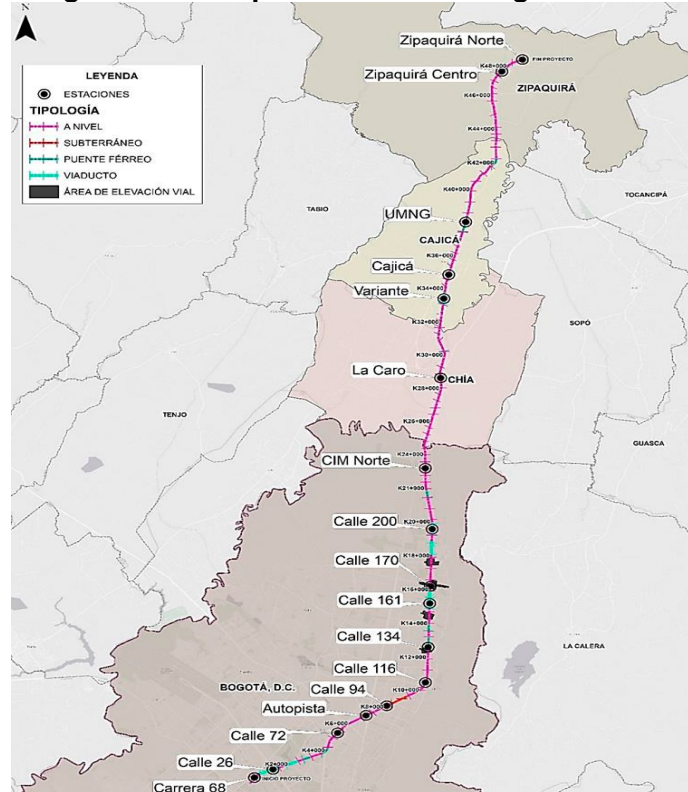


Al respecto, es preciso resaltar que el 22 de noviembre de 2023 se adjudicó el proyecto “Construcción del corredor de la Carrera séptima desde la Calle 99 hasta la Calle 200”, a través de 3 lotes o contratos a saber:

- Lote 1. Carrera Séptima desde la Calle 99 a la Calle 127 - Contrato de Obra IDU-1739-2023.
- Lote 2. Carrera Séptima, desde la Calle 127 a la Calle 183 - Contrato de Obra IDU-1727-2023.
- Lote 3. Carrera Séptima, desde la Calle 183 a la Calle 200. Contrato de Obra IDU-1740-2023, la construcción del patio portal ubicado en la Carrera 7 con Calle 200 y demás obras complementarias, bajo un sistema de carriles BRT (Bus de Tránsito Rápido) exclusivos por sentido.

De otro lado, en la actualidad se encuentra aprobada la fase de estudios de factibilidad del Regiotram del Norte, el cual se ha definido sobre la franja férrea actual Bogotá - Zipaquirá, utilizando la franja de la Avenida NQS y la Carrera 9; próximamente se radicará por segunda vez ante el Ministerio de Transporte para solicitar la cofinanciación por parte del Gobierno nacional.

Imagen No 1 .Propuesta Trazado Regiotram Norte



Fuente: Findeter 2025



Este Regiotram se define como un sistema de transporte de pasajeros férreo bidireccional alimentado mediante catenaria, el cual conserva el trazado del corredor férreo existente Bogotá – Belencito desde el actual PK05+000 hasta La Caro, y allí se desvía para ocupar el corredor férreo La Caro – Zipaquirá hasta el actual PK 54+400. Al respecto es preciso resaltar que el proceso de revisión de requisitos para la cofinanciación por parte del Ministerio de Transporte, conlleva la evaluación de alternativas de trazado, alineamiento y tecnología, y en tal sentido, se tendrán los análisis respectivos, luego de la validación con el Ministerio.

18. ¿Cuáles propuestas de sistema férreo se han dado para la Carrera Séptima de Bogotá? Favor responder indicando: fecha, autor de la propuesta, estudios que la sustenta, tipo de sistema férreo propuesto (tranvía, tren liviano, tren pesado, etc), longitud, especificaciones técnicas, mapas con trazados, cantidad de pasajeros por trayecto, tiempo de implementación, posible costo, entre otros.

A continuación se describen las propuestas de sistema férreo que se han dado para la Carrera Séptima de Bogotá entre 2008 y 2023. Cabe resaltar que la mayoría corresponden a propuestas de APP de iniciativa privada, razón por la cual la información es presentada por los originadores de forma confidencial y bajo reserva, de conformidad con el artículo 14 de la Ley 1508 de 2012:

Periodo 2008 a 2011:

- Autor de la propuesta: Alcaldía de Samuel Moreno
- Tipo de sistema férreo propuesto: Metro pesado
- Se propuso como alternativa de movilidad sobre este corredor la operación de un metro pesado. Esta propuesta fue descartada, debido a que la demanda de transporte no justificaba la construcción de un metro pesado.

Período 2012 a 2015:

- El Proyecto Tranvía de Bogotá (Iniciativa privada sin recursos públicos), radicado el 21 de diciembre de 2012, fue declarado fallido por Transmilenio S.A. (TMSA) mediante Resolución 302 de julio 23 de 2013, teniendo en cuenta que el originador de la iniciativa privada no hizo entrega de la información en etapa de factibilidad en el plazo otorgado por TMSA. Factibilidad rechazada.
- ECOTRAM Capital (Iniciativa privada con recursos públicos), radicado en agosto de 2013. El originador desistió mediante comunicación radicada en TMSA el 30 de septiembre de 2014.





- Tranvía Urbano de Oriente (Iniciativa privada sin recursos públicos), radicado el 21 de mayo de 2014, fue rechazado por TMSA mediante resolución No. 041 del 22 de enero de 2016, debido a que el Originador no subsanó las observaciones planteadas por el Distrito al proyecto. Prefactibilidad rechazada.

Período 2016 a 2019:

- Tranvía Urbano de Oriente, radicado el 29 de enero de 2016, que coincide con el nombre y objeto del anterior, y fue rechazado por TMSA mediante Resolución No. 254 de 2016 del 28 de abril de 2016.

Período 2020 a 2023:

- Tranvía Corredor de la Carrera Séptima (Iniciativa privada con recursos públicos), radicado en febrero de 2020 por Ferreira y Asociados S.A.S y TUV Rheinland Colombia S.A.S. Mediante Resolución 111 de marzo de 2021, TMSA rechazó el proyecto. Prefactibilidad rechazada.

19. ¿Se tiene prevista alguna línea del metro de Bogotá por la Carrera Séptima?

De conformidad con el Programa para descarbonizar la movilidad del artículo 567 del Decreto Distrital 555 de 2021, *Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*, se tienen planeadas a largo plazo la estructuración, construcción, y operación de 5 líneas de metro (97 km) con el objetivo de implementar el eje estructurante de movilidad, consolidando importantes corredores de transporte, tanto en el ámbito urbano, como en el regional, de acuerdo con lo que se indica a continuación:

PRIMERA LÍNEA DEL METRO PLMB EXTENSIÓN centro- Usaquén-Toberín-calle 200
SEGUNDA LÍNEA DEL METRO SLMB Centro- engativa- suba
TERCERA LÍNEA DEL METRO (AVENIDAS SANTAFÉ - BOSA - VILLAVICENCIO - JORGE GAITÁN CORTÉS - NQS 92)
CUARTA LÍNEA DE METRO Avenida Boyacá Fase II desde el cruce de la Avenida Guaymaral con autopista norte hasta Avenida Chile (CI 72)
QUINTA LÍNEA DE METRO Avenida Boyacá Fase I desde Avenida Chile (CI 72) hasta autopista al llano



Esta red está concebida para cubrir los corredores con mayores demandas de pasajeros y conectar con transporte eficiente, de calidad y limpio, las zonas más densas de la ciudad con el centro expandido. En el corto plazo (hasta el año 2028) se tiene estimada la construcción y puesta en operación de la Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo I (PLMB-T1). En el mediano plazo (hasta el año 2035) se tiene planeado la estructuración, construcción y puesta en operación de la Línea 2 del Metro de Bogotá y por último, en el largo plazo (hasta el año 2050) se tiene previsto la estructuración, construcción y puesta en operación de las otras 3 líneas de metro que desarrollan su trazado en corredores diferentes a la Carrera Séptima, como se observa en el listado anterior.

- Lo anterior, se complementa con lo definido en el parágrafo 2 del artículo 158 del Decreto Distrital 555 de 2021 (POT) el cual establece que los trazados y tipología de los proyectos se encuentran de manera indicativa en el Mapa N.ºCU-4.4.1 "*Red del sistema de transporte público de pasajeros urbano-rural-regional*" (https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cu_4_4_1_sistema_de_movilidad_red_d_el_sistema_transporte_publico_de_pasajeros_urbano_-_rural_-_regional_actualizado_connota_0.pdf) y deberán ser precisados de acuerdo con los estudios y diseños técnicos de detalle de cada proyecto que para el efecto se elaboren a futuro.

Cordialmente,



Claudia Andrea Diaz Acosta

Secretaria de Despacho

Firma mecánica generada en 12-02-2025 09:07 AM

Aprobó: Jhon Alexander Gonzalez Mendoza-Subsecretaría de Gestión de la Movilidad
Aprobó: Jhon Freddy Dominguez Fuentes-Subdirección de Gestión en Vía
Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Nathaly Patiño Gonzalez-Dirección de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte
Aprobó: Valentina Acuña Garcia-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 05-02-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 05-02-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 04-02-2025
Elaboró: Ximena Cantor - DPM 03-02-2025
Diego Bayona Espinosa - Subdirección de Infraestructura 03-02-2025
Jairo Elber Millan Milan - Subdirección de Gestión en vía 04-02-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho

11

Este documento está suscrito con firma mecánica autorizada mediante Resolución No. 320 de diciembre 4 de 2020

PA01-PR15-MD01 V4.0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.