

**ANÁLISIS DE LA POLÍTICA DE MOVILIDAD Y PEATONALIZACIÓN
CARRERA SÉPTIMA EN BOGOTÁ**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR AL TÍTULO DE ESPECIALISTA EN
GESTIÓN PÚBLICA**

BLANCA LILIA GAMBOA MORENO

ASESOR. ANDREY GALVIS

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA - UNAD

**FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS CONTABLES ECONÓMICAS
Y DE NEGOCIOS ECACEN**

ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN PÚBLICA

POPAYÁN

2013.

CONTENIDO

INTRODUCCION	6
OBJETIVOS	9
Objetivo General	9
Objetivos específicos	9
JUSTIFICACIÓN	10
Análisis de la Política de Movilidad y Peatonalización	11
La Política de Movilidad de la Actual Alcaldía de Bogotá.....	12
Los modelos de movilidad en los planes de desarrollo.....	15
La Movilidad como Derecho Fundamental	20
La Actual Peatonalización de la Carrera Séptima de Bogotá	21
Balance de seguimiento para zona peatonal.....	25
La Opinión de los Comerciantes Respecto a la Peatonalización de la Carrera Séptima de Bogotá	26
Antecedentes históricos: De la Calle Real a la Carrera Séptima	29
CONCLUSIONES	34
REFERENCIAS	37

LISTA DE GRAFICOS

Grafico 1. Plan de Movilidad de Peatones y Rutas Alternas para El Transporte Público de la Carrera Séptima	22
Grafico 2 vista durante la peatonalización de la carrera séptima calle 19 hasta calle 26	23
Grafico 3 Iluminación de la Carrera Séptima, Rescate de Patrimonio Arquitectónico de Bogotá.....	24
Grafico 4. Ventas Ambulantes en el Corredor Peatonal de la Carrera Séptima	26
Grafico 5. Arco del Triunfo en la Calle Real. 1895	29
Grafico 6 . Vista de la Calle Real calle 14. Al fondo, iglesia de San Francisco. 1949.....	30
Grafico 7 Calle Real en el edificio Murillo Toro, a la altura de la calle 13. 1956.....	31
Grafico 8. carrera septima con calle 14.....	33

RESUMEN

El documento que a continuación se presenta es una recopilación de opiniones y documentos de análisis de la política de movilidad desarrollada en la carrera séptima de la ciudad de Bogotá, esta importante vía desde su fundación en la ciudad es epicentro del comercio, espacio cultural y de recreación de los ciudadanos, se ha convertido a través del tiempo en un lugar histórico donde confluyen; la cultura bogotana, protestas, festivales, comercio organizado, ventas ambulantes, transporte público y privado, peatones, deportistas, artistas, indigentes. En este documento se plasman las propuestas de los actuales gobernantes retomando ideas de diferentes autores y especialistas en movilidad y ejemplos de otras ciudades del mundo se establece este plan como una política pública que proteja los derechos de todos los ciudadanos, además de propiciar el derecho de todos a un ambiente sano, se analizan las diferentes alternativas de solución para crear un lugar para todos y resolviendo la gran congestión vehicular y comercial que se presenta actualmente en el centro de la ciudad. Este trabajo de investigación muestra como desde la gestión del sector público se pueden crear beneficios sociales para toda una población no solo a nivel económico si no también en salud, cultura, recreación y bienestar.

Palabras clave: peatonalización, movilidad, política pública, carrera séptima, ambiente sano, derechos.

ABSTRACT

The document that follows is a collection of opinions and analysis documents developed mobility policy in the seventh race of the city of Bogota, this important way since its establishment in the city is the epicenter of trade and cultural space recreation for city dwellers, has become over time in a historical place where they meet; Bogota culture, protests, festivals, organized trade, street vending, public and private transport, pedestrians, sportsmen, artists, homeless. This document embodies the current government proposals retaking ideas from different authors and mobility specialists and examples of other cities this plan is established as a public policy that protects the rights of all citizens, in addition to providing the right all to a healthy environment, we analyze the different alternative solutions to create a place for everyone and solving the large commercial congestion and currently appears in the center of the city. This research shows how from public sector management can create social benefits for the whole population not only in economic terms but also in health, culture, recreation and wellness.

Keywords: pedestrian, mobility, public policy, race seventh, healthy, rights.

INTRODUCCION

La política pública de movilidad y peatonalización de la carrera séptima, presenta diferentes matices según se observa; desde el contexto de la aplicación de una política pública, una meta dentro de los planes de desarrollo, el contexto histórico que tiene esta vía en la ciudad de Bogotá, y los efectos de esta medida en los peatones, transporte público y privado y los comerciantes.

Describir los diferentes matices, que presenta la política pública de peatonalización de la carrera séptima, permite comprender con mayor amplitud el fenómeno peatonalización, integrado a un contexto histórico, y proyectado hacia el futuro como una solución a los problemas de polución y movilidad que afronta esta ciudad.

Analizar esta situación desde las diferentes perspectivas, permite comprender la incidencia de una política de movilidad para diversos sectores, aspecto importante para afrontar una visión de ciudad desde la multiculturalidad.

En el sector de la carrera séptima de Bogotá se percibe un envejecimiento generalizado de las edificaciones, mal uso y falta de apropiación por la enorme cantidad de población flotante, generado por multitud de actores que se vuelcan sobre este corredor público, la inseguridad y el tráfico de buses que generan un alto nivel de contaminación del aire han deteriorado el entorno urbano y lo han convertido en poco atractivo para la inversión y en un

ámbito ciertamente inhóspito para visitantes, que no acuden al corredor por placer sino por obligación. A pesar de que en años recientes se han realizado importantes iniciativas para la revalorización del eje, tales como el “septimazo”, o la recuperación de espacios públicos y edificaciones patrimoniales, hace falta un proyecto integral que vincule todas estas iniciativas y active el corredor como un todo. En este documento se realizara una recopilación bibliográfica donde se analizan los diferentes puntos de vista generados por la administración municipal, comerciantes, peatones y habitantes en general de Bogotá, respecto a la peatonalización de la carrera séptima como alternativa de solución a corto plazo en la movilidad y su impacto en el futuro del sector.

Esta investigación es de tipo descriptiva donde se toma como herramienta la observación y la investigación de tipo documental, apoyándose en fuentes bibliográficas y revisando los planes de desarrollo actual, políticas públicas, estudios de movilidad y estudios de desarrollo económico de la ciudad de Bogotá.

Se tomo información de las mesas de trabajo en el marco de la aplicación de políticas del Plan de Desarrollo Bogota –Humana, y los proyectos desarrollados por el Distrito Capital enmarcados en las normas distritales como Plan de Ordenamiento Territorial, Plan Maestro de Movilidad, Plan de Desarrollo, Cartilla de Espacio Público – DADEP 1993, Sociología Urbana, Ley 388 de 1997, Plan Maestro de Espacio Público - Decreto 215 de 2005, Plan de Ordenamiento Territorial – Decreto 190 de 2004, Revistas y libros sobre la historia de Bogotá, páginas WEB artículos periodísticos y documentos elaborados de algunos autores en base a sus experiencias y estudios sobre movilidad.

La información de diferentes autores se analizó, así como también la observación directa en el sector de investigación.

Se focaliza La investigación en el sector de la carrera séptima de Bogotá, el estudio realizado es de tipo descriptivo, y se toma información de la secretaría de desarrollo económico y estudios de movilidad de la ciudad para realizar su análisis.

OBJETIVOS

Objetivo General

Analizar la política de movilidad y peatonalización de la Carrera Séptima en Bogotá, en el contexto de los planes de desarrollo de la ciudad y su contexto histórico.

Objetivos específicos

- Describir la historia de la carrera séptima como espacio cultural.
- Describir los modelos de movilidad en los planes de Desarrollo.
- Presentar las teorías sobre la movilidad como derecho fundamental.
- Analizar a partir de la opinión del peatón y del comerciante la eficacia de la política pública de peatonalización de la carrera séptima
- Analizar la eficacia de la política pública de movilización y peatonalización de la carrera séptima, ponderando los planes de desarrollo, el contexto histórico de la vía, y los efectos de la misma en peatones y comerciantes.

JUSTIFICACIÓN

Una de las opciones que plantea la administración municipal para la recuperación de la carrera séptima de Bogotá, es realizar la peatonalización del sector, respecto a esta propuesta se desarrollara la investigación bibliográfica realizando un análisis de las opiniones a favor y en contra y de otras alternativas de solución a la problemática de recuperación del sector.

Una de las propuestas que acoge mas la ciudad y que se ha venido planteado consiste en la creación de un corredor verde, donde se integre no uno si no varios sistemas de transporte, dando prioridad al peatón y minimizando el uso del transporte privado, con esto se busca mejorar el ambiente, mejorar el comercio y rescatar este sector como un lugar emblemático y cultural para los ciudadanos de Bogotá.

El interés particular en el desarrollo de esta propuesta está dado por dar a conocer a los beneficiarios de este entorno la importancia histórica del sector y su recuperación para mejorar la movilidad en la ciudad.

En este estudio bibliográfico se abordara la posición de diferentes actores en el contexto de la carrera séptima desde el análisis de movilidad como un derecho fundamental de los ciudadanos y la creación de una *política pública en defensa de este derecho*.

Análisis de la Política de Movilidad y Peatonalización

Mediante la presente tesis denominada “Análisis de la Política de Movilidad y Peatonalización Carrera Séptima en Bogotá” se abordará el tema desde las perspectivas de política de movilidad, modelos de movilidad, el experimento de peatonalización de la carrera séptima, la opinión de los comerciantes y el marco histórico contextual.

En la actualidad, se busca aprovechar las cualidades arquitectónicas e históricas de ciertos lugares en las ciudades, la recuperación de espacios públicos y edificaciones patrimoniales, La disputa del espacio público pone en juego las relaciones sociales en la defensa de los distintos intereses y perspectivas, algunas a favor otras en contra del proceso de peatonalización, aspectos de difícil conciliación.

Los Planes Nacionales de Desarrollo en general, han incluido el tema de la movilidad como un componente del bienestar y requisito para mejorar las condiciones de competitividad. En este sentido el aspecto económico, implica un aspecto esencial, sin embargo se olvidan otros beneficios no económicos, que van relacionados con un proceso de peatonalización

Existen múltiples propuestas, respecto a la favorabilidad e inconveniencia de la peatonalización carrera séptima, y respecto a este amplio espectro de percepciones es importante citar *“abordar la ciudad o el barrio como algo "dado" y en su lugar plantea, pensar la ciudad como resultado de las prácticas y las relaciones de y entre los sujetos. Entonces, cabe cuestionarse qué es lo que lleva a la construcción de dichos espacios de la ciudad como "exclusivos" de ciertos grupos especialmente; desde el plano de las representaciones y del imaginario de la ciudad. Siendo el elemento por excelencia para dicha disputa la "cultura".....* (Laborde, Soledad, 2011) Esta autora nos propone evitar abordar la ciudad o determinado sector

que para este caso es la carrera séptima como algo “dado” y en su lugar plantea pensar la ciudad como resultado de las prácticas y las relaciones de y entre los sujetos. Entonces, cabe cuestionarse qué es lo que lleva a la construcción de dichos espacios de la ciudad como de ciertos grupos; en la disputa del espacio público se pone en juego las tensiones, rivalidades y conflictos en relación a la construcción de identidad de los diferentes actores como son el peatón, el comerciante, el vendedor ambulante, el deportista, el artista que componen la ciudad de acuerdo a sus diversos intereses y los de la propia ciudad, siendo el elemento por excelencia para dicha disputa el derecho al uso del espacio y la movilidad.

La Política de Movilidad de la Actual Alcaldía de Bogotá

La Administración Distrital “Bogotá Humana” retoma el proceso de adecuación de la infraestructura vial de la capital teniendo como principal actor al ciudadano, siendo consecuente con el Decreto 319 de 2006, que da como prioridad las redes peatonales en el uso de la malla vial, el gobernante propone la peatonalización como una medida necesaria para hacer una movilidad amable, accesible, de calidad, sostenible y correspondiente a las necesidades de los ciudadanos.

El alcalde actual Dr. Gustavo Petro, señala en sus intervenciones públicas que la prioridad será mejorar las condiciones de los viajes dentro de la ciudad en el siguiente orden preciso: a pie, en bicicleta y en transporte público, mientras sugiere medidas para desestimular el uso del automóvil particular. La decisión de peatonalizar y establecer un carril para bicicletas en la Carrera Séptima, la meta de construir más de 300 kilómetros de ciclo rutas y carriles para bicicletas, son sólo algunos de los impulsos del transporte sostenible. Entretanto, el alcalde habla de cobros por congestión para el carro, mayores costos de estacionamiento y escasa o nula construcción de nuevas vías.

Esta visión de la movilidad es acertada y totalmente necesaria para Bogotá. Aunque políticamente puede no ser tan rentable, pues muchos ciudadanos preferirían oír que se construirán más puentes o nuevas autopistas, en vez opciones como las de la movilidad en bicicleta o el cobrar más impuestos por el uso del carro.

Esta multiplicidad de opiniones se puede evidenciar al consultar los medios periodísticos escritos que señalan: *“Los dueños de los locales sobre esa vía han reportado la caída de sus ventas. Atribuyen el fenómeno a varios problemas de fondo que, según ellos, deben ser corregidos por la Alcaldía antes de avanzar con la extensión de la medida hasta la calle 11. Hoy funciona entre las calles 19 y 24.”*, (el tiempo.com, 2012) el artículo periodístico hace énfasis en la necesidad de organizar primero los problemas de espacio público y los vendedores ambulantes ya que los dueños de locales consideran que con la peatonalización de la vía, decaerá el comercio organizado, mientras que se estimulara mas las ventas ambulantes creando un caos en el sector por invasión de las vías de tránsito público.

Otro sector, ve en la peatonalización un aspecto positivo: *“ Jorge Morales, de la U. Nueva Granada, sostiene que los peatones necesitan el espacio público. Los andenes están llenos de vendedores ambulantes y nos toca movernos hacia la vía. Yo no quiero que quiten la medida”...*, (el tiempo.com, 2012))

De hecho, la principal –y casi única– figura de la política bogotana que ha defendido esta visión es Enrique Peñalosa, aunque muchos estudiosos de la movilidad del mundo entero estén de acuerdo en que éste debe ser el orden de las prioridades.

Y precisamente por eso resulta muy valiente la decisión de Petro. Ya no es posible seguir calificando de “peñalosisas” a quienes insisten en promover la movilidad en bicicleta, defender

al Sistema TransMilenio o proponer desincentivos para el uso del carro. Por culpa de ese ánimo descalificador se ha dejado de avanzar en temas vitales para la ciudad. Si un ex alcalde defendió este discurso, no quiere decir que él posea un monopolio sobre estos conceptos, ni que la ciudad deba abandonar proyectos que la habían destacado como una ciudad líder en la movilidad sostenible.

Por su parte es importante que el ciudadano sepa que hay consenso mundial sobre el hecho de que ya no es posible querer lidiar con el problema de la congestión a punta de construir más vías. Ciudades como Barcelona o Nueva York ya desistieron de construir más carriles para carros - de hecho algunas ciudades están destruyendo esos carriles para dárselos al peatón o a la bicicleta - pues ampliar las avenidas sólo lleva a más carros y a peores trancones.

Además, no se debe olvidar que los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público suman más del 80 por ciento de los desplazamientos diarios en Bogotá (Secretaría de Movilidad, 2011). Dar prioridad a estos modos es simplemente un tema de elemental equidad, donde el bien general debe primar sobre el particular.

Apelando a una figura pedagógica — que seguramente martillará durante su mandato — Petro sostuvo que durante su alcaldía pasaremos del paradigma de la letra “o” al de la letra “y”. Es decir, el alcalde está invitando a no seguir enfrascados en debates excluyentes: TransMilenio o Metro, Tren Ligero o Tren de Cercanías, - abandonar el sistema basado únicamente en buses, para pasar a uno que articule varios modos, desde el cable aéreo hasta el metro pesado, como en Medellín. Todos ellos debidamente integrados en su operación y con una única tarifa.

Esta decisión es acertada, aunque posiblemente no enfocada como debería. Porque una cosa es aprovechar las ventajas que cada medio de transporte ofrece y otra, muy distinta, es

construir sistemas de transporte público distintos de TransMilenio sin un adecuado sustento técnico que demuestre por qué es la mejor alternativa para el corredor de la carrera séptima de Bogotá. Una de las propuestas actuales para el sector de la carrera séptima es construir un tranvía que integre el comercial y social.

La actitud de la gente es decisiva: sin el compromiso y el cambio de actitud por parte de cada bogotano, es poco lo que la ciudad puede lograr para mejorar su movilidad. Combinando estos ingredientes, mucha suerte y un trabajo incansable, seguramente Bogotá logrará alcanzar realmente una movilidad eficiente.

Los modelos de movilidad en los planes de desarrollo.

El Plan Nacional de Desarrollo es la base de las políticas gubernamentales formuladas por el Presidente de la República, a través de su equipo de Gobierno, se analizará la inclusión del tema sistemas de transporte masivo, en especial lo que respecta al sistema Tras milenio en Bogotá.

En la Ley 812 de 2003 “*Por la cual se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, hacia un Estado comunitario*”, se señaló:

B. CRECIMIENTO ECONOMICO SOSTENIBLE Y GENERACION DE EMPLEO

(...)

3. Impulso a la infraestructura estratégica en transporte

(...)

En el caso de los conglomerados urbanos, en los cuales exista factibilidad técnica de proyectos de transporte masivo (Bogotá, Cali, Pereira-Dosquebradas, Barranquilla-Soledad, Cartagena, Bucaramanga, extensión de TransMilenio hasta Soacha y Valle de Aburrá) y se asegure la financiación por parte de la entidad territorial, y en el caso de

las áreas metropolitanas por parte de dicha entidad, en asocio con los respectivos municipios, el Gobierno Nacional podrá participar en su desarrollo, siempre que exista el espacio fiscal, tanto en los municipios, y si fuere el caso en la respectiva área metropolitana, como en la Nación. Se promoverá la vinculación del capital privado en la estructuración y financiación de estos proyectos, conforme a un modelo fiscal que implique el control de una política pública sostenible sobre la operación y administración de los sistemas de transporte masivo, que garantice un manejo equitativo de los costos al usuario y la calidad del servicio. Se promoverán mecanismos que permitan la participación de pequeños y medianos transportadores en estos proyectos. Se deberán regular las tarifas para prevenir abusos de posiciones dominantes y monopolios.

- (...)

- Con el propósito de mejorar el servicio público urbano el Gobierno Nacional transferirá a las ciudades las facultades para administrarlo y regularlo, y promoverá la conformación de empresas de transporte eficiente. (Subraya y negrilla por los autores del trabajo)

En el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, se consideró la adopción de sistemas de transporte masivo, como una estrategia para el crecimiento económico sostenible y generación de empleo, considerando que el impulso a la infraestructura estratégica en transporte, se constituía en un elemento imprescindible, con “*un modelo fiscal que implique el control de una política pública sostenible sobre la operación y administración de los sistemas de transporte masivo*”, señalando la protección a pequeños y medianos transportadores, y evitando las posiciones dominante y monopolios.

En la Ley 1151 de 2007 “*Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.*”, se dispuso:

3. REDUCCION DE LA POBREZA Y PROMOCION DEL EMPLEO Y LA EQUIDAD.

(...)

5 Ciudades amables (...) *Los proyectos de transporte urbano y movilidad buscan continuar con los esfuerzos realizados por el Gobierno Nacional desde 2002,*

consolidando una política que dé respuesta a las demandas específicas de las ciudades, de acuerdo con los compromisos presupuestales previamente adquiridos. En las grandes ciudades se plantean estrategias relacionadas con la consolidación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y en las ciudades medianas estudios de movilidad e implementación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP). Para estos sistemas el Gobierno impulsará el uso de combustibles limpios como el gas. (subraya y negrilla por los autores del trabajo)

En el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, su orientación principal fue consolidar y continuar las directrices del Plan 2002-2006 pero con particular énfasis y prioridad en dos objetivos fundamentales: Mantener el crecimiento económico alcanzado recientemente y complementarlo con una noción más amplia de desarrollo, el tema del transporte urbano es abordado dentro del ámbito de reducción de la pobreza y promoción del empleo y la equidad, dentro del programa denominado Ciudades amables.

La Ley 1450 de 2011, “*Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014*”. “*Prosperidad para Todos*”, ha dispuesto:

Artículo 132. Apoyo a los sistemas De transporte. El Gobierno Nacional podrá apoyar las soluciones de transporte masivo urbano que se vienen implementando a nivel nacional, como lo son los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Ley 1450 de 2011 16_7.indd 58 13/09/2011 01:03:17 p.m. Ley 1450 de 2011 963 Bogotá-Soacha, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Área Metropolitana de Bucaramanga, Área Metropolitana de Centro Occidente, Área Metropolitana de Barranquilla, Cartagena y Cúcuta, y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) de Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Montería, Sincelejo y Valledupar.

De igual manera y con el fin de ampliar la estrategia a otras ciudades del país, analizará las condiciones particulares y los esfuerzos fiscales locales que permitan impulsar los SETP de Buenaventura, Ibagué, Neiva, Manizales y Villavicencio.

Adicionalmente, buscará aumentar la cobertura de los SITM y los SETP para lo cual podrá apoyar por solicitud de los entes territoriales en consulta con los operadores la estructuración de Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), (...)

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional establecerá indicadores de seguimiento para la prestación del servicio de transporte urbano, con el fin de ofrecer a los ciudadanos condiciones seguras de movilidad, en el marco de los Sistemas de Transporte oportunos, confiables, accesibles, con costos acordes y eficientes. Se solicitará la estructura de la tarifa técnica y al usuario, así como las fuentes de financiación de las mismas.

Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional podrá, en cualquier momento y cuando lo considere necesario, pedir los soportes de los gastos a cada una de las entidades responsables de la ejecución de los recursos de cofinanciación en los diferentes Sistemas de Transporte.

Parágrafo 4°. En cualquier caso el Gobierno Nacional podrá apoyar la financiación de Sistemas de Transporte en otras ciudades del país de acuerdo con sus condiciones particulares, una vez se evalúe y se apruebe el estudio que determine su impacto estratégico en el desarrollo de la región.

Parágrafo 5°. En las ciudades donde se implementan estos sistemas y los mismos cuenten con terminales de transferencia, los vehículos automotores utilizados para el servicio de transporte público intermunicipal de pasajeros que cubran rutas de corta distancia utilizarán dichos intercambiadores como destino final de su recorrido, conforme lo disponga la autoridad de transporte correspondiente.

Parágrafo 6°. En los proyectos cofinanciados por la Nación a los cuales hace referencia el presente artículo, se podrá seleccionar el combustible para la operación de la flota que en igualdad de condiciones de eficiencia, tenga el menor costo real y ambiental. Lo anterior condicionado a la disponibilidad del combustible y a la viabilidad de su comercialización.

(...)

Parágrafo 7°. El Gobierno Nacional, en cumplimiento de la Ley 310 de 1996, financiará el sistema de transporte masivo tipo metro para Bogotá, una vez el Gobierno Nacional avale y valide, las condiciones y estudios técnicos requeridos para el proyecto establecidos en el CONPES 3677 del 19 de julio de 2010.

El Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014. “*Prosperidad para Todos*”, asevera que su objetivo es consolidar la seguridad con la meta de alcanzar la paz, dar un gran salto de progreso social, lograr un dinamismo económico regional que permita desarrollo sostenible y crecimiento sostenido, más empleo formal y menor pobreza y, en definitiva, mayor prosperidad para toda la población. La política de transporte masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), está incluido dentro del capítulo de control del riesgo, y propende por la denominada eficiencia energética, es decir, determinar el combustible para la operación de la flota que en igualdad de condiciones de eficiencia, tenga el menor costo real y ambiental.

En el recién Plan de Desarrollo, Bogotá Humana, quedó incluida una meta que indica: “*habilitar en 1.64% el espacio público de la ciudad mediante la construcción de 518.715 metros cuadrados de RAPS (Redes Ambientales Peatonales Seguras)*”. Básicamente son 10 zonas de la ciudad que fueron identificadas por su alto volumen de peatones. Entre estas zonas fue seleccionada la carrera séptima de Bogotá, se hizo un estudio minucioso de cómo se podría mejorar las condiciones urbanas para mejorar el flujo de los transeúntes en esos corredores, y de paso para volver el sector más agradable.

De lo anterior se concluye, que la adopción de políticas públicas sobre el tema de movilidad, ha tomado como referente un equilibrio entre lo público y lo ambiental, determinando que ya no se trata solamente se solucionar un problema de desplazamiento, sino que además se deben considerar elementos ambientales en las políticas a adoptar. Si bien es cierto, la tendencia es la consolidación de sistemas de transporte masivo, también lo es que las alternativas ecológicas como la peatonalización de centros históricos constituye un ambiente de trabajo adecuado.

La Movilidad como Derecho Fundamental

La sociología urbana define el derecho a la movilidad, como un complemento del derecho a la ciudad, a partir del año 2000 el sociólogo francés FRANCOIS ASCHER, hablo de la importancia de la movilidad desde tres puntos de vista en particular como indispensable para acceder a beneficios económicos y sociales; acceder a una vivienda digna, a la educación a la cultura, el ocio y la familia, segundo como factor en la vida diaria como derecho propio y tercero porque la movilidad tiene un costo económico, social y medioambiental.

A medida que la movilidad se transforma ascendentemente en factor de la vida cotidiana, los tiempos y lugares de la movilidad cobran mayor importancia. “El transporte ya no es, por lo tanto, *un medio de comunicación entre los sitios, sino una parte de la vida*”. (Francois-Ascher, 2006)

Recalca que la movilidad tiene un costo económico, social y ambiental. La generalización de la movilidad que estamos experimentando debería tener su contraparte en la autorregulación de las personas y los grupos. La movilidad de unos no debería afectar desfavorablemente la vida de otros, el transporte de bienes y personas no debería dañar la herencia natural y cultural, y la energía que se utiliza en éste no debería comprometer el futuro del planeta. Estos son los desafíos de la movilidad sustentable. Ciertamente no es fácil solucionar esta compleja ecuación. Sin embargo, justo por estas razones la movilidad se ha convertido en un tema fundamental para las democracias actuales. “*Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad).*” (Foro Social de las Americas , 2004)

En la medida que las ciudades se renuevan surgen nuevas necesidades de desplazamientos y requerimientos de los ciudadanos donde se busca no solo accesibilidad, si no comodidad, seguridad y sostenibilidad; con el fin de acceder a los bienes y servicios que ofrecen las zonas urbanas, el siglo XXI es considerado como el siglo de las grandes ciudades, la mayoría de las ciudades del mundo serán totalmente urbanas.

Visto de este modo se convierte en un reto para los gobernantes y urbanistas modernos, propiciar el cumplimiento de este derecho fundamental a los ciudadanos; una de las propuestas que ha sido bien acogida por la ciudad de Bogotá, es la peatonalización de la carrera séptima y la creación de no solo un medio de transporte, sino un sistema donde se integren varios sistemas de movilidad, donde se respete el derecho al libre desplazamiento por la ciudad con espacios adecuados para el peatón, el ciclista, y para las personas que requieren movilizarse rápidamente a sus lugares de trabajo, hogar, estudio o recreación con comodidad y eficiencia.

La Actual Peatonalización de la Carrera Séptima de Bogotá

El alcalde Gustavo Petro tomo la decisión de realizar la peatonalización de la carrera Séptima desde la calle 19 hasta la calle 26 (ver grafico 2), como parte de dicho plan. Según cifras de Movilidad, en la hora pico pueden circular por allí alrededor de 10.050 peatones.

La propuesta del alcalde Petro no es nueva: ya a finales de los noventa fue discutida por la alcaldía de Enrique Peñalosa. El alcalde Petro reconoció que está desempolvando un estudio al respecto que data de 2004 y que le habría costado a la ciudad \$1.500 millones, pero que nunca fue usado para peatonalizar la Séptima.

Desde que se planearon las obras de la calle 26 que harían parte de la fase III de Transmilenio, hace cuatro años, se previó que el puente de la intersección entre la carrera Séptima y la calle 26 tendría que ser demolido y reemplazado por una nueva estructura acorde con los nuevos diseños.

Dentro de las medidas de descongestión por el cierre de la Séptima por la demolición del puente de la 26. Algunas vías cambiaron de dirección y se implementaron dos rutas de bus eléctrico.

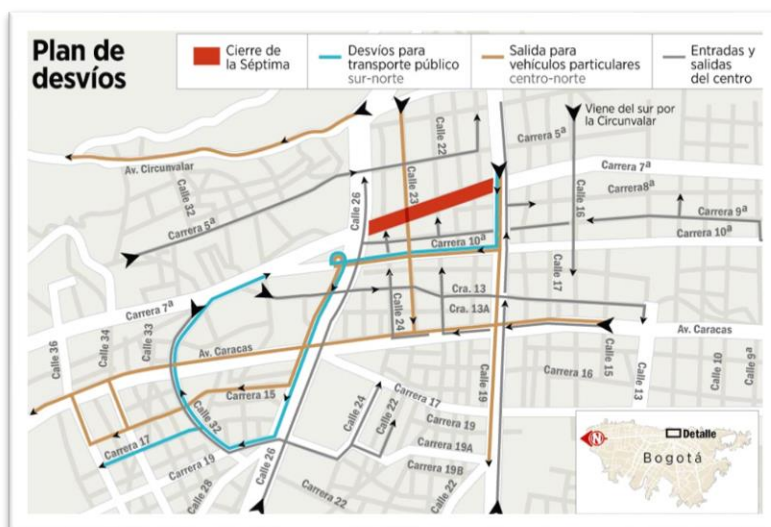


Grafico 1. Plan de Movilidad de Peatones y Rutas Alternas para El Transporte Público de la Carrera Séptima

Por la emblemática vía sólo transitan ciclistas, peatones y los dos buses que transportan pasajeros durante todo el día de manera gratuita. Los vehículos particulares y el transporte público entran y salen del centro por rutas alternas (ver gráfico 2). También regreso el tradicional Septimazo, que había sido suspendido en marzo del año 2011. También se mejoró la iluminación de la vía, y se aumentó el pie de fuerza en todo el centro todo esto como un plan de

recuperación del patrimonio arquitectónico y con el fin de mejorar el comercio en las horas nocturnas.

En estudio reciente elaborado por el Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional de la Universidad de los Andes, se habló del impacto a corto plazo de la peatonalización de la carrera séptima, y como resultado se pudo evidenciar el mejoramiento de las condiciones ambientales del espacio intervenido. Según un análisis preliminar publicado por ellos afirman *“al retirar los vehículos de transporte público colectivo y privado resultó en una reducción del 50% en las concentraciones de material particulado en su fracción fina (PM 2.5) y de 15dB en los niveles de presión sonora. Estos datos son significativos y tienen un efecto directo en la calidad del aire para peatones y ciclistas”*. (Juan Pablo Bacarejo, 2012)

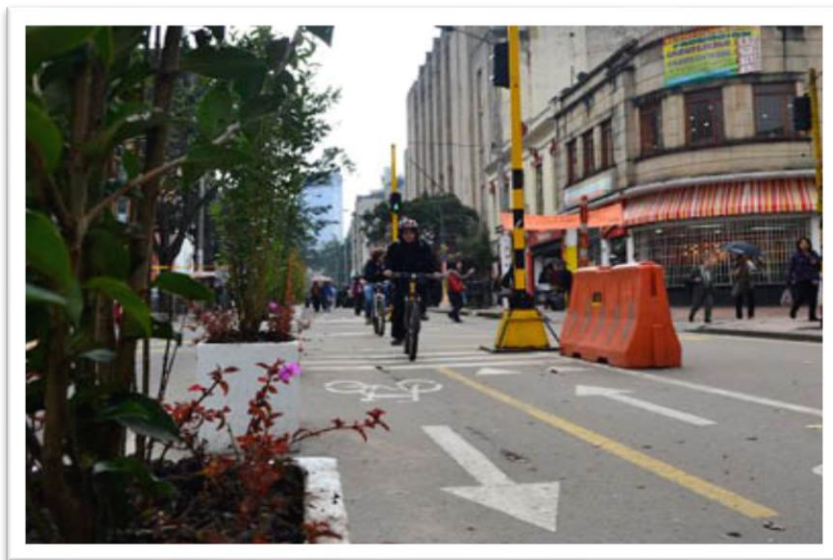


Grafico 2 vista durante la peatonalización de la carrera séptima calle 19 hasta calle 26

Además el estudio concluye con una invitación a los comerciantes para que estos tengan en cuenta la evidencia presentada y saquen provecho de la peatonalización de la séptima, tarea que es apoyada por el Instituto para la Economía Social -IPES-, que estableció un programa

piloto con los vendedores ambulantes; la Secretaría de Gobierno, con un plan de apoyo en los temas de seguridad, y la Secretaría de Movilidad, entidad que coordina la intervención.

(Peatonalización de la séptima una apertura a nuevas oportunidades)



Grafico 3 Iluminación de la Carrera Séptima, Rescate de Patrimonio Arquitectónico de Bogotá.

Revisando los estudios de movilidad del centro de estudios de sostenibilidad urbana, y secretaria de desarrollo económico de Bogotá, así como otros estudios realizados por urbanistas actuales, la tendencia a nivel mundial es precisamente crear ciudades que brinden soluciones efectivas de desplazamiento de las personas, se integren dentro de la ciudad no como espacios exclusivos para los autos o el transporte público o privado

Con la peatonalización temporal en este sector de la carrera séptima. la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) ha evaluado su impacto y determino un aumento del tránsito de peatones en las horas pico presentando un incremento del 30.8%, pasando de 7.530 peatones/hora a 10.878 peatones/hora.

Igualmente, se observó que en la hora pico de 5:15 p.m. a 6:15 p.m., se produce una reducción de 14.3%, registrando 9.048 peatones/hora.

Dentro de las Acciones implementadas por la Secretaría Distrital de Movilidad se encuentran:

A nivel técnico: Implementación del Plan de Manejo de Tráfico, coordinación de medidas técnicas con el IDU y el contratista, seguimiento permanente y ajustes.

A nivel operativo: la presencia permanente con personal de apoyo en calle que, a través de la interacción con el ciudadano brinda orientación sobre rutas y desvíos, incluyendo la disposición de carriles en la zona de peatonalización, la ruta circular, y sugerencia de comportamientos adecuados para facilitar la movilidad.

A nivel comunicativo: Divulgación de material informativo con mapas y orientaciones sobre las rutas de desplazamiento en la zona de influencia (145.000 ejemplares); ubicación de pendones con mensajes sobre el proyecto de peatonalización, divulgación en medios de comunicación, utilización redes sociales y página web.

Balance de seguimiento para zona peatonal

La Secretaría ha logrado la sensibilización para el uso adecuado de los espacios disponibles para cada actor de la vía, Los peatones han aceptado la medida de forma positiva, siendo muy receptivos con las indicaciones impartidas por el personal en calle se la SDM. El carril exclusivo para la ruta circular de TransMilenio, es sub-utilizado ya que la ruta alimentadora, tiene una frecuencia entre 20 y 25 minutos.

Es de concluir que con esta medida los peatones han ganado espacio para caminar, pasear y como se dijo anteriormente disfrutar de un ambiente sano, por la disminución de partículas tóxicas que contaminan el ambiente.

La Opinión de los Comerciantes Respecto a la Peatonalización de la Carrera Séptima de Bogotá

El tema de la peatonalización tiene tantos amigos como críticos, es una vía por la que transitan hasta 3.500 peatones en horas pico de la mañana y al mediodía llegan a 10.000.

Tras cinco meses de peatonalización de esta vía, los comerciantes dicen que la inseguridad ha afectado sus ingresos. Así lo revelan los resultados finales de la tercera encuesta a los dueños y administradores de negocios entre calles 19 y 26, hecha por Fenalco. (caracol.com.co /noticias/ bogota, 2012)

En la actualidad los comerciantes de la zona, han visto sus ingresos afectados debido al incremento del comercio informal por el cierre de la vía. observar grafico 4



Grafico 4. Ventas Ambulantes en el Corredor Peatonal de la Carrera Séptima

El alcalde Gustavo Petro afirma que existe un censo que agrupa a 260 vendedores informales y que la idea es organizarlos y reubicarlos en locales comerciales de la vía para que no sigan llegando nuevos comerciantes. *"Si la Séptima es tomada por las ventas ambulantes fracasamos, porque se pierde como espacio público"*, aseguró. Entre los planes del mandatario está que la Séptima tenga mayor movimiento en horas de la noche y que no se muera a las 6:00 de la tarde, como ocurre actualmente.

El 90 por ciento de los comerciantes en este sector admite que las ventas han bajado desde que se impuso la medida y que las personas solo utilizan la carrera 7a. como corredor peatonal pero en pocas oportunidades se detienen a comprar. Esto incluye a establecimientos de grandes superficies como Éxito, McDonalds y El Rodeo.

Asimismo, el 45 por ciento de los encuestados admitió que deben cerrar sus locales más temprano (alrededor de las 7 p.m.). El 70 por ciento se siente más inseguro, en parte, por la presencia de habitantes de calle y delincuentes por el sector. (Metro en Bogota, 2013)

Según la Alcaldía de Bogotá, los dueños de locales comerciales en la zona “no han sacado suficiente provecho a la medida” y propone a los comerciantes plantear nuevas estrategias para aumentar el flujo peatonal en el sector y así incrementar las ventas. (El espectador.com /noticias / bogota, 2012)

El Distrito reconoce la importancia del comercio en la zona y considera que el sector se enfrenta a la oportunidad de incrementar sus ventas con la nueva medida.

Un estudio realizado por las secretarías de Desarrollo Económico y Hacienda asevera que en el centro de Bogotá (desde el costado norte de la calle 6ª, hasta el costado sur de la calle 26, y desde el costado oriental de la carrera 10ª hasta la carrera 5ª) hay una importante aglomeración

comercial de la ciudad, pues el 85% de los 18.706 predios que se ubica en esta zona son comerciales según su destino hacendario y catastral.

El estudio también indica que este tipo de comercio no es especializado, es decir, que va desde los restaurantes hasta la venta de calzado, ropa y celulares, pasando por las agencias de viajes y los supermercados y que en estos casos, éste se podría beneficiar -mejorar sus ventas- por aumento en el tránsito de peatones y de los clientes por oportunidad.

“Los compradores de este tipo de zonas comerciales son mayoritariamente quienes pasan por allí y no quienes se dirigen específicamente en búsqueda de un producto o servicio”, dice el informe.

El director de Estudios Socioeconómicos de la Secretaría de Desarrollo Económico, Manuel Riaño, indicó que *"el comercio ubicado en la Séptima podría ganar con la peatonalización si establece nuevas estrategias para atraer el incremento en el flujo de peatones, a diferencia de lo que ocurre en concentraciones comerciales especializadas como Unilago, en donde la facilidad de acceso vehicular es un factor clave en las ventas pues la gente se desplaza desde lugares distantes para comprar computadores"*. En este sentido es de resaltar la importancia de contribuir a la construcción de estrategias que potencialicen las oportunidades que trae este nuevo tipo de aprovechamiento del espacio, de manera que se alcancen los beneficios colectivos que se observan a partir de estrategias de urbanización, tal como ha ocurrido con otras experiencias de ciudades como Shangai, en China; en Oaxaca y Villahermosa, en México y en Times Square en Nueva York, Estados Unidos, por citar solo algunos ejemplos, dice la Alcaldía. (Secretaría de Movilidad, 2011)

En la actualidad los comerciantes sienten que han perdido un espacio que creían suyo por décadas la carrera séptima perteneció únicamente al comercio organizado, y especializado de la

ciudad, también fue invadida por el transporte público que además le daba a la vía un toque de ruido y contaminación al sector, ahora se busca recuperar el espacio para los ciudadanos con el fin de mejorar la movilidad de los mismos, el espacio debe ser compartido por comerciantes, transeúntes, mejorando el ambiente social, por esta razón las políticas distritales apuntan a crear espacios culturales mejorando la arquitectura y la iluminación del lugar así como la seguridad. También se han realizado los estudios necesarios para dar la oportunidad a los vendedores ambulantes de establecerse en la vía sin perjudicar a los locales comerciales y a los peatones.

Antecedentes históricos: De la Calle Real a la Carrera Séptima

En una época la entrada principal a Santa Fe de Bogotá estaba en el puente de San Francisco, donde la ciudad tenía como límite natural el río del mismo nombre. Una vez se cruzaba el puente, comenzaba la Calle Real, que era desde entonces lugar de comercio, residencia y espina dorsal de la estructura urbanística de la ciudad.



Grafico 5. Arco del Triunfo en la Calle Real. 1895

Hasta finales del siglo XIX se construía sobre el puente un *Arco del Triunfo* que, a manera de escenografía, señalaba el lugar para la *entrega de llaves* de la ciudad en la entrada triunfal de virreyes, libertadores y visitantes ilustres.

Rodeada de monumentos y símbolos de poder, la Calle Real (actual carrera séptima entre calles 11 y 16) ha tenido históricamente una connotación escenográfica: es lugar esencial para la representación de Bogotá, escenario de solemnes ceremonias civiles y religiosas, expresiones de sus ciudadanos y, especialmente, testigo de los más importantes acontecimientos que han transformado tanto su fisonomía, como la realidad política, social y cultural de la ciudad y del país.



Grafico 6 . Vista de la Calle Real calle 14. Al fondo, iglesia de San Francisco. 1949

A mediados del siglo XX la Calle Real se transforma en la moderna carrera séptima, que comienza tímidamente a materializarse a partir de la década de los cuarenta y se acelera después de los episodios del 9 de abril de 1948. Aunque existe la idea de que todos los cambios que tuvo

esta vía se habían dado por la destrucción ocasionada por los hechos del 9 de abril, lo cierto es que la mayor parte de los planes se habían diseñado con antelación. La ciudad era cada vez más densa, contaba con mayor número de automóviles y necesitaba que algunas de las calles del centro se ampliaran.

Otro aspecto, es que la Calle Real ya se encontraba ampliada desde la Plaza de Bolívar hasta la calle 12 donde se acababa de demoler el Claustro y la Iglesia de Santo Domingo, lo que permitió ampliar ese tramo. A pesar de la vergüenza de la élite por su pasado colonial y de su tendencia a ver París como modelo de ciudad con el cual identificarse, no había logrado borrar de su vista las huellas de esa oscura fase de su pasado: la austera arquitectura de una pequeña y nada elegante ciudad colonial. (Jaime Iregui, 2009)



Grafico 7 Calle Real en el edificio Murillo Toro, a la altura de la calle 13. 1956

La carrera séptima entre las calles 2a y 28, en el centro histórico de la ciudad, ha sido tradicionalmente, desde su fundación, el principal corredor institucional y comercial de Bogotá. La séptima fue el camino de la sal, eje crucial precolombino y uno de los factores por los cuales

se escogió el lugar de la fundación (la plaza de las yerbas) sobre este corredor. Los españoles repartieron el nuevo territorio y se construyeron las más importantes residencias y luego el comercio sobre las primeras cuadras del barrio de la Catedral.

A mediados de la segunda mitad del siglo XX, las principales zonas comerciales y de oficinas del centro se empezaron a mudar hacia la parte norte de la ciudad, a las áreas conocidas como Chapinero y Usaquén, y más tarde, a finales del siglo, a la zona occidental, nuevo desarrollo de Ciudad Salitre y a la avenida que conduce hacia el Aeropuerto internacional El Dorado. Este desarrollo dejó al margen al Centro Tradicional que paulatinamente sufrió un proceso de paulatino abandono por parte de inversiones que conllevó el deterioro de algunas de sus edificaciones, del espacio público y en general de sus condiciones de hábitat durante las dos décadas finales del siglo XX. (Fonseca., 2006)

Durante la primera década del Siglo XXI este sector de la ciudad ha venido experimentado una cierta revaloración enfocada sobre su carácter turístico, cultural y patrimonial. Con miras a dar estructura y continuidad a dicho proceso la Administración Distrital ha visto necesario formular proyectos que le devuelvan al sector su carácter de nodo mixto de comercio, cultura, instituciones y vivienda.

Una alternativa integral es la creación de un corredor verde y la implementación del tranvía, al respecto escribe (Rey, 2012) *“El Tranvía en la Carrera Séptima no será comprendido como una solución al transporte público de la ciudad, si no se le concibe como parte de una solución global mucho más amplia que incluya un metro subterráneo y varias líneas adicionales de Transmilenio, además de ciclo rutas y vías peatonales. Esto significaría que de los actuales 56.000 pasajeros hora/sentido que carga el Sistema Transmilenio, pase a asumir 44.000*

pasajeros hora/sentido, cifra acorde con un sistema más favorable y cómodo para los usuarios bogotanos. Se podrá entonces evitar el creciente colapso de la Caracas” esto no quiere decir que esta sea la única solución para la demanda de servicios de transporte por la gran afluencia de pasajeros que existe actualmente, pero si se convertiría en un gran paso para integrar en gran medida una vía con espacios generosos para los peatones, vías alternas para los ciclistas y una naturaleza integrada con la ciudad y su entorno.

Lo señalado anteriormente constituye un cambio sustancial que permitirá que la Carrera Séptima recupere algo de su pasado de calle real, como corredor emblemático dentro del Distrito Capital. Por lo pronto, si bien no podrá hacerse equivalente a corredores tales como el paseo de la reforma, nueve de julio o los campos elíseos, si permite que esta obra haga de la Carrera Séptima el lugar más moderno y hermoso de la ciudad.” (Rey, 2012)



Grafico 8. Carrera séptima con calle 14

Séptima” hoy por hoy sigue siendo una de las más simbólicas de la ciudad, conservando su actividad comercial, junto con la solemnidad e importancia como escenario de múltiples manifestaciones ciudadanas importantes en la vida social cultural y política de la ciudad. La Carrera Séptima Como Manifiesto La “Carrera Moderna ver grafico 8

CONCLUSIONES

Cuando se piensa en una carrera séptima moderna, nunca hay que olvidarse del pasado, a la mayoría de bogotanos les encanta recordar la ciudad que tuvieron cuando eran niños, ese paseo por la carrera séptima comiendo helado, jugar en el carrusel del parque, montar bicicleta, respirando aire limpio y por supuesto ingresar a la iglesia a encontrarse un momento con Dios. Estos son los anhelos de la mayoría de personas que transita esta vía en Bogotá, ya sea porque tienen sus oficinas sus negocios o por querer dar un paseo saludable.

La idea es aprovechar este sector por su emblemática historia desde su fundación son precisamente sus cualidades arquitectónicas e históricas; las que le dan ese toque tan especial y se convierte en la principal razón en los planes de desarrollo tanto nacionales como distritales de cómo crear espacios con un componente de bienestar social como requisito fundamental en el mejoramiento de la calidad de vida, la competitividad y el desarrollo.

Todos los actores ciudadanos quieren estar allí, la lucha por ese espacio público que todos creen exclusivo para ellos, debe convertirse en un lugar donde confluyan todos respetando sus diversos intereses y derechos y el principal de todos es el derecho a la movilidad. En actualidad no se trata de destruir, si no por el contrario de cuidar para brindar un mejor futuro para las próximas generaciones.

Los modelos de movilidad en los planes de desarrollo, son la base de las políticas gubernamentales formuladas por el Presidente de la República, a través de su equipo de Gobierno

En el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, se consideró la adopción de sistemas de transporte masivo, como una estrategia para el crecimiento económico sostenible y generación de empleo, la adopción de políticas públicas sobre el tema de movilidad, ha tomado como referente un equilibrio entre lo público y lo ambiental, determinando que ya no se trata solamente se solucionar un problema de desplazamiento, se trata de ofrecer múltiples soluciones, propiciar la más extensa gama de opciones posibles para decidir dónde ir y cómo llegar al sitio elegido

La movilidad de unos no debería afectar desfavorablemente la vida de otros, el transporte de bienes y personas no debería dañar la herencia natural y cultural

En el plan de desarrollo BOGOTA HUMANA se retoma el proceso de adecuación de la infraestructura vial teniendo como principal actor al ciudadano, siendo consecuente con el Decreto 319 de 2006, que da como prioridad las redes peatonales en el uso de la malla vial la prioridad será mejorar las condiciones de los viajes dentro de la ciudad en el siguiente orden preciso: a pie, en bicicleta y en transporte público, mientras sugiere medidas para desestimular el uso del automóvil particular, La actitud de la gente para conseguir este fin es decisiva: sin el

compromiso y el cambio de actitud por parte de cada bogotano, es poco lo que la ciudad puede lograr para mejorar su movilidad.

El caso de la carrera séptima es un ejemplo, de cómo se puede empezar a mejorar la movilidad en la ciudad, obviamente surgen opiniones a favor y en contra principalmente del comercio organizado y el transporte con combustibles; pero los estudios demuestran que son más los beneficios logrados que los perjuicios, disminuir los índices de contaminación ambiental por ejemplo es una ganancia inmensa a largo plazo para la salud respiratoria de las personas, así como incentivar los paseos a pie o en bicicleta evita los riesgos de accidentes cardiovasculares y obesidad.

Los comerciantes por su parte deben crear estrategias que permitan atraer los clientes a sus locales y el gobierno distrital organizar las ventas ambulantes para que se integren en la ciudad, construyendo estrategias que potencialicen las oportunidades que trae este nuevo tipo de aprovechamiento del espacio.

Esta propuesta de peatonalizar el sector de la carrera séptima de Bogotá, muestra cómo es posible crear soluciones integrales con la creación de una política pública de movilidad todo esto con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y respetando los derechos de todos a un ambiente sano y al libre desplazamiento sin importar nuestra condición

REFERENCIAS

Caracol.com.co /noticias/ bogota. (16 de feberero de 2012). comerciantes de Bogota, estan en contra de la peatonalizacion de la carrera septima . *caracol* .

Congreso de la República de Colombia. Ley 812 de 2003 *“Por la cual se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, hacia un Estado comunitario”*

Congreso de la República de Colombia. Ley 1151 de 2007 *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.”*

Congreso de la República de Colombia. Ley 1450 de 2011, *“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014*

Donzelot, J., Parker, I., Walkowitz, J. R., Varela, J., Burman E. y Pastor, J. (2007). *La fragilización de las relaciones sociales. Madrid: Círculo de Bellas Artes. El Argentino. “Joya de las colectividades”*

El tiempo.com. (12 de 11 de 2012). *polemica entre fenalco y distrito por peatonalizacion de la carrera septima* . Recuperado el 3 de septiembre de 2013

El espectador.com /noticias / bogota. (3 de sept de 2012). *Distrito dice que comerciantes no han aprovechado la peatonalizacion de la carrera 7a* .

Fonseca., A. M. (2006). *Ingeniería de Pavimentos: Fundamentos, Estudios básicos y diseño*. Colombia: Universidad Católica de Colombia.

Foro Social de las Americas . (2004). *Foro Mundial Urbano, Barcelona*.,. Quito: Various.

Francois-Ascher. (7 de noviembre de 2006). *ciudades con velocidad y movilidad multiples*. Recuperado el 10 de agosto de 2013, de http://hipercroquis_net

Jaime Iregui. (2009). *Evolucion de la Calle Real del Comercio. Bogota Tematica*. Obtenido de [http:// El Observatorio.info.calle real.htm](http://ElObservatorio.info.calle.real.htm)

Juan Pablo Bacarejo, J. M. (2012). *peatonalizacion de la carrera septima, Analisis preliminar a partir de datos de campo*. Bogota : universidad de los Andes.

Laborde, Soledad. (27 de Abril de 2011). Recuperado el 3 de septiembre de 2013, de http://www.icesi.edu.co/revistas/index.php/revista_cs/article/view/1037/1352

Metro en Bogota. (3 de Septiembre de 2013). *peatonalizacion: el dilema comercial de la septima*. Recuperado el 3 de septiembre de 2013, de www.metroenbogota.com

Peatonalizacion de la septima una apertura a nuevas oportunidades . (s.f.). *Archivo de Noticias- 1229* . Obtenido de <http://www.desarrolloeconomico.gov.co>

Rey, O. A. (3 de octubre de 2012). Obtenido de <http://ferruan.blogspot.com/2012/10/tranvia-de-la-carrera-septima-un.html>

Secretaria de Movilidad. (13 de septiembre de 2011). Recuperado el 10 de agosto de 3, de [https:// www.movilidadbogota.gov.co](https://www.movilidadbogota.gov.co)

, Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, “*Documento de Evaluación de los Proyectos de SITP, Metro, Red Logística (Carga), Red de Estacionamientos y RAPS*”.

PAGINAS WEB

[https:// www.secretariadeambiente.gov.co/](https://www.secretariadeambiente.gov.co/)

[https:// www.idu.gov.co](https://www.idu.gov.co)

[https:// www.movilidadbogota.gov.co](https://www.movilidadbogota.gov.co)

[https:// www.bogota.gov.co/](https://www.bogota.gov.co/)

[https:// www.culturarecreacionydeporte.gov.co/](https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/)

<https://www.dnp.gov.co>

<https://www.ccb.org.co>

[https:// www.fenalcobogota.com.co/](https://www.fenalcobogota.com.co/)

[https:// www.eru.gov.co/](https://www.eru.gov.co/)

<https://www.habitatbogota.gov.co>