

Bogotá D.C., 04 de septiembre de 2023

Señores

**JUZGADOS ADMINISTRATIVOS**

Oficina de reparto

Ciudad

**ASUNTO:** Acción Popular interpuesta por **DIEGO ESCALLÓN ARANGO y JUAN ESTEBAN MATALLANA** en contra de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Respetuoso saludo, honorable Juez(a).

**DIEGO ESCALLÓN ARANGO**, mayor de edad e identificado como aparece al pie de la firma, residente de la ciudad de Bogotá, y **JUAN ESTEBAN MATALLANA**, mayor de edad e identificado como aparece al pie de la firma, residente de la ciudad de Bogotá, con fundamento en el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 472 de 1998, interponemos acción popular con el fin de buscar protección ante **la amenaza considerable y ostensible de los derechos e intereses colectivos (i) a la moralidad administrativa; (ii) el patrimonio público; (iii) el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, por la apertura de las licitaciones IDU-LP-DG-003-2023, IDU-LP-DG-004-2023 e IDU-LP-DG-005-2023 para la construcción de la obra denominada Corredor Verde Carrera Séptima**, en contra de la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), para que sean representadas por quien corresponda en derecho. Lo anterior, con fundamento en lo siguiente:

I.	FUNDAMENTOS DE HECHO	2
	CONSIDERACIONES PREVIAS .....	2
	A. ANTEDECENTES DEL CORREDOR VERDE EN LA CARRERA SÉPTIMA-CORREDOR VERDE.....	3
	B. HECHOS RELACIONADOS CON LAS PROMESAS DE CAMPAÑA DE LA ALCALDESA CLAUDIA LÓPEZ Y LA ALCALDÍA MAYOR DE ANUNCIAR QUE NO SE LLEVARÍA A CABO UN TRANSMILENIO POR LA CARRERA SÉPTIMA	5
	C. HECHOS RELACIONADOS CON EL SISTEMA TRANSMILENIO (SISTEMA BRT) Y LA EXACTITUD SUSTANCIAL ENTRE LA TRONCAL DE TRANSMILENIO ESTRUCTURADA ENTRE 2017 Y 2018 Y EL CORREDOR VERDE .....	13
	D. HECHOS RELACIONADOS CON LA VULNERACIÓN AL PRINCIPIO DE PLANEACIÓN DEL CORREDOR VERDE QUE PONE EN RIESGO EL PATRIMONIO PÚBLICO Y LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA Y ANTECEDE A UN FUTURO DESEQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO .....	23
	E. HECHOS RELACIONADOS CON LA VULNERACIÓN AL ARTÍCULO 105 PDD Y LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA POR LA FALTA DE PARTICIPACIÓN INCIDENTE EN EL CORREDOR VERDE.....	37
	F. HECHOS RELACIONADOS CON LA AFECTACIÓN A LA MOVILIDAD DEL NORORIENTE DE LA CIUDAD Y DESCONOCIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES TÉCNICAS POR PARTE DEL IDU.....	40
	G. HECHOS RELACIONADOS CON RELACIÓN AL INCUMPLIMIENTO DE ARMONIZACIÓN CON EL PLAN PARCIAL EL PEDREGAL .....	45
II.	IDENTIFICACIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS AMENAZADOS .....	46

1. LAS LICITACIONES DEL CORREDOR VERDE ATENTAN CONTRA LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA AL VIOLENTAR LA LEGALIDAD DEL ARTÍCULO 105 DEL PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO Y LA BUENA FE ADMINISTRATIVA.....	47
2. LAS LICITACIONES DEL CORREDOR VERDE ATENTAN CONTRA LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA Y EL PATRIMONIO PÚBLICO POR DESCONOCIMIENTO DEL PRINCIPIO DE PLANEACIÓN.....	52
3. LAS LICITACIONES ATENTAN CONTRA EL GOCE DEL ESPACIO PÚBLICO POR LA RESTRICCIÓN Y AFECTACIÓN A LA MOVILIDAD DEL NORORIENTE DE LA CIUDAD Y EL DAÑO AL COMERCIO .....	56
III. FUNDAMENTOS DE DERECHO.....	58
IV. REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD AGOTADO.....	58
V. PRETENSIONES.....	59
VI. SOLICITUD DE MEDIDAS CAUTELARES .....	59
VII. PRUEBAS .....	62
VIII. ANEXOS.....	66
IX. NOTIFICACIONES .....	67

## I. FUNDAMENTOS DE HECHO

### CONSIDERACIONES PREVIAS

- La alcaldesa mayor de Bogotá defraudó la buena fe y confianza de los bogotanos cuando en campaña anunció que no haría Transmilenio por la Carrera Séptima y ahora busca imponer el Corredor Verde que, sustancialmente, es idéntico al proyecto de Transmilenio por la Séptima que fue rechazado en las urnas, y con tecnicismos lo pretenden promocionar como un proyecto distinto, dándole información engañosa e inexacta a la ciudadanía. Esto desconoce la moral administrativa.
- El Corredor Verde por la Carrera Séptima al tratarse de un proyecto de Transmilenio de tráfico pesado es idéntico al proyecto troncal de 2017 y cuya implementación está prohibida expresamente por el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo, además que no se estructuró con participación incidente, como también lo dispone esta norma. Esto desconoce el principio de legalidad.
- El IDU no cuenta con los estudios y diseños necesarios para contratar las obras del Corredor Verde, pues las tres consultorías que contrató para este fin no han sido entregadas, la mayoría de sus productos no tienen aprobación de las interventorías y tampoco por parte de las Empresas de Servicios Públicos, la gestión predial para el proyecto tiene una ejecución muy baja, y aun así el IDU decidió abrir 3 Licitaciones Públicas para contratar las obras. Los futuros oferentes se han quejado porque sin estudios no es posible determinar el presupuesto o el costo real de las obras, porque no pueden establecer cómo será el proyecto que deben ejecutar y porque habrá retrasos y sobrecostos por la falta de aprobación por las interventorías de las consultorías y por las Empresas de Servicios Públicos, al igual que la baja gestión predial; mismas advertencias que han hecho los órganos de control. Esto atenta contra el patrimonio público.

- Con el Corredor Verde se afectará la movilidad del nororiente de la ciudad porque eliminarán el carril de tráfico mixto desde la Calle 92 hacia el sur, desviarán el tráfico mixto de la Carrera Séptima (que corresponde al 84% del tráfico de este corredor) a las Avenidas Circunvalar y 11, sin ninguna de las obras complementarias o de adaptación en estas vías que fueron recomendadas en los estudios técnicos de pre y factibilidad del Corredor Verde. Entonces, estas vías sin capacidad para recibir el tráfico remanente colapsarán, al igual que toda la movilidad del tráfico nororiental, los derechos a la movilidad y libre locomoción de personas con discapacidad o adultos mayores. Esto desconoce el goce del espacio público y la defensa de los bienes de uso público.
- La Alcaldía Mayor amenaza el patrimonio público con la modificación que le hizo al Plan Parcial El Pedregal en donde se permite la compensación económica de las cargas urbanísticas que tenía el promotor de ese Plan, pues dicho promotor tiene problemas financieros demostrados que la harán una obligación imposible y su pronto incumplimiento es evidente frente al pago compensatorio de las obras. Tan notorios son los problemas financieros que la obra lleva paralizada 6 años y, según la Controlaría, este promotor ya le ha generado un daño patrimonial al Estado de 577 mil millones de pesos a la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares (CREMIL). Esto amenaza el patrimonio público.

#### **A. ANTECEDENTES DEL CORREDOR VERDE EN LA CARRERA SÉPTIMA-CORREDOR VERDE**

1. La Carrera 7 o Avenida Alberto Lleras Camargo es la principal vía arterial del costado nororiental de la ciudad, la cual conecta la Plaza de Bolívar, en el centro de Bogotá, hasta el norte. Es la única vía, sin interrupción o cambio de trazado, entre el sur y el norte en el oriente de Bogotá.
2. El Distrito – Alcaldía Mayor de Bogotá – ha planteado diferentes opciones de proyectos de soluciones a la movilidad en este corredor (Troncal de Transmilenio – Metro – Metro Ligero – Corredor Verde en 2011- Troncal de Transmilenio sin carril de sobrepaso – Operación Temporal con Bus Padrón Dual – nuevamente Troncal de Transmilenio - nuevamente Corredor Verde con Transmilenio)<sup>1</sup>.
3. El TomTom Traffic Index, que es el índice de movilidad más acogido a nivel técnico en el mundo, clasificó a Bogotá como la ciudad más congestionada a nivel de tráfico vehicular, en donde las personas perdemos 132 horas al año en trancones. Esto equivale a perder 5.5 días, 7.920 minutos o 745.200 segundos al año en un trancón<sup>2</sup>. En 132 horas una persona puede ver, en promedio, 53 películas al año, trabajar una semana completa o disfrutar a su familia durante 3 fines de semana. Con el Corredor Verde ahora perderemos más tiempo por la improvisación y falta de estudios y diseños definitivos para el desarrollo de la obra.
4. La Alcaldía en el año 2011 contrató la peatonalización y una cicloruta en la Carrera Séptima entre la Plaza de Bolívar y la Calle 24, una obra con retrasos de más de 7 años<sup>3</sup>. Además, ha generado

<sup>1</sup> Tomado de Transmilenio, 2023. Parámetros Técnicos de Infraestructura. Corredor Verde Carrera 7. Versión 3.0. Págs. 20 y 11. Anexo 5 Licitación IDU-LP-DG-004-2023. (Ver prueba 1).

<sup>2</sup> TomTom Traffic Index, 2023. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/> (ver prueba 2)

<sup>3</sup> Peatonalización de la Carrera Séptima terminó después de 7 años. BluRadio, 04 de marzo de 2020. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/peatonalizacion-de-la-carrera-septima-termino-despues-de-7-anos>

múltiples perjudicados en materia de movilidad, comercios y accesos a predios, lo que ha generado demandas y reclamaciones al IDU y al Distrito por los efectos de una política pública impuesta arbitrariamente, como se pretende hacer con el Corredor Verde<sup>4</sup>. Sumado a los retrasos y costos adicionales de un proyecto que inició en el año 2013 y que debió culminar en un término de 10 meses (Contratos IDU-2172-2013 e IDU-420/2015 – ambos con incumplimientos, multas y pólizas ejecutadas) y que solo hasta 2020 logró terminarse la obra, afectando el patrimonio público y el comercio de la Carrera Séptima en el centro de la ciudad.

5. Para la estructuración del Corredor Verde, el IDU contrató tres consultorías para hacer los estudios y diseños y con los cuales, luego de la aprobación de la interventoría, serían el insumo central para contratar la obra del Corredor. Son estos 3 contratos:
  - a. Contrato IDU-1319-2021 (en adelante “Contrato Estudios Tramo 1”). Sector: Calles 26 a 32. Inició el 17 de agosto de 2021 con un plazo inicial de once (11) meses. (Ver prueba 6)
  - b. Contrato IDU-1299-2021 (en adelante “Contrato Estudios Tramo 2”). Sector: Calles 32 a 93<sup>a</sup>. Inició el 17 de septiembre de 2021 con un plazo inicial de catorce (14) meses. (Ver prueba 7)
  - c. Contrato IDU-1336-2021 (en adelante “Contrato Estudios Tramo 3”). Sector: Calles 93<sup>a</sup> hasta la calle 200. Inició el 05 de agosto de 2021 con un plazo inicial de catorce (14) meses. (Ver prueba 8)
  
6. A la fecha NO se cuenta con estudios y diseños definitivos del Tramo 1. En efecto, aunque el Contrato Estudios Tramo 1 comenzó su ejecución el 17 de agosto de 2021 y su entrega final estaba prevista para el 13 de octubre de 2022, ha tenido múltiples ampliaciones y prórrogas en la entrega del producto final (ver pruebas 9-30). Esto se ha debido a errores de planeación por parte del IDU, de lo que se ha quejado reiteradamente el contratista: “el consultor argumenta fallas en la planeación y gestión por parte de la misma, así como posibles sobrecostos en la ejecución contractual como consecuencia de esas fallas en la planeación.” (Ver prueba 9), sumado a prórrogas motivadas en la falta de respuesta de las Empresas de Servicios Públicos (en adelante “ESP”) para aprobar los estudios y diseños, y suspensiones motivadas en estos mismos motivos. Actualmente el contrato continúa suspendido porque no se han superado estas causas. En total el contrato se ha suspendido por un término de 9.36 meses y prórrogas por 4.0 meses.
  
7. El Tramo 2 NO cuenta con los estudios y diseños definitivos. En efecto, el Contrato Estudios Tramo 2 tenía un plazo inicial de 14 meses, contados desde el 17 de septiembre de 2021. Este contrato fue prorrogado y adicionado en su valor por variaciones solicitadas por el IDU (ver pruebas 31-42), como la revisión del puente vehicular de la Calle 92, la modificación de los parámetros operacionales de Transmilenio, estudio de implantación de la estación Calle 85 (inicialmente subterránea) y rediseño de Calles 80 a 92. Adicional a esto, el contrato ha tenido múltiples prórrogas y suspensiones debido a que no se han llevado a cabo las mesas de trabajo con las ESP y demás

---

<sup>4</sup> Semana, 2020. Tribunal Administrativo de Cundinamarca admite demanda contra el IDU por peatonalización de la carrera séptima. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.semana.com/confidenciales/articulo/tribunal-administrativo-de-cundinamarca-admite-demanda-contra-el-idu-por-peatonizacion-de-la-carrera-septima/202244/>

entidades, en especial con la UAESP, ENEL COLOMBIA y la Secretaría Distrital de Movilidad, las cuales suman 9.2 meses.

8. A la fecha NO se cuenta con estudios y diseños definitivos del Tramo 3 ni armonización con el Tramo 2. El Contrato Estudios Tramo 3 inició ejecución el 05 de agosto de 2021 con una duración inicial de once (11) meses. Este contrato fue suspendido por primera vez el 02 de febrero de 2023 dado que la Alcaldía NO cuenta con la titularidad del predio del Patio Taller de la Calle 200 pues este no ha sido transferido a la Entidad por parte del Fideicomiso de Lagos de Torca. En la Modificación No. 03 del Contrato, del 15 de junio de 2023, se prorrogó su fecha de ejecución hasta enero de 2024, debido a que no se han logrado las aprobaciones por parte de las ESP para el Tramo, además de "demoras en los tiempos de revisión, ajuste y aprobación de los componentes en general, por diversas causas o diferencias dada la complejidad técnica del proyecto". El Contrato ha sido prorrogado en más del 100% del término inicial de ejecución, pues cuenta con prórrogas de 13.5 meses y se ha adicionado más del 20% de su valor inicial, un total de \$1,008,246,160 millones. (Ver pruebas 43-46)
9. A pesar de no contar con estudios y diseños definitivos y que debían ser entregados por las tres consultorías mencionadas en los hechos precedentes y sin la aprobación de las interventorías de esos contratos y de las ESP, y a pesar de que la alcaldesa había prometido que no haría un Transmilenio en la Carrera Séptima, el 01 de agosto de 2023, el IDU abrió las Licitaciones Públicas para la construcción del Corredor Verde, que sumadas las 3 Licitaciones tienen un valor de COP \$2.248.464.434.376, y que incluyen una troncal de Transmilenio de tráfico pesado:
  - (i) IDU-LP-DG-004-2023 (en adelante "Licitación Tramo 1") para el tramo comprendido entre la Calle 24 y la Calle 76 por un valor global de COP \$530.025.685.931; (Ver prueba 48)
  - (ii) IDU-LP-DG-005-2023 (en adelante "Licitación Tramo 2") para la obra entre la Calle 76 y la Calle 99 por un valor global de COP \$330.007.137.628; y (Ver prueba 49)
  - (iii) IDU-LP-DG-003-2023 (en adelante "Licitación Tramo 3") para el tramo entre la Calle 99 y la Calle 200, por un valor global de COP \$1.388.431.610.817. (Ver prueba 50)

## **B. HECHOS RELACIONADOS CON LAS PROMESAS DE CAMPAÑA DE LA ALCALDESA CLAUDIA LÓPEZ Y LA ALCALDÍA MAYOR DE ANUNCIAR QUE NO SE LLEVARÍA A CABO UN TRANSMILENIO POR LA CARRERA SÉPTIMA**

10. La alcaldesa en múltiples ocasiones dijo que no construiría un Transmilenio por la Séptima, así quedó explícito en su Plan de Gobierno (ver prueba 51), y el Corredor Verde contempla un Transmilenio de tráfico pesado, por lo que defraudó la buena fe y confianza de los bogotanos.
11. Así, durante la campaña a la Alcaldía de Bogotá en 2019, en repetidas ocasiones, la candidata Claudia López afirmó que la construcción de esta troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima

era un proyecto “impuesto a la brava, que solo va a colapsar Chapinero y Usaquén”, y aseguró que en caso de resultar elegida esta troncal no se llevaría a cabo<sup>5</sup>.

12. El Plan de Gobierno de la entonces candidata López, depositado en la Registraduría Nacional del Estado Civil el 25 de julio de 2019, contempla expresamente:

*“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 (sic) según lo determinen estudios de viabilidad, o bien un sistema de metro ligero o tranvía o bien buses eléctricos.”<sup>6</sup> (Subraya fuera del texto)*

13. La candidata Claudia López aseguró en sus redes sociales que NO desarrollaría Transmilenio por la Séptima y, por el contrario, actualizaría esa vía y estos recursos los invertiría en la segunda línea de metro, el metro ligero por las vías del ferrocarril existentes por la Carrera Novena y NQS, el cable aéreo para El Codito, entre otras obras<sup>7</sup>.



14. Los medios de comunicación registraron en varias ocasiones las afirmaciones de la entonces candidata Claudia López, en donde expresaba que no desarrollaría Transmilenio por la Séptima y que era la única candidata que no apoyaba un Transmilenio por esta vía:

*“La candidata de la Alianza Verde y el Polo, Claudia López, insistió en que ella apoyará el metro porque quedará adjudicado, pero que este es un “medio metro”, y por tanto su foco será llevarlo hasta Suba y Engativá. “Mañana se va a adjudicar el metro, y lo que los bogotanos tenemos que decidir es si se escoge la propuesta de Miguel y Carlos Fernando de seguir haciendo más TransMilenio y menos metro, o la mía que es hacer más metro y menos TransMilenio”, aseguró.*

<sup>5</sup> “No haré Transmilenio por la Séptima y tampoco la troncal de la 68”: Claudia López. Consultado 15 de mayo de 2023. <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/no-hare-transmilenio-por-la-septima-y-tampoco-la-troncal-de-la-68-claudia-lopez-2926008> (ver prueba 52)

<sup>6</sup> Página 40. Programa de Gobierno Claudia Alcaldesa 2020-2023. Ficha registro de ISBN No Radicado 334252 (ver prueba 51)

<sup>7</sup> Twitter Claudia López. Consultado el 15 de mayo de 2023. <https://twitter.com/ClaudiaLopez/status/1185676050744987649?s=20> (ver prueba 53)

Por eso, López le preguntó a Galán por qué insiste en continuar con el TransMilenio por la Séptima.<sup>8</sup> (Subraya fuera del texto)

15. Se insiste en que varias veces en campaña afirmó la candidata López que no desarrollaría un Transmilenio por la Carrera Séptima<sup>9</sup>. Incluso, expresó que no haría ese proyecto para destinar los recursos hacia el Metro Ligerero sobre la Carrera Novena y aprovechar los rieles existentes:

*“¿por qué no hacer Transmilenio por la Séptima? Vamos a usar esa línea del ferrocarril y vamos a hacer Metro. Vamos a aprovechar a ampliar los rieles, a ponernos modernos, a poner un Metro Ligerero, que puede llevar hasta 25 mil pasajeros hora sentido. Pero también en diferentes horarios puede llevar carga. A la gente del Codito, de Santa Cecilia, del Cerrito le digo: vamos a hacer un cable para que ustedes bajen y se conecten al Regiotram del Norte y puedan llegar en Metro hasta el centro. De manera que no Transmilenio por la Séptima, arreglamos la Séptima, más velocidad, más seguridad, más iluminación, más urbanización, mejor espacio público y completamos el Metro hasta Suba y Engativá”<sup>10</sup>.*

16. En múltiples ocasiones y especialmente en los debates contra Carlos Fernando Galán, como segundo en las encuestas, aseguraba que esa era la diferencia principal entre ellos dos: su posición sobre el futuro del proyecto en la Carrera Séptima. Tanto así que mostró fotos de un corredor con Tranvía o Metro Ligerero por la Avenida Novena con el que reemplazaría dicho proyecto<sup>11</sup>:



17. En los debates varias veces les recriminó a sus contendores porque ellos sí apoyaban el Transmilenio por la Séptima y aseguró de manera vehemente que ella no llevaría a cabo una troncal de Transmilenio por esta vía. En el “Gran Debate de Semana y Cable Noticias”, en la grabación quedó consignado entre los minutos 26:07 y 27:10 que, si era elegida alcaldesa, López explicaba

<sup>8</sup> Rifirrafe entre candidatos a la Alcaldía de Bogotá por el metro, TransMilenio y la Séptima. Consultado el 15 de mayo de 2023. <https://www.semana.com/nacion/multimedia/debate-candidatos-a-la-alcaldia-de-bogota-sobre-metro-transmilenio-y-septima/636321/> (ver prueba 54)

<sup>9</sup> Véase: RCN, 2019: <https://www.rcnradio.com/bogota/claudia-lopez-asegura-que-transmilenio-por-la-septima-no-ira-en-su-gobierno> ; (Ver prueba 55)

<sup>10</sup> Facebook Claudia López, 2019. ¡No haremos Transmilenio por la 7ma. Con esos recursos construiremos la red de metro! Video del 19 de octubre de 2019. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.facebook.com/ClaudiaLopezCL/videos/2448469015388302/> (Ver prueba 56)

<sup>11</sup> Semana, 2019. Op. cit.

**“no voy a hacer el Transmilenio por la Séptima (...) así lo llamen ecotransmilenio o el adjetivo que le quieran poner.** Es poner una troncal de la Caracas en la Séptima.”<sup>12</sup>

18. En todos los espacios, incluso videos de su propia campaña, explicaba que no desarrollaría el Transmilenio por la Séptima para aprovechar esos recursos en otros proyectos de mayor necesidad en la ciudad.<sup>13</sup> Lo afirmó muchas veces, pero no lo cumplió.
19. Incluso, en el discurso de su victoria el lunes 28 de octubre de 2019, expresó tajantemente su rechazo al Transmilenio por la Carrera Séptima y dijo explícitamente que “Los bogotanos votaron ayer por no tener Transmilenio ni por la Carrera Séptima ni por la Carrera 68. Vamos a arreglar la Séptima, será una de las primeras obras que vamos a realizar”<sup>14</sup>. (subraya fuera del texto)
20. La alcaldesa López presentó al Concejo de Bogotá su propuesta sobre la ciudad contenida en el Proyecto de Acuerdo Plan Distrital de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”, en donde el artículo 99 contemplaba el desarrollo de un “Corredor Verde” en la Carrera Séptima y en el cual se hacía referencia que se desarrollarían tecnologías verdes y una solución de movilidad:

*Artículo 99. Corredor Verde de la Carrera 7ª. De acuerdo con el valor patrimonial y representativo del corredor de la Carrera Séptima “Alberto Lleras Camargo” para el Distrito Capital y con el objetivo de consolidar esta Carrera como un corredor ecológico, sostenible y emblemático, la Administración Distrital desarrollará un proyecto de movilidad con tecnologías verdes que dé continuidad a los viajes propios del corredor, en donde se privilegien formas de movilidad alternativa, verde y sostenible como la peatonal y de bicicletas, y se recuperen las zonas verdes. El corredor verde de la carrera 7ª, buscará contribuir a la optimización del transporte público, la arborización, espacio público, el mobiliario urbano y la mejora en calidad del aire.*

*La Administración Distrital definirá las características y condiciones del corredor y presentará en el término de seis meses la propuesta a la ciudadanía.* (Subraya fuera del texto)

21. Durante el debate del Proyecto de Acuerdo, varios concejales dejaron sentada su posición de que votarían el artículo 99, ÚNICAMENTE, si se dejaba la salvedad de que NO se realizaría una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima y así manifestaron su confianza en la Administración para que cumpliera su palabra en ese sentido y que ahora les están violentando su buena fe:

*Concejal Heidy Lorena Sánchez Barreto: “Nosotras vamos a estar muy encima haciendo control político a que en efecto haya un corredor verde y que no haya Transmilenio sobre la*

---

<sup>12</sup> Ver: Los mejores momentos del gran debate de los candidatos a la Alcaldía de Bogotá. Video del 23 de octubre de 2019. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.semana.com/on-line/nacion/multimedia/semana-en-vivo-los-mejores-momentos-del-gran-debate-a-candidatos-por-la-alcaldia-de-bogota/637227/> (Ver prueba 54)

<sup>13</sup> Facebook Carlos Carrillo, 2021. Video: <https://www.facebook.com/watch/?v=423348305543948>

<sup>14</sup> Asuntos Legales, 2019. “No haré Transmilenio por la Séptima y tampoco la troncal de la 68”: Claudia López <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/no-hare-transmilenio-por-la-septima-y-tampoco-la-troncal-de-la-68-claudia-lopez-2926008> (Ver prueba 52)

carrera 7ª; que se cumpla con la palabra que se ha dicho acá y que no pase como pasó en los anuncios de campaña, que pase como pasó con la 68, entre otros, o sea, voto porque confío en algunos concejales que firmaron esta proposición, pero no es un cheque en blanco queremos dejar, clarísimo eso.

Concejal Manuel José Sarmiento Arguello: “presidenta voto sí y quiero reconocer una larga lucha que han dado el Comité de no Transmilenio por la 7ª, que hemos dado aquí varios concejales, creemos que esta modificación aprobada en este momento blindo la 7ª frente a ese proyecto y vamos también a estar vigilando señor Secretario de Movilidad que se cumpla con ese compromiso.”

Concejal Carlos Alberto Carrillo Arenas: “Yo personalmente desconfío profundamente de la intención de la Alcaldesa de no hacer Transmilenio por la 7ª, pero creo que en la medida en que este Acuerdo se cumpla el proyecto que se haga por ahí se hará de la manera correcta al menos acatando las normas vigentes.”

Concejal Julián David Rodríguez Sastoque: “mi voto es sí y acompaño la iniciativa no solamente porque creo que hay que defender la 7ª sino porque también radiqué una proposición que preferí retirar para poder acompañar esta que estaba mucho más completa. Creo que hay que garantizar lo que se prometió en campaña (...)”

Concejal Diego Andrés Cancino Martínez, ponente del Acuerdo del Plan Distrital, anunció con contundencia: “Lo que dijimos en campaña se acaba de cumplir, Transmilenio no va por la 7ª y desde este Concejo de Bogotá vamos a poner mil ojos para que eso se cumpla. Debate de control político si eso no se cumple, pero lo que dijimos en campaña se acaba de votar, Transmilenio se murió en la 7ª.”

Concejal María Victoria Vargas Silva: “Gracias señora Presidente, pues en verdad este era de los artículos que no estaba en mis cuentas para votar afirmativamente por la forma como fue presentado por parte de la Administración, donde era bastante ambiguo y definitivamente pues daba a entender que sí se iba a construir el Transmilenio por la 7ª, yo fui la única de la bancada del Partido Liberal que voté negativamente el cupo de endeudamiento por considerar inconveniente otorgar recursos para la construcción de este corredor, no estaba ni he estado de acuerdo con Transmilenio por la 7ª, pero con la claridad que ha leído el señor Secretario de Gobierno que está simplemente diciendo si aceptan proposiciones o cuáles no y por la claridad que quedó expresada, pues yo encantada voto este artículo con la seguridad de que lo que está allí establecido, entonces lo va a cumplir la señora Alcaldesa, es decir, que no habrá Transmilenio por la carrera 7ª, una buena noticia para todos los que estábamos en contra de que Transmilenio operara por ese corredor.”<sup>15</sup>  
(subrayas fuera del texto)

---

<sup>15</sup> Acta 043 del 26 de mayo de 2020. Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Págs. 92-94. (ver prueba 60)

22. La intención de los cabildantes al imponer su voto en la norma aprobada, la cual quedó consignada en el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo (ver prueba 61), era precisamente que no se hiciera una troncal de Transmilenio sobre la Carrera Séptima y que se cumplieran las propuestas de campaña de la alcaldesa López, especialmente aquellas referidas a que NO se desarrollaría un proyecto de buses Bus Rapid Transit (BRT) o Transmilenio por este emblemático corredor de la ciudad. Los concejales confiaron en la buena fe de la Alcaldía y en las palabras de la Administración para depositar su voto en la discusión del Plan Distrital, específicamente, cuando les decían que no se desarrollaría la construcción de una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima. Confianza que fue violentada.
23. Entonces, el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI” (Acuerdo 761 de 2020), en su versión aprobada por el Concejo Distrital dispone expresamente la prohibición de hacer una troncal de transporte masivo como la del proyecto del 2017 (Transmilenio de tráfico pesado) y que su diseño debe hacerse con participación incidente:

**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. (Subraya fuera del texto)*

24. Transmilenio es un Bus Rapid Transit (BRT). Sin embargo, la Alcaldía ha pretendido decir que en los estudios y diseños publicados en las 3 Licitaciones (sin aprobar aún por las interventorías) no se contempla el mismo proyecto de 2017 sino que se trata de un BRT, es decir, con un tecnicismo

pretenden darle información inexacta a la ciudadanía. Pero es evidente que se trata del mismo modo de transporte y que BRT es su definición formal o técnica.

- Esto ha sido reconocido por la doctrina<sup>16</sup>:



### TransMilenio Bogotá - Colombia (BRT)

Ing. Jaime Allen Monge, MSc.  
Ingeniero de Transportes - PITRA

#### Introducción

En el presente artículo describiremos en qué consiste un sistema masivo de transporte urbano a base de autobuses y específicamente analizaremos un caso, TransMilenio- Bogotá. Se describirá su funcionamiento y se desprenderán ventajas y desventajas del sistema. Al final se concluirá con un breve análisis de la aplicabilidad de un sistema similar en Costa Rica.

#### ¿Qué es un BRT?

El concepto de BRT (Bus Rapid Transit) fue desarrollado en los años 70's en América Latina y fue inspirado en el sistema de autobuses de Curitiba, Brasil. A diferencia de otros sistemas anteriores con carriles exclusivos para autobuses (llamados "busways"), el sistema de Curitiba es un sistema masivo de transporte ("rapid transit"), frecuentemente llamado un "metro a superficie" por tener estaciones

- Los medios de comunicación<sup>17</sup>:

## El modelo TransMilenio se multiplica en el mundo

Delegaciones de Argentina, E.U., Ecuador, México, India, Tanzania y Sudáfrica visitaron Bogotá

Por: REDACCION EL TIEMPO 05 de noviembre 2009, 12:00 a. m.

En Belo Horizonte (Brasil) y en Arequipa (Perú), apenas dos ejemplos entre una gran variedad de ciudades de América Latina, África y Asia, las autoridades encontraron que los sistemas BRT (Bus Rapid Transit), tipo TransMilenio, son la mejor solución a los problemas de transporte y de movilidad a los que se enfrentan ahora.

## BOGOTÁ | GOBIERNO DE CLAUDIA LÓPEZ PETRISTAS Y PEÑALOSISTAS TIENEN RAZÓN: LÓPEZ SÍ VA HACER TM EN LA SÉPTIMA

Noviembre 26, 2020  
Paula Dorca



La Alcaldesa presentó esta semana el diseño conceptual del corredor verde. Aunque tiene diferencias importantes con el proyecto de Peñalosa, en lo esencial es similar.

## Gobierno Petro propone a Claudia López tranvía por la Séptima en lugar de TransMilenio

Así lo confirmó en Mañanías Blu el ministro de Transporte, Guillermo Reyes.



El ministro de Transporte, Guillermo Reyes, reveló en Mañanías Blu que el Gobierno Nacional le propondrá a la alcaldesa de Bogotá, Claudia López, construir un tranvía por la Carrera Séptima, en vez de una troncal de TransMilenio.

<sup>16</sup> Hidalgo, D., Pereira, L., Estupiñán, N., & Jiménez, P. L. (2013). TransMilenio BRT system in Bogota, high performance and positive impact—Main results of an ex-post evaluation. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 133-138. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.005> (ver prueba 62)

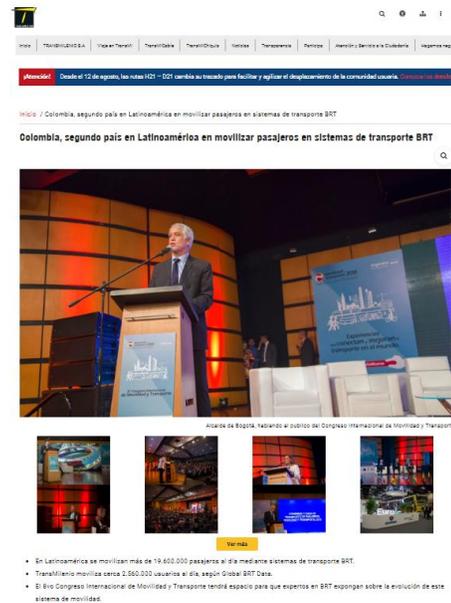
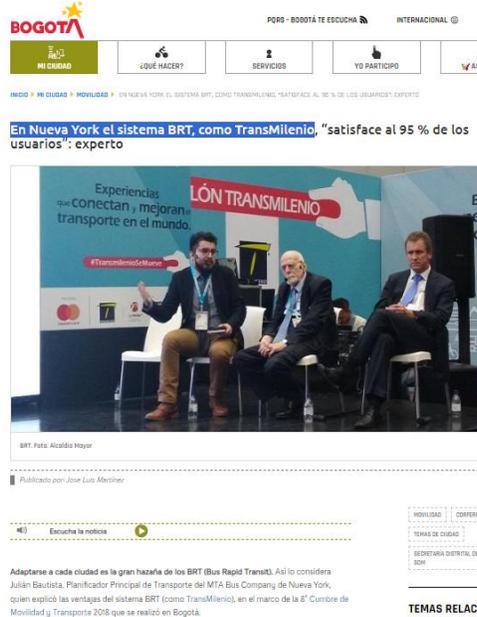
TransMilenio Bogotá - Colombia (BRT), 2011. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/370/22.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=TransMilenio%20%C2%BFQu%C3%A9%20es%3F,alternativa%20integral%20de%20desarrollo%20urbano.> (ver prueba 63)

<sup>17</sup> El modelo TransMilenio se multiplica en el mundo. Véase, entre otros: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6525868> u Opinión El Espectador: SOS del Sistema de Transporte Público Masivo de autobuses de Bogotá <https://www.elespectador.com/bogota/opinion-sos-del-sistema-de-transporte-publico-masivo-de-autobuses-de-bogota/> (ver prueba 65) o BluRadio <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/gobierno-petro-propone-a-claudia-lopez-tranvia-por-la-septima-en-lugar-de-transmilenio-pr30> (ver prueba 66)

- Los políticos<sup>18</sup>:



- Incluso la misma Alcaldía de Bogotá<sup>19</sup>:



25. Los electores de la alcaldesa López y todos los habitantes de Bogotá hemos sido ultrajados en nuestra buena fe, en la confianza en las instituciones de la Administración, en la actitud pulcra y fidedigna que se espera de los servidores públicos y, especialmente, de quienes hacen propuestas en época electoral. Esta actuación de la Alcaldía y el IDU violenta las expectativas legítimas de la

<sup>18</sup> Petristas y peñalosistas tienen razón: López sí va a hacer TM en la Séptima. Véase: <https://www.lasillavacia.com/historias/silla-nacional/petristas-y-penalosistas-tienen-razon-lopez-si-va-a-hacer-tm-en-la-septima/> (ver prueba 67)

<sup>19</sup> Véase: En Nueva York el sistema BRT, como TransMilenio, "satisface al 95 % de los usuarios": experto <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-en-los-sistemas-de-transporte-brt> (ver prueba 68)

Colombia, segundo país en Latinoamérica en movilizar pasajeros en sistemas de transporte BRT <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/150078/publicacionescolombia-segundo-pais-en-latinoamerica-en-movilizar-pasajeros-en-sistemas-de-transporte-brt/> (ver prueba 69)

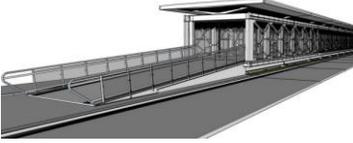
comunidad en la Administración, atenta contra la moralidad administrativa y resulta contrario a la buena fe, la ética, la honestidad y la satisfacción del interés general. Es una vulneración directa a la moralidad administrativa, porque los ciudadanos votaron por un voto programático (artículo 259 de la Constitución), que fue irrespetado y con información inexacta pretenden decirles a las personas que no habrá Transmilenio por la Carrera Séptima.

26. La voluntad de los cabildantes del Concejo y la buena fe de estas personas al votar el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo, además de la intención y fin de la norma, están siendo violentados de manera abrupta por la Administración Distrital, afectados por las decisiones arbitrarias de imponer un sistema de BRT de tráfico pesado en la Carrera Séptima, a sabiendas de la intención normativa del Concejo y de que su conducta quebranta el ordenamiento jurídico y es amañada y lejos de la pulcritud y transparencia con la que deben actuar los servidores públicos.
27. El Distrito ha vulnerado la moral administrativa pues, con tecnicismos, ha generado confusión en la ciudadanía cuando afirma que el Corredor Verde es diferente del Transmilenio por la Séptima de 2017, aun sabiendo que se trata de proyectos idénticos, ambos basados en un Sistema BRT (como modo de transporte) y cuyas diferencias sustanciales son inexistentes. La Administración causa un daño irreversible a la moral administrativa que generará un perjuicio irremediable a los bogotanos.

**C. HECHOS RELACIONADOS CON EL SISTEMA TRANSMILENIO (SISTEMA BRT) Y LA EXACTITUD SUSTANCIAL ENTRE LA TRONCAL DE TRANSMILENIO ESTRUCTURADA ENTRE 2017 Y 2018 Y EL CORREDOR VERDE**

28. El artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo expuso, como se mencionó en hechos anteriores, que 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. Así, generó una prohibición expresa a la competencia de la Administración Distrital para desarrollar un sistema de buses BRT en la Carrera Séptima bajo el modelo de troncal y de tráfico pesado, pero el Sistema Transmilenio de 2017 y el BRT del Corredor Verde dispuesto en los estudios y diseños publicados en las 3 Licitaciones (sin aprobación aún de las interventorías) son sustancialmente idénticos.
29. El Transmilenio por la Séptima (estructurado por la Administración Peñalosa en los años 2017 y 2018 – en adelante “Transmilenio Séptima o Transmilenio 2017”) y el Corredor Verde, son exactamente iguales en la sustancia. Sus diferencias varían en asuntos poco representativos para el proyecto, como se detalla en la tabla a continuación:

Elemento	Transmilenio Séptima (troncal 2017 y 2018)	Corredor Verde (Transmilenio 2023)	Resultado
Número de estaciones	22 estaciones simples ubicadas en las Calles 36, 45, 53, 60, 72, Av. Chile, 80, 92, 100,108, 116, 127, 134, 140, 147, 153, 161, 165, 170, 175, 183, 191. Portal-200. (Ver prueba 70 Pág.20)	23 estaciones simples ubicadas en las Calles 36, 45, 53, 60, 72, Av. Chile, 80, 85, 92, 100, 106, 116,127, 134, 140, 147, 153, 161, 165, 170, 175, 183, 191. Portal-200. (Ver prueba 2 Pág.80 y ss)	No hay diferencia sustancial en el número ni ubicación de estaciones.

<p><b>Diseño de estaciones</b></p>	<p>Estaciones cerradas:</p>  <p>(Ver prueba 70 Pág.13)</p>	<p>Estaciones abiertas:</p>  <p>(Ver prueba 2 Pág.387)</p>	<p>Sin diferencia sustancial. Difieren en la apertura de las estaciones.</p>																																				
<p><b>Taquillas</b></p>	<p>Taquillas en el exterior para mejorar la congestión en la entrada de la estación. (Ver prueba 2 Pág.35) (Ver prueba 72 Pág.521)</p>	<p>Sin diferencia alguna en las taquillas.</p>																																					
<p><b>Ancho de estaciones</b></p>	<p>El ancho de las estaciones va de 5m a 7m, donde el 57% de ellas tienen un ancho de 5m, el otro 43% tiene un ancho de 7m<sup>20</sup>. (Ver prueba 70 Pág.11-15 y 20)</p>	<p>El ancho de las estaciones va de 3,5 a 7m, donde el 52% de las estaciones tienen un tamaño de 5m de ancho, y el 30% un tamaño de 7m de ancho, las restantes 18% entre 3.5 y 4 metros.<sup>21</sup> (Ver prueba 2 Pág.77 y ss)</p>	<p>Sin diferencia sustancial entre el ancho de las estaciones.</p>																																				
<p><b>Longitud</b></p>	<p>La longitud de las estaciones va de 76,8 a 196,80m. Sin embargo, 9 estaciones miden 196,8m. (Ver prueba 70 Pág. 11-15 y 20) (Ver prueba 72 Pág. 72 y 73)</p>	<p>La longitud de las estaciones va de 64.80m a 218m. Sin embargo, 8 de las estaciones tendrán una medida de 159.6m. (Ver prueba 2 Pág.80 y ss)</p>	<p>Sin diferencia sustancial en la longitud de las estaciones.</p>																																				
<p><b>Conexiones operacionales</b></p>	<p>Conexión con:  Calle 26, 72, 100, 170<sup>22</sup>. Conexión operacional con Carrera 10 con calle 26.</p> <table border="1" data-bbox="423 1234 764 1451"> <thead> <tr> <th>Conexión</th> <th>Movimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Calle 72</td> <td>Oeste - Sur: 30 Biarticulados / 37 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Sur - Oeste: 11 Biarticulados / 36 Articulados</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Calle 100</td> <td>Oeste - Norte: 119 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Norte - Oeste: 91 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">Calle 170</td> <td>Oeste - Norte: 30 Biarticulados / 10 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Norte - Oeste: 30 Biarticulados / 10 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Oeste - Sur: 20 Biarticulados / 32 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Sur - Oeste: 10 Biarticulados / 30 Articulados</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Calle 26</td> <td>Norte - Sur: 44 Biarticulados / 30 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Sur - Norte: 30 Biarticulados / 51 Articulados</td> </tr> <tr> <td>Calle 26</td> <td>Occidente-Norte: 27 Biarticulados</td> </tr> </tbody> </table> <p>(Ver prueba 72 Pág.70)</p>	Conexión	Movimiento	Calle 72	Oeste - Sur: 30 Biarticulados / 37 Articulados	Sur - Oeste: 11 Biarticulados / 36 Articulados	Calle 100	Oeste - Norte: 119 Biarticulados	Norte - Oeste: 91 Biarticulados	Calle 170	Oeste - Norte: 30 Biarticulados / 10 Articulados	Norte - Oeste: 30 Biarticulados / 10 Articulados	Oeste - Sur: 20 Biarticulados / 32 Articulados	Sur - Oeste: 10 Biarticulados / 30 Articulados	Calle 26	Norte - Sur: 44 Biarticulados / 30 Articulados	Sur - Norte: 30 Biarticulados / 51 Articulados	Calle 26	Occidente-Norte: 27 Biarticulados	<p>Conexión con:  Calle 26 Calle 72 Calle 100.</p> <table border="1" data-bbox="797 1234 1138 1478"> <thead> <tr> <th>Conexión</th> <th>Movimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">Calle 26</td> <td>Occidente-Norte: 27 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Norte-Occidente: 30 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Norte-Sur: 192 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Sur-Norte: 249 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Oriente-Occidente: 41 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Calle 72</td> <td>Occidente-Oriente: 56 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Oriente-Norte: 30 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Calle 100</td> <td>Norte-Oriente: 11 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Sur-Oriente: 36 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Calle 100</td> <td>Norte-Occidente: 91 Biarticulados</td> </tr> <tr> <td>Calle 100</td> <td>Occidente-Norte: 119 Biarticulados</td> </tr> </tbody> </table> <p>(Ver prueba 2 Pág.68)</p>	Conexión	Movimiento	Calle 26	Occidente-Norte: 27 Biarticulados	Norte-Occidente: 30 Biarticulados	Norte-Sur: 192 Biarticulados	Sur-Norte: 249 Biarticulados	Oriente-Occidente: 41 Biarticulados	Calle 72	Occidente-Oriente: 56 Biarticulados	Oriente-Norte: 30 Biarticulados	Calle 100	Norte-Oriente: 11 Biarticulados	Sur-Oriente: 36 Biarticulados	Calle 100	Norte-Occidente: 91 Biarticulados	Calle 100	Occidente-Norte: 119 Biarticulados	<p>Sin diferencia sustancial.</p>
Conexión	Movimiento																																						
Calle 72	Oeste - Sur: 30 Biarticulados / 37 Articulados																																						
	Sur - Oeste: 11 Biarticulados / 36 Articulados																																						
Calle 100	Oeste - Norte: 119 Biarticulados																																						
	Norte - Oeste: 91 Biarticulados																																						
Calle 170	Oeste - Norte: 30 Biarticulados / 10 Articulados																																						
	Norte - Oeste: 30 Biarticulados / 10 Articulados																																						
	Oeste - Sur: 20 Biarticulados / 32 Articulados																																						
	Sur - Oeste: 10 Biarticulados / 30 Articulados																																						
Calle 26	Norte - Sur: 44 Biarticulados / 30 Articulados																																						
	Sur - Norte: 30 Biarticulados / 51 Articulados																																						
Calle 26	Occidente-Norte: 27 Biarticulados																																						
Conexión	Movimiento																																						
Calle 26	Occidente-Norte: 27 Biarticulados																																						
	Norte-Occidente: 30 Biarticulados																																						
	Norte-Sur: 192 Biarticulados																																						
	Sur-Norte: 249 Biarticulados																																						
	Oriente-Occidente: 41 Biarticulados																																						
Calle 72	Occidente-Oriente: 56 Biarticulados																																						
	Oriente-Norte: 30 Biarticulados																																						
Calle 100	Norte-Oriente: 11 Biarticulados																																						
	Sur-Oriente: 36 Biarticulados																																						
Calle 100	Norte-Occidente: 91 Biarticulados																																						
Calle 100	Occidente-Norte: 119 Biarticulados																																						
<p><b>Extensión</b></p>	<p>De la calle 32 a la 200 (Ver prueba 71 Pág.225 y 262)</p>	<p>De la calle 24 a la 200, pero la troncal inicia en la Calle 32 (Ver prueba 75 Pág.30)</p>	<p>Sin diferencia sustancial.</p>																																				
<p><b>Ancho carriles para bus</b></p>	<p>3.5 metros de ancho (Ver. prueba 72. Pág. 77 y ss)</p>	<p>3.5 metros de ancho (Ver prueba 2 Pág.64)</p>	<p>Sin diferencia alguna.</p>																																				

<sup>20</sup> T1. 5m: Calle 53, Calle 60, Calle 72.

T2. 5m: Calle 36, Calle 45, Calle 92, Calle 100, Calle 127, Calle 165, Calle 170, Av. Chile, Calle 72.

T3. 7m: Calle 108, Calle 116, Calle 134, Calle 140, Calle 147, Calle 153, Calle 161, Calle 183, Calle 191.

<sup>21</sup> 3.5m: Calle 36.

4m: Calle 53, Calle 80, Calle 92.

5m: Calle 45, Calle 60, Calle 72, Calle 85, Calle 100, Calle 116, Calle 127, Calle 165, Calle 170, Calle 175, Calle 186, Av. Chile

7m: Calle 106, Calle 134, Calle 140, Calle 147, Calle 153, Calle 161, Calle 186, Calle 191.

<sup>22</sup> Proyectando la futura troncal de Transmilenio por la calle 170.

Puentes	Calle 134, Calle 127, Calle 92 y Calle 85. (Ver prueba 75. Pág 34)		Sin diferencia alguna.
<p align="center"><b>Carriles de tráfico mixto</b></p>	<p>Calle 32 a calle 100:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles a cada costado. Carril derecho 3.25metros y carril izquierdo 3m.</li> </ul> <p>Calle 100 a la calle 106</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tres carriles a cada costado. El derecho 3,25m, el central e izquierdo de 3m.</li> </ul> <p>Calle 106 a la 127</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tres carriles a cada costado. Carril derecho 3.25m, carril central e izquierdo 3m.</li> </ul> <p>Calle 127 a 170</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles a cada costado. Carril derecho 3.25m y carril izquierdo 3m.</li> </ul> <p>Calle 170 a 200</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles a cada costado. Carril derecho 3.25m y carril izquierdo 3.0m.</li> </ul> <p>(Ver prueba 71 Pág.28-35)</p>	<p>Calle 24 a calle 32:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 carriles sentido sur norte.</li> </ul> <p>Calles 32 a 76:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 carriles sentido sur norte. Carril derecho 3.25m y carril izquierdo 3m.</li> <li>• Carril de servicio de acceso a predios a nivel anden con preferencia para peatón en el costado occidental.</li> <li>• No habrá calzada exclusiva para vehículos mixtos en el costado Occidental, es decir, sentido norte-sur.</li> </ul> <p>Calle 76 a Calle 92</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles sentido sur norte. Carril derecho 3.25m y carril izquierdo 3m.</li> <li>• Carril de servicio de acceso a predios a nivel anden con preferencia para peatón en el costado occidental.</li> <li>• Sin calzada para vehículos mixtos en el costado occidental o sentido norte-sur.</li> </ul> <p>Calle 92 a Calle 99:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se establece un perfil vial en el que se dispone para cada el sentido sur-norte dos carriles destinados al uso de vehículos mixtos, de 3.25m el derecho hacia el andén. Mientras que en el sentido norte-sur habrá un único carril de tráfico mixto de 3m.</li> </ul> <p>Calle 99 a 200:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles de tráfico mixto en cada costado.</li> </ul> <p>(Ver prueba 73. Pág.30 y ss)</p> <p>(Ver prueba 74. Pág.30 y ss)</p>	<p>La única diferencia es la eliminación del carril de tráfico mixto desde la Calle 100 hasta la Calle 24 o, como se denomina en el eufemismo de la alcaldía: tránsito pacificado. Sin embargo, es fundamental aclarar que esto no es un tema estructural de la Troncal sino de los vehículos particulares, buses escolares, de emergencia y de carga que dejarían de transitar de manera continua por la Carrera 7 en el sentido norte-sur.</p>

<p><b>Carriles de sistema de transporte público frente a estaciones</b></p>	<p>Calle 32 a calle 100:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas para circulación BRT. Compuesta por dos carriles cada uno con ancho de 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 100 a calle 106</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas para circulación BRT, compuesta por dos carriles cada uno de 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 106 a calle 127</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas para circulación BRT, compuesta cada una por 2 carriles con ancho de 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 170 a calle 200</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas BRT compuesta cada una por 2 carriles, ancho 3.5m.</li> </ul> <p>(Ver prueba 71. Pág.28 y ss)</p>	<p>Calle 32 a calle 76:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tres carriles de 3.5m. en las estaciones que tienen acceso solo por un costado.</li> </ul> <p>Calle 76 a calle 92:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tres carriles de 3.5m. en las estaciones que tienen acceso solo por un costado.</li> </ul> <p>Calle 92 a calle 99:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas para circulación BRT, compuesta por dos carriles cada uno de 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 100 a calle 200:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos calzadas para circulación BRT, compuesta cada una por 2 carriles con ancho de 3.5m.</li> </ul> <p>(Ver prueba 73. Pág.30 y ss) (Ver prueba 74. Pág.30 y ss)</p>	<p>Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos.</p>
<p><b>Carriles entre estaciones</b></p>	<p>Calle 32 a calle 100:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales, cada carril 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 100 a la calle 106</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales contiguos al separador para circulación BRT, cada carril con ancho de 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 106 a calle 127</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales BRT. ancho 3.5m cada uno.</li> </ul> <p>Calle 127-170</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales BRT de 3.5m</li> </ul> <p>(Ver prueba 71 Pág.28 y ss)</p>	<p>Calle 32 a calle 76:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales, cada carril 3.5m</li> </ul> <p>Calle 76 a calle 92:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales, cada carril 3.5m</li> </ul> <p>Calle 92 a 99:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales, cada carril 3.5m.</li> </ul> <p>Calle 100 a calle 200:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dos carriles centrales, cada carril 3.5m</li> </ul> <p>(Ver prueba 73. Pág.30 y ss) (Ver prueba 74. Pág.30 y ss)</p>	<p>Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos.</p>
<p><b>Buses</b></p>	<p>Articulados y biarticulados</p> <p>(Ver. prueba 72. Pág. 574)</p>	<p>Padrón dual, articulado y biarticulado.</p> <p>(Ver prueba 2 Pág.361)</p>	<p>Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos, salvo que el Corredor Verde permite el paso de buses padrón.</p>
<p><b>Retornos</b></p>	<p>Calle 72 Calle 100 Calle 134 Calle 167D</p> <p>(Ver prueba 71 Pág.54)</p>	<p>Calle 72 Calle 111 Calle 134 Calle 167D</p> <p>(Ver prueba 2 Pág.69)</p>	<p>Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos.</p>

30. Las diferencias entre los dos proyectos son menores y sustancialmente son idénticos. Sin embargo, la Administración argumenta que hay diferencia en las estaciones, la ubicación de estas, la tecnología de propulsión de los buses, su capacidad, entre otros.
31. La Alcaldía argumenta que las estaciones del Corredor Verde son abiertas, pero no se podrán desarrollar como está en el diseño. La evasión del pago del sistema llega al 30% en las troncales<sup>23</sup> y solo este año ha generado pérdidas por 544.000 millones de pesos<sup>24</sup>. Y su diseño va en contra de lo dispuesto por Transmilenio en las acciones contra la evasión y la disposición de torniquetes (BCA) anticolidados y nuevas barreras para frenar dicho suceso que atenta contra el patrimonio de los bogotanos<sup>25</sup>. Una de esas barreras anticolidados es la instalación reciente de protectores en las estaciones para que las personas no accedan a los buses por el espacio que hay entre la plataforma y el bus, totalmente opuesto al diseño de estaciones del Corredor Verde, como se ve en la foto:



32. La Alcaldía argumenta que la ubicación y número de estaciones son diferentes. No obstante, en ambos proyectos son iguales en más de un 95%, siendo la única diferencia que el Corredor Verde ubica una estación en la calle 106 y no en la 108, y adiciona una estación en la calle 85. Además, el 67% de las estaciones del Corredor Verde son “Tipo Central A” que son aquellas con dos vagones y plataformas que permiten el acoplamiento de vehículos desde buses Padrones Duales hasta buses Biarticulados y con carriles exclusivos que permiten el sobrepaso en ambos costados simultáneo (como en la Autopista Norte o en la Calle 80). El 9% de las estaciones del Corredor Verde son “Tipo Central B”, que cuentan con dos carriles exclusivos con sobrepaso y el 14% son estaciones centrales laterales que son carriles exclusivos con adelantamiento (como la Calle 85 con Autopista Norte). Mientras que el Transmilenio 2017 contemplaba el 76% de sus estaciones Tipo 1 y Tipo 2, lo que equivale a la misma estación “Tipo Central A”. Es decir, integralmente son exactamente el mismo tipo de estaciones las que contemplan en los dos proyectos, tanto el formulado en el 2017 y el Corredor Verde, en donde el 100% de las estaciones tiene carril de sobrepaso. La diferencia entre uno y otro es solo la diagramación de los adornos del render.

<sup>23</sup> Informe de Evasión en el Componente Troncal de Transmilenio 2022-II <https://www.transmilenio.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=53358#:~:text=El%20ejercicio%20adelantado%20en%20el%20segundo%20semestre%20de%202021>. (Ver prueba 76)

<sup>24</sup> El País, 2023. Video: así funciona el nuevo sistema 'anticolidados' que instalaron en las estaciones del Transmilenio de Bogotá. Consultado el 27 de agosto de 2023: <https://www.elpais.com.co/colombia/video-asi-funciona-el-nuevo-sistema-anticolidados-que-instalaron-en-las-estaciones-del-transmilenio-de-bogota-2652.html> (ver prueba 77)

<sup>25</sup> El Espectador, 2023. Instalarán 160 torniquetes anticolidados, para frenar la evasión en Transmilenio. <https://www.elespectador.com/bogota/torniquetes-anticolidados-apuesta-que-fortalecen-contra-la-evasion-en-transmilenio/> (ver prueba 78)

### Estación Tipo 1 (proyecto 2017)

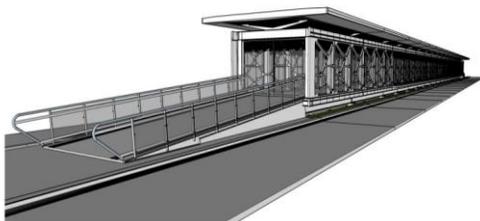


Figura 2.7 Maqueta digital estación sencilla tipo T1. Vista a nivel

### Estación Tipo Central A (Corredor Verde)



33. Podría argumentarse que el ancho de las estaciones es diferente entre los dos proyectos. Sin embargo, el ancho predominante de las estaciones en el Corredor Verde es de 5 metros. De las 23 estaciones del Corredor Verde solo 4 presentan dimensiones inferiores al mínimo propuesto en el proyecto anterior<sup>26</sup>, lo cual no constituye una diferencia sustancial, y si las estaciones son abiertas y no cerradas tampoco constituye un diferenciador que modifique la exactitud de los proyectos en cuanto a sus dimensiones, sobre todo si las estaciones abiertas fomentan los colados en un sistema en déficit por el 30% de personas que no paga en el sistema troncal dicho servicio<sup>27</sup>.
34. En cuanto a la longitud de las estaciones, en el Corredor Verde solo 4 estaciones son más cortas comparado con el mínimo establecido en el Transmilenio 2017 y 6 son más extensas. No obstante, esto no lo hace más compacto ni lo diferencia porque todas las estaciones tienen carril de sobrepaso, por el contrario, solo muestra que es el mismo proyecto con algunos ajustes menores.
35. La troncal de Transmilenio de los dos proyectos inicia en la calle 32. Aunque el Corredor Verde incluye en su diseño obras desde la calle 24 que, en todo caso, no hacen parte del sistema de transporte troncal de buses Transmilenio, por lo que tampoco es una diferencia relevante.
36. Las dos troncales de Transmilenio (2017 y Corredor Verde) contemplan la misma cantidad y ubicación de puentes vehiculares, esto es, Calle 134, calle 127, Calle 92 y Calle 85.
37. La Administración ha justificado, también, que la diferencia entre los dos proyectos de troncal es la mayor amplitud de espacio público, la eliminación de carriles vehiculares, privilegio al peatón y al ciclista, longitud e infraestructura de la ciclorruta y otras cuestiones paisajísticas, pero la prohibición expresa del artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo es explícita en dirigirse a impedir la ejecución de una troncal de transporte masivo como la propuesta en 2017-2018, es decir, un Transmilenio de tráfico pesado como el que se pretende hacer en el Corredor Verde.
38. El Transmilenio por la Séptima y el Corredor Verde son idénticos: ambos son sistemas “Bus Rapid Transit”-BRT que disponen de carriles exclusivos para buses con sobrepaso en las estaciones, estaciones con plataforma de abordaje, con esquema de pago y validación de tiquetes fuera de los

<sup>26</sup> Calle 36 mide 3.5 metros y calle 53, calle 80 y calle 92 miden 4 metros.

<sup>27</sup> Transmilenio, op. cit.

autobuses, entre otros elementos característicos de este sistema. Para comprender mejor esto, el Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial de la CEPAL, ha definido un BRT así, lo que muestra la evidente exactitud de los dos proyectos:

*“BRT es un modo de transporte automotor que utiliza buses operando en carriles con derecho de paso exclusivo, con el objetivo de aumentar la velocidad comercial, mejorar la confiabilidad de los tiempos de operación y el confort del pasajero.*

*Este sistema puede incorporar medidas tecnológicas y de infraestructura tendientes a maximizar la eficiencia de la operación y reducir la resistencia del pasajero a su utilización, como estaciones con plataformas a nivel, aire acondicionado, pago antes del abordaje, utilización de los Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS, por sus siglas en inglés) y el desarrollo comunicacional del sistema.*

*El uso de los carriles exclusivos no necesariamente debe hacerse en la totalidad del recorrido de los buses, pudiendo admitirse que éstos circulen en tráfico mixto antes o después de su trayecto en el corredor BRT.”<sup>28</sup> (Subraya fuera del texto)*

39. Por su parte, la Empresa Transmilenio define como troncal y su servicio de la siguiente forma, lo que demuestra la exactitud entre los dos proyectos:

*“Servicio Troncal: servicio de buses articulados que transitan por vías principales y troncales de la ciudad, conecta las estaciones y los portales del sistema TransMilenio.”<sup>29</sup>*

*Troncal: son vías para servicios troncales que corresponden a los carriles centrales de las principales avenidas de la ciudad de Bogotá D.C. Son exclusivos y acondicionados especialmente para soportar el paso de los buses y se separan físicamente de los carriles de uso mixto.”<sup>30</sup>*

40. El Corredor Verde es una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima, pues cuenta con: (i) carriles centrales exclusivos en una vía principal y separados físicamente de los carriles de uso mixto, con sobrepaso en las estaciones; (ii) estaciones conectadas y con el mismo diseño central, como las de la Avenida Suba o la Autopista Norte; (iii) tránsito de buses articulados y biarticulados en toda la vía, como los que operan en la Avenida Caracas o la Calle 80. De manera que el Transmilenio 2017 y el Corredor Verde no tienen diferencia sustancial.
41. Aunque incorpora el tránsito de buses padrón dual, el Corredor Verde contempla en su mayoría buses articulados y biarticulados: mismos propuestos en el proyecto de 2017 y 2018, que son los buses estándar del Sistema Transmilenio. En el proyecto de 2017 y en el actual se busca promover

<sup>28</sup> Boletín FAL-CEPAL. Piccirillo, Juan Martín. “Qué es un BRT, o la implementación del Metrobús en la ciudad de Buenos Aires, Argentina”. Edición N.312, número 8 de 2012. Recuperado de: [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36157/FAL-312-WEB\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36157/FAL-312-WEB_es.pdf) (ver prueba 79)

<sup>29</sup> Transmilenio S.A. Glosario. Recuperado de: <https://www.sitp.gov.co/glosario/s/#:~:text=Servicio%20Troncal%20o%20Transmilenio,los%20portales%20del%20sistema%20TransMilenio>. (ver prueba 80)

<sup>30</sup> Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá-IDECA. Recuperado de: <https://www.ideca.gov.co/recursos/mapas/troncal-de-transmilenio-bogota-dc> (ver prueba 81)

el uso de vehículos de energía limpia (en el proyecto de 2017 se contemplaban buses Euro VI o de bajas emisiones y en el Corredor Verde eléctricos), no obstante, la fuente de energía usada para la propulsión de los buses no constituye un diferenciador para la troncal en estricto sentido.

42. La Administración en el estudio de Transmilenio que hizo para la factibilidad del proyecto, analizó las alternativas de capacidad de la troncal y para esto esgrimió 4 alternativas diferentes. En aras de justificar la diferencia entre Transmilenio de 2017 y el Corredor Verde adujo que el primero era una troncal “BRT de Alta Capacidad” y el Corredor una troncal de “buses duales eléctricos + BRT”, sin embargo, al referirse al tipo de buses que transitarían por la alternativa del Corredor adujo que efectivamente incluye buses articulados y biarticulados, como los buses estándar de Transmilenio:

*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<sup>31</sup>.*

(...)

*De acuerdo con la evaluación multicriterio presentada anteriormente, 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 (ver Capítulo 6.2.5).*

*Se plantea el uso de buses duales de tipología padrón de 12 m, con plataforma alta para abordaje izquierdo, pero entradas en el costado derecho de plataforma baja con acceso por medio de escalones. Adicionalmente, el uso de buses Articulados de 18 m de largo con plataforma alta, y Biarticulados de 28 m de plataforma alta. El uso de estas tipologías convencionales permite capturar los beneficios de interoperabilidad, tales como permitir el diseño de rutas que entren y salgan del Corredor Verde y conecten directamente con otras troncales como la Troncal 68 y Troncal Carrera 10, reducir los trasbordos y por ende el tiempo de viaje y la infraestructura necesaria para acomodarlos, y mejorar la resiliencia de la operación ante eventualidades con la flota adquirida para el proyecto<sup>32</sup>. (subraya fuera del texto)*

43. Este estudio de Transmilenio sobre la factibilidad del proyecto mantiene los carriles de tráfico mixto continuo (eliminados en los diseños – sin aprobar por la interventoría - del Corredor Verde). No obstante, el “Sistema de Buses Duales Eléctricos + BRT”, según Transmilenio, tenía un costo de 1.6 billones, pero las Licitaciones del Corredor Verde suman entre las tres 2.2 billones de pesos; una clara diferencia de 600 mil millones de pesos entre ese valor y el presupuesto en estas las Licitaciones.

<sup>31</sup> Transmilenio. Op. Cit. Pág. 102 (Ver prueba 1).

<sup>32</sup> Transmilenio. Op. cit. Págs. 119 y 120 (ver prueba 1)

44. Al momento de estudiar la factibilidad por parte de Transmilenio se recomendó buses padrón, estaciones con entrada por la derecha e implementar un Trambus en las zonas de menor demanda o un Autonomous Rail Transit (ART) – de la 99 hacia el sur-. Si eso hubiese sido así, los proyectos de Transmilenio 2017 y el Corredor Verde serían diferentes, pero los estudios y diseños publicados (sin aprobación de la interventoría) de forma arbitraria contienen buses articulados y biarticulados de mediana/alta capacidad a lo largo de TODO el Corredor y estaciones centrales sin posibilidad de entrada a la derecha, sin distinción alguna de la zona. Es decir, Transmilenio 2017 y Corredor Verde son la misma troncal común de Transmilenio, como la de Calle 80, Autopista Sur o Norte.
45. El Corredor Verde plantea a lo largo de casi todo el eje vial buses biarticulados y articulados, es decir, los buses estándar de funcionamiento operacional de Transmilenio. Solo en 4 de las estaciones (Calles 36, 53, 80 y 92) no se tiene prevista frecuencia de buses de este tipo, en donde solo pararán buses padrones. En las demás estaciones sí habrá buses de tráfico pesado como son articulados o biarticulados. Habrá de manera frecuente transitando vehículos articulados en el 100% del Corredor Verde y biarticulados desde la Calle 100 en adelante de manera permanente, como se muestra en la siguiente tabla<sup>33</sup>:

Frecuencias de paso y de parada para cada estación en HP am para el Corredor Verde de la Carrera 7

Sentido N-S		Punto de parada	Sentido S-N	
Buses en tránsito (Pad/Art/Biart)	Buses parando (Pad/Art/Biart)		Buses en parando (Pad/Art/Biart)	Buses en tránsito (Pad/Art/Biart)
111/20/0	48/0/0	CI 36	48/0/0	111/20/0
111/20/0	29/20/0	CI 45	23/20/0	111/20/0
111/20/0	48/0/0	CI 53	48/0/0	111/20/0
111/20/0	29/20/0	CI 60	23/20/0	111/20/0
120/20/0	77/20/0	CI 72	59/20/0	120/20/0
120/20/0	28/0/0	CI 80	28/0/0	120/20/0
120/20/0	29/20/0	CL 85	23/20/0	120/20/0
120/20/0	72/0/0	CI 92	72/0/0	120/20/0
120/20/56	29/20/56	CI 100	23/20/0	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 106	48/10/38	120/20/56
120/20/56	60/20/38	CI 116	60/20/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 127	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 134	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 140	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 147	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 153	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 161	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 165	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 170	48/10/38	120/20/56
120/20/56	36/0/36	CI 175	36/0/36	120/20/56
120/20/56	36/0/36	CI 183	36/0/36	120/20/56
120/20/56	48/10/38	CI 191	48/10/38	120/20/56
120/20/56	48/10/38	P CI 200	48/10/38	120/20/56

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

46. El concesionario que tiene actualmente la operación de buses en la Carrera Séptima, Consorcio Express S.A.S., reconoció en el Oficio No. S202307-003817 del 11 de julio de 2023 (ver prueba 82), remitido al IDU en observación a los prepliegos del Corredor, que a lo largo del corredor se le brindará prelación al BRT con alta capacidad de movilización de pasajeros:

*A partir de lo expuesto por el IDU, que se fundamenta en documentos expedidos por la Secretaría Distrital de Movilidad y por Transmilenio S.A. (los cuales hacen parte integral de*

<sup>33</sup> Transmilenio, 2023. Op. Cit. Pág. 58 (ver prueba 1)

*los procesos de selección y de los contratos que se suscribieron) y respecto a la infraestructura relevante para la operación del modelo de transporte en el Corredor Verde de la Carrera Séptima, podemos resumir lo siguiente:*

*• Se brindará prelación a una operación del tipo BRT con alta capacidad de movilización de pasajeros para consolidar el corredor como una alternativa atractiva de movilización que reduzca los niveles de saturación de la actual red troncal de la ciudad.* (Subraya fuera del original)

47. El tráfico pesado del Sistema BRT va a estar circulando por todo el Corredor Verde, aun cuando no paren los articulados o biarticulados en todas las estaciones, pero sí transitarán de manera permanente. Este tráfico pesado tendrá afectaciones e impactos inmobiliarios por las vibraciones que generan, lo que llevará a deteriorar los edificios y suelos de la Carrera Séptima, en donde a simple vista salta, sin necesidad más allá de la sana lógica, que la mayoría de los edificios del Corredor tiene más de 20 años de construcción.
48. Es importante tener en consideración que el IDU argumenta que otra diferencia entre los dos proyectos es el espacio público generado, sin embargo, se recalca que la prohibición expresa del artículo 105 versa sobre el modo de transporte masivo tipo troncal, es decir, prohíbe expresamente un Transmilenio de tráfico pesado.
49. Según el IDU, en respuesta a la Proposición 258 de 2023 del Concejo de Bogotá, el Transmilenio 2017 contemplaba 280.000 mts<sup>2</sup> en andenes (ver prueba 75), mientras que el Corredor Verde planea 280.551 mts<sup>2</sup> de andenes; una diferencia poco significativa (551 metros) y si llegase a incluir más espacio público obedece a iniciar la obra en la Calle 24 y no en la 32, como se planeaba el Transmilenio de 2017. Además, el Corredor Verde talará 3.000 árboles actuales que están sobre la Carrera Séptima, con una vejez aproximada de 15 años o más, por 8.000 plántulas que se demorarán 15 años en crecer y mientras tanto el CO<sub>2</sub> que absorben los árboles actuales será respirado por nuestros pulmones, afectando el ambiente y la fauna que aún nos queda en esta vía.
50. Otro de los argumentos de la Alcaldía para defender el Corredor Verde y diferenciarlo de Transmilenio 2017 es anunciar que la operación del Corredor será administrada por La Operadora Distrital de Transporte (La Rolita) con buses eléctricos. Pero esto desconoce que existe actualmente un contrato de concesión con el Consorcio Express S.A.S. y que este lo ha expresado en reiteradas ocasiones mediante distintos oficios, siendo uno de estos el Oficio S202307-003817 del 11 de julio de 2023 remitido al IDU (ver prueba 82), por lo que la terminación de este contrato impactaría el patrimonio público en aproximadamente 1 billón de pesos:

*Dado que la operación del servicio de transporte público masivo para el Corredor de la Carrera Séptima ya se encuentra concesionada desde el año 2010 y hasta el año 2036, dicha operación no puede ser concesionada ni adjudicada ni asignada a un operador y/o concesionario distinto, ya sea este público o privado, por existir ya un contrato vigente para tal objeto y fin.* (Subraya fuera del texto)

51. De manera que los estudios y diseños de los 3 tramos (sin aprobar por la interventoría ni por ESP) del Corredor Verde nos costaron a los bogotanos \$10.990.368.984 para repetir de manera sustancial el mismo proyecto, lo que generó una vulneración al patrimonio público.

**D. HECHOS RELACIONADOS CON LA VULNERACIÓN AL PRINCIPIO DE PLANEACIÓN DEL CORREDOR VERDE QUE PONE EN RIESGO EL PATRIMONIO PÚBLICO Y LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA Y ANTECEDE A UN FUTURO DESEQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO**

52. El artículo 87 de la Ley 1474 de 2011, que modificó el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, dispone explícitamente:

**Artículo 87. Maduración de proyectos.** El numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 quedará así:

12. Previo a la apertura de un proceso de selección, o a la firma del contrato en el caso en que la modalidad de selección sea contratación directa, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones, según corresponda.

Quando el objeto de la contratación incluya la realización de una obra, en la misma oportunidad señalada en el inciso primero, la entidad contratante deberá contar con los estudios y diseños que permitan establecer la viabilidad del proyecto y su impacto social, económico y ambiental. Esta condición será aplicable incluso para los contratos que incluyan dentro del objeto el diseño. (subraya fuera del original)

53. El flujo de proceso de un proyecto de infraestructura de transporte aborda las siguientes etapas en orden lineal: (i) fase I: prefactibilidad, se aborda la realización del prediseño aproximado del proyecto de transporte. Esto incluye la presentación de alternativas y la realización de una evaluación económica preliminar; (ii) fase II: factibilidad en el que el proyecto se diseña de manera más detallada. Además, se lleva a cabo una evaluación económica exhaustiva para determinar su viabilidad definitiva y (iii) fase III: estudios y diseños a nivel de detalle, etapa en la que se realizan estudios y diseños a nivel de detalle elevado. Esto abarca aspectos geométricos y la planificación minuciosa de todas las estructuras y obras necesarias. El objetivo es proporcionar suficiente información para que un constructor pueda materializar el proyecto, basándose en un presupuesto detallado con valores unitarios.

54. El IDU contrató las tres consultorías de Estudios y Diseños del Corredor Verde para que estructuraran la fase III, esto significa, los estudios a nivel de detalle y con los cuales se podría contratar directamente la obra. A la fecha ninguno de estos documentos ha sido aprobado por la interventoría de las tres consultorías ni por las ESP; a pesar de esto el IDU decidió abrir las 3 Licitaciones de obra.

55. El director del IDU, Diego Sánchez, en sesión plenaria del Concejo de Bogotá el día 19 de abril de 2023 (ver prueba 83) adujo que las consultorías de estudios y diseños contratadas entregarán documentos a nivel de detalle de ingeniería para el desarrollo de la obra y que solo hasta contar con las aprobaciones de las interventorías abrirían las Licitaciones del Corredor Verde, lo que no sucedió<sup>34</sup>:

*“Las consultorías que se contrataron en 2021, 3 consultorías como lo presentó la Personería, son consultores expertos que se han encargado de hacer todo lo que es un estudio y diseño arquitectura detallada. Detallada significa planos para construir, no son planos a nivel de ingeniería básica, no son perfiles, no son conceptuales, son detalles para construcción, son planos de construcción, porque estamos saliendo una licitación para licitar ya la construcción. Diferentemente del esquema que utilizemos son planos de diseño, denominada ingeniería de detalle o Fase III, y son diseños y especificaciones que ya nos permiten pasar a una fase de construcción. Y es por eso que no hemos abierto la licitación, porque es que esos diseños tienen que estar al 100%, y por eso aún no vamos a abrir, porque estamos en un porcentaje muy cercano al 100% y en cuanto tengamos ese 100% arrancaremos el proceso. ¿por qué? Porque no es solamente un tema de asegurar que durante la construcción las cosas se den bien, sino es darle la información a quienes van a construir la obra. Si yo no le doy un cuarto de datos completo a una empresa de ingeniería, que aquí no son cualquier empresa, se van a presentar mega compañías, grandes consorcios, empresas nacionales e internacionales, que juiciosamente van a tener que estudiar el proyecto para presentar una oferta, y si toda esa información está incompleta o no está al 100% y de la calidad que se requiere, los primeros que van a levantar la mano para advertir que no pueden presentar una oferta o que la presentación de la oferta los va a llevar seguramente a no tener que asumir todos los riesgos que el contrato establece, pues vamos a tener el riesgo de poner de alguna manera la licitación en manos de oferentes que no son serios. Entonces queremos también un proceso serio, riguroso y para eso tenemos que completar al 100% los productos.*

*(...)*

*Esa es mi condición, yo he puesto esa condición interna en el IDU, y es que los productos de las consultorías tienen que estar aprobados todos por los interventores. Para eso se contrataron los interventores de estudios y diseños, para que aprueben esos productos. Cuando todos estos productos: topografía, geotecnia, diseño geométrico, urbanismo, paisajismo, pavimentos, estructuras, componente social, presupuestos, redes húmedas, redes secas, ambiental, arqueología y bienes de interés patrimonial, y tránsito, estén aprobados por la interventoría estarán en un cuarto de datos y serán el insumo principal para abrir el proceso de licitación.”*

56. Contrario a lo afirmado por el director del IDU, los estudios y diseños del Corredor a la fecha no están finalizados, no han sido recibidos a satisfacción en su totalidad por las interventorías ni tienen aprobación por parte de las ESP y, aun así, la Administración dio apertura a las 3 Licitaciones del Corredor Verde. De manera reiterativa lo afirma el IDU en respuesta a las observaciones de los

---

<sup>34</sup> Concejo de Bogotá, 2023. Minutos 47:41 (ver prueba 83)

oferentes ante sus quejas para presentar sus ofertas, como lo anticipó el director del IDU, por la falta de información completa de los estudios y diseños de los 3 Tramos:

*“El contrato IDU-1299-2021, actualmente se encuentra en la etapa de estudios y diseños y en la fase de Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios, el cual presenta un avance de ejecución del 88%. Cabe aclarar que el mencionado contrato contempla los estudios y diseños de la calle 32 hasta la calle 93A.”<sup>35</sup>*

*El Contrato IDU-1336-2021 se encuentra en ejecución de la ETAPA de Estudios Y Diseños, en la fase de Aprobaciones de Empresas de Servicios Públicos y/o Entidades Distritales y cuenta con una Ejecución Total del Contrato del 87%. Cabe aclarar que el mencionado contrato contempla los Estudios y Diseños de la calle 93A a la Calle 200, incluyendo el Patio Portal.”<sup>36</sup>*

Por su parte, el Contrato IDU-1319-2021 sigue en ejecución en ETAPA de Estudios y Diseños con una ejecución del 93,73%, sin embargo, sin componente social ni el estudio de presupuesto aprobados por la interventoría. La aprobación de redes y servicios tiene una leve ejecución del 70%.

57. Tal como lo afirmó el director del IDU, los futuros oferentes se han quejado por la falta de información en relación con los estudios y diseños a nivel de detalle y las dudas que surgen en el proceso sobre la aprobación de las ESP sobre los trazados del proyecto, estudio de tráfico, licencias ambientales y cómo se obtuvo el presupuesto del proceso, pues no hay detalle de valores unitarios ni datos suficientes para elaborar las propuestas:

*Futuro oferente CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY: “1 Permisos y acuerdos con las ESP De manera amable, y de acuerdo con la Ley 1682 de 2013, solicitamos aclarar en cabeza y a costo de quien están los estudios y diseños necesarios para la protección, traslado o reubicación de redes y activos de servicios públicos. Asimismo, agradecemos precisar la responsabilidad en relación con los eventuales convenios y/o acuerdos con las ESP, especialmente en cabeza de quien está la obligación de su negociación y suscripción”<sup>37</sup>.*

*Futuro oferente CHINA HARBOUR ENGINEERING COMPANY: “6. Estudios y Diseños a nivel de prefactibilidad El contrato establece en cabeza del contratista la obligación de llevar los Diseños que se encuentren a nivel de prefactibilidad a nivel de Detalle; no obstante, no precisa, ni identifica con claridad los estudios a que hace referencia. Por lo anterior, y teniendo en cuenta que dicha obligación podría impactar las asunciones del contratista,*

---

<sup>35</sup> IDU, 2023. Apartado de respuestas DTPS a las observaciones formuladas al proyecto de pliego de condiciones. Respuesta observación No. 123 a la Licitación IDU-LP-DG-003-2023. (ver prueba 84)

<sup>36</sup> *Ibíd.* Respuesta observación No. 125 (ver prueba 84)

<sup>37</sup> IDU, 2023. Apartado de respuestas DTPS a las observaciones formuladas al proyecto de pliego de condiciones. Respuesta observación No. 05 a la Licitación IDU-LP-DG-005-20235 (ver prueba 85)

amablemente solicitamos precisar cuáles son los estudios que se encuentran a nivel de prefactibilidad y los tramos correspondiente”<sup>38</sup>.

Futuro oferente CYG INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S: “6. Solicitamos a la entidad cargar en la plataforma de SECOP II la totalidad de los Estudios y diseños, de igual forma responder si debe realizarse algún ajuste a los mismos que tiempo se tiene previsto para esta actividad y en caso de que el rubro contemplado para este fin sea insuficiente quien asumirá los costos adicionales de esta actividad.”

Futuro oferente ROVERCOL S.A.S: 3. Matriz 3 - Riesgos IDU-LP-DG-005-2023 Observación 5: “Se solicita a la Entidad evaluar el riesgo correspondiente a la no entrega de los Estudios y diseños por parte del diseñador, así como la demora y los reprocesos en la verificación de las observaciones o alcances que estos requieran para consolidar los diseños requeridos en la fase de construcción.”

Futuro oferente FERROVIAL CONSTRUCCIÓN S.A. SUCURSAL COLOMBIA: “RIESGO N°4: Estudios y Diseños a) Se solicita respetuosamente que la responsabilidad de los Estudios y Diseños de parte o de referencia, sean responsabilidad del Contratante, puesto que el plazo para el estudio de la licitación hace imposible detectar todos los errores e inconsistencias que éste pudiera tener. b) Se solicita que el Contrasta únicamente sea responsable de los cambios y modificaciones que desarrolle, pero no así los Estudios y Diseños base utilizados para la estructuración de la licitación con el que ha hecho la oferta.”

Futuro oferente PROBOGOTÁ: “Teniendo en cuenta que el proceso licitatorio estableció una etapa de pre construcción para apropiación de diseños y trámite de los permisos pendientes; advertimos que “las reglas de experiencia” indican que estos trámites pueden requerir más tiempo de lo establecido en los términos, por lo tanto se recomienda reevaluar la categorización del riesgo a alto en el entendido de que la demora en el proceso de apropiación estudios y diseños y obtención de permisos, puede conllevar a mayores tiempos de ejecución por ajustes derivados y en tal sentido mayores costos de obra.”

Futuro oferente MOTA ENGIL LATAM COL S.A.S: “8. Favor indicar el estado de ejecución del contrato IDU-1299-2021, cuyo objeto fue: ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS 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.”<sup>39</sup>

Futuro oferente MOTA ENGIL LATAM COL S.A.S: “9. Favor indicar el estado de ejecución del contrato IDU-1319-2021, cuyo objeto fue: ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 26

<sup>38</sup> Ibid. Respuesta observación No. 10 (ver prueba 84)

<sup>39</sup> Observación 130. Licitación 005 (ver prueba 85)

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.<sup>40</sup>

Futuro oferente MOTA ENGIL LATAM COL S.A.S: “10. Favor indicar el estado de ejecución del contrato IDU-1336-2021, cuyo objeto fue: ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS 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 CALLE 200, CONEXIONES OPERACIONALES CALLE 100, CALLE 170 Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS, EN BOGOTÁ D.C.”<sup>41</sup> (subraya fuera del texto)

58. El 15 de agosto de 2023 se llevó a cabo por parte del IDU una audiencia de aclaración de dudas a los futuros oferentes, en la que, nuevamente, todos los participantes dejaron sentada su posición de la imposibilidad de formular propuestas sin conocer la totalidad de los estudios y diseños y sobre las dudas que surgen en relación con la estimación del presupuesto de obra por los pocos datos que hay sobre el proyecto y que no es sensato ofertar con estudios y diseños que no han sido aprobados por la interventoría, no hay aprobación de las ESP y hay una baja gestión predial:

“DENNIS BENAVIDES - JB INGENIEROS: “También necesitamos que se aclare el estado de los predios, porque entendemos que algunas zonas tienen inconvenientes que aun con el plazo que tenemos pudieran llegar a retrasar o definitivamente que no se entreguen esos predios para la ejecución de las actividades de los tramos.

Ya, les comenté que no se tienen los estudios completos; que revisando la matriz de riegos el riesgo número 4 corresponde a los estudios del contratista nosotros solicitamos que ese riesgo sea compartido porque en este momento no tenemos acceso a toda la información de los estudios, en este momento que sería la fase de presentación de la licitación cuando nosotros la presentemos con la obligación de cumplir con ese riesgo, en este momento los estudios completos.”

JUAN CARLOS ERAZO: Quería manifestar lo que hemos revisado, por ejemplo, del grupo 2 va desde la 76 a la 99, pero al revisar los estudios y diseños nos toca revisar en dos contratos diferentes uno que va de la 24 a la 93 y un pedazo que va de la 93 a la 99, entonces eso dificulta muchísimo la revisión. Y se siente uno perdido porque le toca revisar mucha información y no hay un documento claro, que lo guíe a uno de todo lo que involucra el sector, el tramo a ejecutar.

RICARDO RODRIGUEZ: Básicamente cuando sacan este tipo de proyectos, para una obra tan grande queremos saber, en qué grado están los estudios previos y si hay un documento

---

<sup>40</sup> Observación 131. Licitación 005

<sup>41</sup> Observación 131. Licitación 005

técnico en el que estén socializados con las empresas de servicios públicos, teniendo en cuenta, que es un proyecto que esta (sic) a precio global y hay que asumir unos riesgos, pero que de todas formas todos sabemos que la ruta crítica (sic) de los proyectos son las redes.

Queremos saber que tanto grado de madurez hay y que tanto grado de socialización con las empresas de servicios públicos hay en este proyecto. Claramente eso nos puede marcar la ruta a seguir y definitivamente de pronto reducir los riesgos teniendo en cuenta que ese es un proyecto global.

HÉCTOR GARCÍA - ESTIMA S.A. "Director digamos que hace un tiempo al comienzo del año tuvimos una reunión similar para calle 13, era un proyecto que primero tenía los estudios y diseños era un solo contrato y ese tenía digamos una ingeniería de valor, sí, pero era un solo contrato y estaba claramente definido, era digamos más sencillo de encontrarlo, digamos seccionar los tramos, hacer la evaluación de los estudios y diseños, entonces solicitamos y nos unimos a la solicitud de los demás participantes: por favor le soliciten a los contratistas que entendemos que aún están ejecutando sus estudios y diseños, porque no los han terminado, que los entreguen de una forma, que sean fáciles de revisar ahora en esta etapa de ejecución, ósea digamos que eso siempre le hemos insistido al IDU, que es muy difícil sobre todo en un proyecto que es de las sumas globales es todo el costo de construcción, que uno es un proyecto de hace tres años y el otro de hace dos años uno lo revisa en dos meses.

Ayúdenos en eso también, primero eso respecto a los estudios y diseños, segundo digamos que respecto ya a los rubros de la suma global, le solicitamos, ósea dejar una partida para la revisión de los estudios y diseños que tiene que hacer el contratista de nuevo en la etapa de la apropiación de estudios y diseños, digamos que aunque los estudios y diseños estén hechos cuando el IDU le traslada a esa responsabilidad de unos estudios y diseños ejecutados a un constructor que tiene que poner un equipo interdisciplinario casi de las mismas con el mismo volumen, de horas, hombre profesionales para revisar esos estudios y diseños que los que los elaboraron, entonces les pedimos eso, por favor y el resto seria reiterar una solicitud que hicimos cuando se llevó a cabo la audiencia de observaciones a la matriz de riesgos y al pliego y es ósea causa incertidumbre en este tipo de proyectos, es de nuevo la suma global entonces y no entendemos porque unos estudios y diseños siempre se saca esa parte de las cantidades, de los costos, si a uno se le hace más fácil también esa evaluación ir trabajando en revisar cada uno de las diferentes actividades porque cada una de ellas tienen una proyección diferente, se comporta diferente en el tiempo entonces hay que evaluar, por ejemplo si los reajustes se acomodan a los diferentes ítems, porque aunque el contrato sea suma global a nosotros los reajustes no nos van a aplicar a una suma global obviamente los agregados tendrán unos reajustes, la estructura metálica tiene unos ajustes diferentes entonces para nosotros es muy importante conocer el desglose de en qué se componen esas sumas globales y también, porque les da chance, de poder hacer alguna observación, porque digamos que teniendo tan cerrada el

*presupuesto es muy difícil, uno poder observar alguna omisión que pudo hacer el consultorio que pudo que presentarse en los precios del IDU que fue algo, que ya pasó entonces respecto a los costos directos, por favor suministren esa información.*

*También ayúdenos con eso y respecto si vemos unos AIU o sea estos proyectos todos además de la etapa de construcción tres años de mantenimiento, sí, esos tres años de mantenimiento requieren un personal, en campo y un personal en oficinas central pendiente del contrato y digamos qué sí se nos hace muy raro manejar esos AIU digamos el lote 2 de la LP 003 tiene un AIU del 19.73% creo que ese son 80 meses en total de ejecución el no 72 perdón y el lote 3 que es igual 20 % de AIU, el lote 4: 20% de la AIU el lote 4: 21% de AIU.*

*Entonces, digamos que necesitamos, ósea, lo vemos corto, pero también le solicitamos que por favor nos lo enseñen, nos dejen ver como (sic) es lo que están planteando. Para también poder observarlo, ósea, yo entiendo, digamos si siempre se recibe la respuesta de que cada uno es responsable y les volvemos a reiterar. Nosotros somos responsables, por eso hacemos el ejercicio y por eso mucha gente ya no se esta (sic) presentando.*

*LIZETH TATIANA BELTRAN FONSECA: Estas series de preguntas están enfocadas al tema de los riesgos y se trasladan de manera escrita por la plataforma del SECOP para que la entidad tenga la oportunidad de brindarnos la respuesta, nos unimos a las observaciones que nos han antecedido y es importante conocer por parte de la entidad el estado de presentación de los diseños de este proyecto a las otras entidades; no solamente a las entidades de servicios públicos, sino a entidades como la Secretaria de Ambiente y la Secretaria de Movilidad, puesto que el IDU de alguna manera está partiendo el proyecto en lotes, es una realidad que es solo un proyecto y que temas como la movilidad en Bogotá tienen que tratarse de una manera global y no por tramos, porque de alguna manera nos estamos afectando entre los tramos que se estén ejecutando, y es preocupante al revisar la información que hay hasta el momento donde nos habla la entidad Actas de armonización donde le da al contratista y recae sobre el poder entre "de realizar estas Actas de armonización y coordinación con los otros tramos. (...) Por otra parte el tema de la etapa de pre construcción se menciona un plazo para el tramo de licitación del tramo que esta entre la 79 y 99 que es la LP-005, menciona un plazo de ocho meses, en razón al tema de los plazos y por eso queremos conocer el estado de presentación del proyecto ante las entidades como el Acueducto de Bogotá, Enel Codensa y otras entidades de servicios públicos porque es evidente que los permisos y los tramites en cuanto a estas entidades, nos tardan seis meses y más; es más, si se hace una etapa de pre construcción de ocho meses en la cual se tienen que hacer la revisión de estos diseños que **adicionalmente en un memorando que se adjunta en los anexos de la licitación, indican que hay muchos productos que no están aprobados por la interventoría y hay una contradicción entre lo que se dice en el anexo técnico de que esto esta entregado en una fase 3 y lo que se evidencia en ese memorando dice que el presupuesto definitivo programación de***

**obra, especificaciones técnicas y especificaciones particulares no cuentan con la aprobación de interventoría.**

Es para nosotros inquietante saber sobre que estamos haciendo una revisión que no cuenta aún con la aprobación de esa interventoría y que a futuro todos los riesgos lo están cargando al contratista y no es posible hacer una evaluación sensata por parte de los que estamos interesados, toda vez que no contamos con una información certera para poder saber si se pueden asumir ciertos riesgos para la ejecución del proyecto y nos solicitud de que se entregue el informativo referente a la etapa de pre construcción y nos unimos también a la solicitud de la entrega del desglose de la administración puesto que en el análisis inicial que se puede hacer al proyecto, este es insuficiente para el desarrollo del proyecto teniendo en cuenta que son 80 meses y 36 meses que tienen una etapa de mantenimiento posterior; este global de mantenimiento también se solicita<sup>42</sup>." (Subraya y negrilla fuera del texto)

59. En oficio No. 202322500238543 del 18 de agosto de 2023 (ver prueba 87), el futuro proponente ASCH Sucursal Colombia le hizo un recuento al IDU de todos los estudios y diseños que no cuentan con aprobación de la interventoría en la Licitación Tramo 2 y que, aun así, esa entidad dio apertura a la licitación, poniendo en riesgo a los futuros contratistas y a la ejecución del contrato:



DTP  
202322500238543  
Información Pública  
Al responder cite este número

LICITACIÓN 2 CONSTRUCCIÓN DEL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 76 HASTA LA CALLE 99, Y DEMÁS OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. <sup>2</sup>			
PRODUCTOS			
		Pendiente Permiso MOVISTAR	Aprobado por interventoría planos firmados por medio del oficio 1628-CCA-IDU015-2628-2023 con radicado MOVISTAR 20230000660 del 27/06/2023  Movistar remitió los planos firmados por la empresa el día 27/07/2023 sin número de radicado de la ESP
Tigo-Une	X	Sin aprobación de interventoría Pendiente Permiso TIGO	Aprobado por parte de la Interventoría por medio del oficio 1671-CCA-IDU015-2671-2023 con radicado TIGO 2311041176 del 27/06/2023  Pendiente Permiso TIGO
ETB	X	Sin aprobación de interventoría Pendiente Permiso ETB	Aprobado por interventoría por medio del oficio 1670-CCA-IDU015-2670-2023 con radicado ETB 008927 del 27/06/2023  Pendiente Permiso ETB
Gas Natural - VANTI	X	Aprobado por interventoría con comunicado C. CORREDOR AID – 0896-2023. Pendiente Permiso VANTI	Aprobado por parte de la Interventoría por medio del oficio 1649-CCA-IDU015-2649-2023 con radicado VANTI 01523CR0008785 del 27/06/2023  Pendiente Permiso VANTI
Claro		Sin Aprobación de Interventoría.	Aprobado por interventoría por medio del oficio 1672-CCA-IDU015-2672-2023 con radicado CLARO 2023-N001-E0219713 del 28/06/2023  Pendiente Permiso Claro

Tomado de: Estudio Previo Anexo 1 Memorando de Maduración IDU-LP-DG-005-2023

Por consiguiente, es inquietante que varios de los productos y en especial el **presupuesto definitivo, programación de obra, especificaciones generales y especificaciones particulares** no cuenten con la aprobación de la interventoría, y aun así la entidad tenga la certeza acerca de la valoración presentada como referencia para las obras (componente principal) incluyendo A.I.U, como un rubro suficiente para la ejecución de las actividades contempladas en los ítems 1,2,3,4,5,6 y 7 del presupuesto objeto del presente proceso de licitación.

<sup>42</sup> IDU, 2023. Acta de Audiencia informativa de las Licitaciones Públicas IDU-LP-DG-004-2023 / IDU-LP-DG-005-2023 / IDU-LP-DG003-2023, mediante la plataforma Google Meet. 15 de agosto de 2023. (ver prueba 86)

60. El IDU ha manifestado que legalmente puede abrir las Licitaciones con estudios a nivel de factibilidad y que para la armonización de los estudios y diseños (aún sin aprobar por las interventorías) se contempla en las Licitaciones de los 3 Tramos una fase de preconstrucción de ocho (8) meses para la apropiación de los diseños y otras actividades hacia la fase de obra. Es decir que ante el incumplimiento de la entrega a tiempo de los estudios y diseños (aún sin aprobar por las interventorías), el IDU pretende que paguemos los bogotanos dos veces la misma actividad: estudios y diseños a nivel de detalle del Corredor Verde.
61. Esta misma modalidad de contrato, en donde se incluye una etapa de preconstrucción de ocho meses para armonizar estudios y diseños y licitaciones sin estudios y diseños a nivel de detalle completos, fue la misma que usó el IDU para contratar los 9 Tramos del Transmilenio por la Avenida 68 y la Avenida Ciudad de Cali. Estos contratos de la Av. 68 y la Cali tienen retrasos, sobrecostos y adiciones por más de 20 mil millones de pesos (ver prueba 91 y 92); el mismo daño patrimonial que habrá en el Corredor Verde por la indebida planeación de la Administración.
62. Así como no hay estudios y diseños a nivel de detalle (aún sin aprobar por las interventorías), aprobación por las ESP ni presupuesto detallado que debían entregar los 3 consultores de los Contratos de Estudios y Diseños. Dentro de cada uno de los contratos se incluye el ítem “Presupuesto, Cronograma de Obra y Documentos para Contratación” para el desarrollo del Corredor Verde, sin embargo, la ejecución de este componente es bajo en cada uno de los contratos de consultoría, según el Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU: (i) Tramo 1: 94%; (ii) Tramo 2: 27% y (iii) Tramo 3: 82%<sup>43</sup>. Esto significa que el IDU, como lo resaltan los proponentes, está licitando una obra de 2.3 billones de pesos sin claridad del presupuesto y hay dudas sobre cómo obtuvo ese valor global de los contratos sin datos completos ni documentos aprobados por la interventoría en esas consultorías.
63. Por lo que el IDU dio apertura a la Licitación de los 3 Tramos pretendiendo contratar la obra trasladándole al contratista el riesgo de diseño definitivo, con una combinación de precios globales y unitarios, que ha sido rechazada por futuros oferentes y con evidencia de daño patrimonial por usar ese mismo esquema contractual en la Avenida 68.
64. Tiene razón el director del IDU cuando afirmó que son los futuros oferentes quienes primero se iban a quejar por la vulneración del principio de planeación al hacer explícita su inconformidad con el proyecto por no tener estudios y diseños aprobados por las interventorías sin conocer el alcance de la obra y sin un presupuesto detallado que permita dilucidar la información para presentar propuestas. El IDU pretende que presenten una propuesta a precio global sin toda la información requerida o que declinen su participación en el proyecto; lo que genera dudas sobre la transparencia del proceso.
65. El Corredor Verde es un proyecto que en cada contrato entregará un anticipo del treinta por ciento (30%), es decir, cerca de 760 mil millones de pesos que no tienen claridad cómo se invertirán

---

<sup>43</sup> Documentos del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, junio de 2023. (ver pruebas 88 a 90)

inicialmente por la falta de estudios y diseños (aún sin aprobar por las interventorías), lo que llevará a retrasos, sobrecostos y que estos recursos vayan a cubrir el desequilibrio económico que habrá por la falta de un presupuesto detallado al momento de contratarse las obras.

66. El director del IDU afirmó con mucha vehemencia que solo se abrirían las Licitaciones del Corredor Verde cuando los documentos de los Estudios y Diseños fueran aprobados por la interventoría y así lo reafirmó el IDU en respuesta a la petición que le enviamos estos accionantes preventivamente para proteger los derechos colectivos de los bogotanos<sup>44</sup>. No obstante, al ver los últimos informes publicados en SECOP del ZIPA del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, se evidencia que no hay aprobación por las interventorías de los productos de los contratos de Estudios y Diseños y aun así se abrieron las 3 Licitaciones:

#### Contrato Estudios y Diseños Tramo 1<sup>45</sup>:

INFORMES DE ETAPAS EN CONTRATOS MIXTOS				
ETAPA DEL PROYECTO	% PROGRAMADO FÍSICO ACUMULADO	% EJECUTADO FÍSICO ACUMULADO	PROGRAMADO FINANCIERO ACUMULADO	EJECUTADO FINANCIERO ACUMULADO
AVANCES POR FRENTE/COMPONENTE				
FRENTE/COMPONENTE	PORCENTAJE PROGRAMADO	PORCENTAJE EJECUTADO	VARIACIÓN PORCENTUAL	APROBACIÓN INTERVENTORIA (CUANDO APLIQUE)
Recopilación y Análisis de Información (RAI)	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Topografía	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Tránsito y Transporte	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Geotecnia	100.0	100.0	0.0	Aprobado

Estudios y Diseños - Pavimentos	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Diseño Geométrico	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Redes de Acueducto y Alcantarillado	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Redes de Energía y Telecomunicaciones	100.0	99.0	-1.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios ambientales y SST	100.0	90.0	-10.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios Sociales	100.0	100.0	0.0	
Estudios y Diseños - Urbanismo y Espacio Público	100.0	99.0	-1.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios y Diseños Estructurales	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Paisajismo y Arborización	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Arqueología y BIC	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Presupuesto, Cronograma de Obra y Documentos para Contratación	100.0	94.0	-6.0	
Aprobaciones	68.0	70.0	2.0	

#### Contrato Estudios y Diseños Tramo 2<sup>46</sup>:

<sup>44</sup> Derecho de petición de procedibilidad. (ver anexo 3)

<sup>45</sup> Corte al 31 de julio de 2023.

<sup>46</sup> Corte al 26 de junio de 2023.

AVANCES POR FRENTE/COMPONENTE				
FRENTE/COMPONENTE	PORCENTAJE PROGRAMADO	PORCENTAJE EJECUTADO	VARIACIÓN PORCENTUAL	APROBACIÓN INTERVENTORIA (CUANDO APLIQUE)
Recopilación y Análisis de Información (RAI)	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Topografía	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Tránsito y Transporte	100.0	95.0	-5.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Geotecnia	100.0	66.0	-34.0	

Estudios y Diseños - Pavimentos	100.0	90.0	-10.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Diseño Geométrico	100.0	97.0	-3.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Redes de Acueducto y Alcantarillado	100.0	83.0	-17.0	
Estudios y Diseños - Redes de Energía y Telecomunicaciones	100.0	76.0	-24.0	
Estudios y Diseños - Estudios ambientales y SST	100.0	90.0	-10.0	
Estudios y Diseños - Estudios Sociales	100.0	100.0	0.0	
Estudios y Diseños - Urbanismo y Espacio Público	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios y Diseños Estructurales	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Paisajismo y Arborización	100.0	98.0	-2.0	
Estudios y Diseños - Arqueología y BIC	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Presupuesto, Cronograma de Obra y Documentos para Contratación	100.0	27.0	-73.0	
Aprobaciones	90.49	63.0	-27.49	

### Contrato Estudios y Diseños Tramo 3<sup>47</sup>:

AVANCES POR FRENTE/COMPONENTE				
FRENTE/COMPONENTE	PORCENTAJE PROGRAMADO	PORCENTAJE EJECUTADO	VARIACIÓN PORCENTUAL	APROBACIÓN INTERVENTORIA (CUANDO APLIQUE)
Recopilación y Análisis de Información (RAI)	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Levantamiento Topográfico	100.0	100.0	0.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Tránsito	100.0	99.0	-1.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Diseño Geométrico	100.0	83.0	-17.0	No Aprobado

Estudios y Diseños - Diseño de Espacio Público y Urbanismo	100.0	82.0	-18.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Paisajismo y Arborización	100.0	94.0	-6.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Diseño de Redes de Acueducto y Alcantarillado	100.0	96.0	-4.0	No Aprobado
Estudios y Diseños - Suelos y Geotecnia	100.0	80.0	-20.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios y Diseños Estructurales	100.0	89.0	-11.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Pavimentos	100.0	93.0	-7.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Diseño de Redes de Energía, Gas Natural y Telecomunicaciones	100.0	91.0	-9.0	No Aprobado
Estudios y Diseños - Estudios ambientales y SST	100.0	94.0	-6.0	No Aprobado
Estudios y Diseños - Diálogo Ciudadano (Estudios Sociales)	100.0	99.0	-1.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Arqueología y BIC	100.0	98.0	-2.0	Aprobado
Estudios y Diseños - Presupuesto, Cronograma de Obra y Documentos para Contratación	100.0	82.0	-18.0	
Aprobaciones	99.37	60.0	-39.37	

67. En ninguno de los 3 Tramos se cuenta con todos los Estudios y Diseños definitivos, ni aprobados por las interventorías ni por las ESP. Incluso, la entrega del contrato de Estudios y Diseños del Tramo 3 está prevista para el 14 de enero de 2024.

<sup>47</sup> Corte al 31 de julio de 2023.

68. Ese esquema contractual NO ha tenido éxito en la Avenida 68 ni en la Avenida Ciudad de Cali. La Personería de Bogotá ha advertido en reiteradas ocasiones el riesgo de esta modalidad para la contratación porque en la construcción de las troncales de Transmilenio por la Avenida 68 y por la Avenida Ciudad de Cali ha generado retrasos en la etapa de preconstrucción. En el Informe No. 2 de Seguimiento al Corredor Verde (ver prueba 91), en junio de 2023, explícitamente alertó sobre la falta de aprobación de las ESP a los estudios y diseños y los riesgos de abrir un proceso licitatorio bajo estas condiciones

*“Aunque los funcionarios del IDU han manifestado que la falta de aprobación total de los productos de estudios y diseños no impide legalmente la apertura del proceso de licitación bajo el esquema 1 de contratación del IDU, es importante señalar que la experiencia ha demostrado que iniciar un proceso de contratación y adjudicar el contrato en estas condiciones conlleva un gran riesgo para el proyecto. En proyectos similares a los cuales la Personería de Bogotá ha hecho seguimiento, tales como los corredores de Transmilenio de las Avenidas 68 y Ciudad de Cali, se ha evidenciado que cuando las empresas de servicios públicos no validan adecuada y previamente los estudios y diseños de una obra, pueden surgir problemas como la identificación incompleta de redes, que normalmente constituye una de las causas más comunes de retrasos, suspensiones y mayores costos. Estas situaciones identificadas en otros proyectos de infraestructura han sido comunicados oportunamente por parte de la Personería al Instituto de Desarrollo Urbano”<sup>48</sup>. (Subraya fuera del texto)*

69. En otro informe de la Personería de Bogotá, con fecha del 14 de agosto de 2023, reiteró con claridad que estas obras sobre la Avenida 68 y la Ciudad de Cali presentan retrasos importantes, pues debían ser entregadas en febrero de 2024 y se prevé que se entreguen con 4 años de las obras de los grupos 2 y 4 de la Av. Ciudad de Cali y de hasta 2 años las de los grupos 5 y 7 de la Av. 68:

*“En seguimiento realizado a la ejecución de los contratos de los 9 grupos en los que está dividida la construcción de la Troncal Av. 68 y los 4 frentes de obra de la Av. Ciudad de Cali, se identificaron serios retrasos ocasionados por demoras en la adquisición de predios, problemas de coordinación entre el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– y las empresas de servicios públicos, para avanzar en el traslado de redes y demoras de la Secretaría Distrital de Movilidad en la aprobación de los planes de manejo de tráfico.*

*(...)*

*Los problemas en la adquisición predial han generado graves retrasos en las obras, pues no se han puesto a disposición de los ejecutores franjas continuas para la intervención de vías, tanto de uso mixto como exclusivas para los buses del sistema, andenes y ciclorrutas, obligando a estos consorcios a realizar avances parciales y fraccionados en pequeños tramos de obra”<sup>49</sup>. (Subraya fuera del texto)*

---

<sup>48</sup> Personería, 2023. Informe No. 2 de Seguimiento al Corredor Verde. Pág. 17 (ver prueba 91)

<sup>49</sup> Personería, 2023. Informe 14 de agosto de 2023. Consultado en: <https://www.personeriabogota.gov.co/sala-de-prensa/notas-de-prensa/item/1160-graves-retrasos-en-troncales-de-transmilenio-de-la-av-68-y-ciudad-de-cali-advierte-personeria-de-bogota> (ver prueba 92)

70. En la planeación del Corredor Verde se ha cometido exactamente el mismo error de planeación de la Avenida 68 al no contar con estudios y diseños aprobados por las interventorías ni por las ESP, no tener la aprobación de los planes de manejo de tráfico por la Secretaría de Movilidad de Bogotá ni las licencias ambientales de la Secretaría de Ambiente y por una gestión predial que aún no está completa.
71. La gestión predial también está retrasada en el Corredor Verde. A la fecha no se tiene la totalidad de títulos de predios necesarios para el proyecto. Hay un avance de gestión predial MUY bajo, específicamente, en el sector entre la Calle 183 y la 200 hay un avance de apenas el 29,63% de gestión predial, en donde se incluye el lote del Patio Taller de la Calle 200 sobre el cual el Distrito aún no tiene la titularidad del inmueble y que debe ser transferida por el promotor del Plan Parcial de Lagos de Torca como carga compensatoria.
72. La Personería ha puesto en conocimiento los riesgos del bajo avance de la gestión predial en cada uno de los Tramos del Corredor Verde, con corte al 22 de junio de 2023, hasta ahora se tienen 276 de los 420 predios requeridos para el proyecto y, en especial ha alertado, el retroceso en la gestión predial de los lotes 2 y 4 del Corredor Verde<sup>50</sup>:



Fuente: IDU, Estado de avance CV7, visita Personería Distrital, junio 2023.

73. El Lote 5, el de menor avance predial, es el más importante de todo el proyecto porque es aquel que contiene el predio donde funcionará el Patio Taller de la Calle 200. Es decir, a la fecha el IDU no cuenta con la propiedad del predio central del proyecto para el garaje, reparación, mantenimiento o alimentación de energía de los buses del Sistema Transmilenio (o BRT) de la Carrera Séptima.
74. En la gestión predial tampoco se ha cerrado la negociación de la titularidad de las estaciones de servicio sobre el costado occidental de la Carrera Séptima, lo que ha advertido la Personería en reiteradas ocasiones, y que son algunos de los que hacen falta en los Lotes 1 a 3 y sobre los cuales debe darse un tratamiento especial para su adecuación por tratarse de material inflamable.
75. Sin la totalidad de la gestión predial ni siquiera pueden adelantarse los procesos de licencias necesarias para la ejecución para el desarrollo del proyecto, lo que va a generar retrasos sumados

<sup>50</sup> Personería, 2023. Informe No. 2 op. cit. (Ver prueba 91)

a la armonización de los diseños a nivel de detalle. En tiempos esto va a significar unos retrasos aproximados de 4 o más años, porque primero deben obtener la titularidad bien sea por enajenación voluntaria o expropiación administrativa y, posteriormente, la obtención de las licencias.

76. El Corredor Verde, en caso de licitarse, va a tener retrasos y sobrecostos en las obras porque va a tener frentes de obra incompletos y con avances parcializados.
77. Además de omitir que las licencias deben otorgarse sobre la totalidad del corredor vial y para lo cual es requisito la titularidad de los inmuebles, el IDU abrió el proceso licitatorio esperando que en el trámite del proceso constructivo se desarrolle posiblemente una expropiación administrativa o que el contratista de obra desarrolle la gestión predial, lo que significa repetir el mismo error que nos va a llevar a retrasos e hitos de obra incompletos porque no podrán desarrollarse de forma continua por la falta de esos predios, lo que generará un desequilibrio económico por el mayor mantenimiento en obra del contratista y unas cargas económicas adicionales para el Estado.
78. Sin planeación de obra, sin alcance, sin presupuesto, sin predios, sin aprobación de empresas de servicios públicos ni interventorías, surgen dudas sobre cómo se costó la obra. Esto muestra una vulneración al principio de planeación y amenaza el patrimonio público.
79. Sumado a los retrasos debido a la falta de planeación, la construcción del Corredor Verde tendrá un gran impacto sobre las actividades de comerciantes que tienen sus negocios sobre la Carrera Séptima, que tendrán que padecer crisis económica por la gestión mediocre del IDU en su falta de estructuración idónea y de gestión predial. No hay estrategias que aseguren la circulación de ciudadanos por el sector, para mantener la seguridad y el volumen de ventas de estos comercios.
80. El IDU está cometiendo el mismo error que estamos padeciendo los bogotanos en la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali que nos ha costado retrasos, recursos y tiempo de vida en trancones, porque nos hemos visto afectados por el caos vehicular y la afectación directa a nuestra movilidad, en teoría por el bien común, pero compelidos a la falta de movilidad por una entidad incapaz de planear debidamente. Sumado a que la información incompleta a los futuros oferentes significa riesgos con un alto grado de materialización y que daría lugar a que los contratistas soliciten desequilibrios económicos de sus contratos por las mayores obras o permanencia en obra, generando un desplazamiento de la inversión en el tiempo y unos sobrecostos para Bogotá y, por ende, para quienes tributamos en la ciudad; todo por el afán incomprensible de una Administración que impone tiempos que sobrepasan las temporalidades regulares y comunes para proyectos de esta envergadura.
81. La amenaza al patrimonio público es inminente con 3 Licitaciones que no cuentan con los documentos requeridos para adjudicarse de forma transparente, idónea y sin generar en el futuro sobrecostos y retrasos en las obras.

## **E. HECHOS RELACIONADOS CON LA VULNERACIÓN AL ARTÍCULO 105 PDD Y LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA POR LA FALTA DE PARTICIPACIÓN INCIDENTE EN EL CORREDOR VERDE**

82. El artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo (Ver prueba 61) dispuso expresamente que el Corredor Verde de la Carrera Séptima debía ser diseñado con participación ciudadana incidente. Lo que significa que debe ser una participación donde efectivamente las personas tuvieran repercusión en el proyecto y no simplemente les presentaran algunas de las obras.
83. La Constitución Política señala que el Estado deberá facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la nación (artículo 2); todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político y para hacer efectivo este derecho puede, además de elegir y ser elegido, tomar parte en elecciones y plebiscitos, referendos, consultas populares y otras formas de participación democrática (artículo 40); el Estado debe garantizar la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen (artículo 78); la ley debe organizar las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados (artículo 270); y al municipio como entidad fundamental de la división político administrativa del Estado le corresponde, entre otros, promover la participación comunitaria (Artículo 311).
84. El artículo 3 del Decreto Distrital 503 de 2011, el cual adopta la Política Pública de Participación Incidente, define la incidencia en su literal g):
- “Intervención proactiva en las decisiones que afectan la gestión de las políticas públicas, a través de la cual se consiguen canalizar los aportes de la comunidad y demás actores que contribuyen al enriquecimiento y optimización de los recursos y beneficios para todas y todos en el ejercicio de la construcción colectiva y democrática de las decisiones de política pública.”*
85. Entonces, un proceso de participación incidente debe cumplir lo dispuesto en la Constitución Política para garantizar el derecho fundamental a la participación, como un derivado del Estado democrático, así como permitir la intervención proactiva de los ciudadanos en la toma de decisiones de la política pública.
86. El IDU ha defendido que recibió 50 mil propuestas para diseñar el Corredor Verde en un ejercicio que hizo junto con el Laboratorio de Innovación en la Participación ParticiLab del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal (IDPAC) (ver pruebas 94 y 95). Lo que se deja de lado es que la información fue engañosa y manipulada, y que la cantidad de documentos recibidos no equivale a que esas opiniones representen una participación con incidencia real en el proyecto o que represente a quienes se verían más impactados.
87. El IDPAC acepta, en respuesta al derecho de petición con radicado IDPAC 20232110200822 del 14 de marzo de 2023 (ver prueba 96), que el proceso de participación del Corredor Verde un simple

sondeo sin ninguna rigurosidad técnica. Además, sorprende que dicho sondeo se realizó durante la pandemia (año 2020) y sorprende cómo se llevó a cabo en medio de la emergencia sanitaria

**las etapas de co-creación y socialización del Proyecto”, nos permitimos informarle que el proceso de co-creación que lideró el IDPAC en las calles fue un Sondeo. Este tipo de mecanismos no requiere de rigurosidad técnica. De manera tal que las**

88. El sondeo se hizo usando una pregunta abierta en la cual, de forma explícita, se afirma que los bogotanos votaron no querer una troncal de Transmilenio sobre la Carrera Séptima, por lo que la afirmación dentro de la pregunta haría pensar que se desarrollaría un proyecto en el Corredor Verde diferente a una troncal de Transmilenio, pero esto fue información engañosa e incorrecta a las personas que de buena fe participaron en dicho ejercicio, pues el diseño del Corredor Verde es un sistema BRT que sí es una troncal de Transmilenio.

a) Cuestionario:

Figura 1. Formato utilizado para la consulta en calle fue el siguiente:

Nombre: \_\_\_\_\_ Correo Electrónico: \_\_\_\_\_  
Localidad: \_\_\_\_\_

**¿Cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima?**  
Bogotá votó no querer una troncal de Transmilenio sobre la Carrera séptima. Y el Concejo de la ciudad se pronunció a través del artículo 105 del Plan de Desarrollo sobre los componentes que debe tener este corredor vial. En consecuencia, ¿cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera séptima?

**Respuesta:**  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

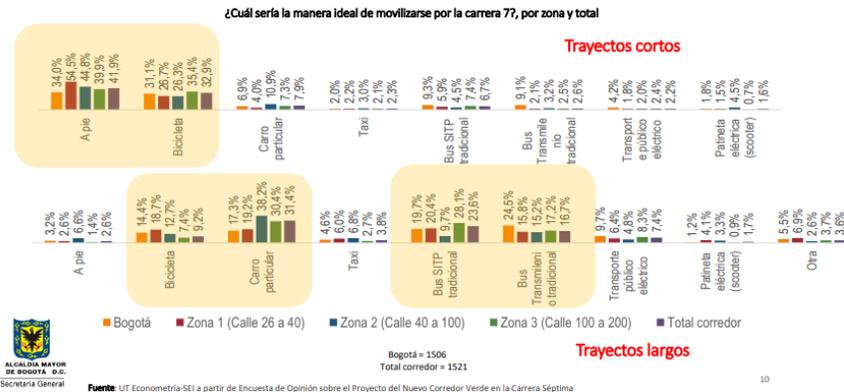
Formulario No: \_\_\_\_\_

**IDPAC**

89. Los ciudadanos participaron de manera manipulada y se entorpeció su oportunidad de pronunciarse de forma incidente por la falta de información veraz de parte de la Alcaldía. Este sondeo, entonces, solo fue un ejercicio burocrático para cumplir un requisito, pero sin ningún efecto real para repercutir en el proyecto.

90. En cambio, según los Estudios de Opinión Pública de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá (ver prueba 97), cuando se pregunta qué medio de transporte prefieren quienes se movilizan por la Carrera Séptima, y cuyos ejercicios sí cuentan con una metodología estadística rigurosa, se mostró que las preferencias varían respecto a los tramos y que el Transmilenio solo lo prefieren quienes se ubican o se movilizan en la Zona 1 (Calles 26 a 40), lo que indicaría que de las 50 mil encuestas hechas por el Distrito hay un alto porcentaje de personas que no quiere un Transmilenio por la Carrera Séptima y el informe de participación es engañoso.

**Análisis de resultados:**  
**Proyecto del nuevo Corredor Verde en la Carrera Séptima**



91. El proceso de co-creación del Corredor Verde no contó con una metodología estructurada o rigurosa que le permitiera recolectar insumos de la participación que pudieran materializarse en el diseño en etapa de factibilidad (ver pruebas 94 y 95). Un ejemplo de esto es el uso que se le dio a la herramienta Streetmix donde se permitió que la ciudadanía añadiera “alfombras voladoras” como uno de los modos de transporte que tendría el Corredor Verde y se le asignó un carril para su circulación; una burla a la participación incidente de las personas.



92. Los ejercicios del Distrito no pueden ser categorizados como el reflejo de la participación incidente de la ciudadanía para el Corredor Verde, pues se partió de una pregunta ambigua y que haría creer a quienes participaron en dicho ejercicio que no se construiría un Transmilenio por la Carrera Séptima, lo que es diferente del resultado final del diseño en etapa de factibilidad. Entonces, las personas no estuvieron lo suficientemente informadas sobre los impactos económicos, sociales, administrativos y culturales que traería el Corredor Verde a su comunidad, lo que va en contravía de lo señalado por la Corte Constitucional sobre el derecho a la participación.

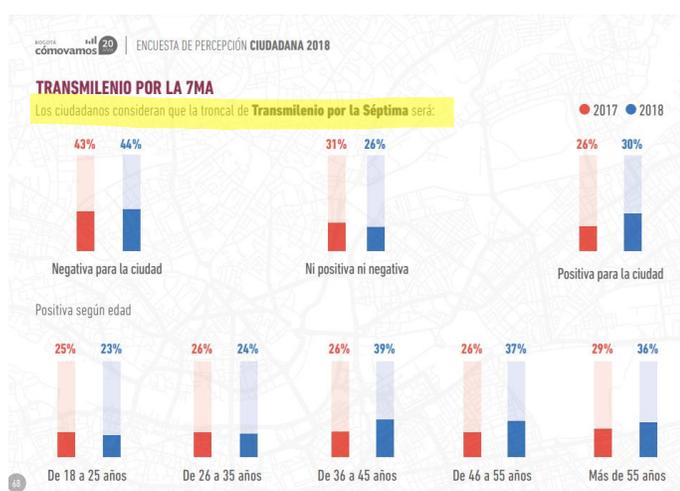
93. El IDPAC y el IDU han publicado informes que resumen el proceso de co-creación, no obstante, en estos no evidencian cómo y por qué se acogieron o no los aportes de la ciudadanía en el diseño

final del Corredor Verde; hay arbitrariedad técnica para definir las contribuciones de las personas en el diseño.

94. La falta de participación incidente también ha sido objeto de alerta por la Personería de Bogotá. A través del Informe de Advertencia No. 2 seguimiento a la estructuración y contratación del “Corredor Verde” (ver prueba 91), solicita al IDU que entregue los resultados del proceso de socialización por las constantes quejas de vecinos por la falta de garantías en dicho mecanismo:

*“Según la información del IDU, esta entidad ha respondido de manera efectiva a las principales inquietudes de los residentes del tramo 2, toda vez que han realizado cambios en el diseño de la calle 85 para evitar afectar a las unidades residenciales, se han presentado soluciones a las inquietudes sobre acceso vehicular y zonas de carga y descarga, en colaboración con entidades y gremios relevantes. No obstante, se espera que la entidad entregue un informe detallado a la Personería de Bogotá respecto a los resultados que ha tenido este trabajo de diálogo con la ciudadanía, para la socialización de la versión final de los estudios y diseños del proyecto, previa apertura de la licitación.”*  
(Subraya fuera del texto)

95. La ciudadanía en Bogotá no respalda un Transmilenio (o Sistema BRT como un tecnicismo que esconde la realidad del proyecto) y así lo dispuso en las urnas en el 2019 y en diferentes mediciones que se han hecho sobre el proyecto. En la Encuesta de Percepción Ciudadana de 2018 (ver prueba 98) llevada a cabo por Bogotá Cómo Vamos se consultó explícitamente sobre la posibilidad de tener un Transmilenio por la Carrera Séptima, solo el 30% estuvo a favor de este<sup>51</sup>:



## F. HECHOS RELACIONADOS CON LA AFECTACIÓN A LA MOVILIDAD DEL NORORIENTE DE LA CIUDAD Y DESCONOCIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES TÉCNICAS POR PARTE DEL IDU

<sup>51</sup> BCV, 2018. Consultado el 25 de agosto de 2023: <https://s3.documentcloud.org/documents/6402320/EPC-2018-FINAL-ISSN.pdf>

96. Tal vez la mayor diferencia entre Transmilenio 2017 y el Corredor Verde, que en realidad no incide en el modo de transporte que se piensa implementar (Sistema BRT), es la eliminación del carril de tráfico mixto en el sentido norte-sur, que el Corredor Verde contempla como un carril de tránsito pacificado, lo que equivale a dejar únicamente el acceso interrumpido a algunos predios y compartiendo la vía con los demás actores viales como ciclistas, peatones, niños, vendedores ambulantes, entre otros. Esto significa que los vehículos transitarán a nivel del andén en este sentido de la vía y sin ningún distanciamiento de los demás actores viales.
97. Los Estudios de Tráfico del Corredor Verde hechos en fase II (factibilidad) (ver prueba 99) evaluaron diferentes alternativas para ver cómo se podrían mejorar los tiempos de viaje, mantener la velocidad de traslado y lograr el desplazamiento del tráfico hacia otras vías buscando el óptimo. En los 3 escenarios que se proyectaron, el 1 resultó ser el de mayor calificación en la evaluación llevada a cabo y el cual incluye por lo menos un carril en el sentido norte-sur durante todo el Corredor:

*“- Escenario No. 1: en este primer escenario, se evalúa la propuesta de mantener dos carriles por sentido Sur-Norte sobre la Av. Carrera 7 y un carril de servicio sentido Norte-Sur; adicionalmente, como complemento al Corredor Verde sobre la Av. Carrera 7 y de manera que se atienda la demanda desplazada de este corredor, se propone el cambio de sentido de circulación de la Av. Carrera 15 entre la Av. Calle 100 y la Av. Calle 72 a sentido Norte- Sur y la Av. Carrera 5 entre la Av. Carrera 19 y el parque Nacional sentido Sur-Norte, de manera que sirva de vía de salida del centro; por otra parte, se mantienen los sentidos viales actuales y la capacidad actual sobre los corredores de la Av. Carrera 11, Av. Circunvalar y la Av. Carrera 13. (ver figura 160). Cabe resaltar que, en cuanto a las rutas del transporte público que circulan por la Av. Carrera 7, fueron desplazadas hacia otros corredores como la Av. Carrera 11, la Av. Carrera 9, Av. Carrera 13 y Av. Carrera 15, según su trayectoria. En el caso de las vías en las que se propone cambio de sentido, como medida para mantener el tránsito de transporte público en los carriles mixtos, se cambia la trayectoria de las rutas de transporte público según la propuesta de sentido vial. (pág. 251)*

*En conclusión, se esperaría entonces que el Escenario 1 atienda la mayor demanda de vehículos en la red, con los menores tiempos promedio de viaje tanto para auto, moto y camiones pequeños y aquel que menos reduce las velocidades de recorrido, este último, considerando que se está afectando la capacidad de las vías al implementar el Corredor Verde sobre la Av. Carrera 7.<sup>52</sup> (pág. 256) (Subraya fuera del texto)*

98. Según los propios estudios de fase II (factibilidad) del Corredor Verde, para no afectar la movilidad de todo el nororiente de la ciudad, tienen que llevarse a cabo varias obras complementarias que ayuden a soportar el traslado de la demanda del tráfico que dejaría de circular por la Carrera Séptima y que debe desplazarse hacia otro corredor vial. Estas obras deben ser sobre la Carrera 15, Carrera 11 y la Avenida Circunvalar. Sin embargo, se desconocen los efectos reales que tendrá el Corredor Verde sobre las vías alternas:

*Teniendo en cuenta los cambios observados en los indicadores de movilidad que se presentan en las intersecciones de la Av. Carrera 15 y Av. Carrera 11 entre Av. Calle 92 y Calle 100 debido a la implementación del Proyecto Corredor Séptima Verde se recomienda analizar las obras requeridas de manera que se mitigue el impacto evidenciado por el cambio en los indicadores con la entrada en operación del proyecto. (pág. 290)<sup>53</sup>*

*Teniendo en cuenta los cambios de sentido de la Av. Carrera 7 que contempla el proyecto, se genera una redistribución del tráfico hacia otras vías, se recomienda realizar un análisis de movilidad, que permita la identificación de las futuras vías de conexión y el impacto de las dinámicas del tránsito atraído, así como se planteen medidas que garanticen la operación segura para todos los usuarios viales. (pág. 319)*

*El escenario que cuenta con mejores indicadores de desempeño es el escenario 1, el cual contempla las siguientes condiciones viales: Se mantienen dos carriles por sentido Sur-Norte sobre la Av. Carrera 7 y un carril de servicio sentido NorteSur; (...) (pág. 339)*

*Los alcances previstos y desarrollados en el presente documento respecto al diagnóstico físico del corredor Av. Carrera 7 desde la Calle 33 a la Calle 200, se enfocaron en el corredor vial y no en su área de influencia directa, motivo por el cual las siguientes fases de estudios y diseño, deberán adelantar las acciones, levantamientos y análisis respectivos en las vías adyacentes e inmersas en dicha área de influencia directa, partiendo de lo desarrollado en el actual documento o posteriores, así como en información primaria y secundaria.<sup>54</sup> (pág. 345 – Subraya fuera del texto)*

99. En los estudios y diseños del Corredor Verde (aún sin aprobación de las interventorías), publicados para las 3 Licitaciones, no incluyen esta evaluación sobre las áreas de influencia ni las Licitaciones incluyen el presupuesto ni el desarrollo de obras complementarias sobre los corredores viales principales del nororiente de la ciudad. El IDU las está estructurando hasta ahora con recursos propios y posiblemente, ante la necesidad y falta de planeación, espera adicionarlas a estos contratos en un futuro próximo, pasando por encima del principio de planeación.
100. Se dio apertura a las 3 Licitaciones sin la estructuración completa, sin conocer o prever los impactos y mecanismos de mitigación de riesgos en las zonas de influencia para no generar un caos vehicular por el desarrollo del Corredor. El IDU espera endilgarle dicha carga pública a los particulares que vamos a sufrir el flagelo desproporcionado de las omisiones del Estado, los trancones y la inmovilidad.
101. Direccionar el tráfico pesado de carga, buses escolares, entre otros, por vías como la Carrera 11, Carrera 5, Carrera 15, entre otras, afectará la vida, la tranquilidad y la movilidad de los residentes

---

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibid.

de estas zonas – sin mencionar la afectación a la salud proveniente de los residuos de material particulado generados por el incremento del tráfico-.

102. Aunque se necesitan dos carriles por sentido Sur-Norte sobre la Av. Carrera 7 y un carril en sentido Norte-Sur, como mínimo, los estudios y diseños (aún sin aprobación de la interventoría) omitieron arbitrariamente dicha recomendación y optaron por eliminar la capacidad de tránsito mixto en varios tramos, sin justificación objetiva, evidencia o sustento que permita evidenciar que se trata de la mejor alternativa de política pública para la movilidad de los ciudadanos.
103. Con un carril pacificado e interrumpido, compartido con ciclistas y peatones, no es claro cómo se va a ingresar a las 3.589 unidades de propiedad horizontal que hay sobre la Carrera Séptima, en donde 2.171 unidades son residenciales, 615 oficinas y consultorios y 257 unidades de comercio. Cómo se van a atender las emergencias, por dónde pasarán ambulancias o carros de bomberos, las rutas escolares, el acceso para personas de movilidad reducida y los servicios para adultos mayores. Sus derecho a la libre circulación y al goce del espacio público está amenazado debido a esta decisión arbitraria y sin evidencia. Se formarán colas que impactarán negativamente la movilidad del área y se pone en alto riesgo a las personas para la respuesta ante siniestros o evacuaciones en caso de emergencias.
104. El tráfico mixto corresponde al 84% de los vehículos que circulan por la Carrera 7, según mediciones de la propia Secretaría Distrital de Movilidad, por lo que no hay evidencia de cómo la Avenida Circunvalar o la Carrera 11 tienen capacidad para recibir el tráfico remanente de la Séptima:

En la Av. Carrera 7 por calle 92 se puede ver que predomina el tránsito de los vehículos livianos con un 84% (4.569 vehículos/hora) de participación respecto al total. En segundo lugar, se encuentra que las motos representan un 10% (578 vehículos/hora) de la partición, el Sistema Integrado de Transporte un 4% (216) y finalmente los vehículos de carga un 1% (98 vehículos/hora)<sup>55</sup>. (Subraya fuera del texto)
105. La eliminación del carril de tráfico mixto (o pacificado, como le llaman con un eufemismo en el IDU) entre las Calle 92 y 36 obliga a desplazar el tráfico por la avenida Circunvalar y la Carrera 11, sin un plan de choque previsto aún u obras complementarias contempladas a la fecha por el IDU; al igual que tampoco estas zonas han sido objeto de participación incidente.
106. La alcaldesa López ha seguido brindando información inexacta a los bogotanos sobre el Corredor Verde. El 13 de marzo de 2023 anunció que para que la Carrera 11 y la Avenida Circunvalar soportaran el tráfico vehicular remanente, se desarrollarían obras complementarias en estas vías, de forma que se descongestionara el tráfico mixto de la Carrera Séptima en el cuello de botella de la Calle 92:

---

<sup>55</sup> Secretaría Distrital de Movilidad, 2021. 'Componente de tránsito de la factibilidad estratégica para el corredor verde de la avenida carrera 7. Pág. 101. Consultado el 22 de agosto de 2023, en: <https://www.septimaverde.gov.co/web/content/2020?unique=a595070b4474194cf4e743e05e15c90a4fd10f5b> (ver prueba 100)

*En la 100 haremos un deprimido que llevará a la circunvalar y en la 94 un puente de dos carriles sin semáforos; cuando llegue a la 85 vamos a hacer dos puentes y vamos a hacer un deprimido para que el carro que venía por la Séptima y quiera seguir a la Calera pase por los dos puentes<sup>56</sup>.*

107. Es inexacto y engañoso lo afirmado por la alcaldesa, pues estas obras NO están contempladas en el Corredor Verde: (i) no hay obras en la Carrera 11 ni en la Avenida Circunvalar; (ii) no hay deprimido en la Calle 100 ni podría conectar con la Avenida Circunvalar porque esta vía inicia su trayecto en la Calle 92 y no en la 100 como piensa la alcaldesa; y (iii) en la Calle 85 no habrá deprimido ni habrá 2 puentes. El Corredor Verde contempla solo un deprimido en la Calle 72 y puentes vehiculares en las Calles 134, 127, 92 y 85 (uno solo de occidente a oriente entre la Séptima y la Circunvalar). De manera que no es claro por dónde va a distribuirse el tráfico remanente que dejará de transitar por la Carrera Séptima ni cómo se garantiza el goce del espacio público a los bogotanos que estaremos condenados al trancón eterno de la ciudad por decisiones arbitrarias y sin sustento técnico. Así lo ha afirmado el IDU:

*La Carrera 11 no está contemplada como una obra especial en el proyecto Corredor Verde de la Séptima. Razón por la cual no se encuentra información técnica sobre el particular. Las demás obras especiales están especificadas en los anexos y documentos correspondientes<sup>57</sup>.* (subraya fuera del texto)

108. El IDU argumenta que el tráfico mixto en el corredor oriental de Bogotá puede desviarse de manera fluida por la capacidad remanente de las vías cercanas a la Séptima. Sin embargo, esto no tiene en consideración que, salvo la Carrera 11, todas estas vías son interrumpidas e incompletas para atravesar la ciudad y que solo puede soportar el tráfico mixto remanente si las vías son objeto de intervención con obras complementarias, las cuales NO están previstas en el Corredor Verde ni en una fase cercana por parte del IDU.

109. La Avenida Circunvalar no tiene actualmente la capacidad para soportar el flujo de tráfico mixto remanente de la Carrera Séptima, no solo porque está en casi toda su capacidad, sino porque requiere de una intervención por las constantes fallas geotécnicas y las superficies que fallan durante este corredor. Según el profesor Bernardo Caicedo, profesor de Ingeniería Civil de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de los Andes, la Circunvalar hoy (incluso sin Corredor Verde) exige obras para sostener el terreno y la instalación de drenajes para reducir los daños a la placa asfáltica:

*Pero, lo que ocurre en la Circunvalar pasa en muchas partes de Colombia debido a las fuertes lluvias. El nivel de aguas freáticas, es decir, el nivel de aguas que hay en el subsuelo, asciende debido a las lluvias y disminuye la resistencia del suelo, lo que genera el deslizamiento (...). Una opción es mediante la fuerza bruta, haciendo obras fuertes que*

---

<sup>56</sup> Claudia López, 2023. 13 de marzo de 2023. El Espectador. Consultado el 20 de agosto de 2023: <https://www.elespectador.com/bogota/cra-11-y-circunvalar-vias-que-van-a-descongestionar-la-cra-septima-claudia-lopez-bogota-noticias-hoy/> (ver prueba 101)

<sup>57</sup> Respuesta observación No. 99. Licitación IDU-LP-DG-005-2023. (ver prueba 85)

*traten de sostener el peso del terreno; y otra alternativa es instalar drenajes para bajar el nivel del agua y, de esa forma, aumentar la resistencia*<sup>58</sup>.

110. Si el IDU llega a contemplar estas obras en un futuro cercano, es pertinente aclarar que las obras sobre la Carrera 11 y la Avenida Circunvalar no han sido objeto de participación incidente ni siquiera socializadas con los residentes o habitantes de estas zonas aledañas.
111. Así como no hay una evaluación sobre el impacto inmobiliario por el tráfico pesado por los buses articulados, biarticulados y padrones del Transmilenio en la Carrera 7, tampoco la hay sobre las obras complementarias de la Carrera 11 y la Avenida Circunvalar, la Carrera 15, la Carrera 4 y la Carrera 5 por el desvío del tráfico pesado como buses escolares, transporte de carga y mayor tránsito de vehículos particulares.

## **G. HECHOS RELACIONADOS CON RELACIÓN AL INCUMPLIMIENTO DE ARMONIZACIÓN CON EL PLAN PARCIAL EL PEDREGAL**

112. La Ley 388 de 1997 contempla planes parciales como mecanismos para lograr la planeación territorial y determinar áreas urbanas o de expansión en los municipios.
113. La falta de armonización de planes parciales con el proyecto Transmilenio 2017 generó, luego de la interposición de una acción popular, que el Juzgado 23 Administrativo del Circuito- Sección Segunda decretara medidas cautelares para suspender la Licitación Pública IDU-LP-SGI-014-2018 (Transmilenio por la Carrera Séptima) por la amenaza de vulneración inminente de varios derechos colectivos, entre otros, el de la moralidad administrativa por violentar el principio de planeación y amenazar el patrimonio público.
114. Uno de los planes parciales que no contaba con armonización en el año 2018 era El Pedregal, pues el promotor debía desarrollar unas cargas urbanísticas para la conexión entre la Troncal de Transmilenio de la Avenida 68 y la Carrera Séptima. Sin embargo, dichas obras no se ejecutaron porque el promotor tuvo problemas financieros, como es de público conocimiento, tanto que las obras de las 2 Torres de El Pedregal están suspendidas hace más de 6 años.
115. La Alcaldía Mayor de Bogotá llegó a un acuerdo con el promotor en agosto de 2022, que se materializó en una modificación al Plan Parcial El Pedregal, mediante Decreto 315 de 2023 del 18 de julio de 2023 (ver prueba 103), en el cual se contempla la modificación de las cargas urbanísticas y se traslada la obligación de hacer las obras complementarias por un pago compensatorio en dinero al Distrito:

---

<sup>58</sup> Uniandes, 2023. Fallas en la Avenida Circunvalar no son geológicas. Consultado el 20 de agosto de 2023: <https://uniandes.edu.co/es/noticias/ingenieria/fallas-en-la-avenida-circunvalar-no-son-geologicas>

Que el pago compensatorio antes indicado facilitará al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU la armonización del cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el componente de movilidad del Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal" con la ejecución de los diseños y la construcción del proyecto "Corredor Verde de la Carrera 7". Siendo así que, dicho pago compensatorio correspondiente a las cargas urbanísticas denominadas "Estación Carrera Séptima - 101" y "Andenes Carrera 7", busca mitigar el riesgo de eventuales dificultades en su integración con las demás obras que se adelantarán sobre este corredor de la malla vial arterial.

Para lo cual en el articulado se dejó el artículo 8 en los siguientes términos:

**Artículo 8°.- Pago compensatorio de las obras priorizadas.** Adiciónese el artículo 14.4 al Decreto Distrital 188 de 2014, el cual quedará así:

**Artículo 14.4.- PAGO COMPENSATORIO DE LAS OBRAS PRIORIZADAS.** Las cargas urbanísticas del mencionado Corredor correspondientes a la "Estación Carrera Séptima - 101" y "Andenes Carrera 7" se cumplirán mediante el pago compensatorio en dinero al Fondo cuenta para el cumplimiento o compensación de cargas urbanísticas por edificabilidad de que trata el artículo 8 del Acuerdo Distrital 682 de 2017, reglamentado por el Decreto Distrital 356 de 2018. El valor de estas cargas y la fecha para su pago serán definidos por el Instituto de Desarrollo Urbano, una vez se cuente con la aprobación de los estudios y diseños adelantados por dicha entidad.

**Parágrafo.** Si previo a la entrada en operación de la Torre 1, el urbanizador responsable o los propietarios de los predios localizados en el ámbito del Plan Parcial no han efectuado el pago compensatorio en dinero de que trata el presente artículo, el valor de las cargas urbanísticas del "Corredor Verde de la Carrera 7" correspondientes a la "Estación Carrera Séptima - 101" y "Andenes Carrera 7", deberán estar cubiertas en el patrimonio autónomo o la garantía suficiente, líquida, irrevocable y fácilmente realizable, de que trata el artículo 14.2 del presente decreto.

116. El Distrito modificó y acordó unas cargas urbanísticas y el pago de unos recursos compensatorios con un promotor que tiene problemas financieros desde el año 2016 y que no ha tenido ningún avance en la obra en los últimos 6 años, a pesar de que debía entregarla las Torres el 06 de agosto de 2019, y cuyo daño patrimonial materializado para el Estado asciende a \$577.813.223.831 millones de pesos cuyo principal afectado es la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares- CREMIL- (como titular del predio donde se ejecuta El Pedregal). (Ver prueba 104)
117. Es difícil pensar cómo se cumplirá esta obligación de compensar las cargas urbanísticas por parte de un promotor con evidentes problemas financieros, mientras que sí es fácil prever que su incumplimiento es inminente frente a dicha responsabilidad y sobre todo de un promotor que ya le generó un daño patrimonial al Estado. Una vez más se amenaza el patrimonio público con esta acción de la Administración y se incumple lo dispuesto por el Juzgado 23 Administrativo del Circuito- Sección Segunda sobre la armonización del Plan Parcial El Pedregal con el Corredor Verde.

## II. IDENTIFICACIÓN DE LOS DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS AMENAZADOS

La Constitución Política de Colombia dispone en el artículo 88 una lista enunciativa, no taxativa de derechos e intereses colectivos que son objeto de protección mediante acciones populares, verbigracia, el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica, entre otros.

Bajo ese lineamiento, la Ley 472 de 1998 desarrolló varios derechos e intereses colectivos, varios de ellos se amenazan con las 3 Licitaciones del Corredor Verde, por lo que mediante esta acción popular se busca

la protección judicial por su inminente y considerable riesgo y amenaza: (i) moralidad administrativa; (ii) el patrimonio público; y (iii) el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público.

La intervención en la Carrera Séptima y el afán de la Administración de dejar contratada la obra antes del cambio de gobierno distrital no puede ser óbice para actuar transgrediendo el ordenamiento jurídico, defraudando la confianza y buena fe de los administrados, incumplir el principio de planeación poniendo en riesgo el patrimonio público y afectar el derecho a la movilidad los bogotanos y, especialmente, de personas con discapacidad o personas mayores. Esto pasa a explicarse.

## **1. LAS LICITACIONES DEL CORREDOR VERDE ATENTAN CONTRA LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA AL VIOLENTAR LA LEGALIDAD DEL ARTÍCULO 105 DEL PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO Y LA BUENA FE ADMINISTRATIVA**

La Ley 472 de 1998 no contiene una definición de la moralidad administrativa, por lo que todo su desarrollo ha sido expuesto por amplia jurisprudencia del Consejo de Estado, en donde ha reconocido que se trata de un concepto jurídico indeterminado que *“para establecer y determinar su contenido y alcance, debe ser integrado por el operador judicial, en cada caso concreto, de conformidad con las condiciones fácticas, probatorias y jurídicas que rodean la supuesta vulneración o amenaza endilgada”*<sup>59</sup>.

Además, el Consejo de Estado ha sentado el precedente de que se trata de un concepto que tiene una doble connotación, por ejemplo, en Sentencia 1330 del 08 de junio de 2011, C.P. Jaime Orlando Santofimio:

*“Resulta importante señalar que a la luz de la Constitución Política, la moralidad administrativa ostenta naturaleza dual. En efecto, funge como principio de la función administrativa (Constitución Política, artículo 209 y ley 489 de 1998, artículo 3) y como derecho colectivo. En el primer caso, esto es como principio, orienta la producción normativa infra-constitucional e infra-legal a la vez que se configura como precepto interpretativo de obligatoria referencia para el operador jurídico; y como derecho o interés colectivo, alcanza una connotación subjetiva, toda vez que crea expectativas en la comunidad susceptibles de ser protegidas a través de la acción popular, y así lo ha reconocido esta corporación en fallos anteriores. Así las cosas, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa ha señalado que el derecho colectivo a la moralidad administrativa puede resultar vulnerado o amenazado cuando se verifiquen varios supuestos. En primer lugar, resulta necesario que se pruebe la existencia de unos bienes jurídicos afectados y su real afectación. Al entender de esta Sala dichos bienes jurídicos comprenderían la buena fe, la ética, la honestidad, la satisfacción del interés general, la negación de la corrupción, entre otros; y habrá lugar a que se configure de forma real su afectación, si se prueba el acaecimiento de una acción u omisión, de quienes ejercen funciones administrativas, con capacidad para producir una vulneración o amenaza de dichos bienes jurídicos, que se genera a causa del desconocimiento de ciertos parámetros éticos y morales sobre los cuales los asociados asienten en su aplicación. Al respecto, la Corte Constitucional ha establecido que la moralidad administrativa no se predica únicamente del “fuero interno de los servidores públicos sino que abarca toda la gama del comportamiento que la sociedad en un*

---

<sup>59</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección tercera. Sentencia del 26 de noviembre de 2013. C.P Enrique Gil Botero expediente 2011-00227-01(AP)

momento dado espera de quienes manejan los recursos de la comunidad y que no puede ser otro que el de absoluta pulcritud y honestidad". En segundo término, la jurisprudencia constitucional y contencioso administrativa han reiterado que la vulneración a la moralidad administrativa supone generalmente el quebrantamiento del principio de legalidad." (Subraya fuera del texto)

En la misma línea, respecto del alcance de la moralidad administrativa han señalado algunos escenarios o supuestos donde el derecho colectivo a la moralidad administrativa puede resultar vulnerado o amenazado, en los siguientes términos:

"cuando existen irregularidades y mala fe por parte de la administración en el ejercicio de potestades públicas; (...) cuando se aplique o interprete por parte de una autoridad administrativa un precepto legal o una decisión judicial en un sentido que se aparte de manera ostensible y contraevidente de su correcto entendimiento. También ha dicho la Sala que los intentos de definir la moralidad administrativa no la limitan sino que simplemente la explican, en vista de que en relación con este tipo de conceptos, es el caso concreto el que brinda el espacio para que la norma se aplique y para que se proteja el correspondiente derecho colectivo."<sup>60</sup> (Subrayas y negrilla fuera del texto original)

Además, la afectación de bienes jurídicos con acción u omisión puede verse a la luz de la buena fe administrativa con la defraudación de la palabra, la lealtad y la honestidad frente a los administrados:

"un arquetipo de conducta social; la lealtad en los tratos, el proceder honesto, esmerado, diligente. Supone guardar fidelidad a la palabra dada, no defraudar la confianza de los demás, ni abusar de ella, conducirse conforme cabe esperar de cuantos con honrado proceder intervienen en el tráfico jurídico como contratantes o participan en él en virtud de otras relaciones jurídicas"<sup>61</sup>. (Subrayas y negrilla fuera del texto).

En atención a lo expuesto, se tiene que la Alcaldía Mayor de Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano y Transmilenio, con la apertura de las 3 Licitaciones del Corredor Verde están lesionando gravemente el derecho colectivo a la moralidad administrativa, como se procede a explicar.

Durante la campaña a la alcaldía de Bogotá en 2019, Claudia López asumió como una de sus banderas la oposición a la construcción de proyecto de infraestructura de transporte Transmilenio por la Carrera Séptima promovido por el entonces alcalde Distrital, Enrique Peñalosa.

Como se demostró en los hechos, en múltiples ocasiones la entonces candidata López adujo que la construcción de esta troncal era un proyecto "impuesto a la brava, que solo va a colapsar Chapinero y Usaquén", y aseguró que en caso de resultar elegida esta troncal en la Séptima no se llevaría a cabo, y que dichos recursos se destinarían a la segunda línea de metro, el metro ligero por las vías del ferrocarril existentes por la Carrera Novena y NQS, el cable aéreo para El Codito, entre otras obras.

<sup>60</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 27 de marzo de 2014. C.P Stella Conto Diaz. Expediente 2010-02404-01(AP).

<sup>61</sup> Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 6 de septiembre de 2001. C.P Jesús María Carrillo Ballesteros. Expediente 2000-0005-01. (AP).

Esta fue una de sus banderas en la etapa electoral y que repetía en cada uno de los debates, en redes sociales y en toda su publicidad, generando expectativas legítimas sobre la ciudadanía de que un proyecto de buses de tráfico pesado sobre la Carrera Séptima no se llevaría a cabo. Incluso, anunció con mucha contundencia que ese proyecto no se desarrollaría así tuviera algún adjetivo ambiental, en sus propias palabras: **“no voy a hacer el Transmilenio por la Séptima (...) así lo llamen ecotransmilenio o el adjetivo que le quieran poner**. Es poner una troncal de la Caracas en la Séptima.” (ver hecho 17).

Estas mismas expectativas fueron generadas en el Concejo de Bogotá, en donde el artículo 99 del proyecto de acuerdo del Plan Distrital de Desarrollo originalmente presentado, contemplaba el desarrollo de un “Corredor Verde” en la Carrera Séptima y en el cual se hacía referencia que se desarrollarían tecnologías verde y una solución de movilidad; en ningún caso hablaba de buses de articulados, biarticulados ni de una troncal por esta vía arterial de la ciudad. Tanto así, que varios concejales durante el debate de dicho artículo expresaron que daban su voto positivo al artículo confiando en que NO se desarrollaría una troncal de Transmilenio y que era una garantía de las promesas de campaña para no ejecutar un proyecto igual al que había estructurado la administración de Enrique Peñalosa.

Entonces, la intención normativa de los cabildantes fue evidente en apoyar un proyecto que en ningún caso fuera una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima y que se diera cumplimiento a las propuestas de campaña, especialmente aquellas referidas a que NO se desarrollaría un proyecto de buses Bus Rapid Transit (BRT) o Transmilenio por este emblemático corredor de la ciudad. Por lo mismo dejaron expresa la siguiente prohibición en la última frase del artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo: “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.”

Así las cosas, el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo contenía diferentes obligaciones que debía desarrollar la Administración o abstenerse de ejecutar: (i) una participación incidente de la comunidad en la creación del proyecto y (ii) no podía ser un proyecto de transporte troncal igual al de 2017. Deberes que fueron incumplidos por la Alcaldía y el IDU, por una parte, porque la ciudadanía no tuvo participación incidente y, por otra, porque se desarrollará un Transmilenio por la Carrera Séptima.

La alcaldesa y el IDU violentaron la buena fe, las expectativas legítimas de los ciudadanos y los cabildantes, la pulcritud que se esperaba de la Administración y de manera arbitraria deciden abrir 3 Licitaciones para imponer en la Carrera Séptima una troncal de Transmilenio oculta bajo el concepto técnico de BRT.

Transmilenio es un BRT, pero la Alcaldía con mercadeo y con información inexacta, incompleta y sinuosa ha dicho que se trata de dos proyectos diferentes, el Transmilenio por la Séptima de la Alcaldía Peñalosa y el Corredor Verde. Como la misma alcaldesa lo afirmó, con un “adjetivo” como lo es “Corredor Verde” han pretendido inducir a error a la ciudadanía para que crea que se trata de dos proyectos totalmente diferentes y que no se desarrollará un Transmilenio de tráfico pesado por la Carrera Séptima.

La doctrina, los medios de comunicación, los políticos y la misma Alcaldía reconocen en múltiples documentos y publicaciones que Transmilenio es un BRT, porque no hay forma de negar que se trata del

mismo concepto técnico y del mismo tipo de buses de tráfico pesado con carril exclusivo y con sobrepaso en las estaciones. Es decir, es innegable que la Troncal de Transmilenio de 2017 en comparación con el Corredor Verde se trata de la misma troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima (con algunas diferencias que no son sustanciales en el proyecto).

Como se mostró en el hecho 29 se trata de dos proyectos con exactitudes sustanciales superiores al 95%, en donde posiblemente donde mayor diferencia podría endilgarse es en el diseño de las estaciones y el carril de tráfico pacificado (que en la práctica es la eliminación del carril) desde la Calle 92 hacia el sur. En atención al artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo, se realizó una comparación estricta de los puntos más relevantes del sistema de transporte propuesto en ambos proyectos, para evaluar su similitud y el cumplimiento de la citada disposición normativa, la cual arrojó los siguientes resultados:

<b>Elemento</b>	<b>Resultado comparación</b>
<b>Número de estaciones</b>	No hay diferencia sustancial en el número de estaciones.
<b>Diseño de estaciones</b>	Sin diferencia sustancial. Transmilenio 2017 proponía estaciones ordinarias y el Corredor Verde unas estaciones abiertas.
<b>Taquillas</b>	Sin diferencia alguna sustancial en las taquillas.
<b>Ancho</b>	Sin diferencia sustancial entre el ancho de las estaciones.
<b>Longitud</b>	Sin diferencia sustancial en la longitud de las estaciones.
<b>Buses</b>	Sin diferencia sustancial en el tipo de buses que pueden transitar en el corredor vial.
<b>Conexiones operacionales</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Extensión</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Ancho carriles para bus</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Puentes</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Carriles de tráfico mixto</b>	La única diferencia es la eliminación del carril de tráfico mixto desde la Calle 100 hasta la Calle 24 o, como se denomina en el eufemismo de la alcaldía: tránsito pacificado.
<b>Carriles de sistema público frente a estaciones</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Carriles entre estaciones</b>	Sin diferencia alguna.
<b>Buses</b>	Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos, salvo que el Corredor Verde permite también el paso de buses padrón.
<b>Retornos</b>	Sin diferencia sustancial entre los dos proyectos.

Como se ve en la tabla previa, que resume la tabla del hecho mencionado, demuestra que sustancialmente se trata del mismo proyecto de 2017 y que ahora, usando un tecnicismo, pretende la Administración imponer de manera arbitraria y obrando en contra del principio de legalidad dispuesto en el artículo 105 y contra la buena fe de los bogotanos.

Es importante tener en cuenta que esta evaluación de comparación sobre el sistema troncal, es decir, sin tener en cuenta el espacio público o la cantidad de árboles, que en últimas tampoco tienen cifras para nada diferentes, no pueden ser tenidos en cuenta en el análisis, a pesar de que esta es la explicación de la Administración para aducir que se trata de dos proyectos diferentes, pero, como se ha anotado previamente, la intención de la norma y la voluntad de los bogotanos era que no se ejecutara un sistema troncal de Transmilenio pesado por la Carrera Séptima, y eso es lo que violenta la Alcaldía con este Corredor Verde.

Entonces, las mayores diferencias entre los dos proyectos podría ser el diseño de las estaciones y el carril pacificado en el sentido norte-sur. En relación con el diseño de las estaciones, es evidente que esto no se

podrá ejecutar como aparece en dicho diseño del Corredor Verde debido a que la evasión del pago del sistema llega al 30% en las troncales<sup>62</sup>, va en contra de lo dispuesto por Transmilenio en las acciones contra la evasión y la disposición de torniquetes (BCA) anticolados y nuevas barreras para frenar dicho suceso que atenta contra el patrimonio de los bogotanos<sup>63</sup>. Incluso, Transmilenio ha instalado recientemente mayor número de barreras y protectores para que las personas no accedan a las estaciones ni a los buses por el espacio entre el bus y la plataforma. Es decir, cada día hay más dispositivos en la ciudad para limitar las posibilidades de acceder al sistema sin pagar, para reducir las pérdidas operacionales que nos cuestan solo por este hecho a los bogotanos 544.000 millones de pesos al año.

Distinto al diseño, como se demostró en el hecho 32, integralmente hablando se trata del mismo tipo de estaciones a lo largo de todo el Corredor, con excepción de algunas pocas que serán centrales laterales, como los últimos vagones construidos para la estación de la Calle 85 con Autopista Norte. Es decir, no hay diferencias integrales entre las estaciones de 2017 y las propuestas para el Corredor Verde.

El carril de tráfico pacificado tampoco es un elemento estructural, aunque este carril signifique restringir a los particulares su tránsito continuo por la Carrera Séptima y condenar a quienes viven en este Corredor a trancones infinitos para acceder a sus casas, sumado a la desvalorización de sus predios por la imposibilidad del ingreso a estos inmuebles.

En cuanto a los buses que podrán circular y operar en el Corredor Verde, la Administración ha defendido que la gran diferencia entre los dos proyectos es que en el proyecto 2023 solo circularán buses totalmente eléctricos. Esta información es inexacta y atenta contra la honestidad, pues el Corredor sí permitirá el tránsito de buses articulados y biarticulados a lo largo de todo el trazado de los 21 kilómetros. La única diferencia es que el Corredor plantea también, además de los buses de diésel, que circulen en su corredor los padrones duales o buses que sí son 100% eléctricos, para lo cual ha anunciado que será La Rolita (La Operadora Distrital de Transporte) quien asuma la carga de su operación. No obstante, esta nuevamente es información errónea y que pretende elevarle las cargas económicas al Distrito porque busca desconocer el Contrato de Concesión No. 009 de 2010, suscrito entre Transmilenio y Consorcio Express S.A.S., que es el contrato de operación de buses padrón dual que ya opera sobre la Carrera Séptima y cuya vigencia está hasta el 2036.

La Administración ha buscado argumentar que el Corredor Verde será un BRT Ligero, pero con el tránsito de buses articulados y biarticulados no existe ninguna diferencia entre la troncal de la Avenida Calle 26 o la de la Caracas o cualquier otra y este corredor, pues se trata de buses con la misma capacidad de transportar personas. Como se anotó en los hechos, salvo en 4 estaciones, los articulados pararán en las demás estaciones a lo largo del Corredor y los biarticulados desde la Calle 100 hacia el norte sin ninguna distinción. Las medidas de las estaciones son idénticas, con diferencias solo en 4 de las 23 estaciones, y en todo el trazado de la vía se contempla un ancho de carril de 3.5 metros para transitar los buses del 2017 o del 2023, es decir, los mismos buses (salvo con la tecnología de propulsión que no es una diferencia sustancial, pues

---

<sup>62</sup> Informe de Evasión en el Componente Troncal de Transmilenio 2022-II <https://www.transmilenio.gov.co/loader.php?lServicio=Tools2&lTipo=descargas&lFuncion=descargar&idFile=53358#:~:text=El%20ejercicio%20adelantado%20en%20el%20segundo%20semestre%20de%202021.> (ver prueba 76)

<sup>63</sup> El Espectador, 2023. Instalarán 160 torniquetes anticolados, para frenar la evasión en Transmilenio. <https://www.elespectador.com/bogota/torniquetes-anticolados-apuesta-que-fortalecen-contra-la-evasion-en-transmilenio/> (ver prueba 78)

es una obligación legal sustituir los buses de combustión fósil por eléctricos conforme al artículo 8 de la Ley 1964 de 2019).

Sumado a lo anterior, el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo dispone que el proyecto debía formularse con participación incidente, lo que equivale a una participación proactiva que tuviera en cuenta sus opiniones con el fin de contribuir al enriquecimiento y optimización de los recursos y beneficios para todas y todos. Para esto, El IDU, junto con el Laboratorio de Innovación en la Participación ParticiLab del IDPAC, llevaron a cabo un sondeo sin ninguna rigurosidad técnica y en el que hicieron una pregunta que inducía a error a los bogotanos sobre la no ejecución de una troncal de Transmilenio por la Carrera Séptima: “¿Cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima? Bogotá votó no querer una troncal de Transmilenio en la Carrera séptima (sic).” (ver hecho 88)

La afirmación dentro de la pregunta haría prever que se desarrollaría un proyecto en el Corredor Verde diferente a una troncal de Transmilenio, pero esto fue información engañosa e incorrecta a las personas que de buena fe participaron en dicho ejercicio, pues el diseño del Corredor Verde es un sistema BRT que es una troncal de Transmilenio. Incluso, con posterioridad, hicieron uso indebido de la buena fe de la ciudadanía para la herramienta Streetmix, donde se permitió que la ciudadanía añadiera “alfombras voladoras” como uno de los modos de transporte que tendría el Corredor Verde. Tanto así que la Personería ha advertido que el IDU no ha entregado un informe detallado sobre los resultados de los procesos de diálogo con la comunidad (ver hecho 94), lo que lleva a concluir que este proceso, por más de que la Administración exprese que participaron 50 mil personas, tuvo deficiencias metodológicas, fue hecho de manera sinuosa y no tuvo en cuenta una verdadera incidencia de la ciudadanía para la co-creación del Corredor. Además, solo el 30% de los ciudadanos dijeron que consideraban un Transmilenio por la Carrera Séptima como un proyecto positivo para la ciudad (ver hecho 95).

De manera que no hubo participación incidente y es evidente que sustancialmente son el mismo proyecto y que el Corredor Verde se trata de una troncal de Transmilenio, como la estructurada en el año 2017, y cuya obra está expresamente prohibida por el artículo 105 de Plan Distrital, por lo que con un eufemismo de que se trata de proyectos distintos pretenden invadir el principio de legalidad.

En conclusión, hemos sido ultrajados en nuestra buena fe, en la confianza en las instituciones de la Administración, en la actitud pulcra y fidedigna que se espera de los servidores públicos y, especialmente, hemos sido traicionados por las medidas arbitrarias que contradicen por completo las propuestas electorales. Esta actuación violenta de manera flagrante las expectativas legítimas de la comunidad en la Administración, atenta contra la moralidad administrativa y resulta contraria a la buena fe, a la ética, a la honestidad y a la satisfacción del interés general. Estamos ante una vulneración directa a la moralidad administrativa y una actuación inmoral que debe ser objeto de protección judicial con urgencia, para que no se perpetúen de forma irreversible estas violaciones a los derechos colectivos de los bogotanos.

## **2. LAS LICITACIONES DEL CORREDOR VERDE ATENTAN CONTRA LA MORALIDAD ADMINISTRATIVA Y EL PATRIMONIO PÚBLICO POR DESCONOCIMIENTO DEL PRINCIPIO DE PLANEACIÓN**

Es amplia la jurisprudencia del Consejo de Estado que determina la conexidad entre el principio de planeación con el de economía y la moralidad administrativa. En especial, el deber de planeación busca asegurar que todo proyecto esté amparado en estudios técnicos, financieros y jurídicos<sup>64</sup>, para justificar la viabilidad de su actuar; lo que incluye la elaboración de diseños, planos o demás documentos necesarios para darle sentido técnico al proceso de selección, con anterioridad a la apertura de la licitación<sup>65</sup>.

Por su parte, el principio de planeación tiene también una conexión directa con otros principios como el patrimonio público porque es fundamental que las entidades cuenten con estudios previos adecuados para el desarrollo de procesos contractuales. En palabras de la Corte Constitucional:

*“El principio de planeación hace referencia al deber de la entidad contratante de realizar estudios previos adecuados (estudios de prefactibilidad, factibilidad, ingeniería, suelos, etc.), con el fin de precisar el objeto del contrato, las obligaciones mutuas de las partes, la distribución de los riesgos y el precio, estructurar debidamente su financiación y permitir a los interesados diseñar sus ofertas y buscar diferentes fuentes de recursos.*

*(...) [el principio de planeación] está entonces directamente relacionado con los de economía, eficacia, racionalidad de la intervención estatal y libre competencia. De un lado, se relaciona con los principios de economía y eficacia (artículo 209 superior) y racionalidad de la intervención estatal (artículo 334 superior), pues los estudios previos no son solamente necesarios para la adecuada ejecución del contrato -en términos de calidad y tiempo, sino también para evitar mayores costos a la administración fruto de modificaciones sobrevinientes imputables a la entidad y que redunden en una obligación de restablecer el equilibrio económico del contrato sin posibilidad de negociación de los precios.” (subraya fuera del texto)*

En efecto, no contar con estudios suficientes para la estructuración de un contrato viola el principio de planeación porque pone en riesgo a la entidad con imprevistos, indebidas ecuaciones o cálculos inexactos para el desarrollo del contrato futuro. Lo que generará en un tiempo cercano posiblemente afectaciones económicas al contrato por los efectos de una indebida planeación, por lo que, en últimas, también afecta el patrimonio público. De igual manera lo ha comprendido el Consejo de Estado:

*“Asimismo, el derecho colectivo a la defensa del patrimonio público implica que los recursos públicos sean administrados de manera eficiente, oportuna y responsable, de acuerdo con las normas presupuestales, con lo cual se evita el detrimento patrimonial. A su vez, el Consejo de Estado ha concluido en múltiples ocasiones “que la afectación de patrimonio público implica de suyo la vulneración al derecho colectivo de la moralidad administrativa” por cuanto generalmente supone “la falta de honestidad y pulcritud en las actuaciones administrativas en el manejo de recursos públicos”. Por último, es preciso resaltar que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que el derecho a la defensa del patrimonio público ostenta doble finalidad: “la primera, el mantenimiento de la integridad de su contenido, es decir prevenir y combatir su detrimento; y la*

<sup>64</sup> Véase: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 15 de mayo de 1992. En sentido similar, ver Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 19 de junio de 1998, exp. 10.439.

<sup>65</sup> Véase: Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, sentencia de 29 de agosto de 2007, proceso 25000 2326000985401, radicación 14854, actor: Hernán Duarte Esguerra, demandado: Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–, C.P.: Mauricio Fajardo Gómez.

*segunda, que sus elementos sean eficiente y responsablemente administrados; todo ello, obviamente, conforme lo dispone la normatividad respectiva*"<sup>66</sup>.

En el caso concreto, el IDU dio apertura a las 3 Licitaciones del Corredor Verde sin contar con los estudios y diseños suficientes para adelantar los procesos de selección, pues estos documentos son objeto de 3 Contratos de Estudios y Diseños que a la fecha NO han sido entregados ni aprobados por las interventorías. Es decir, el IDU pretende contratar los 3 Tramos sin contar con la información necesaria para esto.

Los contratos estatales exigen ser negocios planeados, pensados y diseñados para satisfacer el interés general y no pueden caer en la improvisación ni en generar confusión, para evitar que se generen situaciones contrarias a la Ley que impacten luego su ejecución, valor o plazo del contrato resultante. Por lo que la falta de planeación en un contrato estatal menoscaba el interés general por parte del Contratante, para anticiparse, prever, asegurar o mitigar circunstancias fácticas, técnicas, administrativas y financieras que tendrán incidencia en la idónea ejecución de los proyectos.

El IDU, contrario a lo afirmado por su director en el Concejo de Bogotá, Diego Sánchez, a la sana lógica y al ordenamiento jurídico, decidió abrir las 3 Licitaciones sin contar con estudios y diseños aprobados por las interventorías y con un nivel de ejecución menor al 100% y la mayoría de sus productos no cuentan con aprobación de las interventorías.

A la fecha NINGÚN Tramo cuenta con Estudios y Diseños aprobados en su totalidad por la interventoría, hacen falta la mayoría de las aprobaciones por parte de las Empresas de Servicios Públicos y la gestión predial está incompleta para la ejecución del Corredor Verde. Estos temas han sido quejas recurrentes y reiterativas por parte de los futuros oferentes y de la Personería de Bogotá y la ciudadanía en general, en donde sus mayores anuencias han ido dirigidas a la dificultad que hay por la falta de información en relación con los estudios y diseños a nivel de detalle y las dudas que surgen en el proceso sobre la aprobación de las ESP sobre los trazados del proyecto (ver hechos 55 a 66).

Además, no solo no hay Estudios y Diseños de los 3 tramos, sino que el estudio del presupuesto de obra, que deben entregar los 3 consultores de los diseños, está incompleto en todos los tramos. Es decir, no hay un presupuesto de obra definido conforme a los Estudios y Diseños de los consultores, y aun así el IDU dio apertura a las Licitaciones. Esta ha sido una queja permanente de los futuros oferentes porque los procesos se dispusieron mediante precio global y no hay claridad sobre cómo se obtuvo dicho presupuesto ni su correspondencia con estudios y diseños que no están a nivel de detalle, por lo que habrá en el futuro mayores ejecuciones de obra y un consecuente desequilibrio económico de los contratos.

Los futuros oferentes han advertido el riesgo de lo que significa preparar una oferta sin la información completa, sin aprobación de las interventorías y sin presupuestos detallados que evidencien la correspondencia del valor de la obra con la realidad (ver hecho 57). La falta de planeación, entonces, afectará el patrimonio público porque le significará demandas y procesos judiciales a la entidad por su afán de dejar contratada una obra sin el cumplimiento de los requisitos legales.

---

<sup>66</sup> Sentencia 1330 de 2011 Consejo de Estado. 8 de junio de 2011. C.P.: Jaime Orlando Santofimio

Hay una duda razonable por parte de los futuros proponentes sobre cómo el IDU obtuvo el valor global de cada uno de los contratos, pues el estado actual de los Contratos de Estudios y Diseños muestran una baja ejecución en el componente “Presupuesto, Cronograma de Obra y Documentos para Contratación” en los 3 Tramos, según los reportes en el ZIPA del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, el que mayor avance es el Tramo 1 con una ejecución de este componente del 94%, mientras que los otros dos tramos tienen una baja ejecución: Tramo 2: 22% y Tramo 3: 82% (ver hecho 66).

En cuanto a la totalidad de los productos, en el Tramo 1 le falta por aprobar a la interventoría el 15% de los Estudios y Diseños y hasta ahora cuenta con el 70% de las aprobaciones por las ESP. En el Tramo 2 falta por aprobar el 50% de los Estudios por la interventoría y hasta ahora lleva el 63% de aprobaciones de las ESP. Por su parte, el Tramo 3 aún no cuenta con el 35% de sus productos con aval de la interventoría y solo lleva el 60% de las aprobaciones por las ESP. Esto muestra que todavía no hay certeza de cuándo podrán entregarse en su totalidad y aprobados todos los estudios y diseños, lo que va a generar en el futuro retrasos e inconvenientes en la etapa de preconstrucción y luego en la obra.

Esto genera dudas sobre cómo la entidad determinó el precio de los contratos, cómo la entidad pretende contratar una obra sin estudios y diseños y la responsabilidad sobre la contratación en cuanto no hay certeza sobre la información para la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas. Aunado a esto, surgen dudas razonables sobre cómo la entidad decidió que entregará anticipos por el treinta por ciento (30%) de cada Tramo sin estudios, sin presupuesto, con indicios de retrasos, sobrecostos y poniendo en riesgo 760 mil millones de pesos.

La excusa del IDU para contratar dicha obra sin estudios y diseños responde a que se contempla una etapa de preconstrucción de ocho (8) meses, pretendiendo contratar la obra bajo el esquema en el que se le traslada al contratista el riesgo de diseño definitivo y se paga bajo una combinación de precios globales y unitarios. Sin embargo, el riesgo de este modelo ha sido advertido por la Personería (ver hecho 68), pues se usó en otros contratos como el de la Troncal de la Avenida 68 y la Avenida Ciudad de Cali, en donde se han generado sobrecostos y adiciones por más de 20 mil millones de pesos.

En la planeación del Corredor Verde se ha cometido exactamente el mismo error de planeación de la Avenida 68 al no contar con estudios y diseños aprobados por las ESP ni por las interventorías, no tener la aprobación de los planes de manejo de tráfico por la Secretaría de Movilidad de Bogotá y por una gestión predial que aún no está completa.

Sobre el último punto, la gestión predial también está retrasada en el Corredor Verde. A la fecha no se tiene la totalidad de títulos de predios necesarios para el proyecto, que apenas tiene un avance del 82,18%, y sobre los cuales es necesario contar con la titularidad para adquirir las licencias correspondientes (ver hechos 71 a 74). Dicho de otra manera, el IDU pretende contratar una obra sobre la cual no cuenta ni siquiera con la totalidad de los predios que debe intervenir; una muestra más para la falta de planeación del Corredor Verde y que evidentemente va a significar retrasos en las obras y demandas por los contratistas por la mayor permanencia en obra y sobrecostos a la ciudad.

Este error de planeación cometido también en la Avenida 68 y Avenida Ciudad de Cali nos ha costado retrasos, recursos y tiempo de vida en trancones, porque nos hemos visto afectados por el caos vehicular y la afectación directa a nuestra movilidad, pues estamos compelidos a la falta de movilidad por una entidad incapaz de planear debidamente.

Sumado a que la información indebida e incompleta a los futuros oferentes significan riesgos con un alto grado de materialización y que daría lugar a que los contratistas soliciten desequilibrios económicos de sus contratos por las mayores obras o permanencia en obra, generando un desplazamiento de la inversión en el tiempo y unos sobrecostos para Bogotá y, por ende, para quienes tributamos en la ciudad; todo por el afán incomprensible de una Administración que impone tiempos que sobrepasan las temporalidades regulares y comunes para proyectos de esta envergadura.

De forma adicional, el Corredor Verde también muestra una evidente falta de armonización entre el Plan Parcial El Pedregal y esta obra, que ya fue suspendida una vez por este mismo motivo por parte del Juzgado 23 Administrativo del Circuito, repite el mismo error de estructuración de Transmilenio 2017. El promotor de El Pedregal incumplió en su momento con las obras de las cargas urbanísticas en 2017, tiene hace 6 años paralizadas las obras de las 2 Torres del proyecto y le generó a la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares (CREMIL) un detrimento por 577 mil millones de pesos. A pesar de este historial de incumplimiento, la Alcaldía Mayor de Bogotá acordó con el promotor una modificación al Plan Parcial (Decreto Distrital 315 de 2023), mutando la obligación de las obras por el pago compensatorio en efectivo al Distrito. Esto plantea serios interrogantes sobre la viabilidad de cumplir con esta obligación por parte de un promotor que ha demostrado problemas financieros prolongados y que, además, ya causó un daño patrimonial al Estado. Esta situación no solo pone en riesgo la protección del patrimonio público, sino que también se aparta de la orden judicial de armonizar el Plan Parcial El Pedregal con el Corredor Verde.

La ausencia de Estudios y Diseños completos y debidamente aprobados por interventorías y ESP resulta en una conclusión evidente: existe una clara necesidad de protección judicial. Esta medida se vuelve crucial para evitar cualquier posibilidad inminente de causar un perjuicio patrimonial al Estado que se calcula en 760 mil millones de pesos. Por lo que el objetivo principal de esta protección judicial es salvaguardar los recursos del Distrito, preservar la integridad del patrimonio público y garantizar la preservación de los principios fundamentales de la moral administrativa.

### **3. LAS LICITACIONES ATENTAN CONTRA EL GOCE DEL ESPACIO PÚBLICO POR LA RESTRICCIÓN Y AFECTACIÓN A LA MOVILIDAD DEL NORORIENTE DE LA CIUDAD Y EL DAÑO AL COMERCIO**

El derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público consagrado en el literal d) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998 tiene un alto grado de conexidad con el derecho a la movilidad (artículo 24 de la Constitución Política). Esto, pues la libertad de locomoción es uno de los elementos más esenciales del ser humano. Por lo que ha sido reconocido como un derecho fundamental (artículo 24 de la Constitución Política) y definido por la Corte Constitucional como la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos (Sentencia T-304 de 2017), por lo que su conexión está ligada a la vida digna.

Las calles y vías públicas forman parte de los elementos constitutivos artificiales o contruidos del espacio público. Estas se definen como las áreas diseñadas y desarrolladas por el ser humano con el propósito de facilitar actividades inherentes a las ciudades, incluyendo las zonas que componen los sistemas de circulación tanto para peatones como para vehículos.

Una diferencia entre el proyecto Transmilenio 2017 y el Corredor verde es la eliminación del carril de tráfico mixto en el sentido norte-sur, que el Corredor Verde lo ha denominado con un eufemismo de carril de tránsito pacificado, lo que equivale a dejar únicamente el acceso interrumpido a algunos predios y compartiendo la vía con los demás actores viales como ciclistas, peatones, niños, vendedores ambulantes, entre otros. Lo relevante de esta decisión de política pública es que los estudios de factibilidad del Corredor recomiendan que se mantenga el carril continuo de tráfico mixto y la Administración desconoció sin fundamento estos elementos técnicos, y lo hizo sin ninguna evidencia o justificación, lo que demuestra su arbitrariedad e improvisación.

El tráfico mixto corresponde al 84% de los vehículos que circulan por la Carrera Séptima, por lo que es difícil concebir cómo va a ser el ingreso a los predios del costado occidental de la Carrera Séptima por un único carril interrumpido, es decir, que no permitirá el flujo vehicular desde la Calle 92 hacia el sur. Las personas que viven sobre la Carrera Séptima tendrán que enfrentarse al reto de acceder a sus hogares, a que las ambulancias tengan dificultades para llegar, a que los buses escolares no puedan recoger a estudiantes, a que los camiones de bomberos no puedan acceder en caso de emergencia o atender de manera expés los llamados porque no habrá carril de tráfico mixto continuo para circular.

La movilidad para personas con discapacidad, los adultos mayores y la calidad de vida de todos los bogotanos será afectada con el Corredor Verde, pues el bloque nororiental de la ciudad va a colapsar por la imposición arbitraria de un Transmilenio por una vía sin ancho suficiente.

Como se anotó previamente, no hay claridad sobre cómo, con un carril pacificado e interrumpido, compartido con ciclistas y peatones, se le va a permitir el ingreso a las 3.589 unidades de propiedad horizontal que hay sobre la Carrera Séptima. Cómo ingresarán las personas que habitan en las 2.171 unidades residenciales, cómo se le garantizará el derecho fundamental a la movilidad y a ingresar a sus hogares en sus vehículos o que les atiendan sus emergencias, recojan a sus hijos las rutas escolares, y más si algunas son personas de movilidad reducida o adultos mayores.

Además de esto, las vías cercanas a la Carrera Séptima no cuentan con la capacidad suficiente para soportar el tráfico remanente que por obligación deberá desviarse de la Séptima hacia la Avenida Circunvalar, la Carrera 11, la Carrera 15 o la Carrera 5. Esto obligará a todo el tráfico mixto a desviarse por vías que actualmente ya están congestionadas y generará un colapso en el costado nororiental de la ciudad; afirmaciones que están sustentadas en los mismos estudios de tráfico de fase II del Corredor.

Así, para que las vías aledañas a la Carrera Séptima soporten el tráfico mixto remanente, se requiere que se adelanten obras complementarias en estas que permitan su ampliación y adaptación, al igual que una etapa de participación incidente con las personas que serán afectadas y a quienes no se les ha consultado

o siquiera socializado los efectos del proyecto en sus barrios. No se les ha incluido para participar en un proceso en donde van a ver perjudicada su tranquilidad y movilidad, sin mencionar los efectos ambientales y a su salud por el incremento del tráfico y sin los árboles de la Carrera Séptima que sirven de receptores del CO2 y que serán reemplazados por plántulas cuya capacidad de absorber CO2 será muy baja en los próximos 15 años.

La actuación arbitraria del IDU ha dejado por fuera la estructuración de un plan de infraestructura que responda a descongestionar la Avenida Circunvalar, la Carrera 11 o la 5, y llevará a los ciudadanos a soportar las cargas públicas de la indebida planeación: trancones eternos que incrementarán el tiempo que perdemos anualmente en ellos, pasaremos de 132 horas perdidas al año a 200 horas. Esto no afecta solo a quienes viven sobre la Séptima sino a toda la ciudad.

Los derechos a la libre circulación y al goce del espacio público de todos los quienes vivimos en Bogotá están amenazados debido a esta decisión caprichosa y sin evidencia. Por esto, es fundamental la protección judicial que detenga el riesgo inminente de la vulneración de nuestros derechos colectivos.

### **III. FUNDAMENTOS DE DERECHO**

La presente acción tiene fundamento jurídico en las siguientes normas:

- Constitución Política de Colombia: artículos 2, 11, 24, 40, 78, 79, 82, 83, 88 y 209.
- Ley 80 de 1993.
- Ley 388 de 1997.
- Ley 472 de 1998: artículos 2, 4, 12, 13 y 14.
- Ley 1437 de 2011: artículos 144, 229, 230, 231, 232, 233 y 234.
- Ley 1474 de 2011: artículo 87 (que modifica el numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993)
- Ley 1682 de 2013.
- Ley 1757 de 2015: artículos 2 y 3.
- Acuerdo Distrital 761 de 2020 (Plan Distrital de Desarrollo).

### **IV. REQUISITO DE PROCEDIBILIDAD AGOTADO**

Como requisito de procedibilidad para interponer la presente acción popular, con fundamento en el artículo 23 y la Ley 1755 de 2015, estos accionantes requerimos previamente a las demandadas para que se abstuvieran de vulnerar y amenazar los derechos colectivos incoados en esta acción.

Así, mediante derecho de petición con radicado 20234212045442 del 16 de mayo de 2023, se invocó expresamente la protección de los derechos colectivos.

*“Nos dirigimos a ustedes con la solicitud expresa de que NO se aperture la licitación del conocido “Corredor Verde”, cuya finalidad es la construcción de un sistema Bus Rapid Transit (BRT) por la Carrera*

*7 (Av. Alberto Lleras Camargo) desde la calle 26 hasta la calle 240 y demás obras complementarias. La petición tiene justificación en advertir que dicha licitación y, por ende, el desarrollo de la obra, amenaza considerable y ostensiblemente los derechos e intereses colectivos a la moralidad administrativa; el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público; la movilidad para personas con discapacidad y la calidad de vida de todos los bogotanos y, especialmente, de quienes viven en sus cercanías; y, por último, la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes.”*

En respuesta sucinta y desconociendo la intención de protección de estos derechos colectivos, el IDU contestó de manera desinteresada con radicado 20232250978471 del 06 de junio de 2023, y la Alcaldía ni siquiera atendió la solicitud.

## V. PRETENSIONES

1. Que se declare que la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y el Instituto de Desarrollo Urbano son responsables del desconocimiento de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, el patrimonio público, y el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público, con la apertura de las licitaciones públicas IDU-LP-DG-003-2023, IDU-LP-DG-004-2023 e IDU-LP-DG-005-2023 para la construcción de la obra denominada Corredor Verde Carrera Séptima.
2. Que se ordene a la Alcaldía Mayor de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano revocar el acto de apertura y/o abstenerse de adjudicar las licitaciones públicas IDU-LP-DG-003-2023, IDU-LP-DG-004-2023 e IDU-LP-DG-005-2023 y los procesos contractuales que tengan conexidad con estas.
3. Que se ordene a la Alcaldía Mayor de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano abstenerse de imponer una troncal de Transmilenio de tráfico pesado, de forma que se acate la prohibición expresa contenida en el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo.
4. Que se ordene a la Alcaldía Mayor de Bogotá y al Instituto de Desarrollo Urbano a desarrollar la estructuración de un proyecto de transporte masivo por la Carrera Séptima en la que se seleccionen las alternativas de política pública que generen óptimo, respete el ordenamiento jurídico y sin afectar los derechos colectivos de las personas, de manera que sea menos lesiva y contenga cargas públicas proporcionadas para todos.

## VI. SOLICITUD DE MEDIDAS CAUTELARES

Los artículos 17 y 25 de la Ley 472 de 1998 le otorgaron al juez constitucional la facultad y discrecionalidad para tomar las medidas cautelares necesarias para impedir perjuicios irremediables e irreparables o suspender los hechos generadores de la amenaza a los derechos e intereses colectivos, con el fin de **prevenir un daño inminente** o para hacer cesar el que se hubiere causado.

En relación con la competencia del juez constitucional para abordar las medidas preventivas, el Consejo de Estado en auto de 13 de julio de 2017 (exp. 2014-00223. C.P. Roberto Augusto Serrato) determinó que la Ley 472 es más garantista que lo dispuesto en el Capítulo IX de la Ley 1437 de 2011, por lo que el juez está plenamente facultado para disponer de amplias medidas para la protección de los derechos colectivos. Especialmente, estas medidas cautelares adquieren mayor importancia como mecanismo de contingencia ante la prevención de un daño inminente y garantizar la efectividad de la sentencia.

Bajo estos términos, en la presente acción están demostrados los elementos fácticos para evidenciar el inminente daño a los derechos colectivos que produjo la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Instituto de Desarrollo Urbano al darle apertura a las Licitaciones IDU-LP-DG-003-2023, IDU-LP-DG-004-2023 e IDU-LP-DG-005-2023, lo que demanda una decisión judicial que prevenga la materialización de este daño que afecta los derechos colectivos a la moralidad administrativa, el patrimonio público, y el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público.

Como se ha mostrado en el libelo de la demanda, la alcaldesa Mayor de Bogotá defraudó la buena fe y confianza de los bogotanos cuando en campaña anunció en miles de oportunidades que no haría Transmilenio por la Carrera Séptima y ahora pretende imponer el Corredor Verde que, sustancialmente, es idéntico al proyecto de Transmilenio por la Séptima que fue rechazado en las urnas. Con tecnicismos, la Alcaldía y el IDU lo procuran promocionar como un proyecto distinto, dándole información engañosa e inexacta a la ciudadanía.

Adicional al quebrantamiento de la buena fe, el IDU está desconociendo el principio de legalidad al licitar el Corredor Verde por la Carrera Séptima, que se trata de un sistema con modo de transporte Transmilenio de tráfico pesado, idéntico al proyecto troncal de 2017, cuya implementación está prohibida expresamente por el artículo 105 del Plan Distrital de Desarrollo, que dispone *“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”*. Además, el Corredor Verde no se estructuró con participación incidente, como también lo dispone esta norma, sino que los espacios de participación fueron desarrollados con información engañosa, sinuosa y aprovechándose de la confianza de los ciudadanos.

Asimismo, el patrimonio público está en un riesgo inminente de 760 mil millones de pesos correspondientes al 30% del anticipo estipulado en las 3 Licitaciones, pues estos procesos precontractuales se adelantan sin los estudios y diseños necesarios para contratar las obras del Corredor Verde. El IDU contrató para la elaboración de estos estudios y diseños tres consultorías que debían entregarlos a nivel de detalle (fase III en formulación de proyectos), pero a la fecha ninguno de los estudios y diseños ha sido aprobado por las interventorías y tampoco por parte de las Empresas de Servicios Públicos, encima que la gestión predial para el proyecto tiene una ejecución muy baja.

Como lo han mostrado las quejas de los futuros oferentes del proceso, no hay claridad cómo el IDU obtuvo el precio global de las obras sin presupuestos aprobados por las interventorías de las consultorías de estudios, por lo que la falta de planeación antecede de forma apremiante a retrasos, sobrecostos y a la imposibilidad de presentar ofertas sin la información completa y exacta.

De forma que las 3 Licitaciones del Corredor Verde podrán generar un inminente detrimento al patrimonio público de continuar sin la totalidad de documentos técnicos que les permita avanzar a los futuros oferentes honestos en presentar ofertas serias. Pues la falta de planeación solo favorece a contratistas irresponsables y genera dudas razonables sobre la transparencia de los procesos de selección del Corredor Verde.

Ese esquema de contratación que argumenta el IDU y motivo por el cual ha seguido adelante con la Licitación es el mismo implementado en las obras de Transmilenio por la Avenida 68 y Ciudad de Cali. Modelo de contratación y de riesgos que ha demostrado que la falta de planeación del IDU nos ha costado adiciones por más de 20 mil millones de pesos en esas obras; mismo destino del Corredor Verde si las 3 Licitaciones siguen su curso sin intervención preventiva e inmediata del juez popular.

A la amenaza del patrimonio público debe sumársele el riesgo inminente sobre el incumplimiento de la armonización del Plan Parcial El Pedregal. La Alcaldía Mayor amenaza el patrimonio público con la modificación que le hicieron al Plan Parcial El Pedregal mediante el Decreto Distrital 315 de 2023, en el que se habilita la compensación económica de las obras correspondientes a las cargas urbanísticas que tenía que ejecutar el promotor de este Plan, pues ese promotor es evidente que tiene problemas financieros. Tan evidente es que la obra de las 2 Torres de El Pedregal está paralizada hace 6 años y dicho promotor le generó un detrimento patrimonial a la CREMIL por 577 mil millones de pesos. Ahora la Alcaldía le transforma la responsabilidad con una obligación imposible y su pronto incumplimiento es evidente frente al pago compensatorio de las obras, lo que, además, es una vulneración al principio de legalidad en relación con el deber de armonizar el Corredor Verde con ese Plan Parcial.

Así las cosas, es importante resaltar que resultaría más gravoso para el interés público negar las medidas cautelares que concederlas ante las inminentes amenazas a los derechos colectivos por el desconocimiento de la moral administrativa, la legalidad y el riesgo inminente al patrimonio público con las licitaciones del Corredor Verde. De forma que el otorgamiento de las medidas cautelares solicitadas permitirá prevenir un perjuicio irremediable para los bogotanos y a las finanzas del Distrito, y le brindará utilidad a los efectos de la sentencia que surja de este proceso constitucional de acción popular.

De manera que, estando cumplidos los requisitos para adoptarlas, se solicita de manera comedida darle trámite de urgencia, contemplado en el artículo 234 del CPACA, a estas medidas cautelares con el fin de que se adopten los correctivos necesarios para conjurar la situación que amenaza los derechos colectivos, los cuales solo estarán protegidos con la suspensión de los procedimientos contractuales y la suspensión provisional de los efectos del Decreto Distrital 315 de 2023.

Por lo anterior, ante el inminente riesgo que hay sobre los derechos colectivos incoados en esta acción popular, se solicita de forma especial que se decreten medidas cautelares urgentes, conducentes a la protección anticipada y cautelar para asegurar la mayor tutela judicial efectiva y que los efectos de la presente acción no sean nugatorios, dado que existen elementos de juicio suficientes para su protección:

1. Que se ordene al Instituto de Desarrollo Urbano SUSPENDER DE FORMA INMEDIATA las licitaciones públicas IDU-LP-DG-003-2023, IDU-LP-DG-004-2023 e IDU-LP-DG-005-2023 para la construcción de la obra denominada Corredor Verde Carrera Séptima por la inminente amenaza y vulneración de los derechos colectivos a la moralidad administrativa, el patrimonio público, y el goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público.
2. Que se SUSPENDAN PROVISIONALMENTE los efectos del Decreto Distrital 315 de 2023 en el que se modifica el Plan Parcial El Pedregal por la inminente amenaza al patrimonio público hasta tanto no haya certeza de la capacidad económica del promotor para asumir el pago compensatorio por la no ejecución de las cargas urbanísticas.

## VII. PRUEBAS

Solicitamos que se tengan como pruebas aportadas en el proceso las siguientes:

1. Transmilenio, 2023. Parámetros Técnicos de Infraestructura. Corredor Verde Carrera 7. Versión 3.0. Págs. 20 y 11.
2. Anexo 5 Licitación IDU-LP-DG-004-2023.
3. TomTom Traffic Index, 2023. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>
4. Blu Radio. Peatonalización de la Carrera Séptima terminó después de 7 años. 04 de marzo de 2020. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/peatonalizacion-de-la-carrera-septima-termino-despues-de-7-anos>
5. Revista Semana, 2020. Tribunal Administrativo de Cundinamarca admite demanda contra el IDU por peatonalización de la carrera séptima. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.semana.com/confidenciales/articulo/tribunal-administrativo-de-cundinamarca-admite-demanda-contra-el-idu-por-peatonalizacion-de-la-carrera-septima/202244/>
6. IDU- Contratos Estudios Tramo 1. Contrato IDU-1319-2021.Sector: Calles 26 a 32. Inició el 17 de agosto de 2021.
7. IDU- Contrato Estudios Tramo 2. Contrato IDU-1299-2021. Sector: Calles 32 a 93ª. Inició el 17 de septiembre de 2021.
8. IDU-Contrato Estudios Tramo 3. Contrato IDU-1336-2021. Sector: Calles 93ª hasta la calle 200. Inició el 05 de agosto de 2021.
9. IDU-Acta No. 6 de ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU 1319 de 2021.
10. IDU-Acta No.7 Ampliación de Suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
11. IDU- Acta No 8 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
12. IDU-Acta No 9 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
13. IDU-Acta No 10 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
14. IDU- Acta No 11 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
15. IDU-Acta No 12 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
16. IDU-Acta No 13 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
17. IDU- Modificación No.1 prórroga 1 y adición 1 al contrato de consultoría IDU-1319-2021
18. IDU-Acta No 18 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
19. IDU-Acta No 19 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
20. IDU-Solicitud consultor prórroga 2 al contrato de consultoría IDU-1319-2021
21. IDU- Modificación y prórroga 2 al contrato de consultoría IDU-1319-2021

22. IDU- Modificación y prórroga 3 al contrato de consultoría IDU-1319-2021
23. IDU-Acta No 21 de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
24. IDU-Acta No 22 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
25. IDU-Acta No 24 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
26. IDU-Acta No 25 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
27. IDU- Acta No 26 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
28. IDU- Acta No 27 Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1319-2021
29. Consorcio Corredor Verde Séptima. Solicitud consultor prórroga 3 al contrato de consultoría-IDU-1319-2021. 27 de abril de 2023
30. Consorcio Corredor Verde Séptima. Solicitud prórroga al contrato de consultoría-IDU-1319-2021. 5 de julio de 2023.
31. IDU-Acta No.9 de suspensión al contrato de consultoría IDU.1299 de 2021
32. IDU-Acta No.10 de ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU.1299 de 2021
33. Solicitud de prórroga CV7- al contrato de consultoría IDU.1299-2021
34. IDU- Prórroga No.1, adición No.1 y modificación No.1 al contrato de consultoría IDU-1299-2021
35. VELNEC. Consorcio Corredor vial. Solicitud consultor prórroga 2- al contrato de consultoría IDU1299 2021. 20 de enero de 2023
36. VELNEC. Consorcio Corredor vial. Solicitud consultor prórroga 2- al contrato de consultoría IDU1299 2021. 20 de enero de 2023
37. IDU-Acta No.15 de suspensión al contrato de consultoría IDU-1299-2021
38. IDU-Prórroga No.2 y modificación No.2 al contrato de consultoría IDU-1299-2021
39. IDU-Acta No.18 de suspensión al contrato de consultoría IDU-1299-2021
40. IDU-Acta No. 19 de Ampliación de suspensión al contrato de consultoría IDU-1299-2021
41. IDU- Adición No.2 y modificación No.3- al contrato de consultoría IDU-1299-2021
42. IDU. Modificación No.4 y Prórroga 3 al contrato de consultoría IDU-1299-2021
43. Solicitud de prórroga No.1, adición No.1 y modificación No1. Al contrato de consultoría IDU- 1336 de 2021
44. IDU. Acta 11 suspensión al contrato de consultoría IDU-1336 de 2021
45. IDU-Prórroga No.2, Adición No2 y modificación al contrato de consultoría IDU-1336 2021
46. Solicitud de prórroga No.3 al contrato IDU-1336-2021. Ref. 20232250189463
47. IDU- Prórroga No.3 y Modificación 3 Prórroga al Contrato de consultoría IDU-1336-2021
48. IDU. Licitación Pública No. IDU-LP-DG-004-2023Tramo 1
49. IDU. Licitación Pública No. IDU-LP-DG-005-2023Tramo 2.
50. IDU. Licitación Pública No. IDU-LP-DG-003-2023 Tramo 3.
51. Programa de Gobierno de Claudia López 2020-2023. Bogotá, Colombia.
52. Asuntos legales. "No haré Transmilenio por la Séptima y tampoco la troncal de la 68": Claudia López. Consultado 15 de mayo de 2023. <https://www.asuntoslegales.com.co/actualidad/no-hare-transmilenio-por-la-septima-y-tampoco-la-troncal-de-la-68-claudia-lopez-2926008>
53. Twitter. Claudia López. Consultado el 15 de mayo de 2023. <https://twitter.com/ClaudiaLopez/status/1185676050744987649?s=20>
54. Revista Semana. Debate candidatos Alcaldía de Bogotá. Rifirrafe entre candidatos a la Alcaldía de Bogotá por el metro, TransMilenio y la Séptima. Consultado el 15 de mayo de 2023. <https://www.semana.com/nacion/multimedia/debate-candidatos-a-la-alcaldia-de-bogota-sobre-metro-transmilenio-y-septima/636321/>
55. RCN. 2019. Claudia López Asegura que Transmilenio por la Séptima no irá en su gobierno. <https://www.rcnradio.com/bogota/claudia-lopez-asegura-que-transmilenio-por-la-septima-no-ira-en-su-gobierno>

56. Facebook. Claudia López, 2019. ¡No haremos Transmilenio por la 7ma. Con esos recursos construiremos la red de metro! Video del 19 de octubre de 2019. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.facebook.com/ClaudiaLopezCL/videos/2448469015388302/>
57. Revista Semana. 2019. Los mejores momentos del gran debate de los candidatos a la Alcaldía de Bogotá. Video del 23 de octubre de 2019. Consultado el 15 de agosto de 2023: <https://www.semana.com/online/nacion/multimedia/semana-en-vivo-los-mejores-momentos-del-gran-debate-a-candidatos-por-la-alcaldia-de-bogota/637227/>
58. Facebook. Carlos Carrillo, 2021. Video: <https://www.facebook.com/watch/?v=423348305543948>
59. Comisión Primera Permanente del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Acta 043 del 26 de mayo de 2020. Págs. 92-94.
60. Acuerdo No. 761 de 2020. Concejo de Bogotá “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2023 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI””
61. Hidalgo, D., Pereira, L., Estupiñán, N., & Jiménez, P. L. (2013). TransMilenio BRT system in Bogota, high performance and positive impact—Main results of an ex-post evaluation. *Research in Transportation Economics*, 39(1), 133-138. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.005>
62. Programa de Infraestructura del Transporte-PITRA. Boletín Técnico. TransMilenio Bogotá - Colombia (BRT). Octubre de 2011. <https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/370/22.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=TransMilenio%20%C2%BFQu%C3%A9%20es%3F,alternativa%20integral%20de%20desarrollo%20urbano>
63. El Tiempo. El modelo TransMilenio se multiplica en el mundo. 5 de noviembre de 2009. Consultado el 1.09.2023: <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-6525868>
64. El Espectador: SOS del Sistema de Transporte Público Masivo de autobuses de Bogotá. 16 de agosto de 2022. Consultado el 1.09.2023: <https://www.elespectador.com/bogota/opinion-sos-del-sistema-de-transporte-publico-masivo-de-autobuses-de-bogota/>
65. BluRadio. Gobierno Petro propone a Claudia López tranvía por la séptima en lugar de Transmilenio. Recuperado de: <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/gobierno-petro-propone-a-claudia-lopez-tranvia-por-la-septima-en-lugar-de-transmilenio-pr30>
66. La Silla Vacía. Petristas y peñalistas tienen razón: López sí va a hacer TM en la Séptima. Recuperado de: <https://www.lasillavacia.com/historias/silla-nacional/petristas-y-penalistas-tienen-razon-lopez-si-va-a-hacer-tm-en-la-septima/>
67. Transmilenio. En Nueva York el sistema BRT, como TransMilenio, “satisface al 95 % de los usuarios”. Recuperado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/movilidad-en-los-sistemas-de-transporte-brt>
68. Transmilenio. Colombia, segundo país en Latinoamérica en movilizar pasajeros en sistemas de transporte BRT. Recuperado de: <https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/150078/publicacionescolombia-segundo-pais-en-latinoamerica-en-movilizar-pasajeros-en-sistemas-de-transporte-brt/>
69. Actualización, complementación, ajustes de los diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños. Diseño arquitectónico, bioclimático y estructural de las estaciones. Documento N° TK7-DAE-CP5-R5. INGETEC Ingenieros Consultores. Julio de 2018.
70. Actualización, complementación, ajustes de los diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños. Plan de Manejo de Tránsito General. Documento N° TK7-PGMT-CP3-R4. INGETEC Ingenieros Consultores. Junio de 2018.
71. Actualización, complementación, ajustes de los diseños existentes, y/o elaboración de los estudios y diseños. Estudio de Tránsito. Documento N° TK7-IET-CP3-R3. INGETEC Ingenieros Consultores. Mayo de 2018

72. Construcción del corredor verde de la carrera 7 desde la calle 76 hasta la calle 99, y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C. Apéndice A. Especificaciones particulares de construcción. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2023
73. Construcción del corredor verde de la carrera 7 desde la calle 24 hasta la calle 76, ramal de la calle 72 entre la carrera 7 hasta la carrera 13, conexiones operacionales y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C.". Apéndice A. Especificaciones particulares de construcción. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. 2023
74. Respuesta oficio Concejo No. 2023EE6918. Radicados IDU 20235260597332 y -20235260629492. Ref. 20232050577291. Instituto de Desarrollo Urbano-IDU. Diego Sánchez Fonseca, Director general.
75. Transmilenio. Informe de Evasión en el Componente Troncal de Transmilenio 2022-II <https://www.transmilenio.gov.co/loader.php?Servicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=53358#:~:text=El%20ejercicio%20adelantado%20en%20el,el%20segundo%20semestre%20de%202021.>
76. El País. 2023. Video: así funciona el nuevo sistema 'anticolados' que instalaron en las estaciones del Transmilenio de Bogotá. Consultado el 27 de agosto de 2023: <https://www.elpais.com.co/colombia/video-asi-funciona-el-nuevo-sistema-anticolados-que-instalaron-en-las-estaciones-del-transmilenio-de-bogota-2652.html>
77. El Espectador. 2023. Instalarán 160 torniquetes anticolados, para frenar la evasión en Transmilenio. Recuperado de: <https://www.elespectador.com/bogota/torniquetes-anticolados-apuesta-que-fortalecen-contra-la-evasion-en-transmilenio/>
78. Boletín FAL-CEPAL. Piccirillo, Juan Martin. "Qué es un BRT, o la implementación del Metrobús en la ciudad de Buenos Aires, Argentina". Edición N.312, numero 8 de 2012. Recuperado de: [https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36157/FAL-312-WEB\\_es.pdf](https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/36157/FAL-312-WEB_es.pdf)
79. Transmilenio S.A. Glosario. Recuperado de: <https://www.sitp.gov.co/glosario/s/#:~:text=Servicio%20Troncal%20o%20Transmilenio,los%20portales%20del%20sistema%20TransMilenio.>
80. Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá-IDECA. Recuperado de: <https://www.ideca.gov.co/recursos/mapas/troncal-de-transmilenio-bogota-dc>
81. Consorcio Express. Oficio S202307-003817 del 11 de julio de 2023 remitido al IDU
82. Sesión plenaria extraordinaria. Miércoles 19 de abril de 2023. Concejo de Bogotá. Minutos 47:41 Recuperado de. <https://www.youtube.com/watch?v=723hucd22kg>
83. IDU, 2023. Apartado de respuestas DTSP a las observaciones formuladas al proyecto de pliego de condiciones. Licitación IDU-LP-DG-003-2023.
84. IDU, 2023. Apartado de respuestas DTSP a las observaciones formuladas al proyecto de pliego de condiciones. Licitación IDU-LP-DG-005-20235
85. IDU, 2023. Acta de Audiencia informativa de las Licitaciones Públicas IDU-LP-DG-004-2023 / IDU-LP-DG-005-2023 / IDU-LP-DG003-2023, mediante la plataforma Google Meet. 15 de agosto de 2023.
86. ASCH Infraestructura y servicios. Oficio No. 202322500238543 del 18 de agosto de 2023
87. Informe de avance contrato de ejecución. Documentos del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, junio de 2023.- IDU-1299-2021
88. Informe de avance contrato de ejecución. Documentos del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, junio de 2023.- IDU-1319-2021
89. Informe de avance contrato de ejecución. Documentos del Sistema de Gestión Integral de Proyectos del IDU, junio de 2023.- IDU-1336-2021
90. Personería, 2023. Informe No. 2 de Seguimiento al Corredor Verde. Pág. 17
91. Personería, 2023. Informe 14 de agosto de 2023. Graves retrasos en troncales de Transmilenio de la Av.68 y Ciudad de Cali. Consultado en: <https://www.personeriabogota.gov.co/sala-de-prensa/notas-de-prensa/item/1160-graves-retrasos-en-troncales-de-transmilenio-de-la-av-68-y-ciudad-de-cali-advierde-personeria-de-bogota>

92. Decreto Distrital 503 de 2011. "Por el cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente para el Distrito Capital".
93. IDU. Respuesta Derecho de Petición- Ruta de la participación de la fase de cocreación del proyecto corredor verde de la carrera séptima-Rad. IDPAC 2020ER9213 al Concejal Andrés Forero Molina. Enero 2021.
94. IDU. Respuesta Derecho de petición. Rad. IDU 20235260410052 del 14 de marzo de 2023. Alcance al radicado N°20231850396831 del 22 de marzo de 2023 – Solicitud remitir copias simples de las actas de asistencia y participación de cada una de las reuniones virtuales y presenciales llevadas a cabo del Proyecto Corredor Verde Carrera Séptima.
95. IDPAC. Respuesta del 5 de abril de 2023 al derecho de petición con radicado IDPAC 20232110200822 del 14 de marzo de 2023. Rad. 2023100004211
96. Alcaldía de Bogotá. 26-10-2020. Estudios de Opinión Pública de la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Análisis de encuestas al Sondeo Especial Presencial No.01.
97. Encuesta de Percepción Ciudadana, 2018. Fundación Corona. Consultado el 25 de agosto de 2023: <https://s3.documentcloud.org/documents/6402320/EPC-2018-FINAL-ISSN.pdf>
98. IDU. Contrato de Consultoría No.1319 de 2021. Estudio de Tránsito. 1319-TYT-IP02-R7-Elaboración de los estudios y diseños, para el 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.
99. Componente de tránsito de la factibilidad estratégica para el corredor verde de la Av. Carrera 7. Secretaría Distrital de Movilidad, 2021. Consultado el 15 de agosto de 2023. Véase en: <https://www.septimaverde.gov.co/web/content/2020?unique=a595070b4474194cf4e743e05e15c90a4fd10f5b>
100. El Espectador. Claudia López, 2023. 13 de marzo de 2023. El Espectador. Consultado el 20 de agosto de 2023: <https://www.elespectador.com/bogota/cra-11-y-circunvalar-vias-que-van-a-descongestionar-la-cra-septima-claudia-lopez-bogota-noticias-hoy/>
101. Uniandes, 2023. Fallas en la Avenida Circunvalar no son geológicas. Consultado el 20 de agosto de 2023: <https://uniandes.edu.co/es/noticias/ingenieria/fallas-en-la-avenida-circunvalar-no-son-geologicas>
102. Decreto 315 de 2023 del 18 de julio de 2023 "Por medio del cual se adopta la modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana "El Pedregal", adoptado mediante el Decreto Distrital 188 del 14 de mayo de 2014, aclarado y corregido por el Decreto Distrital 587 del 19 de diciembre de 2014. Alcaldía Mayor de Bogotá.
103. Contraloría General de la República. Más de \$550 mil millones pierde la Caja de Retiro de las Fuerzas Militares, CREMIL, por mal negocio inmobiliario, revela auditoría financiera de la Contraloría General. Comunicado de prensa No. 093.

## VIII. ANEXOS

Se remiten los documentos referenciados en el acápite de pruebas y los siguientes:

- Copia de la cédula de ciudadanía de Diego Escallón Arango.
- Copia de la cédula de ciudadanía de Juan Esteban Matallana.
- Copia del derecho de petición-requerimiento previo (procedibilidad) presentado a las autoridades demandadas.
- Copia derecho de petición con radicado de la Alcaldía 20234212045442 del 16 de mayo de 2023, que agota el requisito de procedibilidad.

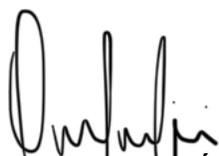
## IX. NOTIFICACIONES

Los suscritos reciben notificaciones en la siguiente dirección: Carrera 19 A No. 84-72 Of. Gerencia del Poder y al correo [diego.escallon@gmail.com](mailto:diego.escallon@gmail.com) y [j.matallana@uniandes.edu.co](mailto:j.matallana@uniandes.edu.co)

La Alcaldía Mayor de Bogotá recibe notificaciones en la Carrera 8 No. 10 – 65 y en el correo electrónico [notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co)

El Instituto de Desarrollo Urbano recibe notificaciones en la Calle 22 No. 6 – 27 y en el correo electrónico [notificacionesjudiciales@idu.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@idu.gov.co)

Atentamente,



**DIEGO ESCALLÓN ARANGO**  
C.C. 1.018.440.156 de Bogotá



**JUAN ESTEBAN MATALLANA**  
C.C. 1.001.283.322