



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



DS

202510005068361

Información Pública

Al contestar Cite el No. de radicación de este Documento

CONCEJO DE BOGOTÁ 16-04-2025 12:00:11

2025ER10164 O 1 Fol:1 Anex:0

ORIGEN: SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD/CLAUDIA ANDREA DIAZ /

DESTINO: COMISIÓN 1ª PERM. PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO

ASUNTO: REF: RESPUESTA PROPOSICIÓN 466-2025

OBS: ---

Bogotá D.C., abril 15 de 2025

Señor(a)

DAVID ANDRÉS GIRALDO UMBARILA

Concejo De Bogotá

Calle 36 28 A 41

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

Bogotá - D.C.

REF: Respuesta Proposición 466-2025

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:

3. ¿Menciones los estudios y diseños que se han realizado en los últimos 50 años para ampliar o modificar la Carrera Séptima? Favor remitir los estudios y diseños, e informar la vigencia y el monto del presupuesto programado y ejecutado en los mismos (incluyendo interventorías).

A continuación se relacionan los estudios y diseños adelantados desde el distrito para el corredor Carrera Séptima:

- IDU-DTC -188 de 2004: Estudio “Factibilidad Técnica de la adecuación de las Carrera 10 y Av. Carrera 7 de la ciudad de Bogotá entre la Calles 3Sur y Av. Calle 170, al sistema de Transporte Masivo de Transmilenio”, en el cual se desarrolló la factibilidad técnica y operativa de las alternativas de diseño a lo largo del corredor, siendo la base de la etapa de estudios y diseños definitivos.
- IDU 025 de 2006: “Estudios y Diseños a precio Global Fijo sin reajustes, de la troncal Av. Carrera 7 de la Calle 34 a la Av. Calle 170 y tramo de la Calle 72 de la Av. Carrera 7 a la Avenida Caracas en Bogotá D.C.”, mediante el cual se realizó la actualización de los diseños realizados previamente.
- IDU 033 de 2010: Actualización de los diseños del contrato 025 de 2006, el consistió en analizar la implementación de BRT Ligero.

1

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.



- IDU-1073 de 2016: Estudios y diseños para la adecuación del corredor vial de la Av. Carrera 7 al Sistema de Transporte Masivo de Transmilenio, desarrolló la actualización, complementación y adecuación al sistema BRT con la implementación y adecuación del espacio público e infraestructura para bicicletas.

Adicionalmente el Distrito en 2021 llevó a cabo la contratación de tres (3) estudios para el desarrollo del Corredor Séptima entre la Calle 26 y la Calle 200, dividido en tres (3) tramos de desarrollo los cuales se presentan a continuación:

- Contrato IDU 1319 de 2021: “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la Av. Carrera 7 desde la Calle 26 hasta la Calle 32, ramal de la Carrera 6 desde la Av. 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, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la Av. Carrera 7 desde la Calle 32 hasta la Calle 93A, ramal de la Calle 72 entre Av. Carrera 7 y Carrera 13 y demás obras complementarias, en Bogotá D.C.”
- Contrato IDU 1336 de 2021, “Actualización, complementación, ajustes de los diseños y diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños, para el corredor verde de la Av. 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.”

8. ¿Cuál era el recorrido del tranvía en la ciudad de Bogotá y en qué fechas? Favor adjuntar mapas indicando la fecha y el recorrido respectivo.

Con base en la cartografía histórica publicada en la página web del Banco de la República¹, la primera línea del tranvía inaugurada en diciembre de 1884, recorría la carrera Séptima desde la Plaza de Bolívar, pasaba por el parque Centenario hasta la plazoleta de San Diego sobre la calle 26 y de ahí continuaba hacia el norte por la carrera 13 hasta llegar a Chapinero. Posteriormente, en 1892 se inauguró una línea que unió la Plaza de Bolívar con la Estación de la Sabana.

En 1922, se contaba con siete líneas diferentes que se describen en la siguiente tabla:

¹ A partir de <https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/503/>



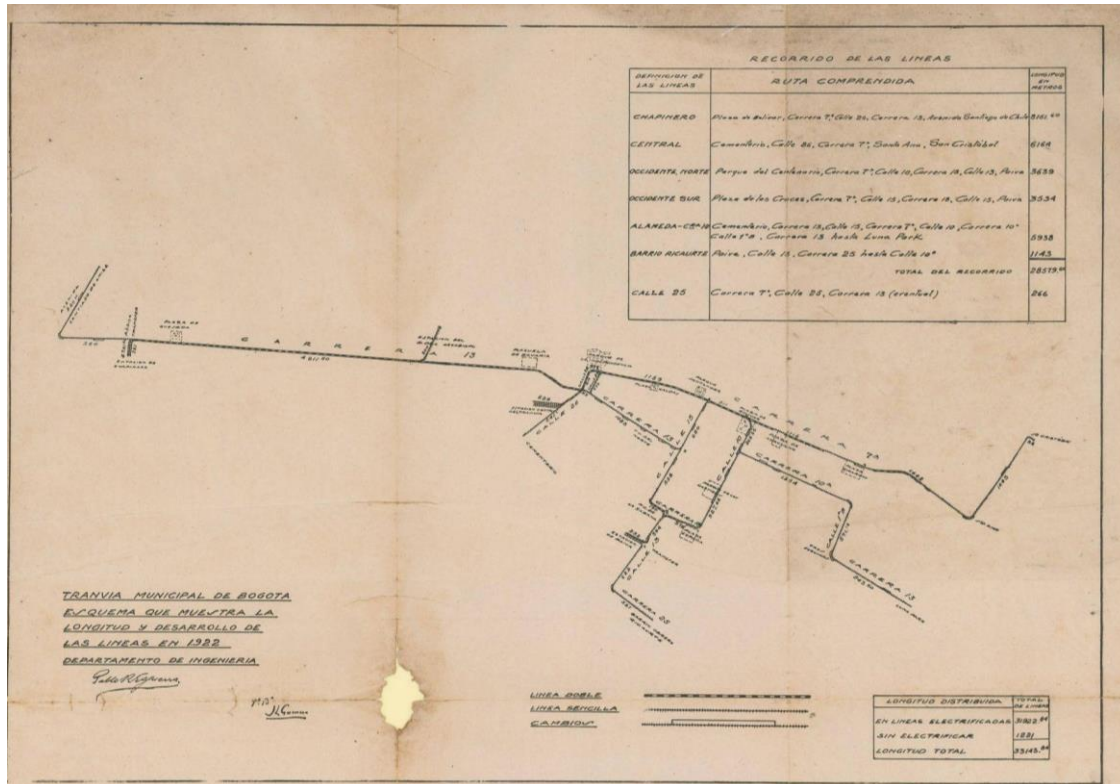
Tabla 1. Líneas del Tranvía de Bogotá en 1922

Definición de las líneas	Ruta	Longitud en metros
Chapinero	Plaza de Bolívar, Carrera 7, Calle 26, Carrera 13, Avenida Santiago de Chile	8.161
Central	Cementerio, Calle 26, Carrera 7, Santa Ana, San Cristobal	6.164
Occidente Norte	Parque del Centenario, Carrera 7, Calle 10, Carrera 18, Calle 13, Paiva	3.639
Occidente Sur	Plaza de Las Cruces, Carrera 7, Calle 15, Carrera 18, Calle 13, Paiva	3.534
Alameda Cra. 10	Cementerio, Carrera 13, Calle 15, Carrera 7, Calle 10, Carrera 10, Calle 1B, Carrera 13 hasta Luna Park	5.938
Barrio Ricaurte	Paiva, Calle 13, Carrera 25 hasta Calle 10	1.143
Calle 25	Carrera 7, Calle 25, Carrera 13 (central)	266

Fuente: tomado de
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/503/>

En el mapa que se muestra a continuación, se indica el recorrido de las líneas existentes en 1922, indicadas en la tabla anterior:

Imagen No 1. Líneas tranvía 1922



Fuente: tomado de
<https://babel.banrepcultural.org/digital/collection/p17054coll13/id/503/>

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 General², para el año 1922 el sistema contaba con 29 carros eléctricos, 5 de tracción animal y 2 de carga.

² 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





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.

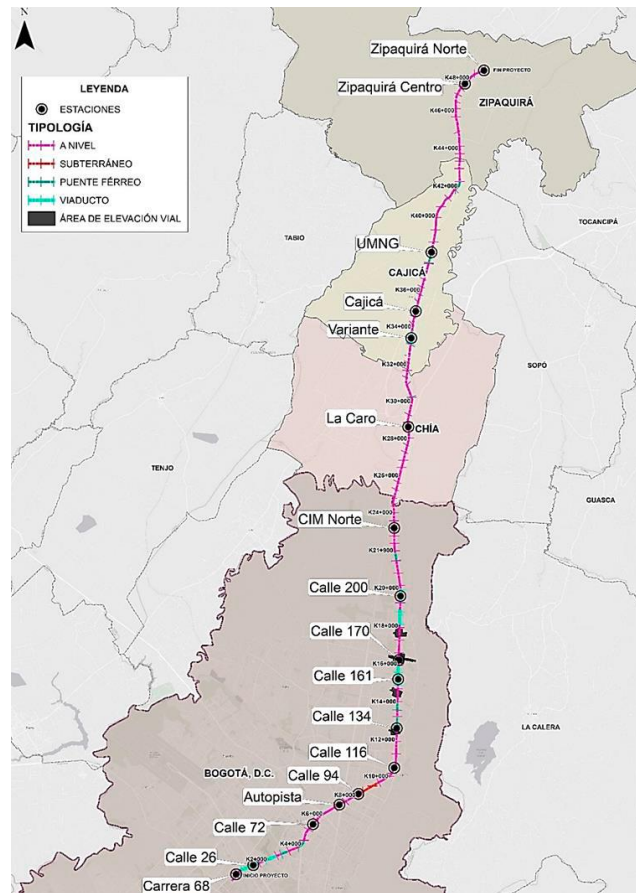
Con relación al número de pasajeros movilizados, no se dispone de datos precisos de esta cantidad, pero es bien sabido que durante su auge, el tranvía era un medio de transporte muy popular en la ciudad.

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 (2012-2016) se radicó mediante el esquema de APP (iniciativa privada sin recursos públicos) una alternativa de movilidad de 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. Esta propuesta no llegó a contar con estudios ni diseños de detalle.

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.

Imagen No 2 .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. Es importante mencionar que el ente gestor del proyecto Regiotram del Norte es la Empresa Férrea Regional.



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, debido a que el Originador no subsanó las observaciones planteadas por el Distrito al proyecto.

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. Prefactibilidad rechazada.

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

El Decreto Distrital 555 de 2021, *Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*, en el Programa para descarbonizar la movilidad, artículo 567 contempla 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.º CU-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_del_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 15-04-2025 02:41 PM

Aprobó: Juan Carlos Tovar Rincón-Subdirección de Infraestructura
Aprobó: Liliana Paola Oñate Acosta-Subsecretaría de Política de Movilidad
Aprobó: Valentina Acuña García-Dirección de Planeación de la Movilidad
Revisó Ana María Peroza -Asesora del Despacho
Gina Salazar- Asesora del Despacho 10-04-2025
Javier Hernández -Hernández López y Asociados 10-4-2025
Cristian Miguel Quintero -Asesor del Despacho 11-04-2025
Juan Felipe Vives-Asesor del Despacho 10-04-2025
Alexandra Silva - Subsecretaría de Política de Movilidad 10-04-2025
Elaboró Milena Díaz Guerrero - Subdirección de Infraestructura 10-04-2025
Pablo Sergio Velandia Pulido - Subdirección de Infraestructura 08-04-2025
Compiló Paula Andrea Vargas Torres -Despacho