

Al contestar cite estos datos:

Radicado No.: **20184000002421**



Fecha: 15/01/2018

Bogotá D.C.

Doctora
ALEXANDRA ROJAS LOPERA
Gerente
Transmilenio S.A.
AV. El Dorado 69 - 76 Torre 1 piso 5
Bogotá D.C., Colombia

TRANSMILENIO S.A01491

JAN 18 '18 AM 10:42

Asunto: Remisión "Informe de Gestión Veeduría Especializada en Movilidad Alianza *Construyendo Nuestra Séptima* (enero-noviembre 2017)".

Respetada doctora Alexandra,

En el marco del acompañamiento técnico que realiza la Veeduría Distrital bajo la figura de veedurías especializadas a grupos de ciudadanos que adelantan ejercicios de control social, la Entidad elaboró el "Informe de Gestión Veeduría Especializada en Movilidad Alianza *Construyendo Nuestra Séptima* (enero-noviembre 2017)".

El propósito de este documento, es presentar la gestión realizada en el marco de la veeduría especializada del sector movilidad Alianza "*Construyendo Nuestra Séptima*" la cual está integrada por Bogotá Cómo Vámos, la Cámara de Comercio de Bogotá, Corposéptima, la Pontifica Universidad Javeriana, la Universidad del Bosque y la Veeduría Distrital.

El documento se divide en tres secciones: en un primer momento se define el contexto en el que surge la Alianza, quienes la integran y cuál es su finalidad; en un segundo momento, se señalan los lineamientos de los talleres ciudadanos, las intervenciones urbanas y la mesa técnica de expertos y, por último, se da cuenta de los resultados obtenidos por este ejercicio y la proyección que se tiene en el seguimiento a las fases de ejecución del proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima.

Es de nuestro interés poner a su disposición el informe en mención, de tal manera que se constituya en un insumo para adelantar acciones que considere pertinentes para mejorar la gestión pública en el Distrito Capital.

Para consultar el documento en formato digital puede encontrarlo en la página web de la Veeduría Distrital: www.veeduriadistrital.gov.co

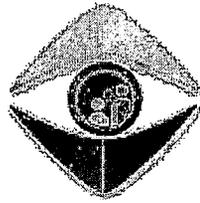
Cordialmente,



JAIME TORRES-MELO
Veedor Distrital

Anexo: Informe (24 folios)

Aprobó:	Daniel Andrés García Cañón- Viceveedor Distrital	
Revisó:	Diego Fernando Maldonado Castellanos - Veedor Distrital Delegado para la Participación y los Programas Especiales	
Elaboró:	Claudia Ximena Caicedo Apráez – Contratista	



**VEEDURÍA
DISTRITAL**

Prevención • Transparencia • Incidencia

**INFORME DE GESTIÓN VEEDURÍA ESPECIALIZADA EN
MOVILIDAD
ALIANZA “CONSTRUYENDO NUESTRA SÉPTIMA”
(enero-noviembre 2017)**

De conformidad con lo establecido en el Artículo 14 del Acuerdo 24 de 1993

Bogotá D.C., diciembre de 2017



Tabla de contenido

Introducción	3
1. Qué es y quiénes conforman la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima”	3
2. Metodología	5
2.1 Talleres Ciudadanos	5
2.2 Placemaking	7
2.3 Mesa técnica de expertos	8
3. Resultados del ejercicio de construcción participativa	8
3.1 Resultado de los talleres	8
3.2 Socialización de las iniciativas ciudadanas	10
4. Pasos a seguir	17
Referencias	18
Anexos	19

Lista de figuras

<i>Figura 1.</i> Infografía usada en los talleres ciudadanos.....	6
---	---

Lista de tablas

<i>Tabla 1.</i> Tener en cuenta la memoria histórica de la Carrera Séptima	11
<i>Tabla 2.</i> Establecer las estaciones como nuevos hitos urbanos.	12
<i>Tabla 3.</i> Garantizar un sistema ecoamigable y sostenible.	13
<i>Tabla 4.</i> Estructurar un corredor eficiente.	14
<i>Tabla 5.</i> Promover el disfrute del espacio público.....	15
<i>Tabla 6.</i> Fomentar la participación ciudadana.	16
<i>Tabla 7.</i> Promover el disfrute del espacio público.....	17

Lista de anexos

<i>Anexo 1.</i> Relatoría _Taller Universidad El Bosque.....	19
<i>Anexo 2.</i> Relatoría_ Taller Cámara de Comercio.....	25
<i>Anexo 3.</i> Relatoría - Taller Sector Museo del Chico.....	30
<i>Anexo 4.</i> Relatoría - Taller Sector Universidad Javeriana	36
<i>Anexo 5.</i> Relatoría _Taller Sector Servitá	42



Introducción

En cumplimiento de su misión como órgano de control preventivo y promotor del control social en Bogotá, la Veeduría Distrital busca contribuir con la mejora de la gestión de las entidades distritales a partir de la cualificación de la ciudadanía para el cuidado de lo público y del fortalecimiento de los espacios de diálogo entre los ciudadanos y las entidades públicas. En este sentido, la Veeduría Distrital en desarrollo de dichos compromisos misionales ha adelantado acciones de fortalecimiento y acompañamiento a organizaciones sociales, ciudadanos y entidades del Gobierno Distrital que hacen parte de procesos de control social y veeduría ciudadana en el marco de la estrategia de veedurías especializadas. Dicha estrategia se traduce en la implementación de actividades de orientación y acompañamiento para la implementación y seguimiento de ejercicios de control social en asuntos sectoriales o poblacionales de la ciudad.

En cumplimiento de lo anterior, la Entidad adelanta esfuerzos para la vinculación de ciudadanos a ejercicios de seguimiento y vigilancia a la gestión pública del Distrito a través de una iniciativa denominada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” que está integrada por Bogotá Cómo Vamos, la Cámara de Comercio de Bogotá, Corposéptima, la Pontificia Universidad Javeriana, la Universidad El Bosque y la Veeduría Distrital, que tiene por objetivo entregar un aporte ciudadano con recomendaciones de la comunidad sobre el diseño de la troncal de TransMilenio por la Carrera Séptima alrededor de cuatro temas: movilidad, medio ambiente, urbanismo y espacio público.

Este documento tiene como objetivo presentar la gestión realizada en el marco de la veeduría especializada del sector movilidad. Inicialmente se definirá el contexto en el que surge la Alianza, quienes la integran y cuál es su finalidad; posteriormente se señalarán los lineamientos de los talleres ciudadanos, las intervenciones urbanas y la mesa técnica de expertos; y por último se dará cuenta de los resultados obtenidos por este ejercicio y la proyección que se tiene en el seguimiento a las fases de ejecución del proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima.

1. Qué es y quiénes conforman la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima”

En el marco del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Mejor para Todos 2016 – 2020” se desarrollarán diferentes proyectos viales como la implementación de TransMilenio en el corredor de la Carrera Séptima. La construcción de ésta troncal contempla dentro de su proyecto 21 estaciones y tiene un costo estimado de 1.8 billones de pesos, recursos asegurados a través del cupo de endeudamiento que aprobó el Concejo en julio del 2016. A mediados de 2016 la Administración Distrital publicó los pliegos para el diseño que contempla la intervención del corredor en aspectos claves de movilidad, urbanismo, paisajismo, medio ambiente y otros.



En razón a lo anterior, actores del sector público y privado que comparten la idea de que este tipo de proyectos deben considerar la voz de los ciudadanos y recibir de ellos recomendaciones, decidieron aunar esfuerzos en una apuesta para promover un proceso participativo y entregar aportes ciudadanos a la Administración Distrital como insumo para el diseño final que llevará a la construcción de una nueva troncal en la ciudad.

De esta manera, es como surge la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” integrada por Bogotá Cómo Vamos, la Cámara de Comercio de Bogotá, Corposéptima, la Pontificia Universidad Javeriana, la Universidad El Bosque y la Veeduría Distrital con la finalidad de contribuir con el mejoramiento de la calidad de vida desde la percepción ciudadana para lograr un desarrollo participativo e incluyente en los asuntos públicos que representan grandes retos tanto para la Administración pública como para la ciudadanía.

A su vez, ésta estrategia cuenta paralelamente con el apoyo de los siguientes actores:

Organizaciones aliadas y de apoyo:

- El Tiempo Zona
- Fundación Nativo

Organizaciones/Entidades colaboradoras (Grupo Técnico):

- Expertos en Urbanismo.
- Dirección de Gestión Urbana y Movilidad de la Cámara de Comercio de Bogotá.
- Maestría en Planeación Urbana y Regional de la Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Javeriana

Población participante:

- Habitantes y residentes de la zona
- Organizaciones sociales
- Líderes sociales y comunitarios
- Jóvenes
- Asociaciones de vecinos
- Grupo de comerciantes
- Grupos empresariales

Entidades receptoras/beneficiadas:

- Instituto de Desarrollo Urbano
- TransMilenio S.A.



- Secretaría Distrital de Movilidad
- Alcaldía Mayor de Bogotá
- Alcaldía Local de Usaquén
- Alcaldía Local de Chapinero
- Alcaldía Local de Santa Fe

2. Metodología

2.1 Talleres Ciudadanos

En el marco de la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” se realizaron 5 talleres de construcción colectiva en los que participaron más de 200 ciudadanos, convocados teniendo en cuenta su cercanía a la Carrera Séptima por ser residentes, comerciantes, empresarios, estudiantes y/o por que tuvieran algún interés en el desarrollo del proyecto de TransMilenio en esta zona.

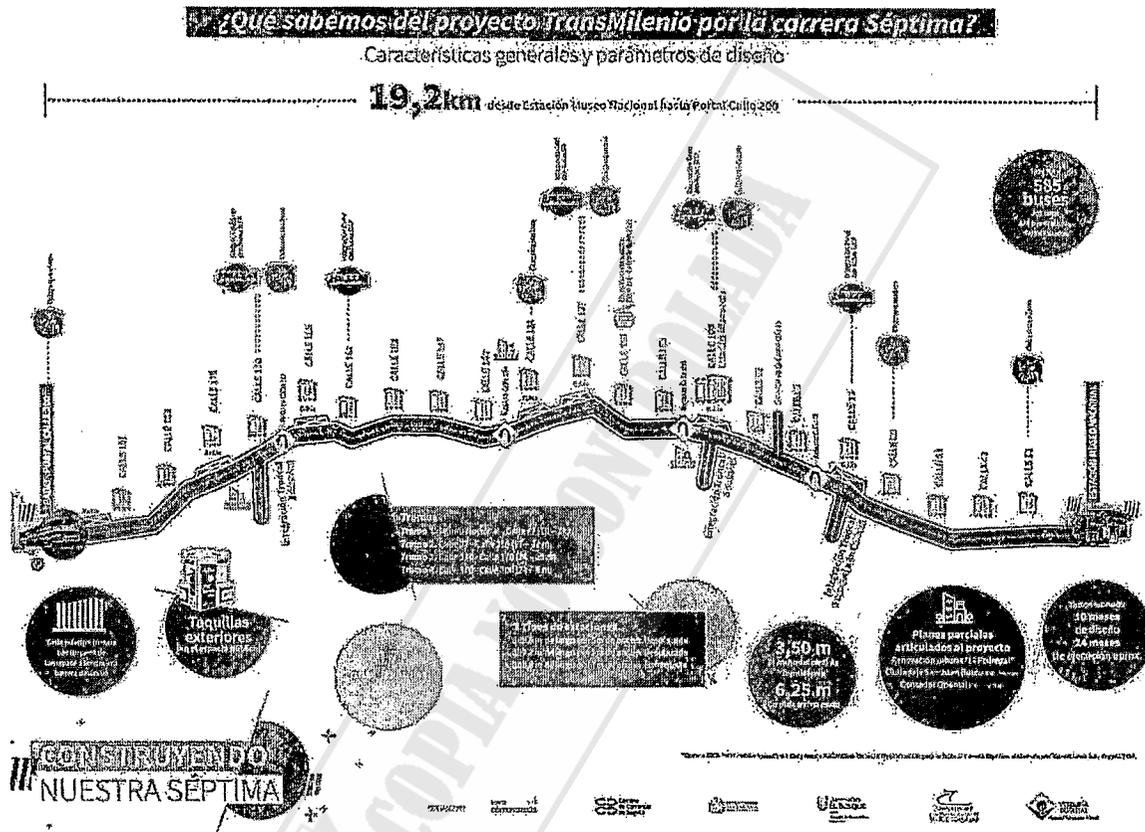
En cada una de estas jornadas se llevó a cabo una metodología propuesta por la Universidad El Bosque y validada por los miembros de la Alianza, orientada a recoger las percepciones ciudadanas a través de espacios de diálogo que permitieran la participación activa de la comunidad en general. Al inicio de cada taller, se socializó el propósito de la Alianza, el objetivo de la jornada y se presentaron los diseños preliminares del Proyecto de la Troncal de TransMilenio por la Carrera Séptima con el objetivo de que los asistentes contarán con información sobre la planeación de ésta obra.

Teniendo en cuenta lo anterior, se presentaron las características y los parámetros del diseño de TransMilenio, sobre el servicio de buses articulados que va desde la Estación Museo Nacional hasta el Portal de la Calle 200, con una longitud de 19.2 kilómetros, contemplando 23 estaciones e intersecciones a desnivel en la calle 72, la calle 100 y la calle 170. A su vez, se explicó la ubicación de las taquillas en el espacio público y las dimensiones del ancho de los carriles para los buses articulados (3.50 m) y para el carril de tráfico mixto (6.25 m).

A partir de las preguntas más frecuentes frente a los detalles del Proyecto, se elaboró la siguiente pieza comunicativa usada como apoyo gráfico en cada uno de los talleres:



Figura 1. Infografía usada en los talleres ciudadanos



Fuente: elaborado por la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima”

Posterior a la presentación técnica, los participantes se organizaron en las mesas temáticas relacionadas con movilidad, espacio urbano, urbanismo y ambiente, con el objetivo de dialogar sobre cómo se imaginaban la Carrera Séptima con la intervención y qué recomendaciones proponían frente a cada tema. Cada mesa contó con el apoyo de un integrante de la Alianza que hizo el papel de facilitador y ayudó a recopilar las ideas expuestas por los grupos, en unos formatos previamente diseñados para este fin.

Al finalizar la jornada, cada grupo se concentró en elegir una de las recomendaciones que surgieron en el taller, para presentarla a todos los participantes como un proyecto bajo la perspectiva



ciudadana. Este esquema de trabajo, se replicó en cinco tramos de la Carrera Séptima comprendidos entre la calle 34 y la calle 200 en los siguientes puntos de la ciudad:

Imagen 1. Mesas temáticas



Fuente: registro fotográfico de la Veeduría Distrital

Universidad del Bosque
Fecha: 2 de marzo de 2017
Tramo: calle 116 a calle 153

Cámara de Comercio
Fecha: 9 de marzo 2017
Tramo: calle 63 a calle 92

Museo del Chicó
Fecha: 16 de marzo de 2017
Tramo: calle 92 a calle 116

Pontificia Universidad Javeriana
Fecha: 23 de marzo de 2017
Tramo: calle 34 a calle 63

Servitá
Fecha: 30 de marzo de 2017
Tramo: calle 153 a calle 200

2.2 Placemaking

Paralelo a los talleres ciudadanos se realizaron cinco ejercicios de intervención urbana - placemaking- apoyados por estudiantes de la Universidad El Bosque, quienes hicieron preguntas sobre el Proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima a transeúntes que se encontraban en el corredor para conocer su visión frente a la obra.

En el marco de este escenario, se realizaron encuestas en diferentes zonas de la vía con el fin de sistematizar y analizar la información recolectada a través de las siguientes preguntas: ¿Conocía sobre el proyecto?, ¿Por qué medio conoció el proyecto?, ¿Cuál es el mecanismo más idóneo para



que la ciudadanía conozca sobre el proyecto?, ¿Qué propuestas, tiene usted para mejorar el sistema?, ¿Es usuario frecuente de TransMilenio/usuario frecuente de la Séptima?.

Actualmente, los datos están siendo procesados por la Universidad El Bosque para determinar las categorías y variables que pueden surgir a partir de las respuestas de más de 100 personas a las que se les aplicó la encuesta.

2.3 Mesa técnica de expertos

Una vez finalizado la fase de la implementación de los talleres ciudadanos, se desarrolló una mesa de trabajo con expertos quienes recibieron como insumo los resultados de las recomendaciones ciudadanas sobre el diseño de la troncal de TransMilenio por la Carrera Séptima para brindar un concepto técnico frente a las propuestas de movilidad, espacio público, medio ambiente y urbanismo. Esta mesa técnica se llevó a cabo el día jueves 6 de abril de 2017 en la Pontificia Universidad Javeriana.

3. Resultados del ejercicio de construcción participativa

3.1 Resultado de los talleres

Como resultado de los 5 talleres en los que participaron alrededor de 200 personas entre vecinos, administradores de conjuntos residenciales, académicos, empresarios y en general personas y líderes comunitarios que a diario recorren esta vía, se obtuvieron 20 iniciativas ciudadanas¹ que fueron consolidadas en las siguientes siete apuestas ciudadanas:

Tener en cuenta la memoria histórica de la Carrera Séptima.

- ▣ Nombrar a las estaciones de TransMilenio con base en el significado histórico y cultural que tiene el tramo para los habitantes del sector.
- ▣ Articular el diseño de la estación con el centro histórico de Usaquén.
- ▣ Conectar con los monumentos históricos aledaños y de gran valor cultural y patrimonial para el sector y la ciudad.
- ▣ Conformar espacios, en sitios reconocidos, que permitan el desarrollo de múltiples actividades que resalten valores importantes como la protección del patrimonio cultural, social y el cuidado del medio ambiente.

¹ Ver Anexo A, Anexo B, Anexo C, Anexo D y Anexo E para ampliar la información de las relatorías de cada uno de los 5 talleres.



- Diseñar la 72 con Séptima como una estación integral preservando los elementos urbanos que reflejen la identidad del Centro Empresarial.
- Promover espacios, procesos y campañas pedagógicas alrededor del significado histórico de la zona.

Establecer las estaciones como nuevos hitos urbanos.

- Contar con estaciones diferentes al sistema tradicional, conectadas con las características y dinámicas de los sectores.
- Mejorar el entorno urbano alrededor de las estaciones y generar nuevos espacios de reconocimiento, valor y disfrute de la ciudad.
- Utilizar diferentes materiales, como la guadua y el ladrillo, en la construcción de algunas estaciones.

Garantizar un sistema ecoamigable y sostenible.

- Disponer de una flota de buses con tecnologías limpias.
- Garantizar un corredor verde integrado a la estructura ecológica principal.
- Recuperar las quebradas e integrarlas al corredor de la Séptima, como aquellas entre la calle 183 y 200.
- Usar materiales amigables con el medio ambiente (Ej: pavimento que permita el drenaje).
- Construir jardines verticales y plantar nuevos árboles para mitigar el impacto ambiental.
- Garantizar estaciones verdes, amigables con el medio ambiente (Ej: paneles solares para iluminar estaciones)

Estructurar un corredor eficiente.

- Formular un plan para mitigar los impactos de la movilidad durante la ejecución de la obra.
- Elaborar una estrategia integral de movilidad acompañada de un programa de cultura y pedagogía ciudadana.
- Mejorar y establecer nuevos pasos seguros.
- Asegurar que el diseño cuente con un sistema de bicarriles conectados entre sí.
- Permitir que el sistema tenga una interconectividad con otros modos de transporte.
- Integrar al proyecto un metrocable (no turístico) para garantizar el acceso al sector (calle 186).

Promover el disfrute y el goce del espacio público.

- Diseñar espacios para la comunidad como plazoletas, puntos de reunión, zonas verdes, en especial para la calle 183.



- Fortalecer el mobiliario urbano para el aprovechamiento económico alrededor de las estaciones.
- Mejorar los andenes del corredor (accesos, tamaño, mantenimiento).
- Disponer de baños públicos en las estaciones con mayor tráfico de personas.
- Garantizar un acceso universal y diferencial para toda la población (adulto mayor, personas con discapacidad, niños, etc.).

Fomentar la participación y cultura ciudadana.

- Impulsar la participación ciudadana en las diferentes etapas de la construcción de la troncal.
- Definir diferentes canales de comunicación hacia la ciudadanía con información pertinente, oportuna y clara sobre el proyecto en sus diferentes etapas.
- Invitar a la ciudadanía a la construcción y mantenimiento de espacios integradores para la apropiación y cuidado de espacios comunes. (Ej: embellecimiento de fachadas, culatas, etc.).
- Promover procesos pedagógicos para la apropiación y uso del sistema.

Fortalecer la institucionalidad.

- Garantizar una articulación interinstitucional para lograr un verdadero proyecto urbano integral.
- Establecer una gerencia para el proyecto.
- Incluir el proyecto en el POT y demás normas e instrumentos de gestión del suelo.
- Consolidar un verdadero proyecto integral para un diseño urbano más allá de las necesidades de movilidad.
- Establecer mecanismos de control y seguimiento para el cumplimiento de los tiempos de obra, presupuesto y demás riesgos como corrupción.

3.2 Socialización de las iniciativas ciudadanas

El 25 de abril de 2017 la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” socializó las apuestas ciudadanas en una rueda de prensa que se llevó a cabo en el Hotel Hilton y a través de una reunión con el Alcalde Mayor de Bogotá, el Instituto de Desarrollo Urbano (en adelante, IDU) y la firma Ingetec S.A -consorcio encargado de diseñar la adecuación de TransMilenio por la Carrera Séptima-, con el objetivo de que las recomendaciones fueran analizadas y tenidas en cuenta en los estudios de prefactibilidad, etapa que se cerró en esa misma fecha.

Una vez culminada esta fase, y posterior a diferentes reuniones de seguimiento entre la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima”, el IDU y la firma Ingetec S.A, la Veeduría Distrital envió un oficio con el Radicado No. 20174000117641 dirigido a la Directora del IDU, con el propósito



de conocer los conceptos técnicos de las iniciativas ciudadanas que fueron o no aceptadas, así como su materialización e incorporación en el proyecto.

En atención al oficio referenciado, se obtuvo como respuesta del IDU el "Informe de Incorporación de Recomendaciones Ciudadanas al Proyecto de Transmilenio por la Carrera Séptima" en el cuál se especifican las iniciativas que fueron tenidas en cuenta, se describe cómo se aplicarán y se señalan los motivos de no inclusión para las demás alternativas, teniendo en cuenta la ejecución de los diseños desarrollados en el marco del Contrato IDU-1073-2016.

A continuación se señala la información contenida en el informe en mención el cual evidencia que las 20 iniciativas ciudadanas inicialmente entregadas a la Administración Distrital fueron desagregadas en 34 recomendaciones, de las cuales se contempla incorporar 27 apuestas y no acoger 7:

Tabla 1. Tener en cuenta la memoria histórica de la Carrera Séptima

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Nombrar a las estaciones de TransMilenio con base en el significado histórico y cultural que tiene el tramo para los habitantes del sector.	SI	Los nombres a las fechas expuestas son temporales, aún no se han definido. Aún no se tienen definidas los nombres de las estaciones, pero TransMilenio tendrá en cuenta la recomendación al momento de definir los nombres de las estaciones.
2	Articular el diseño de la estación con el centro histórico de Usaquén.	NO	Se debe tener en cuenta que las estaciones son prototipo para el sistema mas no para cada troncal, por lo tal esta observación no es posible incorporarla.
3	Conectar con los monumentos históricos aledaños y de gran valor cultural y patrimonial para el sector y la ciudad.	SI	Junto con el Instituto Distrital del Patrimonio Cultural - IDPC y el Ministerio de Cultura de Colombia, en ejecución de la Consultoría, se cuenta con un acercamiento para realizar las gestiones con los bienes de interés cultural, en los cuales en el diseño se están protegiendo en su gran mayoría.



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
4	Conformar espacios, en sitios reconocidos, que permitan el desarrollo de múltiples actividades que resalten valores importantes como la protección del patrimonio cultural, social y el cuidado del medio ambiente.	SI	Se construirán plazoletas que servirán como punto encuentro de la ciudadanía, en donde se generaran diferentes usos para los peatones y los transeúntes de la zona.
5	Diseñar la Séptima2 con Séptima como una estación integral preservando los elementos urbanos que reflejen la identidad del Centro Empresarial,	SI	La interconexión de la Carrera Séptima con Calle Séptima2 será subterránea, con suficientes áreas en la superficie para el tránsito de las personas, acorde a lo que representa la Calle Séptima para la Ciudad.
6	Promover espacios, procesos y campañas pedagógicas	NO	Este tema no está dentro del alcance de la consultoría.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 2. Establecer las estaciones como nuevos hitos urbanos.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Contar con estaciones diferentes al sistema tradicional, conectadas con las características y dinámicas de los sectores.	SI	Las estaciones a implementar en la Carrera Séptima, cuenta con un nuevo diseño, que permite la transparencia y el mejoramiento de los espacios.
2	Mejorar el entorno urbano alrededor de las estaciones y generar nuevos espacios de reconocimiento, valor y disfrute de la ciudad.	SI	Mediante el diseño urbanístico paisajístico en los sitios aledaños de algunas estaciones se generarán plazoletas con taquillas externas, zonas para parqueo de bicicletas y mobiliario urbano para que sean un punto de encuentro de la ciudadanía.
3	Utilizar diferentes materiales, como la guadua y el ladrillo, en la construcción de algunas estaciones.	NO	No es viable, debido a que estos materiales no son funcionales para la construcción y el mantenimiento de las



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
			estaciones.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 3. Garantizar un sistema ecoamigable y sostenible.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Disponer de una flota de buses con tecnologías limpias.	SI	TransMilenio utilizará buses de última tecnología, que reducen considerablemente la emisión de gases de los buses que se utilizan actualmente.
2	Garantizar un corredor verde integrado con la estructura ecológica principal.	NO	Teniendo en cuenta las condiciones actuales del corredor de la Carrera Séptima es inviable generar un corredor verde, sin embargo dentro del alcance de la Consultoría se propone un diseño paisajístico en armonía con el medio ambiente.
3	Recuperar las quebradas e integrarlas al corredor de la Carrera Séptima, como aquellas entre la Calle 183 y 200.	NO	No se puede aplicar esta solicitud debido a que se sale del objeto del contrato. El proyecto en operación no afectará ningún cuerpo de agua, por lo tanto los existentes se mantendrán.
4	Usar materiales amigables con el medio ambiente (ej: pavimento que permita el drenaje).	SI	El pavimento utilizado incorporará material reciclado de llantas, para contribuir con un manejo sustentable. Igualmente se analiza la incorporación de sistemas urbanos de drenaje sostenible.
5	Construir jardines verticales y plantar nuevos árboles para mitigar el impacto ambiental.	SI	Mediante un diseño paisajístico se sembrarán arboles de manera organizada y con especies nativas y de características propias del entorno de la ciudad.
6	Garantizar estaciones verdes, amigables con el	SI	Las estaciones se diseñaron

Informe Veeduría Especializada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” (enero - noviembre 2017)



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
	medio ambiente (Ej: Paneles solares para iluminar estaciones)		teniendo en cuenta un diseño eficiente que minimice el consumo de energía, incluyendo sistemas de ventilación natural. Sin embargo, no se pudo incorporar paneles solares debido a posibles problemas de seguridad y vandalismo por la utilización de estos elementos. En el Patio Taller se utilizarán sistemas amigables con el medio ambiente incorporando paneles solares y la reutilización de aguas lluvias y residuales.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 4. Estructurar un corredor eficiente.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Formular un plan para mitigar los impactos de la movilidad durante la ejecución de obra.	SI	Para la ejecución de la obra, los contratistas deberán implementar con la aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad, planes de manejo de tránsito tanto globales como para casos particulares que minimicen el impacto de la ejecución de la obra.
2	Elaborar una estrategia integral de movilidad acompañada de un programa de cultura pedagógica ciudadana.	SI	El proyecto es integral teniendo en cuenta la interconexión de la Carrera Séptima con otras troncales. Adicionalmente el proyecto contempla una reorganización del tráfico, un mejoramiento de las principales intersecciones que mejorarán la movilidad.
3	Mejorar y establecer nuevos pasos seguros.	SI	El proyecto es integral,

Informe Veeduría Especializada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” (enero - noviembre 2017)



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
			buscando la seguridad tanto de vehículos, ciclo usuarios y peatones. El ingreso a las estaciones es a nivel, por lo tanto se generan pasos seguros para los peatones.
4	Asegurar que el diseño cuente con un sistema de bici carriles conectados entre sí.	SI	Se construirán ciclo rutas desde la Calle 200 hasta la Calle 100, en donde se conectara con la ya existente en la Carrera 11.
5	Permitir que el sistema tenga una interconectividad con otros modos de transporte.	SI	El proyecto contará con la interconexión con el Metro, adicionalmente se interconectará con el SITP. Se prevé la construcción de ciclo parqueaderos con posterioridad e igualmente la conexión con otras troncales.
6	Integrar el proyecto al Metrocable (no turístico) para garantizar el acceso al sector (calle 186).	NO	Esta iniciativa, no se encuentra incluida en el alcance del proyecto.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 5. Promover el disfrute del espacio público.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción.
1	Diseñar espacios para la comunidad como plazoletas, puntos de reunión, zonas verdes, en especial para la calle 183.	SI	Mediante el diseño urbanístico paisajístico en los sitios aledaños de algunas estaciones se generarán plazoletas con taquillas externas, zonas para parqueo de bicicletas y mobiliarios urbano para que sean un punto de encuentro de la ciudadanía.
2	Fortalecer el mobiliario urbano para el aprovechamiento económico alrededor de las estaciones.	SI	El diseño urbanístico contempla la incorporación de mobiliario urbano acorde a la cartilla de mobiliario urbano vigente.
3	Disponer de baños públicos en las estaciones con mayor tráfico de personas.	NO	No se puede incorporar debido a la falta de disponibilidad de espacio.



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
			Sin embargo, en las taquillas se construirán baños para uso privado de los empleados de TransMilenio.
4	Garantizar un acceso universal y diferencial para toda la población (adulto mayor, personas con discapacidad, niños, etc.)	SI	Los diseños deben garantizar el acceso para todo tipo de usuario, cumpliendo con las normas de accesibilidad para personas con movilidad reducida.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 6. Fomentar la participación ciudadana.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Impulsar la participación ciudadana en las diferentes etapas de la construcción de la troncal.	SI	En la ejecución de la obra el contratista tendrá que incorporar un punto de atención donde atenderá las inquietudes de los ciudadanos. Adicionalmente, se deberán de realizar reuniones de inicio, avance y finalización con el fin de informar a la ciudadanía.
2	Definir diferentes canales de comunicación hacia la ciudadanía con información pertinente, oportuna y clara sobre el proyecto en sus diferentes etapas.	SI	En la ejecución de la obra el contratista tendrá incorporar un punto de atención donde atenderá las inquietudes de los ciudadanos. Adicionalmente, se deberán de realizar reuniones de inicio, avance y finalización con el fin de informar a la ciudadanía.
3	Invitar a la ciudadanía a la construcción y mantenimiento de espacios integradores para la apropiación y cuidado de espacios comunes. (Ej: embellecimiento de fachadas, culatas, etc)	SI	En la ejecución de Consultoría se debe tener en cuenta propuestas de operaciones urbanas como son el manejo de culatas en el corredor. Se tendrá en cuenta esta observación



No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
			para incorporarla en los pliegos de condiciones de la ejecución de obra.
4	Promover procesos pedagógicos para la apropiación y uso del sistema.	SI	TransMilenio es la entidad encargada de realizar este tipo de campañas.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

Tabla 7. Promover el disfrute del espacio público.

No.	Iniciativa	Incorporación	Descripción
1	Garantizar una articulación interinstitucional para lograr un verdadero proyecto urbano integral,	SI	En la ejecución de la Consultoría hemos contado con el acompañamiento de las entidades del distrito para así lograr un proyecto integral.
2	Establecer una gerencia para el proyecto.	SI	En el apoyo de la supervisión de los contratos de consultoría, se cuenta con un gerente por parte del Instituto de Desarrollo Urbano.
3	Incluir el proyecto en el POT y demás normas e instrumentos de gestión del suelo.	SI	El proyecto ya está incluido en el POT, además en el actual Plan Distrital de Desarrollo.
4	Consolidar un verdadero proyecto integral para un diseño urbano más allá de las necesidades de movilidad.	SI	Se ha contado con todas las entidades del distrito para lograr este objetivo.
5	Establecer mecanismos de control y seguimiento para el cumplimiento de los tiempos de obra, presupuesto y demás riesgos como corrupción.	SI	Estos mecanismos se incorporarán en los pliegos licitatorios para la construcción del proyecto.

Fuente: elaborada por la Veeduría Distrital, tomada de la respuesta del Radicado No. 20172200100552 del IDU

4. Pasos a seguir

- Implementar una estrategia de trabajo en articulación con la Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” para realizar un proceso de verificación enfocado en determinar si las recomendaciones ciudadanas que el IDU contempla acoger están asociadas a los diseños del Proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima.



- Fortalecer el seguimiento de este ejercicio se prevé elaborar un documento que emita un concepto técnico sobre la viabilidad de las recomendaciones ciudadanas y, por otra parte, un documento que contenga la revisión, análisis y concepto técnico de la respuesta dada por el IDU frente a la incorporación de las recomendaciones ciudadanas a los diseños del Proyecto de TransMilenio por la Carrera Séptima.
- Dar a conocer los resultados a los participantes que asistieron a los talleres con el propósito de que obtenga el resultado de las iniciativas ciudadanas presentadas ante el IDU.

Referencias

Instituto Distrital de Desarrollo Urbano (2017). *"Informe de Incorporación de Recomendaciones Ciudadanas al Proyecto de Transmilenio por la Carrera Séptima"*. Tomado del Radicado No. 20172200100552.



Anexos

Anexo 1. Relatoría _Taller Universidad El Bosque

<i>Información general del taller</i>	
<i>Taller No. 01</i>	Construyendo Nuestra Séptima – Sector Universidad El Bosque
<i>Información</i>	Fecha: Marzo 2 2017
	Lugar: Universidad El Bosque
	Hora: 5pm – 9pm
<i>Introducción</i>	
<p>El primer taller de participación ciudadana se enmarcó en un ejercicio amplio que está siendo desarrollado actualmente por la alianza Construyendo Nuestra Séptima en el que se realizarán, además de talleres en otras áreas del corredor, consultas a ciudadanos en el espacio público con el fin de indagar sobre cuáles son las mejores opciones para la implementación de TransMilenio por este corredor vial.</p> <p>Al taller asistieron algunos de los ciudadanos y servidores públicos más interesados en contribuir de manera constructiva y propositiva al desarrollo del proyecto en su fase de diseño. El ejercicio se estructuró alrededor de cuatro ejes temáticos: urbanismo, medio ambiente, movilidad y espacio público. Asociados a cada uno de los ejes mencionados se identificaron diferentes oportunidades y se plantearon iniciativas concretas, las cuales, según los ciudadanos, son fundamentales para que el proyecto realmente aporte de manera holística a mejorar la movilidad, la calidad de vida y otros aspectos asociados a los procesos de desarrollo urbano de Bogotá, haciendo énfasis a las áreas adyacentes al corredor de la Carrera Séptima, para el caso del taller, el sector comprendido entre la calle 116 y calle 153.</p>	
<i>Metodología</i>	
<p>El taller se estructuró alrededor de tres momentos importantes: En el primer momento se hizo la introducción del ejercicio en donde se explicaron las reglas de juego del mimo y en donde se presentaron las organizaciones que hacen parte de la alianza. Así mismo, se explicó el alcance del ejercicio y las limitaciones propias de una iniciativa desarrollada por organizaciones que no participan en los procesos de toma de decisiones del proyecto. Finalmente, en la fase introductoria, el tallerista realizó algunos ejercicios de sensibilización asociados a la importancia del buen uso de la palabra, del silencio, y el aprender a escuchar como elementos claves en desarrollo del taller y de los procesos de co-creación, en ese momento los participantes se presentaron y empezaron a conocerse entre sí.</p> <p>En el segundo momento, se dividió el grupo en cuatro mesas de trabajo en donde se trabajaron los siguientes temas: urbanismo, espacio público, movilidad, medio ambiente. La asignación de los participantes a cada uno de las mesas se hizo en el momento de inscripción previo al inicio del ejercicio. En las mesas los grupos discutieron, fundamentalmente, sobre las oportunidades que pueden potenciarse en el área de análisis (Carrera Séptima entre calles 116 y calle 153) con el fin de mejorar sustancialmente el proyecto.</p> <p>En el tercer momento, con base en la identificación de oportunidades, en cada una de las mesas se propuso una iniciativa ciudadana la cual fue planteada en forma de proyecto. Para el desarrollo de este ejercicio se utilizó una herramienta en donde se planteó el qué, cómo y cuándo de la iniciativa y en donde se identificaban otros aspectos claves como: actores, grupos de interés, recursos, desafíos y necesidades. Con el fin de enriquecer los proyectos, los participantes de las diferentes mesas rotaban y a aportaban ideas a las otras mesas de trabajo. Para concluir, los grupos escogieron un representante que expuso ante todo el grupo la iniciativa desarrollada por su mesa.</p>	



Finalmente, se hizo un ejercicio de cierre en donde se reflexionó sobre la actividad y se informó a los asistentes sobre las diferentes maneras en que pueden seguir en contacto con la alianza.	
<i>Mesas de diálogo</i>	
<i>Mesa No. 1</i>	<i>Urbanismo</i>
<i>Oportunidades en urbanismo:</i>	
<p>Las propuestas en esta mesa se estructuraron alrededor del diseño de las estaciones y sus áreas aledañas. Se propuso crear espacios para evitar que los vendedores informales hagan mal uso de las estaciones, también se propuso crear zonas de acceso al sistema óptimas, garantizando un mayor y mejor flujo peatonal, estos dos aspectos coadyuvan, así mismo, a mejorar la seguridad del sistema. Con el fin lograr este objetivo los participantes consideraron fundamental crear y reubicar al comercio. Es así como en el diseño de las estaciones se deben destinar un número específico de metros cuadrados a áreas comerciales que puedan ser reguladas en donde los vendedores se formalicen y cumplan unas reglas de juego claras, pero también en las que puedan ejercer de manera digna su derecho al trabajo. Finalmente, en relación a las estaciones, los participantes hicieron énfasis en la necesidad de que las mismas cuenten con baños públicos.</p> <p>Por otro lado, los participantes rescataron la importancia de la conservación patrimonial de la Carrera Séptima. Manifestaron que el desarrollo económico proyectado sobre el corredor vial debe preservar las diferentes tradiciones y riquezas materiales e inmateriales vinculadas a las prácticas culturales, tradiciones y riqueza histórica de esta importante vía.</p> <p>El uso de la bicicleta también fue un tema importante, pues aseguraron que la bicicleta, como medio de transporte, puede ser usado con mayor frecuencia durante la fase de construcción y a posterior implementación del proyecto. Por lo tanto es clave que el corredor cuente con ciclorutas. En relación a este punto y en general con la facilidad de acceso al sistema, los participantes propusieron la construcción de parqueaderos de bicicletas y vehículos cerca de las estaciones.</p>	
<p>Priorización de iniciativa: La implementación de manzanas integradoras de un sistema de transporte multimodal surgió como la oportunidad o propuesta principal en la mesa.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: manzanas integradoras de sistema de transporte multimodal</i>	
Necesidad:	<p>El transporte público en Bogotá necesita cambios fundamentales. Diseñar un mejor proyecto para ofrecer un mejor servicio.</p> <p>Los participantes de la mesa de trabajo manifestaron que los otros corredores del sistema no han propiciado el desarrollo de la ciudad a nivel de diseño urbano, en cuanto no ha es un sistema holístico que resuelva diferentes problemáticas más allá de la movilidad misma. Por lo tanto resulta necesario construir otro tipo de troncales. La inclusión de baños, parqueaderos aledaños, estaciones verdes, son en conjunto lo que debe incluir esta nueva fase de TransMilenio.</p>
Qué:	Diseñar estaciones que cuenten con parqueaderos, zonas verdes y baños. Mejorar el entorno urbano alrededor de las estaciones.
Cómo:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Construir y diseñar parqueaderos de autos y bicicletas. 2. Bateria de baños. 3. Paisajismo. 4. Áreas de bienes y servicios que tengan una relación directa con el número de parqueaderos establecidos. 5. Comercio saludable.



Cuándo:	En la etapa de diseño. Que sea discutido y aprobado en un entorno académico y ciudadano.
Quiénes:	Las entidades encargadas para el desarrollo del proyecto deben ser: la ciudadanía del sector, IDU, ICONTEC, Empresa de renovación urbana, universidades, Policía, constructoras, Fenalco.
Resultados esperados (físicos)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Espacios urbanos nuevos y renovados. 2. Densificar la ciudad. 3. Más parques.
Resultados esperados (percepción del territorio)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Imagen urbana especial (colonial)
Desafíos	Coordinación entre instituciones.
<i>Mesa No. 2 Medio ambiente</i>	
<i>Oportunidades en medio ambiente</i>	
<p>Los integrantes de la mesa mencionaron que en las estaciones deben ser construidas y operadas siguiendo estándares ambientales internacionales que permitan la máxima utilización de los recursos para el beneficio del medio ambiente. Se planteó que deben generarse alianzas interinstitucionales con el Jardín Botánico de Bogotá, para que dando de una lógica de diseño y gestión sostenible se proyecten estaciones amigable con el medio ambiente, en donde existan zonas verdes y muros verdes que generen un ambiente de paz y calma en medio del agitado sistema.</p> <p>Así mismo, la reutilización de energía fue un elemento clave mencionado en la mesa. Se pensó que se podrían tomar ejemplos en Europa, en donde la energía producida por el rozamiento de los buses con el suelo es utilizada para el alimentar las estaciones. También se hizo referencia el uso de paneles solares que permitieran la reutilización de energía. Pero, el tema de mayor discusión fue sobre un elemento clave para el funcionamiento del sistema: los buses.</p> <p>Priorización de iniciativa: Después de una extensa discusión, se logró concretar que la iniciativa iba a girar en torno a los buses. Sin duda, el tránsito de los buses genera altos niveles de contaminación provocados por el diésel que utilizan como combustible. Es por esto, que se manifestó la necesidad de que este nuevo corredor de TransMilenio incluya una flota compuesta en su totalidad por buses eléctricos.</p> <p>Solamente de esta manera se lograrían reducir de manera sustancial los niveles de contaminación auditiva y ambiental que deja el uso de buses operados con combustibles fósiles.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: buses sostenibles</i>	
Necesidad:	Reducir los niveles de contaminación del aire y auditiva.
Qué:	Con el uso de buses eléctricos, lo cual supone un diseño especial de las estaciones.
Cómo:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño de estaciones con energía reutilizable. 2. Establecimiento de puntos de recarga eléctrica (existen tecnologías que permiten recargar el bus en la estación mientras recoge pasajeros) 3. Diseño de estaciones amigables con el medio ambiente
Cuándo:	Durante el diseño y construcción del corredor TransMilenio por la séptima.
Quiénes:	Involucramiento de actores públicos y privados que garanticen la ejecución del proyecto. Aquí deben actuar la Alcaldía Mayor, Secretaría de Planeación

Informe Veeduría Especializada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” (enero - noviembre 2017)



	Distrital, firma contratista, Instituto de Desarrollo Urbano, empresas de energía sostenible.
Resultados esperados (físicos):	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estaciones adecuadas para el uso de buses eléctricos 2. Buses eléctricos en circulación 3. Espacio urbano renovado
Resultados esperados (percepción del territorio):	<ol style="list-style-type: none"> 1. Renovación del entorno e interior del sistema TransMilenio y el corredor de la séptima
Desafíos:	Contar con un acuerdo institucional que genere el desarrollo de la propuesta.
<i>Mesa No. 3</i>	
<i>Movilidad</i>	
<i>Oportunidades en movilidad</i>	
<p>Se evidencia la necesidad de generar cambios en la cultura ciudadana, y se encuentra en el corredor de la Carrera Séptima la oportunidad adecuada para realizarlo. De la misma forma, al incluir a la sociedad en la planeación, diseño e implementación del nuevo modelo del mismo, se tiene una oportunidad para cambiar la imagen negativa de TransMilenio como sistema de transporte masivo. Se sugiere entonces que se tenga en cuenta la necesidad de implementar un método de movilidad amigable con el medio ambiente; cómodo, y que respete el tiempo de las personas y no altere la fluidez del tráfico. Se propone la articulación de las tres fases (diseño, planeación e implementación), con la participación de los diferentes sectores del corredor de la carrera séptima.</p> <p>Adicionalmente, se propone articular estrategias pedagógicas para mejorar la cultura ciudadana, así como medidas integrales para que los usuarios se apropien del sistema.</p> <p>Se propone que debe existir una articulación de medios de transporte alternativos al sistema de TransMilenio</p>	
<p>Priorización de iniciativa: Generar mayor apropiación del sistema por parte de los ciudadanos, y ligado a esto, mayor cultura ciudadana.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: No se le asignó nombre</i>	
Necesidad:	Necesidad de que el sistema de TransMilenio sea cuidado y respetado por sus usuarios.
Qué:	Se propone la participación activa de los ciudadanos en el diseño, planeación, e implementación de TransMilenio por la séptima.
Cómo:	<p>Incentivando a las empresas privadas ubicadas en la Carrera Séptima a apadrinar espacios específicos cerca a sus oficinas.</p> <p>Motivando a los usuarios a construir un Transmilenio verde (plantar matas en las estaciones, por ejemplo).</p> <p>Promoviendo entre los usuarios medidas de sanción social en las ocasiones en que se haga mal uso del medio de transporte.</p>
Cuándo:	Antes de la implementación (fase de planeación y diseño), y durante la misma.
Quiénes:	Las empresas ubicadas sobre la séptima (padrinos), los usuarios de la Carrera Séptima, los grupos de interés que se animen a participar.
Resultados esperados (físicos):	Se espera que Transmilenio sea un medio de transporte más limpio, digno y organizado. Se espera que sea más eficiente en la prestación del servicio y que los ciudadanos hagan un mejor uso del mismo. Se espera menos congestión vehicular por la Carrera Séptima.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Los usuarios tendrían una mejor percepción del sistema, serían más activos en la conservación y mejoramiento del mismo. Se espera que las entidades públicas y privadas afectadas sean también partícipes de esta iniciativa.

Informe Veeduría Especializada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” (enero - noviembre 2017)



Desafíos:	
<i>Mesa No. 4</i>	
<i>Espacio público</i>	
<i>Oportunidades en espacio público</i>	
<p>Los participantes manifestaron la necesidad de construir de un bici carril en todo el corredor de la carrea séptima con el fin de ampliar las alternativas de movilidad de los ciudadanos.</p> <p>En segundo lugar, la ampliación de los andenes en relación a su adaptabilidad frente a las diversas necesidades de la población incluyendo a personas discapacitadas y usuarios con otro tipo de necesidades (altura adecuada de los andenes, calidad en los materiales, proporcionalidad del tamaño con la cantidad de usuarios, entre otros).</p> <p>Así mismo, los participantes manifestaron que la iluminación del espacio público y la correcta ubicación de la señalización a lo largo del tramo deben ser tenidas en cuenta como elementos fundamentales del proyecto, en cuanto impactan positivamente la percepción de seguridad y la transitividad en la zona.</p> <p>Finalmente, una oportunidad central es la recuperación de la memoria histórica de la Carrera Séptima como una vía de gran importancia para la ciudad.</p>	
<p>Priorización de iniciativa: Conservación de la memoria histórica de la Carrera Séptima, como un hecho que recalca la apropiación del espacio público por parte de los habitantes y transeúntes y que además genera espacios de socialización y cultura ciudadana.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: estación centro histórico- Usaquén</i>	
Necesidad:	Es una necesidad lograr armonizar el sistema de Transmilenio con la memoria histórica de la Carrera Séptima, teniendo en cuenta que la misma representa un punto de gran importancia para la historia y desarrollo urbano de Bogotá.
Qué:	Generar mecanismos de apropiación del proyecto. Construir un Centro histórico ubicado entre la calle 116 y la calle 122 del corredor.
Cómo:	Se deben nombrar las estaciones de Transmilenio con base en el significado histórico y cultural que el tramo tiene para los habitantes de la localidad. No nombrarlas por dirección específica. En segundo lugar, la construcción y adecuación de un espacio entre las calles 116-122 que promueva el valor histórico del corredor. El espacio debe contemplar instrumentos que armonicen el sector y lo hagan más amable con sus usuarios. Más allá de rescatar el valor patrimonial por medio del diseño arquitectónico y paisajístico, el espacio debe tener elementos que permitan a la ciudadanía dar diferentes usos al mismo. Se propone que la intervención cuente con mesas, juegos, un escenario para intervenciones artísticas y un mural que acoja la memoria histórica de la Carrera Séptima, entre otros. En general, elementos que en el diseño del espacio permitan la conservación de la historia de la séptima.
Cuándo:	Durante el diseño y construcción del proyecto.
Quiénes:	Los organismos encargados para desarrollar el proyecto, son Transmilenio, la alcaldía del sector, líderes y grupos étnicos de la zona, historiadores o expertos que sean capaces de sintetizar hitos para dar cuenta de la historia de la Carrera Séptima, el Instituto de Desarrollo Urbano, los residentes del tramo y demás instituciones formales encargadas de la gestión y construcción del proyecto

Informe Veeduría Especializada Alianza "Construyendo Nuestra Séptima" (enero - noviembre 2017)



Resultados esperados (físicos):	<ol style="list-style-type: none"> 1. Creación de un espacio con elementos tangibles a lo largo del tramo descrito anteriormente. 2. Iluminación de la zona. 3. Mural que contemple la esencia de la Carrera Séptima
Resultados esperados (percepción del territorio):	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apropiación del espacio público. 2. Sentido de identidad entre los usuarios y residentes y el centro histórico. 3. Espacios de recreación que permitan un acercamiento entre la comunidad y la memoria histórica.
Desafíos:	Dentro de los desafíos contemplados en el proyecto se encuentran el presupuesto para gestionar y materializar las iniciativas, el intercambio de información entre los actores, la participación activa de la comunidad y la adecuación del espacio sin obstruir el proyecto.
<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	
<p>Es importante controlar mejor los tiempos de la actividad debido a que por momentos existieron vacíos en la actividad, generando dispersión y en algunos casos la salida de los participantes.</p> <p>También se convierte en un reto hacer que los participantes en las mesas desarrollen las actividades de forma ordenada, debido a que es difícil poner de acuerdo a los ciudadanos sobre que propuestas oportunidades e iniciativas se deben enfocar.</p>	



Anexo 2. Relatoría– Taller Cámara de Comercio

<i>Información general del taller</i>	
Taller No. 02	Construyendo nuestra Séptima – Cámara de Comercio de Bogotá
Información	Fecha: Marzo 9 2017
	Lugar: Cámara de Comercio de Bogotá
	Hora: 4pm
<i>Introducción</i>	
<p>El segundo taller de participación ciudadana se enmarcó en un ejercicio amplio que está siendo desarrollado actualmente por la alianza Construyendo Nuestra Séptima en el que se realizarán, además de talleres en otras áreas del corredor, consultas a ciudadanos en el espacio público con el fin de indagar sobre cuáles son las mejores opciones para la implementación de TransMilenio por este corredor vial.</p> <p>Al taller asistieron algunos de los ciudadanos y empresarios más interesados en contribuir de manera constructiva y propositiva al desarrollo del proyecto en su fase de diseño. El ejercicio se estructuró alrededor de cuatro ejes temáticos: urbanismo, medio ambiente, movilidad y espacio público. Asociados a cada uno de los ejes mencionados se identificaron diferentes oportunidades y se plantearon iniciativas concretas, las cuales, según los ciudadanos, son fundamentales para que el proyecto realmente aporte de manera holística a mejorar la movilidad, la calidad de vida y otros aspectos asociados a los procesos de desarrollo urbano de Bogotá, haciendo énfasis a las áreas adyacentes al corredor de la Carrera Séptima, para el caso del taller, el sector comprendido entre la calle 63 y calle 92.</p>	
<i>Metodología</i>	
<p>El taller se estructuró alrededor de tres momentos importantes: En el primer momento se hizo la introducción del ejercicio en donde se explicaron las reglas de juego del mimo y en donde se presentaron las organizaciones que hacen parte de la alianza. Así mismo, se explicó el alcance del ejercicio y las limitaciones propias de una iniciativa desarrollada por organizaciones que no participan en los procesos de toma de decisiones del proyecto. Finalmente, en la fase introductoria, el tallerista realizó algunos ejercicios de sensibilización asociados a la importancia del buen unos de la palabra, del silencio, y el aprender a escuchar como elementos claves en desarrollo del taller y de los proceso de co-creación, en ese momento los participantes se presentaron y empezaron a conocerse entre sí.</p> <p>En el segundo momento, se dividió el grupo en cuatro mesas de trabajo en donde se trabajaron los siguientes temas: urbanismo, espacio público, movilidad, medio ambiente. La asignación de los participantes a cada uno de las mesas se hizo en el momento de inscripción previo al inicio del ejercicio. En las mesas los grupos discutieron, fundamentalmente, sobre las oportunidades que pueden potenciarse en el área de análisis (Carrera Séptima entre calles 63 y calle 92) con el fin de mejorar sustancialmente el proyecto.</p> <p>En el tercer momento, con base en la identificación de oportunidades, en cada una de las mesas se propuso una iniciativa ciudadana la cual fue planteada en forma de proyecto. Para el desarrollo de este ejercicio se utilizó una herramienta en donde se planteó el qué, cómo y cuándo de la iniciativa y en donde se identificaban otros aspectos claves como: actores, grupos de interés, recursos, desafíos y necesidades. Con el fin de enriquecer los proyectos, los participantes de las diferentes mesas rotaban y a aportaban ideas a las otras mesas de trabajo.</p> <p>Para concluir, los grupos escogieron un representante que expuso ante todo el grupo la iniciativa desarrolla por su mesa.</p>	



Finalmente, se hizo un ejercicio de cierre en donde se reflexionó sobre la actividad y se informó a los asistentes sobre las diferentes maneras en que pueden seguir en contacto con la alianza.	
<i>Mesa No. 1</i>	
<i>Urbanismo</i>	
<i>Oportunidades en urbanismo</i>	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento del valor patrimonial del sector de la calle 72 2. Deprimido calle 72. Cómo hacer para que no afecte de manera negativa el sector. 3. Alianzas público privadas para utilización de la zona (Kioscos, zona comercial). 4. Importancia del sector de la 72 como centro económico nacional. 5. Diseño de la estación alianza con Jardín Botánico. 	
<p>Priorización de iniciativa: La mesa se centró en que los impactos y oportunidades asociados al deprimido de la calle 72. Se debe garantizar el tránsito de una manera segura y efectiva y no generar cambios en la infraestructura de una manera brusca. Todo lo anterior protegiendo los cerros, el patrimonio cultural y el medio ambiente de la zona.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: integremos la 72</i>	
Necesidad:	Garantizar la preservación de elementos urbanos que reflejen la identidad del centro empresarial.
Qué:	Diseño integral de la intervención en la calle 72.
Cómo:	<ol style="list-style-type: none"> 1. desarrollar un plan integrar. 2. Preservar el patrimonio de la zona
Cuándo:	Durante las fases de construcción y operación.
Quiénes:	<p>El proyecto debe integrar a empresas, universidades, centro comerciales y a la ciudadanía en general. Las sugerencias de ciudadanos deben ser integradas al proyecto de una manera inmediata para lograr la inclusión oportuna en la fase de diseño.</p>
<i>Mesa no. 2</i>	
<i>Medio ambiente</i>	
<i>Oportunidades en medio ambiente</i>	
<p>El primer tema abordado fue la conservación e incremento de espacios verdes, los participantes sugirieron el reemplazo oportuno de árboles, es decir podar o talar los árboles que pueden causar desastres a futuro y la intención es, antes que nada, preservar la vida y bienestar de la comunidad.</p> <p>El aprovechamiento de espacios en desuso o vacíos urbanos (bahías, espacio público abandonado) surgió como un segundo tema. Los ciudadanos consideran importante reutilizar estas zonas para evitar su posible deterioro. Se sugirió que no debe ser el IDU quien revitalice estas áreas porque van a estandarizar las intervenciones. Se propone, entonces, que la ciudadanía, por medio de colectivos culturales y de artistas diseñen, construyan y gestionen las áreas y que así mismo las empresas aporten económicamente a estas iniciativas.</p> <p>Como tercer elemento, se abordaron los temas de contaminación: visual, auditiva y de aire. En cuanto a la contaminación visual, debe haber un control de la publicidad y existir jardines verticales. En lo que refiere a contaminación auditiva, reducir la presión sonora incluyendo vehículos eléctricos. Esta última medida también coadyuvará a la reducción de la contaminación del aire.</p> <p>El cuarto elemento abordado es la gestión integral de residuos sólidos, ejercer más control sobre usuarios y vendedores ambulantes: diseñar espacios para depositar basuras y estimular una cultura cívica para el manejo de las mismas.</p>	



El siguiente tema tratado fue la ampliación de redes de alcantarillado y acueducto, modernizar y mejorar sistemas. Para el recurso hídrico indicaron necesaria la recuperación de cuerpo de agua, la liberación del agua, esperan que exista más y/o mayor continuidad política en temas similares y por último se propuso levantar una cartografía de cuerpos de agua.

Y sexto tema fue la lluvia de ideas dentro de las grandes empresas, con el fin de que la construcción de la obra genere el menor impacto posible. Los participantes y trabajadores de La Federación Colombiana de Cafeteros, compartieron una serie de experiencias que están promoviendo entre sus empleados con el fin de mejorar su calidad de vida por medio de incentivar alternativas diferentes al uso del vehículo particular. Teletrabajo, uso de la bicicleta y flexibilidad en los horarios son algunas de sus ideas.

El equipo de medio ambiente agregó la necesidad de crear y adquirir este tipo de ideas al interior de las Juntas de Acción Comunal y de los grupos de participación ciudadana. Aseguraron que tanto actores privados como públicos deben generar buenas prácticas y deben compartirlas, para reproducir los aprendizajes.

Priorización de iniciativa:
Estaciones verdes y aprovechamiento de vacíos urbanos.

Iniciativa ciudadana estaciones verdes

Necesidad:	Aprovechar las estaciones y vacíos urbanos.
Qué:	Revitalizar los espacios urbanos y que las estaciones se conviertan en eje de diferentes actividades.
Cómo:	Generar espacios verdes en los vacíos urbanos. Sugieren intervención de empresas privada para hacer un proceso de "apadrinamiento" de espacios, es decir que las entidades privadas de apropien de cierta zona y aporten con diferentes recursos a su recuperación y manejo. Involucrar por medio de concursos a diferentes entidades asociadas al mundo de la cultura, como colectivos de artistas y arquitectos para que intervengan en el diseño y construcción de espacios y estaciones del Sistema.
Cuándo:	En la fase de ejecución, cuando se identifiquen los espacios con potencial a ser intervenidos.
Quiénes:	Empresas privadas, colectivos culturales, grupos de artistas, colectivos de grafiteros, departamento administrativo de la defensoría del espacio público (DADEP), Acueducto de Bogotá, Jardín Botánico de Bogotá, Secretaria de Medio Ambiente.
Resultados esperados (físicos):	Los resultados tangibles, para el equipo se pueden evidenciar mediante la construcción de parques, la arborización y espacios de recreación y cultura.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Aumento de confianza, mejoramiento de espacio público, construcción de tejido social, promoción de la cultura.
Desafíos:	El principal desafío, según los participantes de la mesa, refiere a cómo involucrar a la comunidad en la participación de las iniciativas.

Mesa No. 3 *Movilidad*

Oportunidades en movilidad

Dentro de la Mesa se establecieron las siguientes ideas:
• La mejora en los tiempos de desplazamiento.



- Reconocer los diferentes actores para promover el respeto entre ellos. Por ejemplo, promover el respeto entre los ciclistas, los peatones y los conductores.
- La infraestructura debe incluir una diferenciación clara del espacio de cada medio de transporte. Crear ciclovías o intervenir de alguna forma para que cada uno de los medios de transporte tenga un espacio que no sea alterado por otro.
- Mejoras en la seguridad. Para que los medios de transporte alternativos también se encuentren en la facilidad de moverse por la Carrera Séptima.
- Desarrollar infraestructura apoyada con el medio ambiente. Para una Carrera Séptima más sana con menor contaminación.
- Mejorar la intermodalidad entre los sistemas de transporte. Para que se combinen los medios de transporte. Como por ejemplo, ubicar bici parqueaderos en varias zonas de la carrera, o dentro de las mismas estaciones.

Priorización de iniciativa:

Creación de estrategias que disminuyan el impacto negativo de la obra durante la construcción en la Carrera Séptima.

Iniciativa ciudadana: movilidad en el corredor de la Carrera Séptima durante la ejecución del proyecto

Necesidad:	Garantizar condiciones de movilidad óptimas de los diferentes usuarios del corredor por el corredor durante la fase de construcción del proyecto.
Qué:	Identificar cuáles son las fases de construcción del proyecto y desarrollar estrategias de comunicación. Para así realizar jornadas de socialización sobre las obras, y evitar que la gente tenga problemas de movilidad dentro del corredor.
Cómo:	Diseñar mesas de trabajo para evaluar el plan vial y así dar información confiable a la ciudadanía sobre las alternativas a sus desplazamientos. Las mesas de trabajo deben estar conformadas por las personas que conozcan el proyecto y por quienes conozcan el tramo. Estructurar canales de comunicación en medios de comunicación, redes sociales, etc. De igual modo, se debe estructurar soluciones acorde a las necesidades de cada sector.
Cuándo:	La conformación de las mesas de trabajo debe estructurarse después de que el diseño del proyecto esté completo. Igualmente la administración o los contratistas deben advertir a las mesas de trabajo sobre cambios en la ejecución del proyecto.
Quiénes:	Las mesas de trabajo están compuestas por conocedores del proyecto y conocedores de la zona. Para la comunicación de las obras, debe apoyarse de medios masivos de comunicación como las estaciones de radio, los canales de televisión, las redes sociales y líderes locales.
Resultados esperados (físicos):	Menores impactos negativos en la movilidad durante la fase de construcción del proyecto.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Cuando los ciudadanos y las mismas empresas, que transitan en la zona, tienen conexión más cercana con el proyecto, hace posible que tengan un sentido de pertenencia con la obra.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Puede que la información sobre las obras no sea dada de manera tan abierta a las mesas de trabajo. • Los canales de comunicaciones no lleguen a todos los ciudadanos afectados. • Retrasos de la obra.

Mesa No. 4

Espacio Público



<i>Oportunidades en espacio público</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el espacio público afectado por las actividades en las diferentes fases del proyecto. • Uniformidad de los andenes, con el ánimo de que sean más amigables, e incluyan, a las personas de la tercera edad y personas en condición de discapacidad. • La posibilidad de que algunos tramos del corredor de la séptima, y sus alrededores, sean construidos con alamedas. Esto hará más agradable el paso por la avenida para los transeúntes, ciudadanos en vehículos motorizados, usuarios del Transmilenio, personas en condición de discapacidad y personas de la tercera edad. • Mobiliario adecuado de vendedores ambulantes por la futura troncal de la Carrera Séptima. 	
<p>Priorización de iniciativa: Mobiliario adecuado para la venta ambulante con fines de construir un área de aprovechamiento económico que potencialice el sector de la calle 72.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: mobiliario para la venta ambulante</i>	
Necesidad:	Diseñar mobiliario para la venta ambulante, con el ánimo de potencializar el comercio en el sector de manera ordenada, higiénica y respondiendo a las demandas de los habitantes y población flotante del sector.
Qué:	Diseño de mobiliario de ventas ambulantes de manera ordenada, eficiente y que garantice el derecho al trabajo.
Cómo:	Retomando proyectos ya estudiados (en este momento algunos actores del sector adelantan un proyecto parecido)
Cuándo:	El proyecto debe estar en funcionar en el momento en que empiece a la fase de operación de Transmilenio por la Carrera Séptima. Su diseño y formulación deben ir a la par del diseño y construcción de la troncal de sistema.
Quiénes:	IPES (Instituto para la Economía Social); Corposéptima, la Cámara de Comercio de Bogotá, Colectivo que reúna los vendedores ambulantes del sector; colectivos de ciudadanos.
Resultados esperados (físicos):	Una zona de aprovechamiento económico que potencialice el sector de la calle 72, donde se encuentren estantes y mobiliarios de múltiples productos que respondan a las demandas de los habitantes y la población flotante del sector.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Una zona de aprovechamiento económico que permita un ordenamiento en el territorio a través de mobiliarios para la venta ambulante, respetando el medio ambiente, la movilidad y el espacio público del sector.
Desafíos:	Que el proyecto realmente permita una verdadera armonización entre las zonas de aprovechamiento económico y la calidad y óptimo aprovechamiento del espacio público en el sector de la Carrera Séptima. Es decir, que el fin último de la propuesta realmente impacte de la manera esperada y sea beneficioso para todos los actores involucrados en esta iniciativa.
<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	
<p>El taller realizado por la alianza Construyendo Nuestra Séptima, en la cámara de comercio de Bogotá deja múltiples reflexiones y enseñanzas. Además permite evidenciar la percepción y la opinión que tienen los ciudadanos, con base a sus intereses sobre este proyecto de Transmilenio por la Carrera Séptima. La expectativa, las potencialidades, el escepticismo, las preocupaciones, y demás sentimientos que afloran al discutir sobre un</p>	



tema tan trascendental, confluyen en un diálogo mesurado y constructivo que tiene como producto final la forma como los ciudadanos pueden aportar a este proyecto y como este proyecto puede beneficiarlos.

Anexo 3. Relatoría - Taller Sector Museo del Chico

<i>Información general del taller</i>	
<i>Taller No. 03</i>	Construyendo nuestra Séptima – Sector Museo del Chicó
<i>Información</i>	Fecha: Marzo 16 2017
	Lugar: Museo El Chicó
	Hora: 9am – 12pm
<i>Introducción</i>	
<p>El tercer taller de participación ciudadana y construcción del corredor vial de la Carrera Séptima, se desarrolló alrededor de cuatro temas puntuales, los cuales orientaron la discusión y el diseño de oportunidades dirigidas a la construcción y mejoras dentro del Sistema de Transmilenio.</p> <p>Urbanismo, medio ambiente, movilidad y espacio público, constituyeron los temas puntuales tratados en las cuatro mesas previstas para el desarrollo del taller. Los participantes tuvieron la oportunidad de tratar a profundidad uno de estos cuatro ejes temáticos y aportar a la discusión propositiva de todos los ciudadanos frente a los cuatro temas.</p> <p>Ciudadanos residentes de la zona, líderes comunitarios, servidores públicos, fueron los participantes más interesados en contribuir al desarrollo y diseño del proyecto.</p>	
<i>Metodología</i>	
<p>El taller se estructuró alrededor de tres momentos importantes: En el primero se hizo la introducción del ejercicio en donde se explicó las reglas de juego del mimo y se presentó a las organizaciones que hacen parte de la alianza. Así mismo, se explicó el alcance del ejercicio y las limitaciones propias de una iniciativa desarrollada por organizaciones que no participan en los procesos de toma de decisiones del proyecto. Finalmente, en la fase introductoria, se realizaron algunos ejercicios de sensibilización asociados a la importancia del buen unos de la palabra, del silencio, y el aprender a escuchar como elementos claves en desarrollo del taller y de los procesos de co-creación, en ese momento los participantes se presentaron y empezaron a conocerse entre sí.</p> <p>En el segundo momento, se dividió el grupo en cuatro mesas de trabajo en donde se trabajaron los siguientes temas: urbanismo, espacio público, movilidad, medio ambiente. En las mesas los grupos discutieron, fundamentalmente, sobre las oportunidades que pueden potenciarse en el área de análisis (Carrera Séptima entre calles 92 y calle 116) con el fin de mejorar sustancialmente el proyecto.</p> <p>En el tercer momento, con base en la identificación de oportunidades, en cada de los grupos de trabajo propuso una iniciativa ciudadana la cual fue planteada en forma de proyecto. Para el desarrollo de este ejercicio se utilizó una herramienta en donde se planteó el qué, cómo y cuándo de la iniciativa y en donde se identificaban otros aspectos claves como: actores, grupos de interés, recursos, desafíos y necesidades. Con el fin de enriquecer los proyectos, los participantes de las diferentes mesas rotaban y a aportaban ideas a las otras mesas de trabajo. Para concluir, los grupos escogieron un representante que expuso ante todo el grupo la iniciativa desarrolla por su mesa.</p>	

Informe Veeduría Especializada Alianza “Construyendo Nuestra Séptima” (enero - noviembre 2017)



Finalmente, se hizo un ejercicio de cierre en donde se reflexionó sobre la actividad y se informó a los asistentes sobre las diferentes maneras en que pueden seguir en contacto con la alianza.	
<i>Mesas de diálogo</i>	
<i>Mesa No. 1</i>	<i>Urbanismo</i>
<i>Oportunidades en urbanismo</i>	
<p>Gran parte del dialogo se centró en la viabilidad técnica del proyecto, en donde se manifestó la necesidad de construir un metro, debido a que, según los participantes, un BRT no logra solucionar el problema de movilidad del corredor.</p> <p>Sin embargo, una vez direccionado el ejercicio se mencionaron algunas oportunidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe definir la altura de los edificios en diferentes zonas del comedor. • Debe haber un diseño de políticas que respondan de manera rápida a los retos del corredor. • Se debe mantener la vocación de los barrios, si son residenciales, comerciales etc. • Debe haber diseño del POT claro y realista que se incluya el proyecto del BRT por la séptima. • El diseño de la nueva séptima debe ser holístico en donde el cuidado del medio ambiente ocupe un lugar central. 	
<p>Priorización de iniciativa: La iniciativa que se priorizó fue la identificación de <i>nodos de desarrollo</i> asociados a las áreas de intervención del proyecto. En cada nodo se debe hacer énfasis en el cuidado del medio ambiente, en la conservación del patrimonio, en la dinamización de la economía local y en la promoción de medidas que garanticen una movilidad eficiente que tenga en cuenta diferentes medios de transporte.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: nodos articulados sostenibles</i>	
Necesidad:	Rescatar el valor económico, patrimonial, cultural, histórico y medioambiental del corredor Que la gente vuelva a disfrutar caminar por la séptima.
Qué:	Se deben conformar nodos urbanos, en sitios reconocidos alrededor de zonas que contengan ciertos valores importantes como por ejemplo: el cuidado del medio ambiente, la protección de los patrimonios culturales, y sociales.
Cómo:	Identificar los nodos con potencial. <ul style="list-style-type: none"> • Se debe potencializar los nodos de influencia, creando reglamentación que perdure en el tiempo. • Se debe enfocar a las personas en pedagogía urbana. • Debe haber una compensación tributaria para los afectados de la construcción. • Debe existir un plan maestro de desarrollo urbano en el comedor.
Cuándo:	El grupo participante, respecto al cuándo, dijo: que durante la etapa de diseño se deben incluir iniciativas. En la construcción se debe priorizar los proyectos urbanos de los nodos. Después desarrollar un plan maestro de ruta del mismo Transmilenio.
Quiénes:	Los Aliados para la construcción del proyecto son: los ciudadanos, las asociaciones público privadas, el IDU y sociedades de mejoras urbanas, asociaciones de comerciante y la academia.
Resultados esperados (físicos)	Definir las alturas de los edificios en el corredor. Mayor apropiación del corredor y por ende mayor uso del y más diversidad de actividades.



	Crecimiento económico asociado a la dinamización del comercio organizado. Mejora en el paisaje urbano del corredor.
Resultados esperados (percepción del territorio)	Dentro de los resultados esperados de manera más intangible se encuentra una mejora significativa en la calidad de vida, y una capacidad del uso de la séptima por parte de las personas.
Desafíos	Los desafíos que se destacaron se focalizaron en discusiones técnicas del proyecto. Por ejemplo, de que el BRT pensado no cabe dentro de la carrera. Sin embargo, se discute sobre si esta oportunidad tiene o no una visión integral. También si se va a conservar el uso del suelo, desde las líneas básicas del proyecto.
<i>Mesa No. 2</i>	
<i>Medio ambiente</i>	
<i>Oportunidades en medio ambiente</i>	
<p>Las propuestas de esta mesa giraron en torno protección de los recursos naturales que complementan la Carrera Séptima. Se propuso crear una conectividad ecológica, fomentando la protección de los cerros y la biodiversidad de especies nativas. También se propuso diseñar de forma equilibrada este corredor vial: es decir que exista un equilibrio entre espacios verdes y cemento. Los participantes consideran que esta integración entre espacios verdes y cemento/pavimento evitará la fragmentación del corredor vial.</p> <p>Los ciudadanos rescataron también la necesidad de hacer de la séptima un corredor sostenible, implementando en esta nueva fase buses eléctricos y controlando el combustible que emiten los otros vehículos que transitan por esta zona. Por último propusieron la construcción de barreras verdes o esponjas que absorban las aguas lluvias y mantengan las vías, en lo posible, en total normalidad.</p>	
<p>Priorización de iniciativa: La creación de estaciones verdes que logren reactivar la protección de recursos naturales.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: estaciones como semillas de protección y educación</i>	
Necesidad:	Integrar la comunidad al Sistema, que la ciudadanía sienta pertenencia por el Transmilenio. Identificando la diversidad de flora y fauna existente en la Carrera Séptima.
Qué:	Diseñar estaciones verdes, desarrollando la integración de los cerros y la ciudad para fomentar la conectividad de la estructura ecológica.
Cómo:	Proponiendo un sistema vinculante. Estructurar un proyecto viable, que logre articular los cerros con el resto de la ciudad. Difundir en las estaciones información sobre la biodiversidad del eje ecológico. Que la ciudadanía entienda el propósito de estos espacios.
Cuándo:	El proyecto está diseñado sobre los tres pasos de construcción del sistema: Antes: haciendo el diseño y la socialización ciudadana. Durante: bajo el ejercicio de veeduría ciudadana e implementando la construcción de espacios verdes. Después: con la educación de la ciudadanía y permitiendo que el Sistema sea sostenible.
Quiénes:	Red del Virrey, alianza público- privadas, la academia como actor principal en la construcción y fomento de cultura cívica, comerciantes, asociaciones de vecinos, entidades distritales y servicios públicos.



Resultados esperados (físicos):	Barreras acústicas ambientales. Muros verdes, jardines y techos verdes. Andenes con esponjas de agua.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Dar a conocer, aumentar y conservar la biodiversidad existente. Aumentar el sentido de pertenecía con base en el conocimiento de la flora y fauna y en general de los recursos naturales haciendo énfasis en cómo el proyecto lo integra y protege dichos recursos en sus diferentes fases. Reducción de contaminación ambiental.
Desafíos:	Garantizar un corredor ambiental durante y después de la obra. Hacer un inventario de especies. Permitir un equilibrio óptimo entre el modelo ambiental y el modelo urbano dentro y alrededor del Sistema. Sensibilizar a los ciudadanos sobre la necesidad de proteger el medio ambiente.
<i>Mesa No. 3</i>	
<i>Movilidad</i>	
<i>Oportunidades en movilidad</i>	
<p>Los participantes proponen que el proyecto amplíe las posibilidades de movilidad. Asumen que en el concepto de movilidad las dimensiones de integralidad y de oferta multimodal deben estar incluidas. Para realizar un compendio de las mismas, se puede hacer referencia a las oportunidades más relevantes. Por un lado, en la mesa surgieron constantemente interrogantes respecto a los sitios de conexión y empalme en relación a los puntos cardinales de la ciudad y a la identificación de las poblaciones vecinas. Con el fin de tener en cuenta todos los centros estratégicos que se reúnen con la Carrera Séptima y se ven involucrados con los medios de transporte. Así mismo, la construcción de infraestructura estratégica como bici parqueaderos y conectividad con el servicio de TM, construcción de bahías peatonales en puntos de gran recurrencia, surgió como una segunda oportunidad fundamental. Además de lo anterior y como oportunidades de gran impacto, la mesa propuso sistema de gestión de información en donde estén involucrados diferentes entidades y organizaciones, que integre, entre otros componentes: rutas alternativas, señalización, regulación de bici-taxis, y mejoramiento de la movilidad del peatón.</p>	
<p>Priorización de iniciativa: La información como un medio para generar cultura ciudadana, mejorar los tiempos y frecuencias del servicio de Transmilenio.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: plan integral de movilidad para la séptima</i>	
Necesidad:	Disminución de vehículos en las vías y del tiempo en desplazamientos, con el fin de generar mayor calidad de vida y aumentar la productividad de los ciudadanos. Garantizar el cumplimiento del uso de suelo según lo dispuesto para su optimización.
Qué:	Diseñar un plan integral de movilidad que comprenda: un sistema de información, manejo del tráfico en relación al tiempo y las frecuencias, la implementación de un programa de cultura ciudadana. Lo anterior, con el fin de manejar y controlar con mayor efectividad el tráfico, integrar las diferentes formas de movilidad, identificar las poblaciones vecinas promoviendo su involucramiento y generar conexión entre la Kr 7ma y los demás puntos de la ciudad.



Cómo:	<p>En primer lugar, es necesaria la identificación de los usos del suelo existentes (teniendo en cuenta los grupos de equipamiento y dotacional), con el fin de precisar los puntos de embotellamiento críticos.</p> <p>En segundo lugar, es de suma importancia definir las posibilidades de movilidad ofrecidas por el servicio en relación al punto anterior, y a los horarios y frecuencias ya mencionados.</p> <p>Además de ello, cobra relevancia la implementación de un sistema de información que integre los diferentes actores y garantice su difusión hacia toda la población. Empleando diferentes canales, medios y fuentes (visuales, auditivas, tecnológicas, orales, y demás).</p>
Cuándo:	En todas las fases del proyecto.
Quiénes:	Los organismos encargados para desarrollar el proyecto, son Transmilenio, la alcaldía del sector, La Secretaría Distrital de Movilidad, el Instituto de Desarrollo Urbano, las veedurías ciudadanas como garante del cumplimiento de lo establecido, los grupos que se ven directamente afectados; tales como las universidades, los centros bancarios, y los negocios que conforman la zona comercial del sector.
Resultados esperados (físicos):	Sistema de información eficiente que mejore de manera sustancial la movilidad. Ampliación de infraestructura.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Impacto en el comportamiento de la ciudadanía frente al uso del sistema. Promoción y reconocimiento de la importancia que tienen los canales de información. Mejor calidad de vida para los habitantes al reducir los tiempos de movilidad y ampliar las alternativas de medios de transporte.
Desafíos:	Dentro de los desafíos contemplados en el proyecto se encuentran el presupuesto para gestionar y materializar las iniciativas que el mismo propone, la participación ciudadana, la promoción efectiva de cultura ciudadana respecto a la apropiación del sistema, y finalmente, la adecuación necesaria del espacio público para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.
<i>Mesa no. 4</i>	
<i>Espacio público</i>	
<i>Oportunidades en espacio público</i>	
<p>La primera oportunidad identificada es el diseño de un sistema de transporte interactivo en donde el ciudadano no solamente se movilice de manera más eficiente, sino que además pueda hacer un mayor y mejor uso del espacio público. Esto se articula con medidas que tiendan a incrementar los niveles de seguridad en los espacios públicos</p> <p>Por otra parte, los ciudadanos propusieron que el diseño del espacio público debe garantizar la protección del medio ambiente y los recursos naturales, en relación a este punto se debe planificar muy bien la tala de árboles y garantizando un reemplazo de las especies afectadas.</p> <p>Por último, los participantes manifestaron la necesidad de crear más espacio público; sin embargo, consideran que la construcción y funcionamiento de un sistema BRT impedirá ese objetivo.</p>	
<p>Priorización de iniciativa: A través del proyecto “Séptima Icono de la Ciudad”, los participantes proponen hacer de las áreas de espacio público del corredor un sistema que recate el patrimonio histórico y cultural y preserve el medio ambiente de la Carrera Séptima y sus áreas colindantes.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: “séptimo icono de la ciudad”</i>	

Informe Veeduría Especializada Alianza "Construyendo Nuestra Séptima" (enero - noviembre 2017)



Necesidad:	Construir una séptima más social, donde los peatones puedan interactuar en plazoletas y puntos de encuentros Hacer un proyecto más sostenible en términos sociales, económicos y ambientales.
Qué:	Cuidar y renovar la nivelación de andenes para una accesibilidad incluyente para todos con materiales amigables con el medio y sostenible.
Cómo:	Construir una séptima icono de la ciudad, amable y sostenible e inteligente garantizando la calidad de vida del sector. Por otro lado, sin dejar a un lado la construcción de sitios integradores al aire libre, bancas, plazoletas, puntos de reunión, zonas blancas, jardinería. Para llegar a todo lo anterior en primer lugar se debe garantizar que estos espacios y proyectos se mantengan limpios y agradables para las personas que lo utiliza a través de un equipo de mantenimiento permanente.
Cuándo:	Este proyecto esta pronosticado darse desde el antes, durante y el después para garantizar su efectividad, iniciando con un proyecto pedagógico y de sensibilidad frente al espacio público y los entornos, además garantizando un mantenimiento en el transcurso y haciendo un seguimiento y control durante la ejecución de la obra.
Quiénes:	Equipo motor donde participe la administración distrital, entidades ejecutoras, Transmilenio, empresas, tercer sector y vecinos del sector.
Resultados esperados (físicos):	
Resultados esperados (percepción del territorio):	
Desafíos:	
<i>Conclusiones y recomendaciones:</i>	
<p>La participación ciudadana es fundamental para la construcción de un mejor sistema. De hecho, quienes han participado en los talleres aseguran que de este modo pueden sentir más pertenencia frente al Transmilenio.</p> <p>El papel del moderador de la mesa temática es vital para el desarrollo del taller, permite enfocar y direccionar mejor a los participantes, logrando que ellos mismos propongan oportunidades e inicien la discusión apropiada de los temas.</p>	



Anexo 4. Relatoría - Taller Sector Universidad Javeriana

<i>Información general del taller</i>	
<i>Taller No. 4</i>	Construyendo nuestra Séptima – Sector Universidad Javeriana
<i>Información</i>	Fecha: 23 de Marzo de 2017
	Lugar: Universidad Javeriana
	Hora: 8:00 AM
<i>Introducción</i>	
<p>El cuarto taller de participación ciudadana se enmarcó en un ejercicio amplio que está siendo desarrollado actualmente por la alianza Construyendo Nuestra Séptima en el que actualmente se realizan, además de talleres en otras áreas del corredor, consultas a ciudadanos en el espacio público con el fin de indagar sobre cuáles son las mejores opciones para la implementación de TransMilenio por este corredor vial.</p> <p>Al taller asistieron estudiantes de la Universidad Javeriana y otras universidades cercanas. A pesar de que la asistencia fue menor a la de los anteriores talleres, se logró recabar información importante para los fines de la alianza. El ejercicio se estructuró alrededor de cuatro ejes temáticos: urbanismo, medio ambiente, movilidad y espacio público. Asociados a cada uno de los ejes mencionados se identificaron diferentes oportunidades y se plantearon iniciativas concretas, las cuales, según los ciudadanos, son fundamentales para que el proyecto realmente aporte de manera holística a mejorar la movilidad, la calidad de vida y otros aspectos asociados a los procesos de desarrollo urbano de Bogotá. La información recabada en el taller está particularmente asociada a las oportunidades y retos del corredor en el tramo comprendido entre el Museo Nacional y la calle 63.</p>	
<i>Metodología</i>	
<p>El taller se estructuró alrededor de tres momentos importantes: En el primer momento se hizo la introducción del ejercicio en donde se explicaron las reglas de juego del mimo y en donde se presentaron las organizaciones que hacen parte de la alianza. Así mismo, se explicó el alcance del ejercicio y las limitaciones propias de una iniciativa desarrollada por organizaciones que no participan en los procesos de toma de decisiones del proyecto. Así mismo, en la fase introductoria, se realizaron algunos ejercicios de sensibilización asociados a la importancia del buen uso de la palabra, del silencio, y el aprender a escuchar como elementos claves en desarrollo del taller y de los procesos de co-creación, en ese momento los participantes se presentaron y empezaron a conocerse entre sí. Finalmente, con base en información oficial del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, se expuso a los participantes aspectos claves del proyecto.</p> <p>En el segundo momento, se dividió el grupo en cuatro mesas de trabajo en donde se trabajaron los siguientes temas: urbanismo, espacio público, movilidad, medio ambiente. La asignación de los participantes a cada uno de las mesas se hizo en el momento de inscripción previo al inicio del ejercicio. En las mesas los grupos discutieron, fundamentalmente, sobre las oportunidades que pueden potenciarse en el área de análisis (Carrera Séptima entre el Museo Nacional y la calle 63) con el fin de mejorar sustancialmente el proyecto.</p> <p>En el tercer momento, con base en la identificación de oportunidades, los participantes de cada una de las mesas propusieron una iniciativa ciudadana la cual fue planteada en forma de proyecto. Para el desarrollo de este ejercicio se utilizó una herramienta en donde se planteó el qué, cómo y cuándo de la iniciativa y en donde se identificaban otros aspectos claves como: actores, grupos de interés, recursos, desafíos y necesidades. Con el fin de enriquecer los proyectos, los participantes de las diferentes mesas rotaban y a aportaban ideas a las</p>	



otras mesas de trabajo. Para concluir, los grupos escogieron un representante que expuso ante todo el grupo el proyecto planteado por su mesa de trabajo. Finalmente, se hizo un ejercicio de cierre en donde se reflexionó sobre la actividad y se informó a los asistentes sobre cómo podían seguir en contacto con la alianza.	
Mesas de diálogo	
<i>Mesa No. 1</i>	<i>Urbanismo</i>
Oportunidades	
<p>Las oportunidades identificadas fueron las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Se debe definir la zona de impacto urbanístico del proyecto con base en criterios técnicos y no simplemente proponer que es el área que comprende 500 metros alrededor del proyecto. ◦ Asegurar conectividad e integración de los proyectos urbanísticos a través del eje de la Carrera Séptima. ◦ Desde la calle 24 a la calle 34 existe un vacío desde la zona del Transmilenio hasta la zona peatonal de la séptima. ◦ Deben existir distancias peatonales mínimas para entrar a la estación, y esto debe hacerse a través de una doble entrada a la estación. 	
Priorización de iniciativa:	
<i>Iniciativa ciudadana: las estaciones como hitos urbanos</i>	
Necesidad:	Analizar las zonas y reevaluar el área de influencia de las estaciones, con criterios urbanísticos. Esto permitirá valorizar las zonas cercanas a las estaciones más importantes.
Qué:	Pensar las estaciones como un hito, un lugar de referencia que conecte las partes de la ciudad con el proyecto.
Cómo:	Analizar las dinámicas socioeconómicas de cada zona y encontrar potencialidades. Estructurar una comisión para el diseño de la estación, y la forma en la que conecte la estación con la zona aledaña.
Cuándo:	En la fase de diseño del proyecto. Es decir, en la fase exploratoria del mismo. Debe realizarse ya.
Quiénes:	Los ciudadanos, el IDU, la firma constructora. Debe haber apoyo de Corposéptima, de Universidades y de Bogotá Como Vamos.
Resultados esperados (físicos)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Una mejora de la infraestructura de las estaciones. ◦ Mayor conocimiento del proyecto.
Resultados esperados (percepción del territorio)	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Mejora del espacio público en términos de calidad. ◦ Apropiación del proyecto.
Desafíos	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Articulación entre los diferentes sectores de la sociedad. ◦ Apoyo por parte de las organizaciones gubernamentales. • Gestión de recursos.
<i>Mesa No. 2</i>	<i>Medio Ambiente</i>
Oportunidades	
Se propuso la creación de eco-estaciones (con techos verdes, energía solar y amigables con el medio ambiente) y eco-buses (con energía alternativa, menos contaminantes), que permitan dar inicio a una política de movilidad sostenible. Así mismo, se mencionó la necesidad construir estaciones más humanas, con servicio de baño y bebederos de agua.	
Priorización de iniciativa:	



Fueron priorizadas dos iniciativas: La construcción de un corredor verde y de un sistema de transporte auto-sostenible articulado al sistema de educación desde dos perspectivas: un corredor educativo, y un sistema educativo incluido en la promoción de cultura ciudadana y la protección del corredor.	
<i>Iniciativa ciudadana: corredor verde de la 7ma</i>	
Necesidad:	
Qué:	Desarrollar un corredor verde que se integre con la estructura ecológica principal, con áreas protegidas y de manejo especial (los cerros), en donde se priorice la protección de los cuerpos de agua.
Cómo:	Mediante el diseño de eco-estaciones, la estructuración de un sistema de movilidad sostenible, la conexión de un corredor ambiental con los cerros orientales y el Parque Nacional. Mediante la conformación de un equipo interdisciplinario, alianzas público – privadas, que tengan en cuenta los establecimientos e instituciones ubicados en la Carrera Séptima.
Cuándo:	En las fases de diseño, construcción y funcionamiento del sistema. Se propone que en cada una de las fases existan veedurías que hagan seguimiento al proyecto.
Quiénes:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Universidades y colegios de la 7ma. ◦ Establecimientos comerciales e instituciones públicas y privadas relacionadas con la carrera 7ma. ◦ Vendedores informales afectados por el proyecto. ◦ Administración distrital. ◦ Ciudadanos involucrados y usuarios del sistema. ◦ Entidades de control.
Resultados esperados (físicos):	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Estaciones auto-sostenibles (con energía solar y techos verdes). ◦ Mayor número de árboles plantados en el corredor. ◦ Buses eléctricos (o por lo menos que no sean diésel). ◦ Baños públicos en las estaciones.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Se espera obtener un mayor bienestar para toda la población involucrada, tanto para los usuarios del sistema como para los no usuarios del mismo. Se espera una mejor calidad del aire y un mayor grado de satisfacción con el sistema; también se espera obtener un mayor sentido de pertenencia por lo público y mayores niveles de cultura ciudadana.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Garantizar sostenibilidad y durabilidad del proyecto en el tiempo. ◦ Proteger la biodiversidad. ◦ Educación medioambiental y la cultura ciudadana. ◦ Trascendencia del proyecto (que no sea política de gobierno, sino de Estado).
<i>Mesa No. 3</i>	
<i>Movilidad</i>	
<i>Oportunidades</i>	
Dentro de la Mesa se establecieron ciertas ideas: <ul style="list-style-type: none"> ◦ El proyecto debe priorizar las necesidades de los sectores más vulnerables. ◦ Deben crearse estrategias educativas comunicativas. 	



<ul style="list-style-type: none"> Es la oportunidad para diseñar y construir un sistema que tenga en cuenta los diferentes usos y medios del transporte del corredor (peatones, personas con discapacidad, ciclistas, Transmilenio, vehículos particulares). 	
<p>Priorización de iniciativa: Construcción de una séptima integral que tenga en cuenta las necesidades de diferentes tipos de usuarios en el corredor.</p>	
<p><i>Iniciativa ciudadana: La séptima corredor eficiente</i></p>	
Necesidad:	Priorizar al peatón y al ciclista. De igual forma, se necesita garantizar seguridad vial en el corredor.
Qué:	Se debe garantizar pasos seguros y un sistema de bici-carriles eficientes. De igual modo, hay que desarrollar una vía integral que priorice el transporte público, peatones y ciclistas.
Cómo:	Se deben hacer un estudio técnico sobre las redes de transporte que en este momento existen en el corredor. Se debe construir infraestructura eficiente, en donde se prioricen: redes de bici-carriles, andenes seguros y bien diseñados, pasos semaforizados, pasos diagonales, menos carriles para vehículos particulares, bici parqueaderos.
Cuándo:	En todas las fases del proyecto.
Quiénes:	IDU, la Secretaría Distrital de Movilidad, Corposéptima y Bogotá Cómo Vamos. De igual modo, dentro de los aliados se encuentran las organizaciones activistas de ciclistas, universidades del sector, recicladores, vendedores ambulantes, comercios locales, empresas privadas y colectivos de ciudadanos.
Resultados esperados (físicos):	Mejora en la calidad del aire, menos ruido, más cruces peatonales, mejora en la oferta del comercio, mejores condiciones laborales para comerciantes, mayor número de viajes en el corredor.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Mejoramiento en la percepción de la seguridad vial, una experiencia de viaje eficiente, mejor experiencia urbana, mejor percepción de la séptima, y personas más saludables.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> Modificar la percepción del corredor en términos de eficiencia. Complicaciones respecto a la veeduría del proyecto. Inclusión del proyecto en la agenda pública.
<p style="text-align: center;"><i>Mesa no. 4</i> <i>Espacio público</i></p>	
<p><i>Oportunidades:</i></p> <p>Debe darse un mejoramiento integral del espacio público en el corredor. Se hace énfasis en la posibilidad de construir andenes que posibiliten una fácil movilidad para todo tipo de usuarios.</p> <p>La segunda oportunidad está asociada al incremento de los niveles de seguridad en el corredor por medio de un mejoramiento en el sistema de alumbrado público, así como por medio de la implementación de medidas que permitan a los vendedores ambulantes ejercer su derecho al trabajo de manera digna, ordenada y segura. Dentro de este aspecto es importante dar una respuesta integral y humanitaria al drama de los habitantes de calle.</p>	



La tercera oportunidad se relaciona con la intervención de los cruces peatonales, la vía, las plazoletas y otros espacios donde convergen los peatones. Se deben desarrollar estrategias de activación cultural para cualificar el espacio y fomentar así el sentido de pertenencia de los usuarios por esta importante avenida.

Finalmente, la cuarta oportunidad busca el mejoramiento de fachadas como un aspecto clave del espacio público.

Priorización de iniciativa: Cualificación y embellecimiento de andenes y espacio público: proyectos culturales, señalización, iluminación, fachadas bonitas, espacios verdes, mobiliario, venta ambulante, regulada y promoción del arte urbano y jardines verticales en fachadas vulnerables.

Iniciativa ciudadana: los andenes y peatones de flujo como un aspecto conexo al proyecto para que sea integral.

Necesidad:	Construir un sistema de andenes que mejore la calidad de vida y experiencia de los peatones.
Qué:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Diseñar espacios de encuentro (en puntos estratégicos) para educar, organizar y sensibilizar a la ciudadanía. ◦ Dotación de mobiliario urbano e iluminación. ◦ Programa integral de recuperación de fachadas (jardines verticales, arte urbano o aso). ◦ Sistema de manejo de residuos integral Movilidad Universal. ◦ Sistema eficiente de andenes.
Cómo:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Talleres de pedagogía y estrategias de comunicación. Acudiendo a medios y a instituciones. ◦ Reglamentación pertinente. ◦ Promoción de organización ciudadana y alianzas entre actores. ◦ Difusión permanente y oportuna del proyecto. ◦ Esquemas de CAMEP con comunidad.
Cuándo:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Durante la planeación. ◦ Seguimiento de la obra. ◦ Mantenimiento y sostenibilidad.
Quiénes:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Administración distrital. ◦ Mesa permanente de espacio público BCV. ◦ Alcaldías locales. ◦ Universidades.
Resultados esperados (físicos):	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Puntos de encuentro con dotación (Kiosco, café, cargador de celulares, canecas eco eficientes, pantallas). ◦ Escenarios para grupos culturales y turísticos (Dotados). ◦ Fachadas y monumentos iluminados, aseados, recompuestos (Jardín vertical o arte urbano).
Resultados esperados (percepción del territorio):	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Andenes eficientes. ◦ Percepción de seguridad. ◦ Ciudadanía responsable. ◦ Sentido de pertenencia.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Pedagogía ciudadana. ◦ Accesibilidad Plena.

Informe Veeduría Especializada Alianza "Construyendo
Nuestra Séptima" (enero - noviembre 2017)



	<ul style="list-style-type: none"> • Normatividad Innovadora (sostenibilidad ambiental). • Recuperación de zonas deprimidas. • Contaminación visual (publicidad). • Competencia por el espacio público con vendedores ambulantes. • Basuras. • Superar el deterioro. • Seguridad (esquema público – privado, presencia policial).
<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	
<p>El taller permitió recabar información relevante en términos de propuestas ciudadanas. Sin embargo, hubo dificultades en el desarrollo del taller. Por ejemplo, más de una persona no participó en el tercer momento.</p>	

COPIA NO CONTROLADA



Anexo 5. Relatoría _Taller Sector Servitá

<i>Información general del taller:</i>	
Taller No. 5:	Taller Número 5- Sector Servitá
Información:	Fecha: 30 de Marzo del 2017
	Lugar: Centro de Desarrollo Comunitario de Servitá
	Hora: 2:00 pm
<i>Introducción:</i>	
<p>El quinto y último taller de participación ciudadana se enmarcó en un ejercicio amplio que está siendo desarrollado actualmente por la alianza Construyendo Nuestra Séptima en el que actualmente se realizaron, además de talleres en otras áreas del corredor, consultas a ciudadanos en el espacio público con el fin de indagar sobre cuáles son las mejores opciones para la implementación de TransMilenio por este corredor vial.</p> <p>Al taller asistieron principalmente líderes comunitarios de los barrios vecinos al Centro de Desarrollo Comunitario de Servitá. Asistieron aproximadamente 30 personas. En la parte inicial del ejercicio se presentaron malentendidos, debido que algunos participantes consideraban que la Alianza representaba los intereses de la administración distrital. Sin embargo, una vez se logró aclarar la naturaleza y el alcance de la alianza, se logró redireccionar el ejercicio de manera positiva.</p> <p>En el taller se logró recabar información importante para los fines de la alianza. El ejercicio se estructuró alrededor de cuatro ejes temáticos: urbanismo, medio ambiente, movilidad y espacio público. Asociados a cada uno de los ejes mencionados se identificaron diferentes oportunidades y se plantearon iniciativas concretas, las cuales, según los ciudadanos, son fundamentales para que el proyecto realmente aporte de manera holística a mejorar la movilidad, la calidad de vida y otros aspectos asociados a los procesos de desarrollo urbano de Bogotá. La información recabada en el taller está particularmente asociada a las oportunidades y retos del corredor en el tramo comprendido entre la calle 153 y la calle 200.</p>	
<i>Metodología:</i>	
<p>El taller se estructuró alrededor de tres momentos importantes: En el primer momento se hizo la introducción del ejercicio en donde se explicaron las reglas de juego del mimo y en donde se presentaron las organizaciones que hacen parte de la alianza. Así mismo, se explicó el alcance del ejercicio y las limitaciones propias de una iniciativa desarrollada por organizaciones que no participan en los procesos de toma de decisiones del proyecto. Finalmente, en la fase introductoria, se realizaron algunos ejercicios de sensibilización asociados a la importancia del buen uso de la palabra, del silencio, y el aprender a escuchar como elementos claves en desarrollo del taller y de los procesos de co-creación, en ese momento los participantes se presentaron y empezaron a conocerse entre sí. Finalmente, con base en información oficial del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, se expuso a los participantes aspectos claves del proyecto.</p> <p>En el segundo momento, se dividió el grupo en cuatro mesas de trabajo en donde se trabajaron los siguientes temas: urbanismo, espacio público, movilidad, medio ambiente. La asignación de los participantes a cada uno de las mesas se hizo en el momento de inscripción previo al inicio del ejercicio. En las mesas los grupos discutieron, fundamentalmente, sobre las oportunidades que pueden potenciarse en el área de análisis (Carrera Séptima entre calles 153 y calle 200) con el fin de mejorar sustancialmente el proyecto.</p>	



En el tercer momento, con base en la identificación de oportunidades, en cada una de las mesas se propuso una iniciativa ciudadana la cual fue planteada en forma de proyecto. Para el desarrollo de este ejercicio se utilizó una herramienta en donde se planteó el qué, cómo y cuándo de la iniciativa y en donde se identificaban otros aspectos claves como: actores, grupos de interés, recursos, desafíos y necesidades. Para concluir, los grupos escogieron un representante que expuso ante todo el grupo la iniciativa desarrolla por su mesa. Finalmente, se hizo un ejercicio de cierre en donde se reflexionó sobre la actividad y se informó a los asistentes sobre las diferentes maneras en que pueden seguir en contacto con la alianza.

Mesas de diálogo

<i>Mesa no. 1</i>	<i>Urbanismo</i>
<i>Oportunidades</i>	

Se debe construir pasos peatonales, ciclorutas y bici-parqueaderos. En relación a estas propuestas, los participantes aseguraron que se debían tener en cuenta a los bici-taxistas, en cuanto grupo de interés clave que presta una alternativa importante para los usuarios del sector.

Así mismo, se deben construir bahías para rutas circulares que permitan un funcionamiento más eficiente del sistema.

El proyecto debe ser una oportunidad para construir más y mejores pasos peatonales (pasos a nivel y puentes peatonales).

De igual forma, el sistema también debe disponer de baños públicos en las estaciones o en puntos cercanos a las mismas.

Finalmente, y como una gran oportunidad, se propuso utilizar materiales autóctonos, como el ladrillo y la guadua, para la construcción de estaciones y otra infraestructura asociada al sistema.

Priorización de iniciativa: Utilización de materiales autóctonos en la construcción de algunas estaciones, casetas de venta de tiquetes y accesos al sistema.

Iniciativa ciudadana: ladrillo y guadua: la séptima maravilla de Colombia

Necesidad:	Es una necesidad mejorar la calidad, accesibilidad, comodidad y adaptación al servicio para crear estrategias que promuevan el uso del Sistema y que además, generen un sentido de pertenencia entre los usuarios con el mismo. Rescatar el valor patrimonial del corredor. Mejorar la experiencia de los usuarios en el sistema
Qué:	En términos generales, la idea busca recuperar el uso de materiales autóctonos en los procesos constructivos de las estaciones y acceso a las mismas; como una oportunidad para marcar un punto de diferencia en cuanto al diseño de los sistemas de transporte a nivel mundial. Promoviendo, además, un equilibrio entre la estética y la funcionalidad de los materiales usados, dentro de los que se destacan la Guadua y el Ladrillo.
Cómo:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Realizar un estudio de materiales; referentes al ladrillo y la guadua. ◦ Definir las estaciones en las que se va a incluir la estrategia y las estructuras que serán construidas con estos materiales (Columnas, arcos de



	<p>entrada, elementos estructurales, elementos ornamentales, ejemplo: Casetas en Guadua).</p> <ul style="list-style-type: none"> Implementar herramientas adicionales que se armonicen con el diseño (canecas de basura, baños, sillas, entre otros).
Cuándo:	<ul style="list-style-type: none"> Durante la fase de diseño y construcción del proyecto. En esta última fase de terminados es fundamental.
Quiénes:	<p>Dentro del grupo motor deben estar la alcaldía distrital, alcaldías locales, facultades de arquitectura e ingeniería civil y organizaciones de la sociedad civil.</p> <p>Como aliados deben participar las empresas ladrilleras, el Arquitecto Simón Vélez, los interventores, comerciantes del sector, los colectivos de arquitectos (arquitectura expandida), entre otros.</p>
Resultados esperados (físicos)	<ul style="list-style-type: none"> Renovar y diversificar el diseño arquitectónico de Transmilenio. Embellecer el entorno a través del uso de materiales autóctonos de Colombia. Construir bienes de interés cultural y patrimonial.
Resultados esperados (percepción del territorio)	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la interacción ciudadana. Rescatar valores asociados a la importancia histórica de la séptima. Generar valores de pertenencia y respeto en los usuarios frente al uso del Sistema de Transmilenio.
Desafíos	<p>Existen ciertos desafíos contemplados en la materialización de la iniciativa, dentro de los que se incluyen los costos que se deben asumir y el presupuesto que se debe destinar. Lo que hace necesario elaborar un contraste entre el costo y los beneficios al implementar dichos materiales.</p> <p>Lograr diseños originales y funcionales. Asociados con la dificultad de crear cultura ciudadana que generen un sentido de identidad, respeto y pertenencia al sistema.</p>
<i>Mesa No. 2</i>	
<i>Medio ambiente</i>	
<i>Oportunidades</i>	
<p>Los integrantes de la mesa mencionaron que el mejoramiento del medio ambiente es un factor vital para la construcción de Transmilenio. Solo así, se dejaría de pensar en esa disyuntiva entre Transmilenio o medio ambiente. El sistema no puede continuar siendo visto como poco favorable para el entorno de los capitalinos. Por eso, se planteó la necesidad de articular un programa que involucre el mejoramiento del ambiente con el sistema.</p> <p>De igual forma, el proyecto debe servir como un catalizador de buenas prácticas asociadas al manejo de residuos sólidos y reducción de contaminación de cuerpos de agua.</p> <p>Priorización de iniciativa: Recuperación y protección de los cuerpos de agua en el tramo de la 183 a la 200. Un elemento clave para la consecución de este objetivo es la arborización de la zona.</p>	
<i>Iniciativa ciudadana: Renacimiento Natural del Norte</i>	
Necesidad:	Reactivar y proteger los recursos hídricos existentes en el corredor entre calles 183 y 200. Mejoramiento integral de esta zona.
Qué:	Construcción e integración de un corredor ambiental entre las calles 183 y 200.



Cómo:	<ul style="list-style-type: none"> Siembra de árboles nativos a lo largo del corredor (esta arborización no debe afectar la estructura física del corredor). Recuperación de las quebradas (énfasis en la quebrada <i>La Vieja</i>), por medio de técnicas modernas de saneamiento de las aguas. Integración de la comunidad con instituciones públicas y privadas para la adecuación y conservación del corredor.
Cuándo:	Durante el diseño y construcción del sistema Transmilenio por la séptima.
Quiénes:	Alcaldía Mayor, Secretaría de Planeación Distrital, firma contratista, Instituto de Desarrollo Urbano, grupos de ambientalistas, Jardín Botánico de Bogotá, Empresa de Acueducto y Alcantarillado, entre otros actores del equipo motor. Sin embargo, es necesario destacar el papel fundamental de la comunidad residente entre las calles 183 y 200, por lo que es necesario involucrar a las Juntas de Acción Comunal del sector.
Resultados esperados (físicos):	<ul style="list-style-type: none"> Mayor arborización del sector. Renovación del espacio ambiental. Mejoramiento de los recursos hídricos de la zona.
Resultados esperados (percepción del territorio):	<ul style="list-style-type: none"> Integración de la comunidad. Mejoramiento de la imagen del sector, haciéndolo más atractivo. Aumento de los niveles de felicidad de la comunidad.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> La implementación de acciones pedagógicas, no será una tarea fácil por la diversidad de población en la zona. Romper la indiferencia de la comunidad frente a este tema. Será necesario fomentar el sentido de pertenencia por su sector.
<i>Mesa No. 3</i>	
<i>Movilidad</i>	
Oportunidades:	
<ul style="list-style-type: none"> - El proyecto debe incorporar un sistema de señalización eficiente en los puntos de pago - Se debe articular al sistema metro-cables en puntos clave del tramo norte en donde los usuarios tardan un tiempo significativo hasta llegar al corredor. - Se debe buscar la implementación de buses eléctricos que reemplacen los SITP's convencionales. - El sistema debe incorporar ciclorutas y bici-parqueaderos. - El proyecto debe incorporar un sistema de semaforización más eficiente. - El sistema debe contar con más puentes vehiculares y peatonales. - Se debe hacer una consulta popular que sea vinculante a la decisión de llevar a cabo o no el proyecto. 	
Priorización de iniciativa: Consulta Popular	
<i>Iniciativa ciudadana: proyecto consulta popular para poner a disposición de la ciudadanía su posición frente al proyecto de transmilenio por la Carrera Séptima</i>	
Necesidad:	Es necesario conocer la opinión de las personas que se verán afectadas, tanto positiva como negativamente. Un proyecto de tal envergadura debe contar con el consentimiento de la ciudadanía, y esta puede involucrarse por medio de los mecanismos de participación ciudadana.
Qué:	Consultar a la comunidad a través de una consulta popular si está de acuerdo o no con la construcción del proyecto de Transmilenio por la Carrera Séptima.
Cómo:	<ul style="list-style-type: none"> Conciliar con el Alcalde Mayor de Bogotá, Enrique Peñalosa, para que convoque apoye la iniciativa de una consulta popular.



	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar la recolección de firmas para que el alcalde convoque consulta popular. • Dar a conocer el proyecto de iniciativa ciudadana a través de las redes de líderes comunales y locales que se hicieron presentes en el taller.
Cuándo:	La consulta popular debe ser realizada antes de finalizar el año 2018. Sin embargo, es fundamental que los estudios de factibilidad del proyecto no sigan avanzando hasta no tener una conciliación entre la ciudadanía y el distrito. Para esto se debe radicar un derecho de petición.
Quiénes:	IDRD. IDU. Transmilenio. Secretaría de Movilidad. Líderes vecinales y locales. Ciudadanía en general.
Resultados esperados (físicos):	Aceptación consulta popular por parte de la Alcaldía y la ciudadanía, y de esta manera ampliar el espectro democrático y participativo en Bogotá. El principal resultado físico esperado es la realización de la consulta popular.
Resultados esperados (percepción del territorio):	Satisfacción de la ciudadanía, y en particular de los habitantes del sector de Servitá, a la hora de incidir en los procesos decisorios de su ciudad y de los lugares donde habitan y laboran.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> • La alta abstención en las elecciones. • Poca voluntad política por parte de la Alcaldía Mayor de llevar a buen término la consulta popular. • Intereses particulares y políticos que pueden hacer más presión que el de la ciudadanía.
<i>Mesa No. 4</i>	
<i>Espacio público</i>	
<i>Oportunidades:</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ampliación e integración de espacios urbanos con movilidad. • Valorización de los predios, legalización de los mismos. • Construcción de vivienda digna. • Mejora del SITP. • Bici-parqueaderos gratuitos. • Plazoletas. • Baños. • Integración del Medio Ambiente, en términos de arbolado. • Iluminación del espacio público. • De la calle 174 a la calle 194, debe existir una estación más grande. • Diseño de estaciones anti colados. • Preservar la existencia de andenes. • Cruces peatonales y señalizaciones más activas. • Enfoque de seguridad en la zona. 	
Priorización de iniciativa: La creación de una plazoleta que integre el sector de manera eficiente.	
<i>Iniciativa ciudadana: plazoleta 183 al lado de la estación</i>	



<p>Necesidad:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Integrar la zona. ◦ Mejorar el sector. ◦ Estructurar de manera integral e incluyente el proyecto. ◦ Garantizar el derecho de disfrutar de la ciudad. ◦ Armonizar el sector. ◦ Conectar el corredor oriental y el occidental. ◦ Mejorar la calidad de vida en colectivo.
<p>Qué:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Ciclo parqueaderos. ◦ Media torta o centro de encuentro. ◦ Canchas múltiples. ◦ Parque integral para niños, jóvenes, y abuelos. ◦ Quioscos digitales. ◦ Baños públicos. ◦ Jardines y árboles. ◦ Lugar para mercados campesinos. ◦ Bancas y mobiliario deportivo. ◦ Cruces peatonales y de acceso al espacio.
<p>Cómo:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Adquirir el predio. ◦ Proponer un proceso de participación y construcción, para que la gente opine sobre su nuevo entorno. ◦ Involucrar a la gente en el mantenimiento del lugar. ◦ Hacer la veeduría del proyecto desde la comunidad, para un seguimiento y el acompañamiento para que responda a las necesidades.
<p>Cuándo:</p>	<p>En las fases de diseño, construcción e implementación del proyecto.</p>
<p>Quiénes:</p>	<p>Grupo motor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ IDU ◦ Secretaría de Movilidad. ◦ Transmilenio. ◦ Jardín Botánico. ◦ IDRD. ◦ Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte. ◦ IPES ◦ Alta Consejería para las TICS. ◦ IDEPAC. ◦ Alcaldía Local. <p>Aliados::</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Ediles. ◦ Asojuntas ◦ Comunidad de vecinos. ◦ Veedurías. ◦ Colectivos ciudadanos. ◦ Organizaciones sociales. ◦ Medios comunitarios.



	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Construyendo nuestra séptima.
Resultados esperados (físicos):	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Ciclo parqueaderos. ◦ Media torta o centro de encuentro. ◦ Canchas múltiples. ◦ Parque integral para niños, jóvenes, y abuelos. ◦ Quioscos digitales. ◦ Baños públicos. ◦ Jardines y árboles. ◦ Lugar para mercados campesinos. ◦ Bancas y mobiliario deportivo. ◦ Cruces peatonales y de acceso al espacio.
Resultados esperados (percepción del territorio):	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Mejora en la percepción de la seguridad de la zona. ◦ Mejora en la percepción y apropiación del espacio. ◦ Satisfacción con nuestro barrio y entorno.
Desafíos:	<ul style="list-style-type: none"> ◦ Aprobación técnica de lo que se propone. ◦ Involucrar a la comunidad en las conversaciones. ◦ Tiempo de planeación y de ejecución de la obra. ◦ Quiénes se harán responsables del espacio.
<i>Conclusiones y recomendaciones</i>	
<p>A pesar de los inconvenientes en la primera fase del taller, el ejercicio fue exitoso. Se logró recabar información importante asociada a las necesidades más sentidas de las comunidades en relación a su territorio.</p> <p>El taller fue el que más retos planteó de los cinco, debido a que comunidad participante fue la que con mayor vehemencia hizo escuchar su voz de insatisfacción con el proyecto. Sin embargo, la experiencia fue muy enriquecedora en cuanto las ideas y propuestas de los participantes fueron muy bien estructuradas. Además, fue posible dimensionar los temores y expectativas que la población más vulnerable del corredor tiene respecto al proyecto.</p>	

FIN