

**Bogotá, D.C. 12 de agosto de 2025**

Honorable

**JUEZ ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C. (REPARTO)**

**E.S.D.**

**MEDIO DE CONTROL: ACCIÓN POPULAR**  
**ACCIONADOS: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE E INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO**  
**ACCIONANTE: GINA MARÍA PIZA MORENO**  
**ASUNTO: DEMANDA**

**GINA MARÍA PIZA MORENO**, ciudadana en ejercicio, identificada con la cédula de ciudadanía cuyos números, dirección física y electrónica para notificaciones aparecen detallados al pie de la firma y residentes en la ciudad de Bogotá, presento ante esa Judicatura esta **ACCION POPULAR**, de conformidad con el artículo 87 de la Constitución Política y la ley 472 de 1998 por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en relación con el ejercicio de las Acciones Populares y de Grupo y se dictan otras disposiciones, acudimos a su Despacho para que judicialmente se protejan los derechos e intereses colectivos, a la participación ciudadana incidente, la garantía al goce de un ambiente sano, la protección de la moralidad administrativa, el principio de planeación urbana racional y coordinada, la defensa del patrimonio público, y el derecho a una movilidad sostenible y armónica, conculcados por la **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE** representada legalmente por **ADRIANA SOTO CERREÑO** o quien haga sus veces al momento de la notificación, dirección de domicilio: Avenida Caracas N° 54-38 – Bogotá D.C., dirección electrónica: [defensajudicial@ambientebogota.gov.co](mailto:defensajudicial@ambientebogota.gov.co); y por el **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO**, representada por **ORLANDO MOLANO PÉREZ** o quien haga sus veces al momento de la notificación, Dirección de Domicilio: Cl 22 #6- 27, Correo Electrónico: [notificacionesjudiciales@idu.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@idu.gov.co). La presente acción se fundamenta en el siguiente sustento:

## **I. Introducción**

El presente documento se orienta a sustentar, con base en argumentos jurídicos, técnicos y fácticos, la procedencia y necesidad de una **acción popular constitucional**, en defensa de derechos e intereses colectivos comprometidos por la ejecución del proyecto urbanístico conocido como “**Corredor Verde de la Carrera Séptima – Tramo Calle 99 a 200**”, formulado y adjudicado por el **Instituto de Desarrollo Urbano –IDU–**, en el marco de la política distrital de movilidad sostenible y transformación del espacio público en la ciudad de Bogotá D.C.

Si bien la intervención se enmarca, al menos en lo formal, dentro de los lineamientos del Plan Distrital de Desarrollo 2020–2024 y del Plan de Ordenamiento Territorial vigente, su estructuración, socialización y ejecución han estado signadas por decisiones administrativas que **advierten posibles vulneraciones a principios y derechos constitucionales esenciales**, entre ellos el derecho colectivo a la **participación ciudadana incidente**, la garantía al **goce de un ambiente sano**, la protección de la

**moralidad administrativa**, el principio de **planeación urbana racional y coordinada**, la defensa del **patrimonio público**, y el derecho a una **movilidad sostenible y armónica**.

En particular, la presente acción se dirige contra el segmento del Corredor Verde comprendido entre las calles 99 y 200 de la Carrera Séptima, el cual representa un tramo crítico tanto por su dimensión territorial como por sus implicaciones socioambientales. La preocupación que aquí se plantea no es de carácter especulativo ni retórico, sino que se basa en un **conjunto verificable de hechos** que evidencian la ausencia de un proceso deliberativo robusto con las comunidades afectadas, el otorgamiento de permisos silviculturales que autorizan la **intervención de un número significativo de árboles urbanos**, la inexistencia de una evaluación estratégica acumulativa de impactos, y la ejecución fragmentada de un proyecto cuya complejidad exige, precisamente, una visión sistémica y participativa.

Tales circunstancias han sido puestas de presente por múltiples actores sociales, colectivos ambientales, urbanistas, residentes y expertos en planificación urbana, cuyas observaciones, lejos de encontrar eco institucional, han sido tratadas de forma marginal o instrumental por las autoridades responsables del proyecto. La omisión de instancias reales de concertación, sumada a la ejecución anticipada de obras sin que se resuelvan las objeciones ciudadanas ni se verifique la sostenibilidad ambiental de las decisiones adoptadas, configura un escenario de amenaza grave y concreta a los derechos colectivos antes mencionados.

Este déficit de legalidad participativa, transparencia ambiental y coherencia institucional ha sido reconocido también por la propia jurisdicción contencioso-administrativa. Así lo expresa el **Auto de 19 de diciembre de 2023**, proferido por el **Juzgado Treinta y Cinco Administrativo Oral del Circuito de Bogotá (Radicado 11001333603520230027300)**, mediante el cual se admite una acción popular presentada contra el IDU con ocasión del Corredor Verde, destacando que el proyecto plantea hechos jurídicamente nuevos, distintos de los analizados en decisiones previas, y por ende, susceptibles de control judicial autónomo.

En ese sentido, la presente propuesta de acción popular no se construye desde el capricho procesal ni desde una postura reactiva, sino desde una **exigencia constitucional legítima de control ciudadano y judicial sobre las actuaciones estatales que comprometen derechos de naturaleza colectiva y repercusiones ambientales irreversibles**.

A través de este documento, se exponen con profundidad los fundamentos normativos, jurisprudenciales y probatorios que respaldan la acción, incluyendo:

- El análisis de las omisiones institucionales en el proceso de participación ciudadana en el tramo 99–200;
- La evaluación crítica del permiso silvicultural otorgado por la Secretaría Distrital de Ambiente;
- La desarticulación técnica del proyecto frente a los planes parciales y sistemas de transporte estructurante vigentes;
- La afectación ambiental derivada de la tala de individuos arbóreos sin estudios acumulativos serios; y
- El eventual perjuicio económico y social derivado de decisiones adoptadas al margen de la moralidad administrativa y la planeación democrática.

En virtud de lo anterior, se insta a la jurisdicción contencioso-administrativa a activar su competencia preventiva mediante la admisión de una acción popular con solicitud de **medida cautelar de suspensión inmediata de las actuaciones contractuales y administrativas relacionadas con el Tramo 3 del Corredor Verde**, hasta tanto no se resuelva de fondo la situación jurídica de los derechos colectivos comprometidos.

## II. Antecedentes del Proyecto Corredor Verde Séptima (Tramo Calle 99 – 200)

La historia reciente del **proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima** refleja una compleja evolución normativa, administrativa y técnica que debe ser entendida a la luz de su tratamiento en los **Planes de Desarrollo Distrital** adoptados por el Concejo de Bogotá en los períodos 2020–2024 y 2024–2027.

### 1. Evolución normativa en los Planes de Desarrollo Distrital

El proyecto fue incorporado por primera vez en el **Plan de Desarrollo 2020–2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”**, adoptado mediante el **Acuerdo 761 de 2020**. En su artículo 105 se estableció un mandato específico sobre el tipo de infraestructura permitida sobre la Carrera Séptima:

*“El tramo de la Carrera Séptima objeto de intervención no será desarrollado como una troncal del sistema de transporte masivo TransMilenio, sino como un corredor verde priorizando la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público eléctrico.”*

Esta disposición fue producto de un proceso participativo y de concertación institucional que tuvo como antecedente la revocatoria del proyecto de TransMilenio por la Séptima, promovido por la administración anterior, y que culminó en un **pacto de cumplimiento judicial suscrito en el marco de una acción popular** interpuesta en 2019. Como consecuencia, el nuevo enfoque del proyecto se reorientó hacia un modelo de movilidad sostenible, con prioridad a los modos blandos, respeto al arbolado urbano y participación comunitaria vinculante.

No obstante, este marco normativo fue **sustituido** con la entrada en vigencia del **Plan de Desarrollo Distrital 2024–2027 “Bogotá Camina Segura”**, adoptado mediante el **Acuerdo 927 de 2024**. En su **artículo 128**, se introdujo un nuevo lineamiento estratégico, autorizando expresamente la estructuración de un corredor de alta capacidad sobre la Carrera Séptima:

*“Artículo 128. Corredor de Transporte Público de la Carrera Séptima. La Administración Distrital diseñará y/o construirá sobre la carrera séptima un corredor de transporte público de alta capacidad que desarrolle infraestructura de movilidad y articule los diferentes modos de transporte de las localidades de Chapinero y Santafé y la movilidad de la zona oriental con el resto de la ciudad y con la región. Este proyecto deberá armonizar la infraestructura a construir con la demanda estimada de todos los modos de transporte, garantizando condiciones óptimas de movilidad y el cumplimiento de la estrategia de calles completas y franjas funcionales de la Red Vial ubicada en el área de influencia del corredor.”*

*En el marco de este proyecto, se aprovechará la adquisición predial e insumos técnicos existentes que faciliten su ejecución. Los predios adquiridos como parte*

*de las zonas de reserva vial del Corredor de la Carrera Séptima deben destinarse principalmente a la solución de la movilidad de los diferentes modos de transporte.*

Este cambio normativo representa un giro sustancial en la política distrital frente al tipo de intervención permitida sobre esta vía emblemática. A diferencia del Acuerdo 761 de 2020, que prohibía explícitamente una troncal tipo TransMilenio, el nuevo Plan **autoriza un esquema multimodal de alta capacidad**, bajo la condición de garantizar articulación funcional, aprovechamiento de predios de reserva y cumplimiento de criterios de “calles completas”.

Este tránsito normativo genera un **escenario jurídico mixto**: por una parte, las actuaciones administrativas previas a la entrada en vigor del Acuerdo 927 debían ceñirse estrictamente al marco del Acuerdo 761, lo cual impone una carga de legalidad retroactiva a decisiones como el diseño aprobado en 2023. Por otra parte, la nueva regulación impacta hacia el futuro, condicionando la ejecución y eventuales ajustes del proyecto al nuevo mandato. Por tanto, **el análisis de legalidad y lesividad en sede de acción popular no puede desligarse del momento de adopción de cada decisión administrativa**, especialmente aquellas adoptadas bajo una normatividad restrictiva ya derogada, pero cuyos efectos aún persisten.

## **2. Desarrollo administrativo, contractual y judicial**

En ejecución del marco del Acuerdo 761 de 2020, el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– estructuró el proyecto Corredor Verde en tres tramos:

- **Tramo 1:** Calle 24 a Calle 60
- **Tramo 2:** Calle 60 a Calle 99
- **Tramo 3:** Calle 99 a Calle 200 (*objeto de esta acción popular*)

El **Tramo 3** fue adjudicado el **22 de noviembre de 2023**, mediante audiencia pública, dentro del proceso licitatorio **IDU-LP-DG-003-2023**, por un valor superior a **1,38 billones de pesos**, y fraccionado en tres lotes contractuales. Las obras previstas incluyen:

- Construcción de un **patio portal de buses eléctricos** en la Calle 200;
- **Ampliación de la vía** de 2 a 6 carriles entre calles 183 y 200;
- Construcción de un **punto vehicular elevado** en la Calle 127;
- Intervenciones estructurales en intersecciones complejas (Calles 134, 147, 170);
- Instalación de **23 estaciones de buses eléctricos** y 24 km de ciclorrutas;
- Generación de **280.000 m<sup>2</sup> de espacio público nuevo** y 16 plazas tipo alameda.

No obstante, el proceso licitatorio fue **objeto de medida cautelar de suspensión** dictada por el **Juzgado 35 Administrativo Oral de Bogotá** en octubre de 2023, tras admitirse una **acción popular** que denunció la contradicción entre el diseño aprobado y la prohibición del Acuerdo 761. El juzgado encontró prima facie que el proyecto incorporaba características propias de una troncal tipo BRT (carriles centrales, estaciones elevadas, segregación modal), lo cual desnaturalizaba el concepto de “corredor verde”.

Dicha medida fue **revocada** por el **Tribunal Administrativo de Cundinamarca** el **21 de noviembre de 2023**, con base en argumentos procesales, lo que permitió que el IDU

celebrara la adjudicación al día siguiente y formalizara los contratos antes de finalizar la administración de la alcaldesa Claudia López.

Con la llegada de la administración del alcalde **Carlos Fernando Galán**, en 2024, los tramos 1 y 2 fueron **revocados** para su rediseño participativo, mientras que el Tramo 3 fue **ratificado** con ajustes en la ejecución por fases. Sin embargo, persisten **cuestionamientos técnicos, sociales y ambientales** sobre su viabilidad y conformidad normativa, máxime cuando las autorizaciones silviculturales han sido otorgadas sin evaluar integralmente los impactos acumulativos, y cuando los procesos participativos en el tramo 99–200 han sido limitados.

En consecuencia, a pesar de la nueva habilitación normativa contenida en el Acuerdo 927 de 2024, el diseño del Tramo 3 fue concebido, licitado y adjudicado bajo el marco del **Acuerdo 761**, lo que hace procedente la revisión judicial de su legalidad, así como de sus posibles impactos en derechos colectivos, conforme se expondrá en los capítulos siguientes.

- **Permisos silviculturales para el Corredor Verde (Carrera 7, calles 99–200)**

La intervención del arbolado urbano asociada al tramo norte del proyecto Corredor Verde, comprendido entre las calles 99 y 200 de la Carrera Séptima, se fundamenta en cuatro actos administrativos autorización ambiental expedidos por la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA), los cuales son:

- **Resolución SDA No. 01393 del 04 de octubre de 2024**, mediante la cual, la Secretaría Distrital de Ambiente autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU tratamientos silviculturales para cuatrocientos setenta y seis (476) individuos arbóreos ubicados en espacio público en la Carrera 7 entre la Calle 156 y Calle 183 de la Localidad de Usaquén en la ciudad de Bogotá, para la ejecución del Contrato IDU No. 1336 - 2021 para la ejecución del proyecto “Corredor verde carrera séptima - Tramo 3”.
- **Resolución SDA No. 01424 del 11 de octubre de 2024**, mediante la cual, la Secretaría Distrital de Ambiente autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU tratamientos silviculturales para ochocientos setenta y nueve (875) individuos arbóreos ubicados en espacio público en la Carrera 7 entre la Calle 127 y Calle 156 de la Localidad de Usaquén en la ciudad de Bogotá D.C., para la ejecución del proyecto “Corredor verde carrera séptima - Tramo 3”.
- **Resolución SDA No. 01524 del 2024**, mediante la cual la Secretaría Distrital de Ambiente autorizó al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU tratamientos silviculturales para ochenta y nueve (89) individuos arbóreos ubicados en espacio público en la Carrera 7 entre la Calle 183 y Calle 193 de la Localidad de Usaquén en la ciudad de Bogotá D.C., para la ejecución del proyecto “Corredor verde carrera séptima - Tramo 3”.
- **Auto 4243 del 18 de octubre de 2024**, a través del cual la Secretaría Distrital de Ambiente inicia el trámite de evaluación ambiental de la solicitud del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU de llevar a cabo la intervención de ochocientos seis (806) individuos arbóreos y tres (3) setos ubicados en espacio público sobre la Avenida Carrera 7 entre Calle 99 a Calle 127 en la ciudad de Bogotá D.C., para la ejecución

del Contrato de obra IDU No. 1739 - 2023 que tiene por objeto “*Construcción del Corredor Verde de la Carrera 7 desde la Calle 99 hasta la Calle 127 incluyendo la intersección de la Calle 127 y demás obras complementarias en la ciudad de Bogotá D.C Tramo 3 - Grupo 1*”.

## 1. Naturaleza y alcance del permiso ambiental otorgado

Mediante dichos actos administrativos, la SDA otorgó al **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU permiso de aprovechamiento forestal por obra**, categoría prevista en la normativa ambiental del Distrito Capital para aquellos casos en que la ejecución de infraestructura pública justifica, con sustento técnico, la remoción, trasplante o intervención de individuos arbóreos en espacio público.

En aplicación de lo dispuesto por la Resolución No. 2204 de 2021 –que fija los criterios técnicos y ambientales para este tipo de actuaciones–, las resoluciones antes mencionadas contemplan la **intervención de 1.447 árboles**, distribuidos de la siguiente forma:

- **Tala** de menos **606 individuos arbóreos** y **13 setos**, incluyendo especies nativas y foráneas de importancia ecológica como *Quercus humboldtii*, *Juglans neotropica*, *Ceroxylon quindiuense*, *Lafoensia acuminata*, *Sambucus nigra* y *Ficus soatensis*.
- **Traslado** de **555 individuos arbóreos** y **4 setos**, procedimiento que, aun con medidas de manejo, implica un alto riesgo de mortalidad y pérdida de funciones ecosistémicas en el sitio original.
- **Tratamiento integral** de **259 individuos arbóreos** y **10 setos**, intervenciones que en algunos casos conllevan podas drásticas o remociones de partes vitales.

Adicionalmente, mediante el Auto SDA No. 4243 del 18 de octubre de 2024, la Secretaría Distrital de Ambiente da inicio a la evaluación ambiental para la intervención de **806 individuos arbóreos adicionales** y **3 setos** entre la Calle 99 y la Calle 127, incrementando de forma sustancial el impacto acumulado.

Esta clasificación surge del análisis detallado del inventario forestal realizado por la SDA e IDU, complementado con visitas de campo, diagnósticos silviculturales individualizados y evaluación de interferencias con la infraestructura proyectada.

## 2. Obligaciones ambientales impuestas y condiciones técnicas

El acto administrativo impone al IDU un conjunto de **obligaciones estrictas en materia de manejo ambiental**, cuyo incumplimiento faculta a la SDA para revocar la autorización o imponer sanciones. Entre estas se destacan:

- **Medidas de manejo y seguimiento ambiental:** El IDU deberá implementar un plan técnico que garantice la correcta ejecución de cada tala y trasplante, así como la conservación efectiva de los árboles que permanecen en sitio. Este plan debe incluir protocolos de monitoreo, mantenimiento post-trasplante, y evaluación de supervivencia.
- **Prohibición de intervenir durante la temporada de anidación de aves urbanas:** Toda tala o traslado deberá evitarse en épocas críticas para la fauna silvestre, salvo que se adopten medidas específicas de protección avaladas por biólogos especializados.

- **Protección de fauna urbana asociada al arbolado:** La resolución impone la obligación de realizar rescates de fauna (aves, mamíferos, insectos), garantizar su reubicación segura y cumplir con protocolos humanitarios en toda intervención arbórea.
- **Compensación forestal robusta:** El IDU deberá ejecutar un programa de reforestación urbana con siembras en una proporción superior al número de árboles talados, en lugares y con especies autorizadas por la SDA. Se prioriza el uso de especies nativas, la ubicación en zonas con déficit de cobertura verde, y el aseguramiento del mantenimiento por al menos dos años.

Estas obligaciones encuentran sustento en los principios de **progresividad ambiental, precaución ecológica y restauración compensatoria**, consagrados tanto en la Ley 99 de 1993 como en la política ambiental distrital. Asimismo, la resolución destaca que toda actuación debe sujetarse a criterios de sostenibilidad, con el objetivo de garantizar que la intervención forestal se traduzca en un **balance ecológico positivo** para la ciudad.

### 3. Análisis crítico y relevancia para la acción popular

A pesar de que el permiso ambiental cumple formalmente con los requisitos previstos en la regulación aplicable, su **ejecución no es inmune al control judicial de legalidad y razonabilidad**, particularmente cuando se identifican riesgos ciertos y actuales para derechos colectivos como el goce de un ambiente sano, la conservación del espacio público y la participación ciudadana efectiva.

La autorización para talar más de mil árboles adultos en un eje verde consolidado como la Carrera Séptima plantea interrogantes serios sobre la **ponderación de intereses públicos en juego**, la suficiencia de los análisis alternativos de diseño y la verificación del cumplimiento de los estándares técnicos en terreno. La experiencia urbana demuestra que el éxito de trasplantes masivos y reforestaciones no siempre alcanza los porcentajes de efectividad previstos, especialmente cuando no existe un compromiso presupuestal y operativo sostenido para su mantenimiento.

Más aún, el volumen de individuos arbóreos autorizados para **aprovechamiento forestal por tala** en este tramo —más de un millar— convierte al proyecto del Corredor Verde Séptima en **uno de los procesos de eliminación masiva de cobertura arbórea más significativos en el espacio público de Bogotá en las últimas décadas**. Si bien el concepto de “aprovechamiento forestal” alude técnicamente al conjunto de intervenciones autorizadas sobre el arbolado (incluyendo talas, trasplantes y tratamientos silviculturales), en la práctica, su expresión más contundente y crítica en este caso se traduce en la **supresión irreversible de 2.252 individuos arbóreos y 30 setos** en una de las principales avenidas verdes de la ciudad. Esta dimensión del aprovechamiento —más cercana a la remoción que al uso racional de un recurso— impone un deber institucional reforzado de control, seguimiento y rendición de cuentas, máxime cuando la ciudadanía ha manifestado inquietudes fundadas frente a la pérdida del patrimonio arbóreo urbano, la afectación a la biodiversidad asociada al ecosistema de la Séptima y la alteración del paisaje natural que por décadas ha caracterizado este eje vial. En este contexto, el aprovechamiento forestal no puede ser visto como una mera autorización técnica, sino como una decisión de alto impacto socioambiental que requiere especial escrutinio y justificación pública.

En este contexto, la acción popular emerge como **mecanismo constitucional idóneo** para exigir la protección de los derechos colectivos que puedan verse comprometidos por una ejecución inadecuada, desproporcionada o deficiente de las obligaciones ambientales derivadas del permiso. La verificación del cumplimiento efectivo de las condiciones impuestas por las Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024, junto con el Auto SDA No. 4243 del 18 de octubre de 2024, así como la evaluación del impacto acumulativo de la tala, serán aspectos centrales del análisis judicial que deberá realizarse, con especial atención al principio de precaución, al control de la función administrativa y a la carga argumentativa reforzada de la autoridad ambiental frente a intervenciones de alto impacto.

### III. Derechos Colectivos Presuntamente Comprometidos

La presente acción popular se sustenta en la presunta afectación de diversos derechos colectivos expresamente reconocidos en el artículo 4° de la **Ley 472 de 1998**, así como en el bloque de constitucionalidad ambiental y urbano vigente en el ordenamiento colombiano. El proyecto denominado “Corredor Verde de la Carrera Séptima – Tramo Calle 99 a 200”, si bien fue presentado bajo un discurso de transformación sostenible, evidencia en su estructuración, trámite y ejecución condiciones que afectan o amenazan gravemente los siguientes derechos colectivos:

#### 3.1. Posible vulneración del derecho colectivo a la movilidad

El **derecho colectivo a la movilidad** –consagrado como un interés jurídico protegido por el artículo 4° de la Ley 472 de 1998, en concordancia con los artículos 24 y 365 de la Constitución Política– implica no solo la existencia de infraestructura adecuada para el desplazamiento de las personas, sino la garantía de condiciones materiales de **accesibilidad, continuidad, seguridad y razonabilidad** en el tránsito de los ciudadanos. Este derecho exige que toda intervención sobre la red vial urbana esté precedida de estudios técnicos rigurosos, coordinación interinstitucional y criterios de escalonamiento que eviten efectos disruptivos sobre la movilidad general de la ciudad.

En el caso del Corredor Verde de la Carrera Séptima –tramo Calle 99 a 200–, si bien se argumenta que el proyecto busca mejorar la movilidad sostenible a largo plazo, existen **preocupaciones fundadas** sobre la afectación **adversa y desproporcionada** que su ejecución simultánea podría generar en el corto y mediano plazo, tanto para usuarios del transporte público como particular.

##### a. Inadecuada coordinación con otras megaobras urbanas

La ejecución del Corredor Verde se proyecta en paralelo con otras obras de gran impacto sobre el sistema vial de Bogotá, como la **Primera Línea del Metro**, la **troncal de TransMilenio por la Avenida 68** y diversas intervenciones sobre la red férrea y periférica. Esta simultaneidad, según ha sido advertido incluso por el alcalde actual **Carlos Fernando Galán**, compromete seriamente la **capacidad operativa del sistema vial**, al superponerse frentes de obra en corredores estructurales como la Caracas, la Séptima, la 11 y la Circunvalar. En palabras del propio alcalde:

*“Es inviable hacer una obra en la Séptima mientras se avanza con el metro, [porque] esto colapsaría la movilidad de Bogotá”.*

Esta afirmación, formulada en el marco del análisis del tramo sur, es igualmente aplicable al tramo norte si se considera la magnitud de las intervenciones proyectadas: ampliación de calzadas, instalación de estaciones, construcción de un puente elevado, obras subterráneas y cierre parcial o total de carriles. La omisión de este análisis de impacto acumulado constituye una **falla estructural de planeación**, contraria a los principios de coordinación y racionalidad que rigen la función administrativa.

#### **b. Déficits en los estudios de tráfico y manejo de tránsito**

El proyecto debía contar con un **Plan de Manejo de Tránsito (PMT)** técnicamente robusto, coordinado con la Secretaría Distrital de Movilidad y validado frente a distintos escenarios de congestión. Sin embargo, no existe evidencia pública de que dichos estudios hayan **incorporado modelaciones integradas** que simulen el comportamiento del tráfico ante la coexistencia de obras masivas en el sistema vial.

Tampoco hay claridad sobre cómo se garantizará la continuidad funcional de la red, especialmente ante la **redistribución del tráfico vehicular hacia vías alternas** como la Carrera 11, la Avenida Circunvalar, la Avenida 19 o los ejes transversales entre calles 100 y 200. La ausencia de este enfoque sistémico pone en entredicho la **capacidad de mitigación de impactos negativos**, y constituye un riesgo cierto de afectación masiva al derecho colectivo a desplazarse en condiciones mínimas de fluidez y previsibilidad.

#### **c. Riesgo de imposición de un modelo troncal encubierto**

El diseño del Corredor Verde en el tramo 3 incluye **dos carriles exclusivos para buses eléctricos**, un par vial por sentido para vehículos particulares, ciclorrutas segregadas y plazoletas peatonales. Si bien esto responde a un enfoque multimodal, **diversos analistas y ciudadanos han advertido** que la configuración replicaría de facto elementos estructurales de una troncal tipo TransMilenio (BRT), lo cual podría **estrangular la capacidad vial** del corredor, especialmente en las horas pico y en los tramos de mayor densidad urbana.

Según cifras del mismo proyecto, más del **80% de los viajes en la Séptima tienen origen o destino en el propio corredor**, es decir, se trata de trayectos locales, cortos y frecuentes. Cualquier reducción sustancial de carriles, sin una oferta suficiente de alternativas, puede traducirse en **aumento de tiempos de desplazamiento**, mayor congestión y deterioro en la calidad de vida de los habitantes de Usaquén y del borde norte de la ciudad.

#### **d. Improvisación y falta de articulación normativa**

Finalmente, la decisión de **dar continuidad contractual al tramo norte**, mientras se reestructura el sur con base en nuevas condiciones de movilidad y participación, introduce un **tratamiento inequitativo e incoherente** en la planeación del corredor. Si, como lo sostiene la actual administración, ejecutar obras al sur podría generar un colapso vial, no se entiende por qué se permite avanzar con obras de igual o mayor magnitud en el norte, sin que conste una **modulación jurídica del riesgo** o un rediseño del cronograma de ejecución.

La **ausencia de un enfoque preventivo** contradice el principio de precaución y justifica la intervención del juez popular para suspender temporalmente la ejecución de los contratos

adjudicados, mientras se evalúa de manera integral el impacto del proyecto sobre la movilidad real de la ciudad.

### 3.2. Posible vulneración del Derecho al Medio Ambiente Sano

El derecho colectivo a gozar de un ambiente sano, consagrado en el artículo 79 de la Constitución Política de Colombia, constituye un parámetro axial de interpretación en la evaluación de proyectos urbanísticos de gran escala, como el denominado “Corredor Verde Carrera Séptima – Tramo 3 (Calle 99 a 200)”. Dicho derecho —reforzado por los principios constitucionales de sostenibilidad, precaución, participación y acceso a la información— exige que toda intervención en el entorno natural o construido se ajuste a estándares de protección y conservación del equilibrio ecológico urbano. En el caso objeto de análisis, existen indicios serios, fundados y documentados que permiten sostener que el proyecto, tal como se encuentra planteado, compromete de manera significativa la garantía de dicho derecho, en especial por la dimensión del aprovechamiento forestal autorizado y por la naturaleza de las medidas de compensación previstas.

#### a. Permiso silvicultural condicionado: Resolución SDA 00403 de 2025

Mediante la **Resolución No. 00403 de 2025**, la **Secretaría Distrital de Ambiente (SDA)** otorgó al **Instituto de Desarrollo Urbano – IDU** un permiso de **aprovechamiento forestal por obra**, orientado a permitir la intervención del arbolado urbano localizado en el **tramo norte del proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima**, comprendido entre las calles 99 y 200. El permiso autoriza **la tala de al menos 606 individuos arbóreos y 13 setos; el traslado de 555 individuos arbóreos y 4 setos, procedimiento que, aun con medidas de manejo, implica un alto riesgo de mortalidad y pérdida de funciones ecosistémicas en el sitio original; el Tratamiento integral de 259 individuos arbóreos y 10 setos, intervenciones que en algunos casos conllevan podas drásticas o remociones de partes vitales en el tramo de la Avenida Carrera Séptima entre las Calles 99 y 200**. A ello se suma que el Auto SDA No. 4243 del 18 de octubre de 2024 da inicio al trámite para la intervención de 806 individuos arbóreos adicionales y 3 setos entre la Calle 99 y la Calle 127, incrementando de forma sustancial el impacto acumulado..

La **magnitud del volumen arbóreo autorizado para eliminación definitiva (tala)** convierte este proceso en uno de los más significativos en la historia reciente del urbanismo capitalino, en cuanto a la dimensión de intervención forestal en espacio público se refiere. Se trata, en esencia, de una **operación de aprovechamiento forestal urbano a gran escala**, con consecuencias directas sobre la cobertura vegetal, la prestación de servicios ecosistémicos, y el carácter paisajístico de un corredor emblemático del Distrito Capital.

Es importante subrayar que el **permiso silvicultural no constituye una autorización irrestricta o automática**. Por el contrario, **opera como un acto administrativo condicionado**, cuya validez y ejecutabilidad dependen del cumplimiento estricto de los requisitos técnicos, ambientales y procedimentales allí previstos. El carácter condicionado del permiso se expresa en la imposición de una serie de **obligaciones ambientales y operativas** que, de no cumplirse a cabalidad, pueden acarrear consecuencias jurídicas severas para el ejecutor del proyecto, entre ellas: **la nulidad sobreviniente del permiso**, **la revocatoria directa por incumplimiento de sus condiciones esenciales** (art. 93 CPACA), e incluso **la suspensión inmediata de las actividades de tala**, como medida de protección preventiva del patrimonio ambiental urbano.

Entre las obligaciones impuestas al IDU por las Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024, se destacan:

1. **Implementación de medidas de manejo silvicultural específicas**, basadas en estudios técnicos previos, inventario forestal y diagnóstico fitosanitario individualizado. Esto implica que cada intervención sobre un árbol debe estar precedida por una evaluación científica que determine la viabilidad de su conservación, traslado o eliminación.
2. **Aplicación de protocolos de trasplante técnico**, bajo estándares que aseguren la supervivencia de los individuos reubicados, incluyendo seguimiento posttrasplante, mantenimiento adaptativo, y criterios de éxito definidos en términos de crecimiento, brotación y arraigo.
3. **Compensación forestal obligatoria**, mediante la siembra de árboles nativos en proporción superior al número de talas autorizadas. La política pública distrital, reforzada por declaraciones de la SDA, exige una relación mínima de cinco (5) árboles sembrados por cada árbol talado, lo cual busca no solo reponer el recurso intervenido, sino aumentar cuantitativamente y cualitativamente la cobertura vegetal urbana.
4. **Protección de fauna silvestre**: Dado que el arbolado urbano es hábitat de aves, mamíferos menores e insectos polinizadores, se exige al IDU el cumplimiento de protocolos para el **rescate, reubicación y protección de fauna silvestre asociada al arbolado**, evitando afectaciones durante las etapas críticas de reproducción o anidación.
5. **Seguimiento y supervisión técnica por parte de la SDA**, con facultad para verificar que las actividades se ajusten al cronograma aprobado, que no se intervengan árboles no autorizados, y que se cumpla el plan de compensación y el manejo paisajístico previsto.

La naturaleza de “**permiso condicionado**” implica que no basta con su obtención formal: su **ejecución debe ser técnica, progresiva y jurídicamente controlada**, bajo el principio de **legalidad estricta** que rige en materia de licenciamiento ambiental. En ese sentido, **cualquier desviación sustancial de las condiciones impuestas (por ejemplo, la tala de un árbol no autorizado, la intervención sin acompañamiento técnico, o el incumplimiento del plan de compensación)** puede ser causal suficiente para que la SDA revoque el permiso, imponga medidas preventivas o sancionatorias, o suspenda las obras hasta tanto se garantice el restablecimiento de las condiciones ambientales afectadas.

Desde una perspectiva jurídica, ello se traduce en que el acto administrativo no otorga una habilitación plena e incondicionada, sino una **autorización sujeta al principio de precaución**, conforme al cual las medidas ambientales deben ser ejecutadas con máxima diligencia técnica y respeto por los límites establecidos por la autoridad ambiental. El **carácter restringido y progresivo del aprovechamiento forestal** impide su uso arbitrario o excesivo por parte del titular del permiso.

En conclusión, los permisos otorgados mediante las Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024 constituye una **autorización ambiental compleja, condicionada, temporal y revocable**, cuyo cumplimiento estricto constituye no solo un deber administrativo del IDU, sino una **garantía mínima para la protección del patrimonio ambiental y forestal de**

**Bogotá**, en consonancia con el principio constitucional de desarrollo sostenible y el derecho colectivo a gozar de un ambiente sano.

### **b. Magnitud del impacto ecológico**

La dimensión del impacto ambiental derivado del proyecto *Corredor Verde Carrera Séptima – Tramo 3 (Calle 99 a 200)* resulta considerable, no solo por el volumen de individuos arbóreos intervenidos, sino por la calidad ecológica del entorno transformado. Las Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024 que autorizan expresamente la tala de al menos 606 individuos arbóreos y 13 setos; el traslado de 555 individuos arbóreos y 4 setos, procedimiento que, aun con medidas de manejo, implica un alto riesgo de mortalidad y pérdida de funciones ecosistémicas en el sitio original; el Tratamiento integral de 259 individuos arbóreos y 10 setos, intervenciones que en algunos casos conllevan podas drásticas o remociones de partes vitales en el tramo de la Avenida Carrera Séptima entre las Calles 99 y 200, cifras que representan uno de los mayores episodios de eliminación de cobertura arbórea consolidada en espacio público urbano registrados en Bogotá en las últimas dos décadas.

Esta cifra, sin embargo, no agota la dimensión del impacto. De acuerdo con información técnica fragmentaria publicada por el Instituto de Desarrollo Urbano –IDU– y declaraciones institucionales de la Secretaría Distrital de Ambiente, el total de árboles potencialmente intervenidos a lo largo del *Corredor Verde Séptima* (entre calles 24 y 200) supera los **3.000 individuos arbóreos**, a los que se suman al menos **400 árboles** en la **Carrera 11**, vía alterna intervenida como parte del desvío vehicular que acompañará las obras.

Aunque en el tramo específico entre calles 99 y 200 se ha priorizado, al menos formalmente, el traslado de algunos ejemplares y se ha adelantado un inventario silvicultural técnico por parte de la SDA y el IDU, **es indiscutible que una fracción significativa del arbolado urbano será efectivamente removida**, lo cual acarreará efectos inmediatos y acumulativos sobre:

- La **estructura paisajística tradicional** del corredor, alterando alamedas históricas y zonas de sombra peatonal;
- La **calidad del aire**, por la pérdida súbita de cobertura vegetal con capacidad de captación de partículas contaminantes y regulación térmica;
- La **biodiversidad urbana**, especialmente especies de aves y pequeños mamíferos que encuentran en el arbolado hábitat, refugio o corredor de conectividad;
- El **microclima local**, con probables aumentos de temperatura superficial y reducción del confort térmico ambiental.

Desde una perspectiva constitucional, estos impactos deben analizarse a la luz del principio de **precaución ambiental**, conforme al cual, **cuando exista amenaza de daño grave e irreversible, la ausencia de certeza científica no puede utilizarse como argumento para postergar la adopción de medidas efectivas de protección ambiental** (Corte Constitucional, Sentencias T-299/08, C-339/02). En ese sentido, el grado de afectación previsto exige una intervención judicial preventiva.

Asimismo, la **ausencia de divulgación efectiva y transparente** del número exacto de árboles autorizados para tala en cada tramo, así como de los criterios técnicos que definieron su selección, **limita el ejercicio pleno del control ciudadano y puede**

**configurar una afectación indirecta al derecho colectivo a la participación ambiental**, previsto en el artículo 70 de la Ley 99 de 1993.

Esta falta de transparencia contradice los principios de acceso a la información y participación pública consagrados en el **Acuerdo de Escazú**, ratificado por Colombia mediante Ley 2273 de 2022, y refuerza la necesidad de aplicar estándares de gobernanza ambiental democrática en proyectos de alto impacto.

Por último, **no se ha evidenciado la realización de audiencias públicas ambientales**, ni convocatorias abiertas que permitan a las comunidades potencialmente afectadas incidir en el diseño o ajustes del trazado, lo cual contraviene los estándares mínimos de deliberación participativa aplicables a intervenciones de esta magnitud. Ello **merma la legitimidad socioambiental del proyecto** y plantea dudas fundadas sobre el cumplimiento de los deberes de consulta previa, en particular cuando se trata de la transformación sustancial de bienes de uso público con valor ambiental y cultural consolidado.

### **c. Evaluación acumulativa y sinérgica**

Uno de los vacíos más preocupantes del proceso de planificación y ejecución del proyecto *Corredor Verde Carrera Séptima* es la ausencia de una **evaluación ambiental acumulativa y sinérgica**, que permita dimensionar los efectos ambientales totales generados por la concurrencia de grandes obras de infraestructura urbana en un mismo horizonte temporal y territorial.

En efecto, si bien cada uno de los megaproyectos que actualmente se desarrollan en Bogotá –como la **Primera Línea del Metro**, la **Troncal de TransMilenio por la Avenida 68**, y el propio **Corredor Verde Séptima**– cuenta, en teoría, con estudios de impacto ambiental individuales, lo cierto es que **no se ha realizado una valoración integral de sus efectos combinados**, pese a que estos se ejecutan de manera simultánea y convergen en múltiples variables sensibles del sistema urbano.

Desde un enfoque técnico, esta omisión es inaceptable, pues se desconoce el principio de **interdependencia de los impactos ambientales** y se ignora que ciertos efectos negativos se potencian entre sí, generando **externalidades acumuladas que podrían superar la capacidad de carga ecológica de la ciudad**. Entre las sinergias negativas no evaluadas, cabe mencionar:

- El aumento en la **pérdida neta de cobertura arbórea urbana**, por la ejecución simultánea de proyectos que implican talas masivas (como lo evidencian los permisos silviculturales otorgados para el Corredor Verde, la Av. 68 y el trazado del Metro);
- La mayor **emisión de material particulado (PM10 y PM2.5)** durante las fases de construcción paralela de obras viales, con incidencia directa sobre la **calidad del aire respirable**, especialmente en sectores de alta densidad poblacional;
- El incremento conjunto de **ruido ambiental y vibraciones mecánicas**, que excede los umbrales aceptables establecidos por la Resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, sin que se haya previsto una estrategia unificada de mitigación;

- La afectación continua a la **movilidad peatonal, ciclística y del transporte público**, derivada del cierre simultáneo de vías estratégicas y del deterioro del espacio público durante las obras, con impactos no solo sociales, sino también ambientales por mayor consumo energético y pérdida de eficiencia en los modos sostenibles;
- La alteración de **ecosistemas urbanos lineales**, como corredores verdes, alamedas, rondas hidráulicas y microhábitats asociados al arbolado urbano, cuya fragmentación conlleva pérdida de biodiversidad, reducción de servicios ecosistémicos y aumento de islas de calor urbano.

Desde una perspectiva jurídica, esta falencia configura una transgresión al **principio de integralidad en la gestión ambiental**, previsto en el artículo 1º de la Ley 99 de 1993, que impone el deber de considerar de manera holística los impactos derivados de las decisiones públicas sobre el medio ambiente. La **fragmentación del análisis ambiental** no solo vulnera dicho principio, sino que **contradice la obligación estatal de garantizar el derecho colectivo a gozar de un ambiente sano**, conforme al artículo 79 de la Constitución Política.

Asimismo, el **principio de precaución**, desarrollado por la Corte Constitucional y reiterado en múltiples pronunciamientos del Consejo de Estado (por ejemplo, Sentencia del 28 de abril de 2011, Exp. 25000-23-24-000-2001-02456-01), exige que, en presencia de incertidumbre científica sobre impactos ambientales significativos, la autoridad ambiental debe abstenerse de autorizar obras sin una evaluación completa y seria de los riesgos acumulativos. No basta con analizar cada proyecto en forma aislada: **la afectación conjunta debe ponderarse para prevenir daños ambientales irreversibles o no mitigables**.

En este caso, la ausencia de un **Estudio de Impacto Ambiental Integrado (EIAI)** que contemple las múltiples obras de infraestructura simultáneamente ejecutadas en Bogotá — y sus efectos sinérgicos sobre factores ambientales críticos— vulnera el principio de sostenibilidad, consagrado como directriz transversal de la función pública ambiental, e impone al juez constitucional y contencioso un deber reforzado de tutela de los derechos colectivos.

Por tanto, se configura un escenario que no solo amerita la revisión judicial del proyecto del Corredor Verde en sí mismo, sino que demanda **una orden correctiva dirigida a las autoridades ambientales y de infraestructura del Distrito**, tendiente a la elaboración de una **evaluación ambiental estratégica de carácter acumulativo**, que permita garantizar que los proyectos no comprometan de forma sistémica la integridad ecológica, la salud urbana y la sostenibilidad futura de la ciudad.

#### **d. Compensación y medidas de mitigación**

Como parte de las condiciones impuestas al Instituto de Desarrollo Urbano – IDU en el marco del aprovechamiento forestal autorizado para el proyecto Corredor Verde Carrera Séptima (tramo calles 99 a 200), la **Secretaría Distrital de Ambiente – SDA** exigió la implementación de un conjunto de **medidas de compensación y mitigación ambiental**, tendientes a reducir el impacto derivado de la remoción del arbolado urbano y a restituir — al menos en parte— las funciones ecosistémicas afectadas.

Dentro de estas medidas se destacan:

1. **La siembra de entre 7.000 y 9.000 nuevos árboles nativos**, con el objetivo de superar cuantitativamente el número de individuos arbóreos talados y reconfigurar la cobertura vegetal del corredor en términos de densidad, diversidad y adaptabilidad ecológica.
2. **La incorporación de soluciones basadas en la naturaleza**, como **sistemas de drenaje urbano sostenible (SUDS)**, que permitan manejar adecuadamente las aguas lluvias, prevenir erosión, y mejorar la capacidad de infiltración y regulación hídrica del suelo urbano.
3. **El rescate y manejo técnico de fauna silvestre**, mediante protocolos de control durante las intervenciones arbóreas, reubicación de nidos, y vigilancia veterinaria para evitar afectaciones a especies que habitan en el arbolado urbano.
4. **La integración paisajística del proyecto**, con alamedas, franjas verdes, jardinería ecológica, y diseño urbano incluyente, orientado a mantener la conectividad visual, estética y ambiental de la Carrera Séptima con los Cerros Orientales y otras estructuras ecológicas principales del Distrito Capital.

Estas medidas constituyen, sin duda, un **avance técnico en materia de planificación urbana ambientalmente responsable**. No obstante, desde una perspectiva ecológica y jurídica, debe reconocerse que **la compensación no equivale a la neutralización inmediata del daño ambiental**. En efecto, la siembra de plántulas —por abundante y técnicamente acompañada que sea— no sustituye de forma instantánea los beneficios ambientales que prestaban los árboles adultos eliminados, tales como la regulación microclimática, la captura de CO<sub>2</sub>, la absorción de contaminantes, la reducción del ruido urbano, la protección de suelos, y el refugio para especies silvestres.

Desde el punto de vista de la **funcionalidad ecosistémica**, cada árbol maduro constituye una **infraestructura ecológica consolidada**, resultado de años o décadas de adaptación al entorno urbano. Su tala implica una pérdida inmediata de servicios ambientales que **no puede ser sustituida mecánicamente por nuevos individuos** aún en etapa de desarrollo. Este desfase temporal —denominado por la doctrina ambiental como “vacío ecosistémico”— **representa una afectación real y mensurable a la estabilidad ecológica del sector**, con implicaciones directas sobre la resiliencia urbana y la calidad de vida de los habitantes circundantes.

En este contexto, si bien la obligación de compensar refleja una intención legítima de restauración ambiental, no puede entenderse como **una autorización para degradar sin restricciones**. La jurisprudencia constitucional y contenciosa ha sido enfática al señalar que las compensaciones, aunque útiles, **no reemplazan el deber de prevención del daño ambiental**, el cual tiene carácter prevalente en el derecho colombiano (C.P., art. 79; Ley 99 de 1993, arts. 1º y 2º). En otras palabras, **el principio de precaución y el deber de no regresividad ambiental imponen límites a la permisividad del desarrollo urbano sobre ecosistemas preexistentes**.

Así, cualquier evaluación de la legalidad y legitimidad del proyecto debe ponderar no solo el número de árboles sembrados, sino también **la pérdida cualitativa de valor ecológico** y el tiempo requerido para que las medidas compensatorias puedan restituir mínimamente las condiciones ambientales preexistentes. Además, el diseño de tales medidas debe contemplar **criterios de éxito a largo plazo**, seguimiento institucional independiente y participación comunitaria efectiva, de modo que no se conviertan en una formalidad de

cumplimiento aparente, sino en **mecanismos reales de restauración ecológica con enfoque territorial y poblacional**.

En síntesis, la compensación y las medidas de mitigación impuestas al proyecto constituyen una herramienta de gestión ambiental, pero no eximen al Distrito de su deber de garantizar **un desarrollo armónico con la protección del medio ambiente urbano**. Si tales medidas se implementan sin el rigor técnico, el seguimiento ciudadano y el compromiso político necesario, **el saldo ambiental del proyecto puede resultar regresivo, irreversible y socialmente inaceptable**.

#### **e. Implicaciones jurídicas**

Desde una perspectiva jurídico-ambiental, el otorgamiento del permiso de aprovechamiento forestal por parte de la Secretaría Distrital de Ambiente –SDA– no constituye, por sí mismo, una barrera infranqueable frente al control judicial de legalidad y constitucionalidad del proyecto Corredor Verde en el tramo de la Carrera Séptima comprendido entre las calles 99 y 200. La existencia de un acto administrativo en firme, aun cuando haya sido expedido con sujeción a los procedimientos formales del trámite silvicultural, **no excluye la posibilidad de impugnar su contenido sustancial cuando este adolezca de vicios materiales, omisiones de juicio técnico o deficiencias en el cumplimiento de principios superiores de derecho ambiental**.

En primer lugar, el **principio de precaución**, consagrado en el artículo 1º de la Ley 99 de 1993 y desarrollado ampliamente por la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional (C-293 de 2002, T-093 de 2018, entre otras), impone a las autoridades administrativas y operadores judiciales el deber de abstenerse de autorizar o ejecutar actuaciones que puedan causar daño ambiental grave o irreversible, cuando exista incertidumbre científica sobre su impacto. En tal sentido, **si se evidencia que el permiso silvicultural fue concedido sin una ponderación suficiente del riesgo ecológico acumulado**, o que se omitió evaluar de manera integral la capacidad de carga ecosistémica del sector, **se configura un incumplimiento del deber de precaución que justifica la intervención judicial preventiva**.

Adicionalmente, **la participación ciudadana ambiental** constituye un eje estructurante del Estado Social de Derecho en esta materia. La Ley 99 de 1993, en su artículo 70, reconoce el derecho de las comunidades a intervenir en las decisiones que puedan afectar su entorno natural. En ese marco, **la ausencia de escenarios efectivos, amplios y deliberativos de consulta ambiental**, en los cuales la ciudadanía pueda conocer, cuestionar y proponer alternativas al proyecto, **puede ser interpretada como una vulneración del principio democrático ambiental**, con consecuencias jurídicas relevantes, entre ellas la eventual suspensión de actos administrativos por violación del debido proceso sustantivo.

Desde la óptica de la acción popular, los elementos reseñados permiten estructurar **una hipótesis de vulneración del derecho colectivo al goce de un ambiente sano**, fundado no sólo en la magnitud del aprovechamiento forestal autorizado, sino también en las condiciones en que se tramitó: deficiencias en la socialización técnica, ausencia de evaluación sinérgica del impacto acumulado con otros proyectos de infraestructura simultáneos (como la Primera Línea del Metro y la Troncal de la Av. 68), y falta de transparencia sobre la información ambiental desagregada por tramo.

En consecuencia, **podría solicitarse judicialmente la suspensión provisional de los efectos del permiso silvicultural en el tramo 99–200**, en tanto se verifique:

- Si la intervención autorizada responde a criterios técnicos objetivos, actualizados y ajustados a la realidad ecosistémica local;
- Si se ha garantizado un ejercicio efectivo de participación ciudadana ambiental;
- Y si la afectación al arbolado urbano ha sido debidamente ponderada frente al principio de no regresividad ambiental.

Igualmente, podrían solicitarse medidas adicionales como la elaboración de un **Estudio de Impacto Ambiental acumulativo**, que considere la interacción entre los distintos megaproyectos ejecutados simultáneamente en la ciudad, o la imposición de **planes de manejo silvicultural reforzados**, con vigilancia ciudadana y auditoría externa.

En suma, si bien el Corredor Verde cuenta con un permiso ambiental vigente, ello no impide que se cuestione judicialmente la razonabilidad y proporcionalidad del daño autorizado, máxime cuando existen indicios suficientes de **una posible afectación estructural al patrimonio arbóreo, a la biodiversidad urbana y al paisaje protegido del eje oriental de Bogotá**.

El marco jurídico colombiano ofrece herramientas suficientes para que, en sede de acción popular, **el juez constitucional pueda suspender cautelarmente la ejecución del proyecto**, como medida urgente para prevenir un retroceso ecológico irreversible, en cumplimiento del principio in dubio pro natura y del estándar constitucional de sostenibilidad ambiental.

### **3.3. Posible vulneración del Derecho al Espacio Público**

El derecho colectivo al uso, goce y defensa del espacio público constituye uno de los pilares de la protección urbanística y ambiental en el ordenamiento jurídico colombiano. Conforme lo establece el artículo 82 de la Constitución Política, el Estado tiene el deber de velar por la integridad del espacio público y su destinación al uso común, así como de protegerlo frente a actos que lo disminuyan, deterioren o desconozcan. Este principio ha sido reforzado por la jurisprudencia constitucional, la cual ha señalado que el espacio público es un bien colectivo esencial para la vida en sociedad, cuya transformación debe obedecer a fines legítimos, democráticamente deliberados y respetuosos de los principios de equidad urbana, participación ciudadana y sostenibilidad ambiental.

En el contexto del proyecto **Corredor Verde de la Carrera Séptima – Tramo 3 (Calles 99 a 200)**, se advierten múltiples escenarios en los que podría estar comprometiéndose el adecuado manejo del espacio público, tanto en su dimensión física como en su función social. Aunque el proyecto busca ampliar la oferta de espacios para el peatón, la bicicleta y el transporte público ecológico, los impactos negativos derivados de su diseño, ejecución y justificación técnica, en el estado actual, podrían traducirse en una afectación neta del derecho colectivo al espacio público, especialmente en zonas adyacentes como la **Carrera 11**, y durante la prolongada fase constructiva.

#### **a. Afectación del espacio público peatonal en vías alternas**

Uno de los efectos más sensibles se proyecta sobre la **Carrera 11**, en la localidad de Chapinero. Según los estudios técnicos y los comunicados institucionales disponibles, el

rediseño del Corredor Verde en la Carrera Séptima —que contempla en algunos tramos la semipeatonalización o exclusividad del transporte público— ha llevado al Distrito a **redistribuir el flujo vehicular hacia vías paralelas**, entre ellas, la Carrera 11. Para ello, se plantea su **ensanchamiento mediante la adición de carriles vehiculares**, lo cual implica reducir o eliminar andenes y zonas verdes, con la consecuente tala de más de **400 árboles urbanos** en ese sector, según se advierte en estimaciones divulgadas en medios de prensa y documentos ambientales.

Esta intervención constituye una **clara transformación regresiva del espacio público peatonal**: se sacrifican zonas de tránsito seguro para los peatones, franjas de sombra natural, mobiliario urbano y calidad paisajística, en aras de una supuesta descongestión vial provocada por el propio proyecto. Tal actuación resulta contradictoria con la finalidad de “verdear” el corredor, pues **expande la huella vial para vehículos motorizados a costa del espacio verde y peatonal**, en abierta contradicción con el principio de no regresividad que gobierna la protección del espacio público.

La jurisprudencia ha sido clara en que **el espacio público no puede reducirse ni transformarse sin justificación técnica razonable ni sin consulta ciudadana previa**. En este caso, no existen evidencias públicas de procesos de participación o concertación real con la comunidad de Chapinero, ni se ha presentado un estudio comparativo de alternativas que descarte otras soluciones de manejo de tráfico. Esto permite alegar, con fundamento en el artículo 9 de la Ley 472 de 1998, que la transformación proyectada en la Carrera 11 podría **vulnerar el derecho colectivo al uso y disfrute del espacio público urbano**, especialmente para peatones, adultos mayores, población con movilidad reducida y usuarios no motorizados.

#### **b. Ocupación y deterioro del espacio público durante la etapa constructiva**

Otro riesgo latente se relaciona con los efectos del proceso constructivo. La ejecución del Corredor Verde, conforme al cronograma conocido, requerirá **más de tres años de intervenciones físicas** (8 meses de preconstrucción más entre 30 y 36 meses de obra). Durante ese lapso, **se ocuparán o clausurarán temporalmente andenes, calzadas, separadores, zonas verdes y plazoleas** para instalación de maquinaria, acopios de materiales, trasplantes, reubicación de redes y otras actividades. Aunque estas afectaciones son inherentes a toda gran obra, el principio de proporcionalidad exige que sean **planificadas, minimizadas y compensadas adecuadamente**.

Los contratos de obra y los estudios previos del tramo 3 no han sido plenamente socializados, lo que impide verificar si contemplan **planes de manejo del espacio público durante la obra**, tales como senderos provisionales seguros, acceso continuo a viviendas y locales comerciales, zonas de resguardo para peatones, y medidas para evitar el uso del espacio público como depósito de residuos o maquinaria por tiempo indefinido. Si dichas medidas no existen o son insuficientes, podría configurarse una afectación injustificada del espacio público durante años, lo cual impacta directamente la calidad de vida de los residentes y el ejercicio cotidiano de derechos como la locomoción segura, la salud y la recreación.

#### **c. Posible desviación en la destinación del espacio público**

Un tercer punto crítico se refiere a la legalidad de la **destinación funcional del espacio público en el proyecto**. Tal como fue planteado en la acción popular inicial, el Corredor Verde podría encubrir, en realidad, una **troncal tipo TransMilenio**, prohibida expresamente por el Acuerdo Distrital 645 de 2016 y descartada por planes de desarrollo anteriores. Si ello se verifica —y los carriles exclusivos, estaciones y patio portal del tramo 3 lo sugieren—, estaríamos ante una **desviación del uso legítimo del espacio público**, que debería destinarse a movilidad multimodal, accesibilidad universal y esparcimiento, y no exclusivamente a un sistema de buses articulados.

La jurisprudencia ha advertido que **toda reconfiguración del espacio público debe obedecer a instrumentos de planeación aprobados democráticamente**. Si la ciudadanía fue informada de un “corredor verde” y se termina implementando una “infraestructura de tránsito de alta capacidad”, se compromete la **confianza legítima** de los usuarios del territorio y se incurre en una **transgresión al principio de planeación y legalidad** en la administración del espacio común.

#### d. ¿Espacio público ganado o perdido?

Finalmente, si bien el Distrito ha anunciado que el Corredor Verde generará **280.000 m<sup>2</sup> de nuevo espacio público** (plazas, alamedas, ciclorutas y andenes), es indispensable verificar que dicha cifra no oculte **un balance neto negativo**. Por ejemplo, si se contabilizan como “nuevos” espacios públicos separadores viales de difícil acceso o franjas vegetadas sin uso efectivo por los ciudadanos, y simultáneamente se **eliminan andenes amplios en la Carrera 11 o zonas verdes de barrios consolidados**, el resultado práctico puede ser una **pérdida de calidad y accesibilidad del espacio urbano**, especialmente para poblaciones vulnerables.

La acción popular puede exigir a las autoridades un **informe detallado, verificable y técnicamente sustentado del balance neto de espacio público**: cuántos metros se ganan efectivamente, qué calidad y función tienen, y cuántos se sacrifican o deterioran durante la obra. De comprobarse que el saldo no es positivo o que las nuevas áreas no compensan las pérdidas en términos de funcionalidad y acceso, habría una afectación sustancial del derecho colectivo en juego.

**En suma**, la ejecución del Corredor Verde Séptima en su tramo 3 plantea serias dudas sobre la legalidad, proporcionalidad y legitimidad de las intervenciones proyectadas sobre el espacio público urbano. Las posibles **afectaciones al peatón, el deterioro durante la obra, la expansión del tráfico sobre vías adyacentes y la desviación del uso legítimo del suelo público** son elementos suficientes para considerar la vulneración de este derecho colectivo. Por tanto, se configura un escenario que justifica la **intervención judicial preventiva**, en aras de proteger el interés general frente a transformaciones urbanas regresivas y no suficientemente sustentadas.

### 3.4. Posible vulneración del Derecho a la Participación Ciudadana Incidente

La participación ciudadana en la toma de decisiones públicas constituye un principio esencial del Estado Social de Derecho y un derecho colectivo de especial protección, conforme lo reconocen los artículos 1º, 2º, 40, 270 y 103 de la Constitución Política. Este mandato encuentra desarrollo legal en la Ley 1757 de 2015, así como en la Ley 99 de 1993 para asuntos ambientales, y en el artículo 4º, numeral 4º, de la Ley 472 de 1998, que

consagra expresamente como derecho colectivo el de “la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarla”.

En ese marco, la formulación, licenciamiento y ejecución del **proyecto Corredor Verde Séptima – Tramo 3 (calles 99 a 200)** debía someterse a un proceso participativo **real, incidente y progresivo**, que garantizara a la comunidad no solo ser informada, sino tener la posibilidad efectiva de incidir en las decisiones estructurales del proyecto. Sin embargo, el examen del procedimiento seguido por las autoridades revela que tal participación fue, en gran medida, limitada, selectiva y no determinante. Lo anterior podría configurar una vulneración sustancial de este derecho colectivo, con consecuencias jurídicas relevantes en el contexto de una acción popular.

#### **a. Participación formal pero no incidente en la fase de diseño**

El Distrito ha argumentado que el Corredor Verde fue producto de un proceso abierto de construcción conjunta con la ciudadanía. De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU y el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal – IDPAC, más de **50.000 personas** habrían participado entre 2020 y 2021 en talleres, encuestas y plataformas digitales como *septimaverde.gov.co*. No obstante, una revisión crítica del proceso evidencia que **la participación ciudadana se concentró en aspectos marginales**, como preferencias sobre especies arbóreas, mobiliario urbano o franjas vegetadas, sin permitir deliberación pública sobre elementos determinantes como:

- La adopción del esquema de transporte troncal con buses en carril exclusivo;
- La redistribución del espacio vial en favor de transporte público y bicicleta, a expensas de carriles mixtos;
- La intervención del arbolado urbano y su reubicación;
- El escalonamiento y coordinación de las obras con otros frentes activos en la ciudad.

Este diseño ya estaba predeterminado por el Distrito, lo que impidió a la ciudadanía incidir en las definiciones estructurales del proyecto. Además, debe considerarse que una porción significativa de los ejercicios participativos se realizó durante **la pandemia del COVID-19**, lo que restringió la posibilidad de participación efectiva para adultos mayores, población con escasa conectividad digital o residentes no organizados colectivamente. Ello vulnera el principio de **accesibilidad universal** y el enfoque diferencial que exige el estándar constitucional de participación incidente.

#### **b. Falta de concertación territorial y social en sectores directamente impactados**

Un claro indicador de la insuficiencia del proceso participativo es la **persistencia de una fuerte oposición ciudadana organizada**. Diversos sectores de la sociedad, entre ellos residentes, asociaciones de vecinos y colectivos ambientales en Chapinero y Usaquén, manifestaron públicamente su desacuerdo con aspectos estructurales del proyecto. Se promovieron campañas como “Empecemos” (espantapájaros rosas), se instauraron acciones populares y tutelas, y se solicitó formalmente al gobierno saliente detener la adjudicación hasta que se generara un espacio de revisión con la nueva administración distrital y la ciudadanía. Tales hechos demuestran que el supuesto consenso social es frágil o inexistente.

Este déficit de concertación se refleja también en la intervención ambiental. Aunque la SDA expidió las **Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de**

**octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024**, que autorizó los tratamientos silviculturales para el tramo 99–200, **no se evidenció una etapa previa de participación comunitaria** específica sobre esa actuación administrativa. Las normas ambientales y la jurisprudencia (v. gr., T-004 de 2018) exigen que los permisos de aprovechamiento forestal y licencias ambientales incluyan procesos de información y participación con las comunidades directamente afectadas. En el presente caso, los residentes del norte de la ciudad habrían sido sorprendidos con la magnitud de las intervenciones arbóreas, muchas de las cuales implican talas o trasplantes en barrios residenciales con identidad ambiental consolidada.

### **c. Ausencia de participación en la etapa de preconstrucción y ejecución**

Tras la adjudicación del contrato en noviembre de 2023, el tramo 3 entró en fase de **preconstrucción**, en la cual se definen elementos claves como diseños de detalle, gestión predial, cronograma de intervención, planes de manejo ambiental y de tránsito. Pese a tratarse de la fase más crítica para mitigar impactos, **no se han habilitado espacios efectivos de participación para los habitantes del sector norte**. La nueva administración distrital anunció una revisión participativa del tramo sur del Corredor, pero **decidió continuar sin mayores cambios con el tramo norte**, ignorando el principio de participación continua y deliberativa que rige los proyectos de alto impacto local.

El deber de participación no se agota en la socialización inicial de una idea general. Conforme a la jurisprudencia constitucional (Sentencia T-181 de 2016, entre otras), la participación ciudadana debe ser **sistemática, suficiente y vinculante**, especialmente cuando se trate de transformaciones físicas del entorno urbano que alteren el modo de vida de los residentes. En este caso, al menos desde la adjudicación, la comunidad no ha contado con escenarios para:

- Opinar sobre el escalonamiento o priorización de frentes de obra;
- Expresar preocupaciones sobre accesos peatonales, seguridad vial o impactos al comercio local;
- Revisar medidas de compensación ambiental o de movilidad;
- Proponer soluciones urbanísticas concertadas.

Esta omisión contraviene el **principio de participación incidente** reconocido en el artículo 2º de la Ley 1757 de 2015, según el cual las autoridades deben garantizar no solo la posibilidad de opinar, sino la **incorporación efectiva de las observaciones ciudadanas** en el diseño, ejecución y control de políticas públicas.

### **d. Consecuencias jurídicas y vulneración del derecho colectivo**

El análisis precedente permite concluir que, si bien hubo una participación formal inicial, **esta no fue incidente ni suficiente**, lo cual configura una **vulneración al derecho colectivo de participación en las decisiones que afectan el interés general**. Esta vulneración tiene especial gravedad cuando, como en este caso, se trata de decisiones de gran calado territorial, ambiental y económico, que transforman la fisonomía urbana y afectan de forma directa a comunidades establecidas.

La **jurisprudencia del Consejo de Estado** ha enfatizado que los proyectos urbanísticos y de infraestructura deben someterse a control social y que **la omisión o simulación de procesos participativos** puede dar lugar a medidas de suspensión, ajustes y,

eventualmente, nulidad de los actos administrativos soportantes (v. gr., Sentencia del 12 de febrero de 2015, Rad. 05001-23-33-000-2011-00322-01(AP)).

**En consecuencia**, la presente acción popular puede fundarse también en la transgresión al derecho colectivo a la participación ciudadana incidente, solicitando al juez que ordene la suspensión de las obras del tramo 3 hasta tanto se adelante un proceso amplio, transparente y deliberativo de participación ciudadana en los barrios afectados, orientado a revisar las condiciones de diseño, cronograma y manejo de impactos. Este proceso debe incluir:

- Convocatorias abiertas en los sectores de impacto directo;
- Mesas temáticas sobre movilidad, espacio público, arbolado y gestión de obra;
- Incorporación de los aportes ciudadanos en el rediseño de frentes de obra o medidas de mitigación;
- Seguimiento social al cumplimiento de los compromisos adquiridos.

De esta manera, se garantizaría que la ejecución del Corredor Verde no solo sea ambiental y técnicamente viable, sino **legítima socialmente y respetuosa de la democracia participativa** que informa el régimen constitucional colombiano.

### **3.5. Posible vulneración de la Moralidad Administrativa y Patrimonio Público**

El derecho colectivo a la moralidad administrativa, consagrado en el artículo 88 de la Constitución Política y desarrollado en el artículo 4° de la Ley 472 de 1998, constituye una exigencia ineludible de rectitud, coherencia, legalidad y búsqueda del interés general por parte de las autoridades públicas. Esta garantía transversal del orden constitucional impone límites éticos y jurídicos al ejercicio del poder administrativo, de modo que cualquier actuación que contraríe de forma grave esos principios puede dar lugar a su protección a través de la acción popular. Lo anterior es particularmente relevante cuando, como en el presente caso, se advierten indicios preocupantes de contradicciones entre el mandato normativo, los compromisos políticos asumidos y las actuaciones administrativas ejecutadas.

#### **a. Ruptura de la confianza legítima ciudadana y deslealtad política institucional**

Uno de los núcleos de la moralidad administrativa es la **coherencia entre el discurso público y la acción de gobierno**, elemento indispensable para preservar la confianza legítima de la ciudadanía. En este sentido, durante su campaña electoral de 2019, la entonces candidata a la Alcaldía Mayor de Bogotá, Claudia López Hernández, asumió el compromiso expreso de no implementar una troncal TransMilenio sobre la Carrera Séptima, promesa que fue reiterada en espacios públicos y mediáticos como elemento identitario de su plan de gobierno. Esta afirmación buscaba, precisamente, desmarcarse de los proyectos del exalcalde Enrique Peñalosa, duramente criticados por la opinión pública por pretender una infraestructura masiva de buses sobre este corredor.

Sin embargo, el proyecto estructurado y adjudicado por esa misma administración —el llamado “Corredor Verde” de la Carrera Séptima— resultó replicar en la práctica los elementos sustanciales de una troncal TransMilenio: carriles exclusivos para buses articulados de alta capacidad, estaciones cerradas de acceso controlado, patio portal de cabecera, y sistemas de recaudo centralizado. El hecho de que los vehículos propuestos fueran eléctricos o que se incorporaran componentes paisajísticos no altera la sustancia funcional del proyecto. Como lo expresó el Juzgado 35 Administrativo de Bogotá en decisión

de octubre de 2023, esta transformación **defraudó la buena fe de la ciudadanía**, al constituir una actuación pública diametralmente opuesta a lo prometido.

Esta conducta —el “prometer verde y entregar TransMilenio”— quebranta los estándares mínimos de ética pública y transparencia institucional que la Corte Constitucional ha identificado como componentes esenciales de la moralidad administrativa (Sentencia C-037 de 2003, entre otras). Mentir, omitir información determinante o alterar el sentido sustantivo de una política pública después de obtener el mandato ciudadano configura un ejercicio del poder que desconoce la dignidad democrática y lesiona la confianza colectiva, indispensable para la gobernabilidad.

#### **b. Posible desviación del ordenamiento jurídico aplicable al diseño del proyecto**

El diseño del proyecto adjudicado mediante la **Licitación Pública IDU-LP-DG-003-2023** también presenta serios cuestionamientos respecto de su conformidad con el marco normativo vigente, en especial con el **Plan Distrital de Desarrollo 2020–2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”**, aprobado mediante Acuerdo 761 de 2020. En particular, el **artículo 105 del citado Plan** estableció la creación de un corredor verde sobre la Séptima con criterios de movilidad sostenible, priorización del peatón, reverdecimiento y no replicación del esquema troncal convencional. Este artículo tenía fuerza vinculante como ley del plan, con jerarquía especial en el ordenamiento local.

En consecuencia, la estructuración de un proyecto que incorpora una troncal de buses —aunque electrificada— puede interpretarse como una **actuación contra legem o al menos contra spiritum legis**, vulnerando la legalidad que rige el uso del patrimonio público. Si se considera que el diseño contratado contradice el mandato normativo aprobado democráticamente, la ejecución de ese contrato podría devenir inconstitucional e ilegal, afectando así la legitimidad del uso de los recursos públicos destinados al mismo.

El riesgo es aún más acentuado si se tiene en cuenta que el proyecto tiene un costo estimado de **\$2,5 billones de pesos**, con un componente de cofinanciación nacional. Invertir tales sumas en un proyecto cuestionado jurídica y socialmente, y que podría ser objeto de suspensión o rediseño judicial, implica una grave amenaza al principio de responsabilidad fiscal, y configura un riesgo de **detrimiento patrimonial efectivo**, lo cual activa la procedencia de la acción popular por esta causal.

#### **c. Improvisación en la contratación y afán político de adjudicación**

Aun cuando la adjudicación del contrato se hizo en el marco de un proceso licitatorio plural y aparentemente transparente, las **circunstancias contextuales** en las que se concretó suscitan serias preocupaciones en el plano ético y de responsabilidad institucional. La adjudicación tuvo lugar el **22 de noviembre de 2023**, escasos días después de que un juez levantara la medida cautelar que suspendía el proceso, y a menos de seis semanas del cambio de gobierno local. Todo ello, pese a que el alcalde electo, Carlos Fernando Galán, había solicitado públicamente suspender nuevas adjudicaciones relacionadas con el Corredor Verde para permitir una revisión consensuada y técnica.

En este contexto, la decisión de adjudicar precipitadamente un proyecto de tal magnitud **contradice los principios de continuidad administrativa responsable**, prudencia fiscal y lealtad democrática. Imponer al nuevo gobierno un contrato multimillonario, blindado jurídicamente y difícil de modificar, a través de una estrategia de carrera contra el reloj,

**socava los fundamentos de la planificación pública con visión de largo plazo**, e impide la construcción de consensos que el orden constitucional exige para transformaciones urbanas de esta envergadura.

Más aún, la administración saliente interpuso una **acción de tutela** para forzar el levantamiento de la medida judicial que suspendía la licitación, lo que acentúa la percepción de un uso instrumental del aparato judicial con fines políticos. La Corte Constitucional ha advertido que el **uso abusivo de la discrecionalidad administrativa o del poder contractual, en contravía de la función social del Estado**, puede vulnerar la moralidad administrativa (Sent. T-1191/04).

#### **d. Riesgo para el patrimonio público y configuración de detrimento futuro**

El patrimonio público —como derecho colectivo autónomo— se ve afectado no solo cuando hay apropiación indebida de recursos, sino también cuando se comprometen fondos públicos en proyectos que presentan **riesgo jurídico, social o técnico**, y cuya ejecución puede derivar en **costos hundidos** o perjuicios no recuperables para el erario. En este caso, tras la suspensión judicial de 2023, la misma administración admitió que se habían invertido más de **\$48.000 millones** en estudios, diseños y trámites del Corredor Verde, recursos que podrían perderse si se judicializa su viabilidad.

La contratación precipitada, sin haber agotado los escenarios de concertación ni asegurado la legitimidad legal del diseño, implica una **apuesta de alto riesgo con fondos públicos**, situación que activa la responsabilidad preventiva del juez de acción popular para impedir un detrimento patrimonial potencial, como lo prevé el artículo 9° de la Ley 472.

**En síntesis**, la actuación de la administración distrital frente al Corredor Verde – tramo 99 a 200 podría constituir una transgresión múltiple a los derechos colectivos de la moralidad administrativa y del patrimonio público, en razón de: (i) la ruptura del principio de confianza legítima con los ciudadanos; (ii) la posible infracción de normas del Plan de Desarrollo; (iii) la precipitación en la contratación sin debido consenso; y (iv) la exposición de recursos públicos a riesgos jurídicos injustificados.

En consecuencia, esta acción popular está plenamente habilitada para solicitar del juez contencioso-administrativo la adopción de medidas de protección que incluyan la **suspensión preventiva del contrato de obra pública del tramo 3**, la **revisión de su objeto y legalidad a la luz del Plan Distrital de Desarrollo**, y la **adopción de garantías institucionales para la reformulación del proyecto con observancia estricta de los principios de moralidad y responsabilidad fiscal**. La intervención judicial es no solo legítima, sino imperativa, cuando lo que está en juego es la defensa del interés general frente al uso desviado del poder administrativo.

#### **IV. Conclusiones y Pretensiones Propuestas**

A partir del análisis jurídico, técnico y documental expuesto en los acápitales anteriores, se constata la existencia de elementos suficientes, convergentes y jurídicamente relevantes para sostener que la ejecución del proyecto denominado “Corredor Verde de la Carrera Séptima – Tramo Calle 99 a 200” compromete, de forma grave y sistemática, varios derechos e intereses colectivos de raigambre constitucional. En particular, se advierte una amenaza cierta e inminente sobre los derechos al goce del espacio público, a la

participación ciudadana incidente, a la movilidad en condiciones dignas, al medio ambiente sano y a la moralidad administrativa.

Estas amenazas no son meramente hipotéticas ni derivan de un análisis subjetivo o especulativo. Por el contrario, están ampliamente documentadas a través de estudios técnicos oficiales, pronunciamientos judiciales previos, permisos administrativos otorgados por la Secretaría Distrital de Ambiente (como las Resoluciones SDA No. 01393 del 4 de octubre de 2024, No. 01424 del 11 de octubre de 2024 y No. 01524 del 23 de octubre de 2024 que autoriza la afectación de más de 1.000 árboles), la ausencia de licenciamiento ambiental integral, deficiencias estructurales en los procesos participativos, impactos sobre corredores peatonales existentes (como la Carrera 11), y la desconexión normativa entre el diseño del proyecto y los lineamientos del Plan Distrital de Desarrollo.

En consecuencia, y con fundamento en el artículo 88 de la Constitución Política, en la Ley 472 de 1998 y en el principio de precaución reconocido por la Corte Constitucional y la jurisprudencia contencioso-administrativa, **se justifica plenamente la activación de la acción popular como mecanismo de tutela preventiva de los derechos colectivos amenazados por el avance del mencionado proyecto.**

### **PRETENSIÓN PRINCIPAL**

Se solicita al juez de conocimiento que, como medida principal, **ordene la suspensión inmediata de los efectos jurídicos de los contratos de obra pública e interventoría celebrados en desarrollo de la Licitación Pública IDU-LP-DG-003-2023**, relacionados con el tramo norte (Calle 99 a 200) del proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima.

Esta suspensión debe tener carácter preventivo, mientras se verifica que el proyecto cumpla con las condiciones mínimas de legalidad, sostenibilidad ambiental, idoneidad técnica y legitimidad democrática. En especial, debe mantenerse hasta que se acrediten las siguientes condiciones:

#### **1. Condición de Movilidad Sostenible y Coordinada:**

- Presentación de estudios técnicos integrales de movilidad que analicen de forma articulada los impactos del Corredor Verde con la Línea 1 del Metro de Bogotá, la Troncal de la Avenida 68 y los corredores viales adyacentes.
- Rediseño del cronograma y fases constructivas, garantizando la continuidad funcional del corredor Séptima y vías alternas como la Carrera 11, sin afectar de manera desproporcionada los tiempos de desplazamiento de residentes, trabajadores y usuarios del transporte público y privado.

#### **2. Condición de Sostenibilidad Ambiental y Arbolado Urbano:**

- Sustentación ambiental integral del proyecto mediante la obtención de un instrumento de manejo ambiental idóneo (sea licencia ambiental, plan de manejo ambiental o diagnóstico de alternativas), con análisis acumulativo de impactos y medidas de mitigación proporcionales.
- Precisión y trazabilidad del tratamiento silvicultural autorizado, incluyendo listado de especies a talar, número total, estado fitosanitario y plan efectivo de compensación ecológica que asegure un índice de reposición no inferior

al 100%, con seguimiento bianual a la supervivencia de los nuevos individuos sembrados.

**3. Condición de Protección del Espacio Público Existente:**

- Revisión técnica de los diseños urbanos, con el fin de evitar el estrechamiento o eliminación de andenes en vías paralelas como la Carrera 11.
- Implementación de medidas compensatorias inmediatas en caso de afectación temporal del espacio público peatonal (pasos provisionales, accesibilidad universal, mantenimiento del acceso a comercio y vivienda, etc.).
- Verificación por parte de la Veeduría Distrital y la Personería de Bogotá de que las áreas prometidas como “nuevo espacio público” cumplen estándares de calidad, utilidad y permanencia.

**4. Condición de Participación Ciudadana Incidente y Vinculante:**

- Realización de un proceso de participación ciudadana incidente, específico para el tramo norte, bajo coordinación interinstitucional (IDU, IDPAC, Personería) con garantías de inclusión territorial, etaria y técnica.
- Publicación del resultado de dicho proceso, con matriz de observaciones ciudadanas y decisiones administrativas adoptadas como consecuencia de las mismas.
- Suspensión del avance físico del proyecto en subtramos donde no se haya surtido consulta efectiva con la comunidad local.

**5. Condición de Legalidad y Concordancia con el Plan de Desarrollo:**

- Acreditación de que el diseño contractual del Corredor Verde – Tramo 3 se ajusta plenamente a lo dispuesto en el artículo 105 del Acuerdo 761 de 2020, en cuanto a la definición de un corredor sostenible, no-troncalizado, con énfasis ambiental y de prioridad peatonal.
- En caso de incongruencia sustantiva, exigencia de reformulación técnica y contractual del objeto del proyecto, eliminando componentes que configuren una troncal BRT encubierta o que transgredan la norma urbanística aplicable.

## **PRETENSIONES ACCESORIAS**

**1. Protección específica del medio ambiente y el arbolado urbano:**

- Ordenar a la Secretaría Distrital de Ambiente, con apoyo del Jardín Botánico, la vigilancia técnica del cumplimiento del plan de silvicultura urbana, la supervivencia del arbolado compensado y la conservación del arbolado patrimonial.
- Disponer monitoreos semestrales sobre calidad del aire, ruido y vibraciones durante la obra.

**2. Protección del derecho colectivo a la movilidad y la seguridad vial:**

- Ordenar a la Secretaría Distrital de Movilidad la realización de estudios periódicos sobre impactos del proyecto, con participación de la comunidad y veedurías técnicas ciudadanas.

**3. Seguimiento a la participación ciudadana:**

- Crear una **Mesa Técnica Ciudadana de Seguimiento del Corredor Verde**, con participación de representantes de los barrios involucrados, expertos urbanos y delegados institucionales, con poder consultivo incidente durante la ejecución del contrato.

## CONSIDERACIÓN FINAL

La presente acción popular no pretende erigirse como un obstáculo al desarrollo urbano ni al impulso de modelos de movilidad sostenible en Bogotá. Por el contrario, busca reconducir la ejecución del proyecto “Corredor Verde Carrera Séptima – Tramo Calles 99 a 200” hacia estándares superiores de legalidad, sostenibilidad ecológica, planeación técnica responsable y participación ciudadana efectiva, en consonancia con los principios constitucionales que rigen la función pública y la protección del ambiente.

El calificativo de “verde” no puede convertirse en una fórmula retórica vacía ni en una coartada discursiva para legitimar intervenciones urbanas que, en los hechos, comprometan de forma sustantiva derechos colectivos fundamentales. La legitimidad de un proyecto de infraestructura no se mide únicamente por su denominación o propósito general, sino por su concordancia efectiva con los deberes de precaución ambiental, transparencia administrativa y garantía del interés colectivo.

La judicialización que aquí se propone no es una herramienta de obstrucción, sino de corrección. La acción popular emerge como un mecanismo constitucional de defensa anticipada frente a la inminencia de daños irreversibles, y como un instrumento de control ciudadano frente a decisiones públicas de alto impacto ambiental y social. A través de esta vía, se solicita al juez de lo contencioso-administrativo que ejerza su función garante, examinando de manera rigurosa si la intervención proyectada cumple con los presupuestos técnicos, normativos y participativos exigidos por el ordenamiento jurídico.

En suma, se acude a la jurisdicción no para frenar el desarrollo, sino para asegurar que este sea genuinamente sostenible, legítimo, ambientalmente justo y socialmente consensuado. Porque el verdadero progreso no se impone desde el cemento, sino que se construye desde el respeto al territorio, a la ciudadanía y a los derechos que protegen la vida, el paisaje y el aire de una ciudad.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

Se invocan como fundamentos de derecho las normas y jurisprudencia citadas y transcritas en las razones de derecho, así como las siguientes:

### Normas constitucionales

- **Artículo 88 de la Constitución Política:** consagra la acción popular como mecanismo para la protección de derechos e intereses colectivos frente a amenazas o vulneraciones provenientes de actos u omisiones de autoridades públicas o de particulares. La norma otorga a la ley la facultad de regular su ejercicio, incluyendo la posibilidad de adoptar medidas cautelares para prevenir el daño o hacer cesar el que se hubiere causado.
- **Artículos 79 y 80 de la Constitución Política:** reconocen el derecho de todas las personas a gozar de un ambiente sano y establecen el deber del Estado de proteger

la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental. El artículo 80, en particular, impone la obligación de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, conservación, restauración o sustitución.

- **Artículo 82 de la Constitución Política:** dispone que el Estado velará por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.
- **Artículo 209 de la Constitución Política:** ordena que la función administrativa se ejerza bajo los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, orientada a la satisfacción del interés general.

### **Normas legales específicas**

- **Ley 99 de 1993, artículos 1º, 2º y 70:** consagra los principios de precaución, desarrollo sostenible y participación ciudadana ambiental. El principio de precaución impone la obligación de abstenerse de ejecutar actividades potencialmente dañinas cuando exista incertidumbre científica sobre la magnitud o reversibilidad del daño, mientras que el principio de desarrollo sostenible exige armonizar el crecimiento económico y la protección del medio ambiente.
- **Ley 2273 de 2022, aprueba el Acuerdo de Escazú** que garantiza el derecho de acceso a la información ambiental, la participación pública en procesos de toma de decisiones ambientales y el acceso a la justicia en asuntos ambientales, imponiendo a las autoridades el deber de garantizar mecanismos efectivos para prevenir daños ambientales significativos.

### **COMPETENCIA Y TIPO DE PROCESO**

Es usted competente Señor Juez, por la naturaleza del asunto y el domicilio de las partes para conocer del presente proceso especial que se encuentra regulado por la ley 472 de 1998.

### **PRUEBAS**

1. Derecho de petición 3801212025 radicado a la Secretaría Distrital de Ambiente
2. Derecho de petición 296798 radicado al Instituto de Desarrollo Urbano
3. Respuesta de la SDA a derecho de petición con radicado 2025EE179002 del 10 de agosto de 2025
4. Resolución SDA No. 1393 del 04 de octubre de 2024
5. Resolución SDA No. 1424 del 11 de octubre de 2024
6. Resolución SDA No. 1524 del 24 de octubre de 2024
7. Auto SDA No. 4243 del 18 de octubre de 2024

## ANEXOS

1. Los documentos relacionados en el acápite de pruebas.
2. Cédula de ciudadanía

## NOTIFICACIONES

### Los accionados:

- **ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ – SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE:** Avenida Caracas N° 54-38 – Bogotá D.C., Dirección Electrónica: [defensajudicial@ambientebogota.gov.co](mailto:defensajudicial@ambientebogota.gov.co)
- **INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO:** Cl 22 #6- 27 – Bogotá D.C., Correo Electrónico: [notificacionesjudiciales@idu.gov.co](mailto:notificacionesjudiciales@idu.gov.co)

### La accionante:

- **GINA MARÍA PIZA MORENO:** Calle 127b # 71a-99. Correo Electrónico: [delegadoarboladosuba@gmail.com](mailto:delegadoarboladosuba@gmail.com)

Atentamente,



GINA MARÍA PIZA MORENO  
c.c. 53099542 de Bogotá  
Correo: [delegadoarboladosuba@gmail.com](mailto:delegadoarboladosuba@gmail.com)