

# **INFORME DE LAS ACTIVIDADES DE LA RUTA DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA INCIDENTE EN LA PRIMERA FASE DE LA ETAPA DE CO-CREACIÓN DEL PROYECTO CORREDOR VERDE DE LA CARRERA SÉPTIMA**

## **ELABORADO POR:**

INSITUTO DISTRITAL DE LA PARTICIPACIÓN Y ACCIÓN COMUNAL - IDPAC -

**Alexander Reina Otero**

Director

**Ana María Almario**

Subdirectora de Fortalecimiento de la Organización Social

**Donka Atanasova Iakimova**

Subdirectora de Promoción de la Participación

**Diego Fernando Maldonado Castellanos**

Coordinador Observatorio de Participación

**Danny Ramírez**

Coordinador ParticiLab Bogotá

**Bogotá, D.C. 30 de noviembre de**

## Tabla de contenido

1.	Fundamentos:.....	4
2.	La Ruta de la Participación: .....	7
2.1.	Objetivos:.....	7
2.2.	Principios del proceso:.....	7
2.3.	Etapas del proceso.....	8
2.4.	Escenarios y herramientas para la participación: .....	9
a)	Herramientas de información y difusión.....	9
b)	Escenarios de deliberación .....	9
c)	Herramientas de formación .....	10
d)	Herramientas de consulta .....	10
e)	Herramientas decisivas.....	11
2.5.	Mapa de actores .....	11
3.	Resultados de las etapas de aprestamiento y de la primera fase de co-creación .	11
3.1.	Etapas de aprestamiento .....	11
3.2.	Etapas de co-creación. Fase 1 de consulta sobre diseño conceptual.....	12
a)	Herramientas informativas:.....	12
b)	Herramientas deliberativas: .....	13
c)	Herramientas formativas:.....	14
d)	Herramientas de consulta: .....	15
4.	Análisis de resultados de la consulta ciudadana sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima.....	16
4.1.	Metodología para el procesamiento y análisis de la información .....	16
4.2.	Resultados de la consulta ciudadana sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima.....	19
4.2.1.	Análisis de resultados por componente de movilidad sostenible.....	21
4.2.2.	Análisis resultados componente de espacio público incluyente.....	22
4.2.3.	Análisis resultados componente armonía con el ambiente.....	24
4.2.4.	Análisis resultados componente Desarrollo Urbano Integral .....	26
4.3.	Análisis resultados talleres con sectores poblacionales .....	27
4.4.	Resultados opiniones a través de StreetMix .....	30
4.5.	Encuesta ciudadana .....	33
5.	Principales conclusiones del proceso participativo.....	37

## ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1.....	8
Gráfica 2.....	11
Gráfica 3.....	13
Gráfica 4.....	19
Gráfica 5.....	20
Gráfica 6.....	21
Gráfica 7.....	22
Gráfica 8.....	22
Gráfica 9.....	23
Gráfica 10.....	24
Gráfica 11.....	25
Gráfica 12.....	26
Gráfica 13.....	26
Gráfica 14.....	27
Gráfica 15.....	30
Gráfica 16.....	31
Gráfica 17.....	32
Gráfica 18.....	33
Gráfica 19.....	34
Gráfica 20.....	34
Gráfica 21.....	35
Gráfica 22.....	36
Gráfica 23.....	37

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 .....	12
Tabla 2 .....	13
Tabla 3 .....	15
Tabla 4 .....	15
Tabla 5 .....	17
Tabla 6 .....	17

## Informe de las actividades de la Ruta de la Participación Ciudadana Incidente en la primera fase de co-creación del Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima

El presente documento da cuenta del avance, hasta la fecha, del proceso de Participación desarrollado en el marco del Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima para dar cumplimiento con el mandato establecido en el artículo 105 del Plan de Desarrollo Distrital, según el cual este proyecto “se diseñará con participación ciudadana incidente”.

### 1. Fundamentos:

El proceso de participación diseñado en el marco de la construcción del Corredor Verde Carrera de la Séptima tiene varios antecedentes: el primero, está establecido en el artículo 105 del Acuerdo 761 del 2020, a través del cual se aprobó el plan de Desarrollo “Un nuevo Contrato Social y Ambiental, para la Bogotá del Siglo XXI”.



**“Corredor Verde de la Carrera Séptima.** La Administración Distrital diseñará y construirá un corredor verde sobre la carrera séptima. A diferencia de un corredor tradicional en el que se privilegia el transporte usando energías fósiles, transporte masivo en troncal y de vehículos particulares, en un corredor verde, como el que se hará en la Carrera Séptima, se privilegia el uso de energías limpias, el espacio público peatonal y formas de movilidad

***El corredor verde, además se diseñará con participación ciudadana incidente<sup>1</sup>***, como un espacio seguro con enfoque de tolerancia cero a las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que proteja el patrimonio cultural, que promueva la arborización urbana, que garantice un mejor alumbrado público, la operación de un sistema de bicicletas, la pacificación de tránsito y que mejore la calidad del aire a través del impulso a la electrificación de los vehículos que por ahí circulen (...).”

En consecuencia, la administración acogió como elementos inspiradores para el diseño de la estrategia, lo establecido en el Decreto 503 de 2011 referido a la Política Pública de Participación Incidente; el enfoque de participación incluido en el Plan de Desarrollo, la política distrital de participación incidente; y lo establecido en la ley 1751 de 2020, en su artículo 109.

El Decreto distrital 503 de 2011, entiende la participación ciudadana como;

“el derecho al ejercicio pleno del poder de las personas que en condición de sujetos sociales y políticos, y de manera individual o colectiva transforman e inciden en la esfera pública en función del bien general y el cumplimiento de los derechos civiles, políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales, mediante procesos de diálogo, deliberación y concertación entre actores sociales e institucionales, para materializar las políticas públicas, bajo los principios de dignidad humana, equidad, diversidad, incidencia. La participación se realizará sin discriminación por situación de discapacidad, ciclo vital, sexual, política, económica, étnica, cultural, o de cualquier otra índole. La connotación ciudadana significa hacer efectivo el derecho a la participación para desarrollar y ejercer la capacidad de gestión, movilización, incidencia, control social en los procesos de planeación, implementación, evaluación de las políticas públicas y en la resolución de los problemas sociales, contribuyendo con ello a afianzar lazos de identidad y sentido de pertenencia, para avanzar en el logro de una cultura democrática y la consolidación de una sociedad más justa basada en la construcción colectiva de lo público” (sic).

Así mismo, en lo consignado en el artículo 7 de la norma anterior, en la cual se establece como una de las estrategias para la participación, la construcción de agendas, entendida esta como:

“b) Crear las condiciones institucionales y sociales necesarias que favorezcan, acompañen y apoyen el ejercicio deliberativo e incidente de los distintos espacios e instancias de participación con el propósito de generar la construcción conjunta de alternativas y/o agendas de intervención para la solución de las problemáticas sociales pertinentes de cada territorio y sector social”.

Por su parte, el artículo 6, del Acuerdo 761 de 2020, entiende la participación como:

“(…) un proceso que se entiende como un derecho, mediante el cual, se aproxima la ciudadanía a la construcción del Nuevo Contrato Social y Ambiental, así como la forma, en que el gobierno de manera transversal a su acción entiende su relación con ésta, a través, fundamentalmente, del modelo de gobierno abierto, con el objeto de construir colectivamente, generando confianza y empoderamiento ciudadano para la defensa y reconocimiento de sus intereses y los de la ciudad”.

Por su parte, en la ley 1757 de 2015, define los atributos de la participación de la siguiente forma:

- a) **Disponibilidad:** cuando el ciudadano cuenta con las condiciones normativas, institucionales y sociales para participar en la construcción de lo público en los términos de equidad, con reconocimiento de la autonomía ciudadana;
- b) **Acceso:** cuando el ciudadano puede ejercer la libre expresión, libre asociación, libre movilización, protesta social, elegir y ser elegido; en condiciones de equidad e igualdad, sin ningún tipo de discriminación, que permita la expresión de sus

diferencias, intereses, posiciones políticas y visiones de futuro de manera autónoma;

**c) Calidad:** refiere a la pertinencia, oportunidad, suficiencia de la información y la cualificación ciudadana para la incidencia real de la participación en la construcción de lo público y el desarrollo de procesos democráticos;

**d) Permanencia:** entendida como la garantía de procesos sostenibles de participación ciudadana, logrando mayor incidencia en la construcción de lo público”.

Finalmente, desde el punto de vista politológico o sociológico, se acogió el enfoque participación ciudadana propuesto por la Fundación Foro por Colombia, el cual asume que,

“es la intervención de sujetos individuales y/o colectivos en el escenario público que, en función de sus intereses y derechos, buscan acceder a bienes y servicios públicos (inclusión), influir en las decisiones que afectan sus vidas (incidencia), acordar con las autoridades públicas las políticas que permitan el ejercicio pleno de sus derechos (concertación), vigilar la gestión y sus resultados (fiscalización) o expresar el desacuerdo con decisiones de las autoridades públicas (oposición). Dicha intervención, en cualquiera de los sentidos mencionados, puede tener lugar por vías institucionales o a través de la movilización social” (2020, p. 23)

Esta definición encierra varios elementos que vale la pena resaltar, el primero de ellos, el de intervención, que se refiere a la capacidad que tienen los individuos y los colectivos de agenciar su propio bienestar y desarrollo, razón por la cual, Foro por Colombia, propone la importancia de entender el sentido que los sujetos le dan a su acción. El segundo, que la participación es un proceso, que tiene alcances diferentes y momentos diversos para el ejercicio de este derecho, para este caso: la inclusión, la incidencia, la fiscalización, la concertación y la oposición. En general, la literatura académica señala la participación como un proceso en el que todos los niveles son de igual importancia.

Sherry Arnstein (1969, citado por Foro por Colombia, 2020) propone como niveles de esta, los siguientes: **a) la Información:** en este caso, las autoridades públicas brindan información sobre un asunto específico a grupos de ciudadanos a través de diferentes canales, para que conozcan procesos o decisiones públicas, sin que haya posibilidad de respuesta o réplica de los beneficiarios de la información; **b) la Consulta:** los ciudadanos son invitados a opinar sobre un aspecto de su interés, sin que necesariamente esa opinión sea tenida en cuenta para la toma de decisiones; **c) Colaboración:** en este caso, la ciudadanía y las autoridades públicas definen reglas de juego de una relación de cooperación para la toma de decisiones a través de espacios compartidos de formulación de propuestas y toma de decisiones, aunque estas últimas siguen siendo competencia de las autoridades y de los órganos de representación política.; y **d) Control ciudadano:** es el nivel más alto de la escala, en el que los ciudadanos controlan recursos, e instrumentos de gestión, así como el poder de decisión.

En síntesis, la estrategia comprende la participación como un derecho ciudadano, que requiere de un entorno favorable para su ejercicio, entendido este como, instrumentos, insumos, condiciones institucionales para ejercer el mismo, y como un proceso, de tal forma que su desarrollo es acumulativo, en aras de garantizar el agenciamiento propio, individual y colectivo frente a un asunto que afecte o impacte su bienestar específico.

## **2. La Ruta de la Participación:**

Para el caso del Proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima se definió una ruta metodológica de la participación que establecía una oferta participativa en términos de principios, objetivos, herramientas, escenarios, tiempos y actores en coherencia con el enfoque desarrollado anteriormente.

### **2.1. Objetivos:**

Desarrollar un proceso de participación permanente durante el tiempo de avance de las obras del Corredor Verde Carrera Séptima, por medio de la implementación de los instrumentos y condiciones institucionales necesarias para facilitar la incidencia de la ciudadanía en la fase de co-creación del diseño metodológico de la ruta de participación y del diseño conceptual de la obra; el control del proceso contractual y de ejecución; y de apropiación de las obras resultantes del mismo.

### **2.2. Principios del proceso:**

En aras de garantizar un saldo pedagógico de este ejercicio de participación, se establecieron unos principios que pretenden facilitar la solución de los conflictos surgidos del encuentro y contratación de opiniones alrededor de los beneficios o afectaciones que generará esta obra de infraestructura. Entre ellos están:

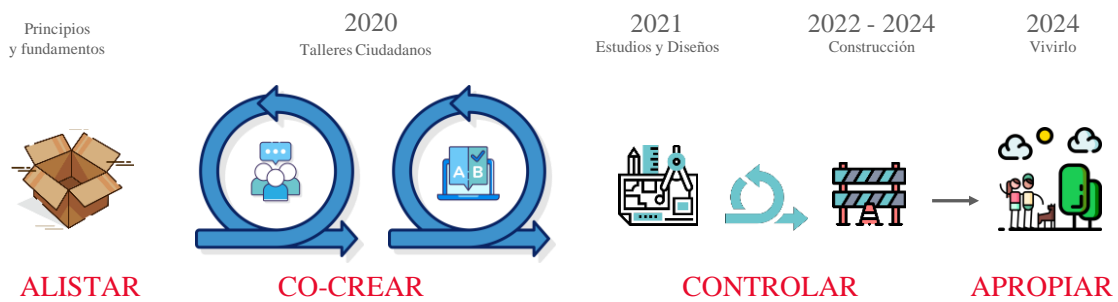
- a) **Diálogo** como forma de entendimiento entre actores diversos.
- b) **Disponibilidad de información y formación** para una participación cualificada.
- c) **Transparencia** como principio rector del actuar de la administración.
- d) **Inclusión:** es un proceso abierto a toda la ciudadanía.
- e) **Equidad:** es un proceso que busca equilibrar la cancha en favor de los más vulnerables.
- f) Es un proceso que apuesta por construir **consensos** ciudadanía - administración.
- g) Es un proceso que se fundamenta en la **prevalencia del interés general**.
- h) Es un proceso que reconoce **condicionantes** normativos, técnicos, económicos y temporales del proyecto.

### 2.3. Etapas del proceso

En concordancia con la idea de que la participación es un proceso, el equipo de la administración estableció etapas para la participación de la ciudadanía, estableciendo con claridad, alcances, productos específicos y herramientas para cada etapa de participación. En la siguiente gráfica se puede observar que las etapas definidas fueron alistamiento, co-creación, control ciudadano y apropiación.

Gráfica 1

#### Ruta de la participación



La etapa de **alistamiento** buscaba preparar y validar el diseño de la estrategia de participación a través de panel de expertos y líderes sociales.

La de **co-creación** tiene por objeto convocar a la ciudadanía a contribuir de manera colaborativa en los diseños del proyecto urbanístico del Corredor Verde Carrera Séptima, la que tiene a su vez, dos fases: la primera, de consulta y deliberación ciudadana sobre el diseño conceptual y; la segunda, de deliberación y validación ciudadana acerca de los diseños elaborados por el IDU con los aportes recogidos en la fase anterior.

La de **control ciudadano o social**, pretende habilitar recursos institucionales que faciliten la veeduría al proceso de contratación y construcción de la obra. Para ello, la producción de información, el acceso a la misma y la formación son instrumentos claves para permitir el ejercicio de este derecho en materia de participación ciudadana.

Finalmente, la de apropiación pretende conseguir el empoderamiento de la ciudadanía con relación al resultado de la intervención urbanística integral, a través de la cual, la ciudadanía disfruta la infraestructura





## 2.4. Escenarios y herramientas para la participación:

Entendida la participación como un proceso y resultante de unas condiciones institucionales, el distrito dispuso de unos escenarios y herramientas de participación de la siguiente forma:

### a) Herramientas de información y difusión

Aquellas que buscan dar a conocer que se está desarrollando un proceso de participación alrededor del proyecto, al tiempo que se invita a la ciudadanía a tomar parte activa en el proceso aprovechando la oferta disponible.

Dentro de las mismas se identificaron, las redes sociales (Facebook, Twitter, Instagram, YouTube); así mismo, los medios de comunicación comunitarios y alternativos, los medios de comunicación masivos, las páginas web o portales institucionales; e incluso, canales de información institucionales como DC Radio o DCTV administrados por el IDPAC y los medios de difusión del sistema Transmilenio.

Adicionalmente, se diseñó e implementó la página web [septimaverde.gov.co](http://septimaverde.gov.co) donde se encuentra alojada toda la información del proyecto y el micrositio dedicado al Corredor Verde Carrera Séptima en la página institucional del IDPAC.

### b) Escenarios de deliberación

En desarrollo de lo consignado en la política pública de participación incidente, en la que entiende como una estrategia de la participación la construcción de agenda, se dispuso dentro de esta metodología la facilitación de escenarios en los que los ciudadanos y las ciudadanas, así como sus organizaciones, establecen elementos para ser promovidos por ellos, dado que, se construyen de manera colectiva.

Dentro de los escenarios de deliberación más representativos están:



- **Talleres vecinales:** Estos son entendidos como espacios en donde los habitantes de un territorio específico, colindante con el área de impacto del Corredor Verde,

se reúnen a establecer propuestas u observaciones al diseño o ejecución de la obra.

- **Talleres de imaginarios:** Estos espacios se entienden como lugares presenciales, semipresenciales o virtuales, en los que un grupo de personas se congregan para indagar sobre las formas o maneras como ellos comprenden o entienden el alcance de la obra que se va a desarrollar, sus beneficios y los atributos que esperan de la intervención urbanística.
- **Talleres sectoriales y con grupos poblacionales:** Estos escenarios buscan auscultar la opinión particular de cada grupo poblacional o sectorial acerca del desarrollo del proceso en sus diferentes etapas, con principal énfasis en mujeres, jóvenes, población LGBTI, niños y niñas, víctimas del conflicto armado, grupos étnicos, comunales, habitantes de propiedad horizontal, comunidad educativa, usuarios de medios sostenibles de transporte, ambientalistas, empresarios, entre otros.

### *c) Herramientas de formación*

Entendida la participación como el proceso en el cual todos los actores inciden conforme a las condiciones materiales con las que cuentan, el diseño propone poner en marcha espacios formativos que nivelen la cancha y permitan un diálogo horizontal, a través de la difusión de contenidos formativos a toda la ciudadanía.

Por ello, cada etapa del proceso implementa este tipo de espacios, apoyándose en el conocimiento acumulado de la academia, del saber de las organizaciones sociales y de los servidores públicos. A estos espacios se les denomina talleres o foros temáticos “Construyamos juntos”. Adicionalmente, se habilitará un curso en la Escuela de Formación del IDPAC acerca del Desarrollo Urbano Integral, en asocio con el IDU que integrará al ciclo de formación “Bogotá Planea”.

### *d) Herramientas de consulta*

Finalmente, se encuentran las herramientas de consulta. Con ellas, la estrategia pretende facilitar la recolección de opiniones de la ciudadanía acerca de dilemas de gestión administrativa que la ciudad requiera resolver. Entre las herramientas se cuenta con instrumentos digitales o presenciales. En las digitales está la plataforma Bogotá Abierta que administra el IDPAC y facilita procesos de colaboración a través de preguntas o retos planteados a la ciudadanía. StreetMix es un software a través del cual, el IDU, invita a las personas a diseñar o perfilar tramos del corredor, por medio de herramientas digitales. En aras de reducir las barreras tecnológicas o de brecha digital, se habilitan instrumentos en el WhatsApp de tal forma que las personas puedan comunicar sus propuestas por medio de audios o videos. Finalmente, se encuentran las herramientas aplicadas en físico, tipo sondeo, que permite recoger las opiniones de las personas que habitan o hacen uso del corredor vial.

### e) Herramientas decisivas

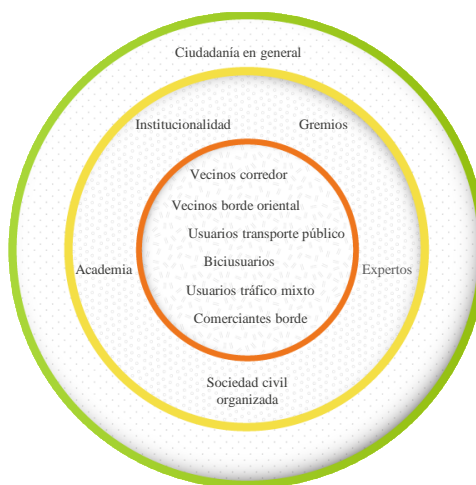
Si bien se propone el consenso como un principio orientador de esta estrategia de participación, la administración es consciente que, ante la imposibilidad de llegar acuerdos, es importante definir instrumentos que permitan dirimir los mismos de forma democrática por lo que se establece como herramienta el Sistema de Votación Electrónica Ciudadana –VOTEC- y las asambleas ciudadanas.

### 2.5. Mapa de actores

Para desarrollar esta estrategia se establecieron diferentes niveles de interés de las personas con relación al impacto que generaría la construcción de la obra, razón por la que se considera el proceso participativo no solamente asunto de las personas que habitaban el corredor sino todos los habitantes de la ciudad. En consecuencia, todos los espacios o dispositivos que facilitarían la participación deberían estar dirigidos a este propósito. A continuación, se observan los diferentes grados o niveles de actores en este proceso.

Gráfica 2

#### Mapa de actores



## 3. Resultados de las etapas de aprestamiento y de la primera fase de co-creación

### 3.1. Etapa de aprestamiento

La etapa de aprestamiento consistió en un taller con expertos en materia de participación con el objeto de recibir opiniones acerca de la pertinencia metodológica de la estrategia de participación.

El taller se realizó el 12 de septiembre y contó con la representación de 30 representantes de la sociedad civil.

Se presentaron las siguientes observaciones:

- Asegurar que los actores que van a participar cuenten con la formación e información suficiente para tener una participación cualificada.
- Asegurar que los ejercicios de diseño participativo tendrán en cuenta las características locales de los distintos tramos de la obra.
- Asegurar que exista coordinación entre las distintas entidades con responsabilidad en aspectos relacionados con el proyecto.
- Reconocer que debe reconstruirse la confianza entre la administración y la ciudadanía dadas las tensiones que surgieron con los anteriores proyectos.

### 3.2. Etapa de co-creación. Fase 1 de consulta sobre diseño conceptual

Esta fase de consulta se desarrolló entre el 1 y el 31 de octubre de 2020. Consistió en habilitar varios instrumentos para facilitar la respuesta a la pregunta, ¿Cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima?

#### a) Herramientas informativas:

Como herramientas de difusión o informativas se utilizaron DC Radio, DCTV, Facebook Live, Twitter, Instagram, YouTube, medios comunitarios y alternativos, medios masivos de comunicación y, los portales [septimaverde.gov.co](http://septimaverde.gov.co) y [participacionbogota.gov.co](http://participacionbogota.gov.co).

La Secretaría de Movilidad, IDU e IDPAC son el conjunto de entidades que diseñaron y difundieron 308 piezas publicitarias con el propósito de divulgar el objetivo de la estrategia, los tiempos para hacerse partícipes y el alcance del proceso en esta fase. La distribución de piezas conforme al canal específico se observa a continuación:

Tabla 1

#### Canales y número de piezas informativas

Canal	No. Piezas
Facebook	186
Twitter	284
Instagram	62
Acciones de gestión en medios externos	43
Páginas web	3
Ruedas de prensa	2
DC Radio	17
DCTV	4
Mailing	3
Canales Transmilenio	10
<b>Total</b>	<b>614</b>

Fuente: IDPAC- SDM- IDU, 21-10-2020

El alcance estimado por la difusión de 532 piezas a través de los canales de Facebook, Twitter e Instagram fue de 1.516.159 personas y 34.180 interacciones. Su distribución por cada canal es el siguiente:

Gráfica 3

Resultados difusión estrategia informativa



Fuente: SDM, IDU, IDPAC, 31-10-2020

b) Herramientas deliberativas:

Para promover la deliberación acerca de la pregunta establecida, partiendo de los imaginarios a través de los cuales se acercan las personas al objeto de debate, en este caso, el diseño del Corredor Verde Carrera Séptima, la administración desarrolló 36 actividades de las cuales participaron 2.239 personas. Entre las actividades más destacadas están los talleres vecinales, de imaginarios, sectoriales y poblacionales, con la Veeduría Ciudadana y las universidades ubicadas en el corredor. A continuación, la discriminación de cada una de ellas:

Tabla 2

Listado de actividades deliberativas

Fecha	Actividad	Número de actividades	Modalidad	Asistentes	Entidad que lidera*
13 a 22 -10	Talleres vecinales	8	Virtual	304	IDU
22-10 a 04-11	Talleres de imaginarios	8	Virtual	320	IDU
26-10 a 03-11	Talleres de imaginarios con niños, niñas y adolescentes	6	Virtual	300	IDU
15-10	Bici recorrido con colectivos bici usuarios tema identificación valores ambientales en carrera séptima	1	Presencial	40	IDPAC
15-10	Encuentro con la veeduría ciudadana Defendamos la Séptima	1	Virtual	14	IDPAC
17-10	Taller con Comunales Localidad de Santafé	1	Presencial	15	IDPAC

17-10	Bici recorrido con colectivos de ciclistas sobre de movilidad sostenible	1	Presencial	20	IDPAC
22-10	Encuentro con Universidades	1	Virtual	23	IDU
22-10	Taller con Consejo de Sabios y Sabias	1	Virtual	32	IDPAC
22-10	Taller sobre Discapacidad y Diseño Incluyente con Consejeros Discapacidad, familiares y cuidadores	1	Virtual	20	IDPAC
22-10	Activación en Espacio Público con Mujeres y Sectores LGBTI Localidad Santa Fe	1	Presencial	420	IDPAC
23-10	Activación en Espacio Público con Mujeres y Sectores LGBTI Localidad Chapinero	1	Presencial	370	IDPAC
22-10	Conversatorio Avifauna en el Corredor Verde	1	Presencial	20	IDPAC
24-10	Caminata con habitantes Barrio Paraíso	1	Presencial	15	IDPAC
25-10	Encuentro con Víctimas	1	Presencial	130	IDPAC
25-10	Bici recorrido con organizaciones juveniles	1	Presencial	188	IDPAC
27-10	Taller con Comunales Localidad de Chapinero	1	Presencial	8	IDPAC
	Total	36		2.239	

Fuente: SDM, IDU, IDPAC, 31-10-2020

### c) Herramientas formativas:

Como resultado del proceso formativo se desarrollaron tres (3) foros temáticos de forma semipresencial y virtual: Espacio Público y Sentido de Lugar; Movilidad Sostenible; y Armonía con la Naturaleza. El resultado de las actividades contó con 395 personas en sala, 115.318 personas de alcance y 7.357 interacciones. Para mayor detalle ver la siguiente tabla.

Tabla 3

## Resultados actividades formativas

ACTIVIDADES DE FORMACIÓN	REALIZADOS	ASISTENTES	ALCANCE	INTERACCIONES
Espacio público y Sentido de Lugar	1	324	84.932	5.772
Movilidad Sostenible	1	66	18.418	929
Armonía con la Naturaleza	1	62	11.968	656
<b>TOTAL FOROS TEMÁTICOS</b>	<b>3</b>	<b>395</b>	<b>115.318</b>	<b>7.357</b>

Fuente: SDM, IDU, IDPAC, 31-10-2020

*d) Herramientas de consulta:*

Para recopilar las propuestas de las personas acerca del diseño conceptual del Corredor Verde Carrera Séptima, la administración dispuso de dos plataformas tecnológicas: Bogotá Abierta y StreetMix; facilitó un número de WhatsApp; habilitó el portal [septimaverde.gov.co](http://septimaverde.gov.co) y, finalmente, dispuso de cerca de 153 funcionarios para recoger de manera física las propuestas de la ciudadanía en 19 localidades, 1.200 barrios, 20 parques metropolitanos, 60 UPZ y 10 estaciones de Transmilenio.

La implementación de todos estos instrumentos permitió recolectar 49.519 respuestas a la pregunta sobre ¿Cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima?, discriminados como se observa en la tabla siguiente:

Tabla 4

## Resultados actividades y canales de consulta

Canal	Cantidad
Bogotá Abierta	964
Séptima Verde	1.559
WhatsApp	292
Street Mix	6.712
Presencial	39.992
<b>Total</b>	<b>49.519</b>

Fuente: SDM, IDU, IDPAC, 31-10-2020

## 4. Análisis de resultados de la consulta ciudadana sobre el Corredor Verde de la Carrera

### 4.1. Metodología para el procesamiento y análisis de la información



Para la recopilación de información sobre cómo se imagina la ciudadanía el Corredor Verde de la Carrera Séptima, la Alcaldía Distrital activó seis canales de consulta:

- a. Consulta en calle
- b. Reto Bogotá Abierta
- c. Consulta a través de la página web Séptima Verde
- d. Consulta a través WhatsApp
- e. StreetMix

De los seis canales de consulta, cinco (5), excepto Street Mix, permitieron a los ciudadanos dar su opinión de forma escrita alrededor de una pregunta abierta “Bogotá votó no querer una troncal de Transmilenio sobre la Carrera séptima y el Concejo de la ciudad se pronunció a través del artículo 105 del Plan de Desarrollo sobre los componentes que debe tener este corredor vial. En consecuencia, ¿cómo quieres que sea el Corredor Verde de la Carrera Séptima?”.

Por su parte, StreetMix trabajó sobre la misma pregunta, sin embargo, permitió que las personas perfilaran seis (6) tramos viales del Corredor Verde Carrera Séptima: a) Carrera 7 por Calle 26; b) Carrera 7 por Calle 37; c) Carrera 7 por Calle 39; d) Carrera 7 por Calle 72; e) Carrera 7 por Calle 163; f) Carrera 7 por Calle 175.

Para el análisis de lo recopilado de forma escrita o verbal, se tuvieron en cuenta un total de 36.541 opiniones recibidas, como se ve en la tabla siguiente, correspondientes a Consulta en Calle, Bogotá Abierta, Portal Séptima Verde, de las cuales se identificaron **49.576 propuestas**, ya que en muchas de los textos revisados había más de una respuesta como se observa en la tabla siguiente:



Tabla 5

Total respuestas sistematizadas acerca del Corredor Verde Séptima

Herramienta de consulta	Cantidad
Encuestas en calle	34.018
Bogotá Abierta	964
Séptima Verde	1.559
<b>Total</b>	<b>36.541</b>

Fuente: IDPAC, 2020

Adicional a lo anterior, se adelantaron los siguientes nueve (9) talleres para recoger insumos específicos de diferentes grupos poblacionales de la ciudad:

- Ambientalistas.
- Ciclistas.
- Jóvenes.
- Población con discapacidad.
- Mujeres.
- Comunidad LGTBI.
- Persona Mayor.
- Víctimas del conflicto armado.
- Pueblos étnicos (comunidades indígenas, afrodescendientes, raizales y palenqueras).

El proceso de depuración y análisis de la información se realizó a través de cuatro instrumentos principales: el primero es un formato de transcripción de los aportes ciudadanos recolectados a través de las cuatro primeras herramientas de consulta; el segundo es una Matriz de Sistematización de las propuestas ciudadanas en la que se clasificaron dichos aportes según seis componentes principales y 18 categorías sugeridas por el IDU:

Tabla 6

Componentes y categorías para el análisis de las ideas propuestas por la ciudadanía sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima

Componente	Categorías	Temáticas abordadas
Movilidad Sostenible	Transporte Público	Tranvía, Metro, Buses eléctricos.
	Transporte privado	Vehículos, motos, rutas escolares.
	Infraestructura	Vías, carriles, puentes, intersecciones, semáforos, señalética, movilidad accesible, andenes, conectividad con otros sistemas.

	Modos de transporte alternativo	Bicicletas, patinetas, peatones.
Espacio Público Incluyente	Parques y Plazas	Parques de bolsillo y vecinales, plazas y plazoletas, parques de escala local, parques metropolitanos, Parques Nacionales Naturales.
	Mobiliario	Bancas, baños, señales, iluminación, bici-parqueaderos.
	Patrimonio	Lugares históricos, memoria, prácticas artesanales, culinaria.
	Usos e intervenciones	Grafiti, arte urbano, multiplicidad de usos, predios adquiridos, bibliotecas.
Armonía con la naturaleza	Contaminación y basuras	Problemáticas ambientales, ruido, smog, disposición de basuras.
	Cerros orientales	Senderos ecológicos, caminos, restauración ambiental, conservación, mitigación de impactos por nuevas demandas.
	Cuerpos de agua	Quebradas, ríos, canales.
	Árboles, vegetación y fauna	Tipos de árboles, vegetación, flora, especies animales, insectos, huertas urbanas.
	Recursos y construcción sostenible	Materiales sostenibles, drenajes sostenibles, zonas de protección ambiental.
Proyecto Urbano Integral y POT	Ordenamiento Territorial	POT, norma urbana, usos del suelo, equipamientos, regulaciones, construcciones en altura (edificabilidad), densidades, articulación barrial y local, otros proyectos de ciudad, escalas regionales y de integración.
	Cultura Ciudadana	Pedagogía, formación, uso y apropiación del espacio público, acciones de sanción formal e informal
	Seguridad Ciudadana y convivencia	Percepción de seguridad, hurtos, afectaciones al patrimonio, convivencia.
	Desarrollo económico	Comercio formal e informal, vendedores ambulantes, competitividad, Turismo sostenible, hoteles, restaurantes, centros comerciales, grandes superficies.
	Participación	Estrategias de diseño participativo, veedurías ciudadanas, información, gobernanza, organizaciones cívicas, colectivos urbanos.

Fuente: IDU, 2020

Es importante señalar que cada uno de los aportes ciudadanos puede descomponerse en dos o más ideas ciudadanas puesto que, al ser una pregunta abierta, permitía a los ciudadanos sugerir diversas propuestas sobre el Corredor Verde Carrera Séptima en cada texto recibido.

El tercer instrumento utilizado para analizar la información de las cuatro primeras herramientas de consulta fue la técnica de nube de **palabras**, con la que se realizó una representación visual de las palabras más frecuentes utilizadas por los ciudadanos en sus aportes.

Finalmente, el cuarto instrumento utilizado, aplicado únicamente a la quinta herramienta de consulta, fueron ayudas de memoria que sistematizaron de manera específica los aportes de los 10 grupos poblacionales que participarían en los nueve (9) talleres realizados.

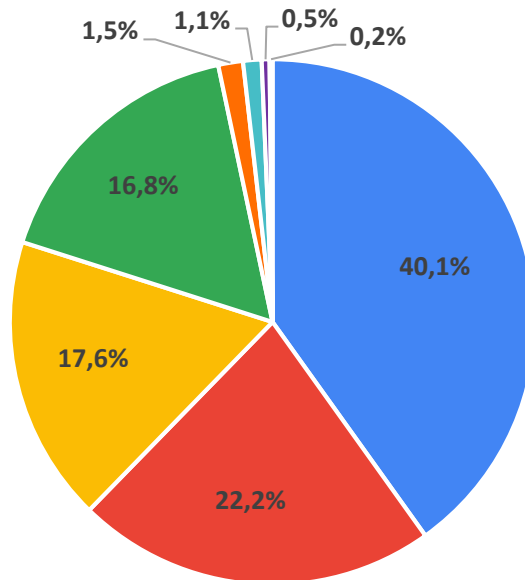
A continuación se presentan los resultados de la consulta ciudadana realizada y de los instrumentos de procesamiento y análisis de información utilizado.

#### 4.2. Resultados de la consulta ciudadana sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima

Este documento analiza **49.576 opiniones**, resultado del procesamiento de **36.541 respuestas efectivas en calle**, las cuales fueron clasificadas en cinco (5) componentes; dos de ellos referidos a la idea de que siga igual el estado de cosas y al desconocimiento de la respuesta y 18 categorías de análisis presentadas en la sección anterior.

Gráfica 4

Resultados de la consulta ciudadana por componentes



Movilidad sostenible	19.889
Armonía con la naturaleza	10.995
Proyecto Urbano Integral y POT	8.738
Espacio público incluyente	8.308
Quiero que la Séptima siga igual	753
No me interesa / No sabe / No responde	564
No está de acuerdo	239
Está de acuerdo	90

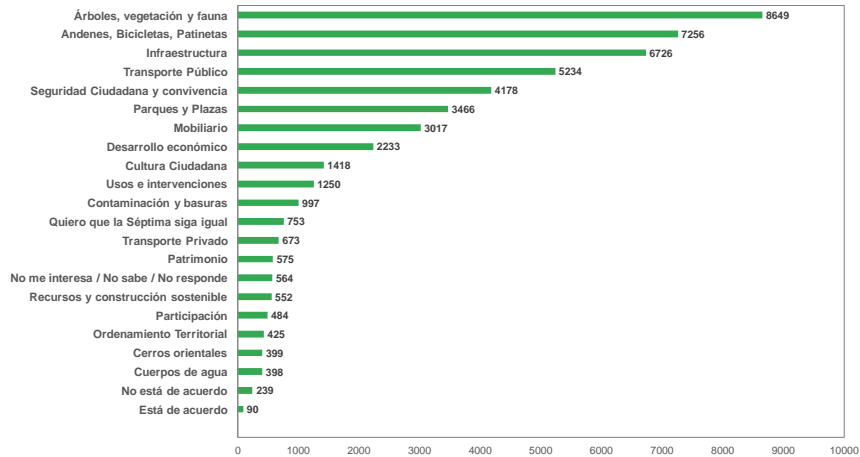
Fuente: IDPAC, 2020

Del total de 49.576 propuestas ciudadanas, el 40,1% se concentran en el componente de movilidad sostenible. En segundo lugar, el componente de armonía con la naturaleza concentra el 22,2% de las ideas ciudadanas. El 17,6% de las ideas ciudadanas abordan



Gráfica 6

Resultados de la consulta ciudadana por categorías



Fuente: IDPAC, 2020

Si analizamos el resultado a partir de las categorías, como se puede ver en la gráfica anterior, podemos señalar de manera indicativa que: a) Árboles, vegetación y fauna, superan muy por encima a bicicletas, patinetas y peatones e infraestructura y transporte público; b) que en temas de movilidad sostenible, bicicletas, peatones y patinetas superan al modo de transporte público y muy por encima al uso del vehículo privado; c) que la seguridad y convivencia es una preocupación que sobresale por sobre las categorías de espacio público incluyente.

A manera de hipótesis podríamos señalar que, la ciudadanía más que preocupada por el medio de transporte, tiene un interés marcado por el futuro ambiental de este corredor, como se observa en el énfasis que hace sobre temas como el arbolado, la avifauna y la integración a la estructura ecológica principal.

En materia de transporte reafirma la negativa del uso de modos no limpios de movilidad, como se nota en la baja referencia a transporte privado, en contraste con el interés por esquemas basados en la bicicleta, las patinetas o caminar.

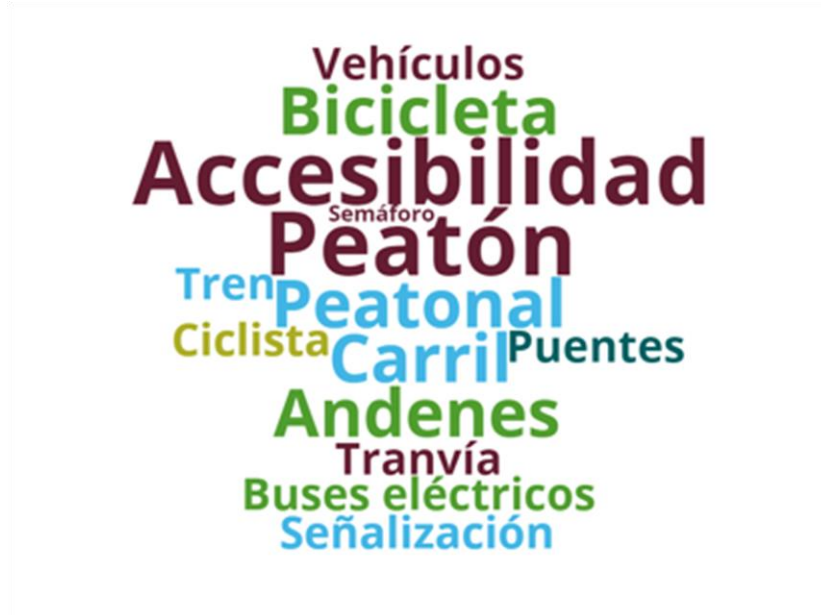
**4.2.1. Análisis de resultados por componente de movilidad sostenible.**

Como se observa en la nube de palabras, en materia de movilidad sostenible, se evidencia con mayor precisión las preferencias ciudadanas por privilegiar modos de transporte basados en tecnologías limpias y la necesidad de adecuar la infraestructura del corredor a estas tendencias, esto, teniendo en cuenta que las palabras más repetidas son peatón, peatonal, accesibilidad y ciclista.

Frente al modo de transporte masivo es importante señalar la relevancia que la gente le da a los buses eléctricos y al Tranvía.

Gráfica 7

Nube de palabras resultados de la consulta ciudadana del componente Movilidad sostenible

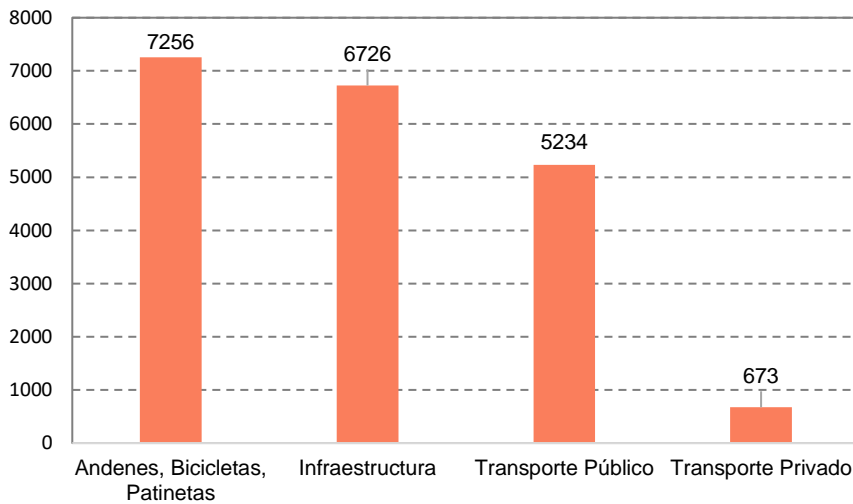


Fuente: IDPAC, 2020.

Clasificadas por categoría y vistas en la gráfica, se puede visualizar mejor, cómo las personas tienen una preferencia, después de los modos sostenibles, por la infraestructura, reivindicando la condición de sentido de lugar.

Gráfica 8

Resultados de la consulta ciudadana por categoría en el componente Movilidad sostenible



Fuente: IDPAC, 2020

4.2.2. Análisis resultados componente de espacio público incluyente

Para el caso del componente de Espacio Público Incluyente, los ciudadanos señalan que los parques y las plazas son esenciales en el futuro del Corredor Verde de la Carrera Séptima, así como la iluminación o uso del espacio para el arte, el disfrute y preservación del patrimonio histórico y la ubicación de mobiliario público para estar en el corredor. Esto permite inferir, como aporte para el diseño conceptual de este corredor vial, que a la ciudadanía que participó le interesa en mayor proporción el sentido de lugar, o mejor, el interés por estar y disfrutar el espacio, que el deseo por movilizarse de un punto a otro.

Gráfica 9

**Nube de palabras resultados de la consulta ciudadana  
del componente Espacio Público Incluyente**

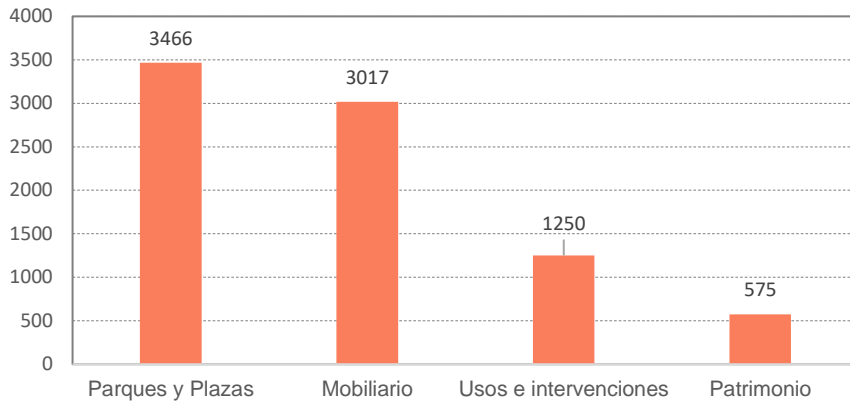


Fuente: IDPAC, 2020.

En la gráfica siguiente se observa de mejor manera, como en materia de espacio público, los parques y plazas, como espacios de encuentro es un énfasis de la ciudadanía en esta materia, seguida de mobiliario y los usos e intervenciones, que en la nube de palabras se relaciona con el grafiti o el arte.

Gráfica 10

Resultados de la consulta ciudadana por categoría en el componente Espacio público incluyente



Fuente: IDPAC, 2020

**4.2.3. Análisis resultados componente armonía con el ambiente.**

Si se revisa la nube de palabras del componente Armonía con el ambiente, adicional a la importancia de un corredor sustentado en una arborización extensa, la ciudadanía llama la atención sobre el manejo de las basuras, así como de la conexión del corredor con los cerros orientales, sus senderos y cuerpos de agua. Su referencia a la fauna, la flora y las aves, permite señalar el interés que tiene la ciudadanía de que el diseño contemple las condiciones para que el mismo sea un espacio para la preservación y generación de vida.



Gráfica 11

Nube de palabras resultados de la consulta ciudadana del componente Armonía con el ambiente

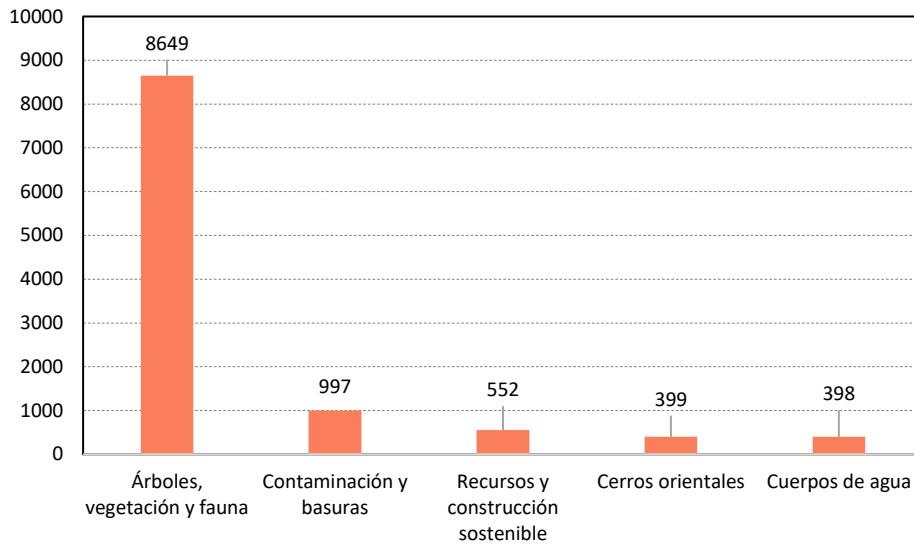


Fuente: IDPAC, 2020

Sin duda el tema de mayor importancia en este campo es el arbolado, la vegetación y la fauna. Como se muestra en la gráfica siguiente asunto que concentra el 78% de las opiniones o ideas de la ciudadanía. Arbolado que pasa a entenderse como fuente de vida, al asociarse con avifauna y no solamente ornamental.

Gráfica 12

**Resultados de la consulta ciudadana por categoría en el componente Armonía con la naturaleza**



Fuente: IDPAC, 2020

**4.2.4. Análisis resultados componente Desarrollo Urbano Integral**

Finalmente, si en algo insisten los ciudadanos alrededor de todas las discusiones sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima, es que no es solamente una solución de movilidad para la ciudad sino, sobre todo, una apuesta integral de desarrollo urbano sustentable en la ciudad. Por lo anterior, cuando se revisa la nube de palabras del componente Proyecto Urbano Integral, los ciudadanos señalan que será necesario asegurar condiciones de seguridad, cultura ciudadana y aprovechamiento socioeconómico del corredor.

Gráfica 13

Nube de palabras resultados de la consulta ciudadana del componente Desarrollo Urbano Integral

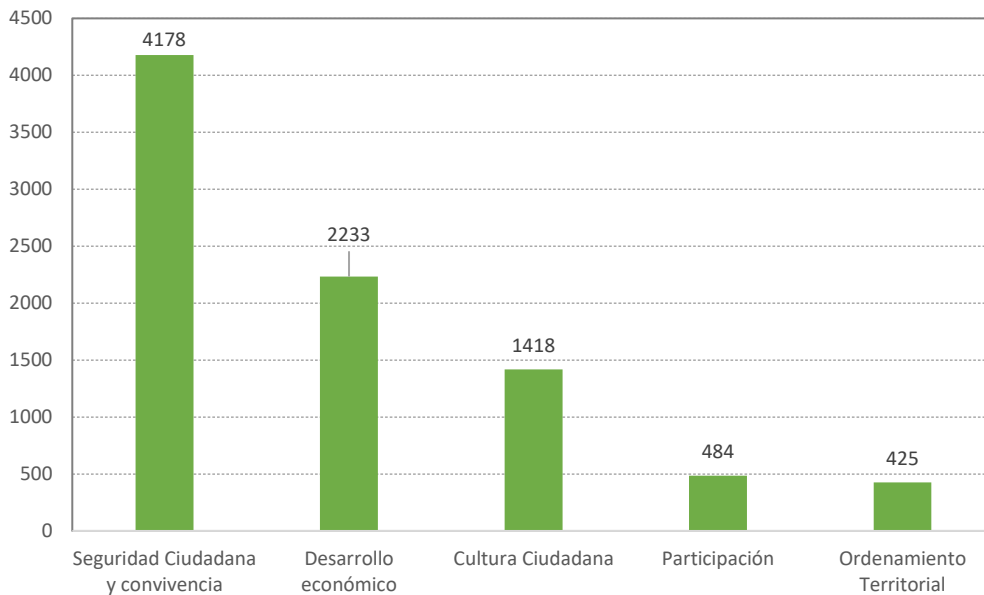


Fuente: IDPAC, 2020

Dentro de este componente, 4.178 ideas reflejan el llamado de la ciudadanía con respecto a que el disfrute del corredor como un espacio para estar, transitar y habitar, necesita de las mejores condiciones posibles de seguridad y convivencia. Así mismo, 2.233 ideas señalaron distintas potencialidades que puede tener el corredor para fomentar el desarrollo económico en la ciudad y 1.418 ideas acentuaron la importancia de desplegar iniciativas de cultura ciudadana alrededor del proyecto.

Gráfica 14

**Resultados de la consulta ciudadana por categoría en el componente Proyecto urbano integral y POT**



Fuente: IDPAC, 2020

**4.3. Análisis resultados talleres con sectores poblacionales**

Además de los aportes ciudadanos recolectados, diversos grupos poblacionales proponen recomendaciones que sugieren, deben tenerse en cuenta para el diseño del Corredor Verde Carrera Séptima:

**AMBIENTALISTAS:**

- Contar con un plan de manejo ambiental para la protección de la avifauna de la Carrera Séptima
- Que la señalización y el amoblado del corredor verde se articulen con la Red de Senderos de los Cerros Orientales
- Que el arbolado endémico de la Carrera Séptima, sea frutal con el fin de brindar alimento a la fauna de la ciudad.

### CICLISTAS:

- Mujeres ciclistas: deber ser seguro, contar con zonas iluminadas y puntos de atención inmediatos cuando se produzca un acto violento contra ellas.
- Que se adecúen las ciclorrutas, se respete al ciclista y al peatón y, que ellos sean el eje central del corredor verde.

### JÓVENES:

- Mejorar la infraestructura del corredor, alumbrado público, no necesariamente con más policía.
- Corredor con cero emisiones de carbono, que el transporte sea fuente eléctrica (tranvía o tren ligero) para toda la séptima.
- Zonas verdes, jardines horizontales, huertas, techos verdes en edificios comerciales y residenciales; canecas y máquinas para el reciclaje.
- Incorporación de mobiliario que permita dar a conocer sus emprendimientos (kioscos).
- Espacio para desarrollar actividades artísticas y equipamientos para realizar actividades físicas al aire libre.

### DISCAPACIDAD:

- Construir sobre la norma técnica de diseño universal.
- Contar con cable aéreo para conectar la séptima con las zonas empinadas del trayecto.
- Señalética y claves audibles para personas con discapacidad visual y lengua de señas para discapacidad auditiva.
- Rampas de acceso y demás adecuaciones para las personas con discapacidad.

### MUJERES:

- Lleno de árboles y plantas de diferentes especies que promueva la conciencia ambiental en la ciudadanía y con los niños principalmente.
- Línea de tiempo por la Carrera Séptima sobre la historia de Bogotá.
- Que garantice la seguridad de las personas que lo recorren, en todos los tipos de transporte y movilidad, con mejor alumbrado público y mayor presencia de la Policía de Bogotá.

### LGBTI:

- Un corredor incluyente donde se visibilice el sector social LGBTI y se reivindicuen sus derechos y los actos de discriminación y violencia que se han presentado sobre la Carrera Séptima.
- Ubicar la bandera en parques del Corredor Verde como el de los Hippies para visibilizar al sector social LGBTI.
- Un corredor seguro, que garantice la seguridad, con mejor alumbrado público y mayor presencia de la Policía de Bogotá.

### PERSONA MAYOR:

- Que las personas mayores puedan trabajar como guías para contar las historias de Bogotá, la carrera séptima y sus localidades.
- En cuanto al transporte que se entreguen folletos de cómo usarlo.
- Realizar actividades artísticas y culturales.
- Regular el aprovechamiento del espacio público asociado a las ventas informales.

### VÍCTIMAS DEL CONFLICTO ARMADO:

- Que se amplíe el sendero peatonal, que se incremente la seguridad y haya mayor iluminación, que sea un espacio agradable para compartir en familia.
- Vallas publicitarias con la historia de la ciudad, mensajes que inviten a vivir en paz y a la reconciliación.
- Canchas de fútbol, muestras gastronómicas, iluminación, baños públicos, sillas para descansar y dispensadores de agua potable (mobiliario).

### INDÍGENAS:

- Identificación y cuidado de los lugares sagrados como un proceso de sanación y armonización del territorio en la ciudad.
- Realización de pinturas, murales u otras expresiones artísticas que permitan la exposición de las cosmovisiones ancestrales a través del arte.
- Puntos comerciales y quioscos que posibiliten la visibilización y comercialización de productos artesanales.
- Diseñar un centro cultural “Hijos de la Tierra”, que reúna a los pueblos indígenas de las localidades aledañas al corredor.

### AFRODESCENDIENTE, RAIZAL Y PALENQUERA

- Emprendimientos económicos, gastronómicos, artesanales y de memoria histórica que propicien el desarrollo económico y la generación de ingresos.
- Manzana de cuidado en el corredor verde, con bienes, servicios y ofertas que reconozcan las labores asociadas al cuidado con un enfoque étnico y de género.
- Infraestructuras que posibiliten la divulgación y circulación, formación, capacitación y el desarrollo de procesos artísticos y culturales.
- Que existan jardines de plantas medicinales, curativas de gran significado para la ciudad y el país.

#### 4.4. Resultados opiniones a través de StreetMix

La participación a través de StreetMix estuvo habilitada entre el 17 al 31 de octubre de este año. Como resultado se obtuvieron 6.712 propuestas para un promedio de 480 propuestas diarias, que en términos generales comprendieron 650 horas de trabajo dedicadas por los bogotanos y bogotanas a la ciudad. Del total de propuestas presentadas, un 91% propuestas resultaron válidas.

Como se observa en el gráfico siguiente, se presentaron 396 propuestas por tramo. El tramo, como más propuestas, fue el de la calle 26 con 978, para un 16% de las propuestas y el de menor propuesta fueron la de la 163, 147 y 128 para tan solo un 1%.

Gráfica 15

#### Propuestas por tramo StreetMix



Fuente: IDU, 2020.

Luego de analizar el total de los perfiles elaborados, se puede inferir que, la ciudadanía incrementó en el 56% de espacio para patinetas, bicicletas; un 74% para el transporte público; en contraste, reducir un 19% el espacio para transporte particular. Y adicionalmente, crear espacio nuevo para más servicios.

Gráfica 16

Variaciones propuestas por las personas que participaron de StreetMix



Fuente: IDU, 2020.

La gráfica anterior permite observar, así como se deja ver en la encuesta aplicada por la Alcaldía de Bogotá sobre Corredor Verde Carrera Séptima, que más que un solo corredor, existen diferentes formas de apropiación y uso del mismo.

En la parte izquierda de la imagen se puede ver el estado actual de distribución del espacio público, siendo el tramo de la calle 26, el que más uso de patineta o bicicleta tiene para desplazarse y el que más espacio destina para caminar o estar en el mismo. Contrario a ello, los tramos de la 113, 128, 147, 163 y 175 los que menos espacio destinan para medios de movilidad sostenibles ambientalmente y los que más espacio usan para el vehículo privado, en un promedio del 50% del mismo.

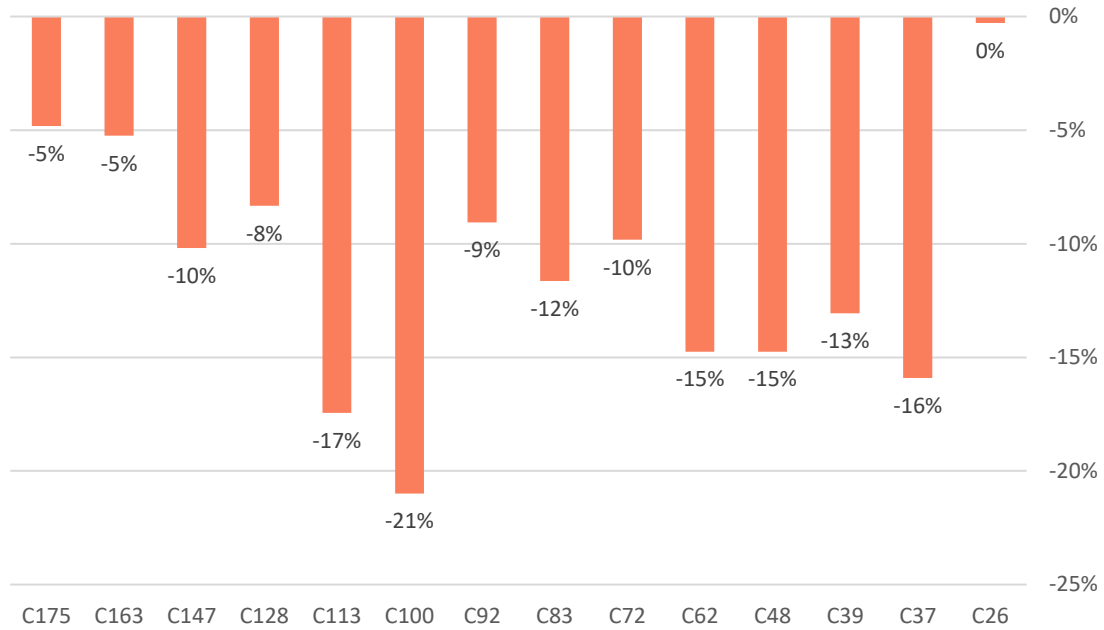
Ahora bien, producto del ejercicio de participación, se puede colegir que, la ciudadanía modifica esta distribución, otorgando más espacio al transporte público, la bicicleta, la patineta en los tramos mencionados anteriormente, restando el mismo al vehículo privado.

Adicionalmente, aumenta el espacio al transporte público en todos los tramos, incluso en el tramo de la 26 donde no había, sacrificando el espacio para el carro privado.

Ambientalmente, la ciudadanía propone diseños de tramos del Corredor Verde Carrera Séptima que reducen en promedio un 11% las emisiones de CO2, lo que ratifica su interés por implementar diseños urbanísticos y modos de transporte ambientalmente sostenibles. El corredor que presenta una mayor corrección es el de la Calle 100 con un menos 21%, seguido del tramo de la 113, 37, 48 y 62, con una reducción entre el 17% y el 15%. Los que menos reducción presentan son el de la Calle 26 con 0%, seguidos por Calle 175 y 163 con tan solo 5%. En general esta reducción se da porque las personas dan mayor preferencia al uso del transporte público.

Gráfica 17

Comparativo diferencia porcentual en reducción de emisiones por tramos del Corredor Verde Séptima



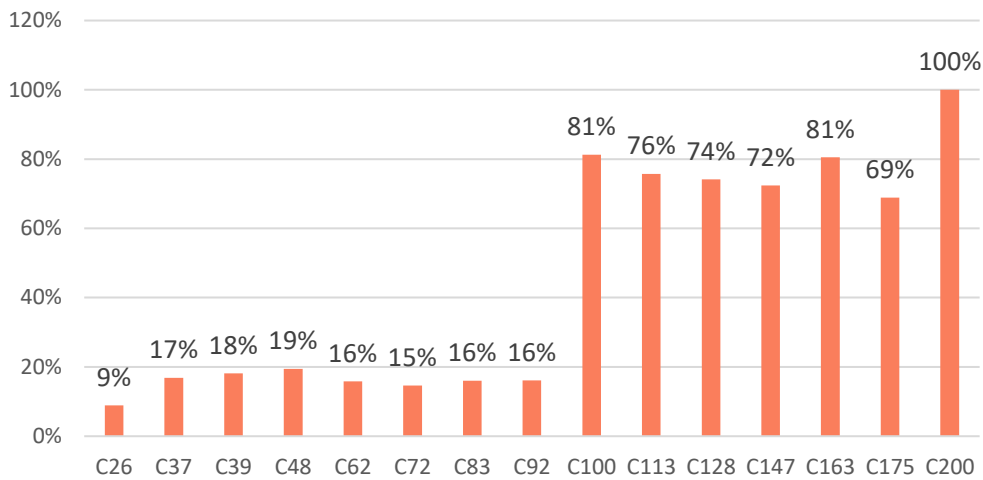
Fuente: IDU, 2020

Las personas manifiestan su interés, a través de los diseños propuestos, que se aumente el número de pasajeros, en promedio en un 45%, pasando de 59 mil a 86 mil pasajeros. La gráfica permite reiterar que las personas se acercan al Corredor Verde de manera diferenciada, ya que, de la 26 a la 100, el incremento solo alcanza un promedio del 16%; mientras que, de la 100 a la 200, el promedio es del 79%. Quiere decir ello que, para las personas de este extremo norte del corredor, su prioridad está en el transporte masivo y no tanto en otras formas de movilidad.



Gráfica 18

### Variación porcentual en capacidad de pasajeros por tramos del Corredor Verde Séptima



Fuente: IDU, 2020.

#### 4.5. Encuesta ciudadana

La Alcaldía Distrital realizó una encuesta presencial con el objeto de conocer información de interés de los ciudadanos sobre el proyecto del nuevo Corredor Verde en la Carrera Séptima de Bogotá.

La Encuesta se realizó a personas de 18 y más años edad que residen en el área de influencia de la carrera séptima. Se consideró además que quienes responden la encuesta lleven por lo menos seis meses residiendo en la ciudad, sobre el área de influencia del corredor de la carrera séptima.

Se implementó un diseño probabilístico, estratificado (zona) en tres etapas: MAS (áreas geográficas), MAS (vivienda) y MAS (personas). En un marco de muestreo definido por manzanas que están ubicadas a una distancia máxima de 500 metros alrededor de la carrera séptima. Se utilizó información cartográfica disponible en la web. Y se aplicó a hogares con ajuste por estrato. A nivel de los respondientes, se consideró un ajuste de estructura y nivel de sexo y grupos de edad.

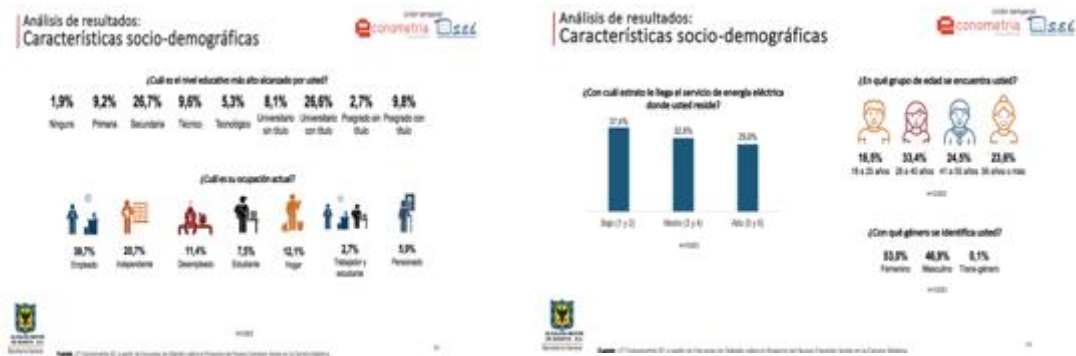
Como área de influencia de la carrera séptima se dividió en tres zonas de alto interés: de la calle 26 a la calle 40, de la calle 40 a la calle 100 y de la calle 100 a la calle 200. El marco muestral para esta medición fue de 1.521 hogares. La técnica de recolección es cuantitativa mediante cuestionario estructurado tipo encuesta.

La encuesta se realizó entre el 19-10-2020 y el 23-10-2020. Los resultados presentan un margen de error del 2,9% para el total del corredor y 5,2% para cada zona de interés.

A continuación, se puede ver la ficha sociodemográfica de la encuesta:

Gráfica 19

Características socio demográficas



Fuente: Alcaldía de Bogotá, 2020

De acuerdo con la encuesta de las personas que la respondieron, más del 60% toma diariamente esta vía, en los cuatro tramos estudiados. Y un 39% lo hace dos veces a la semana en toda Bogotá.

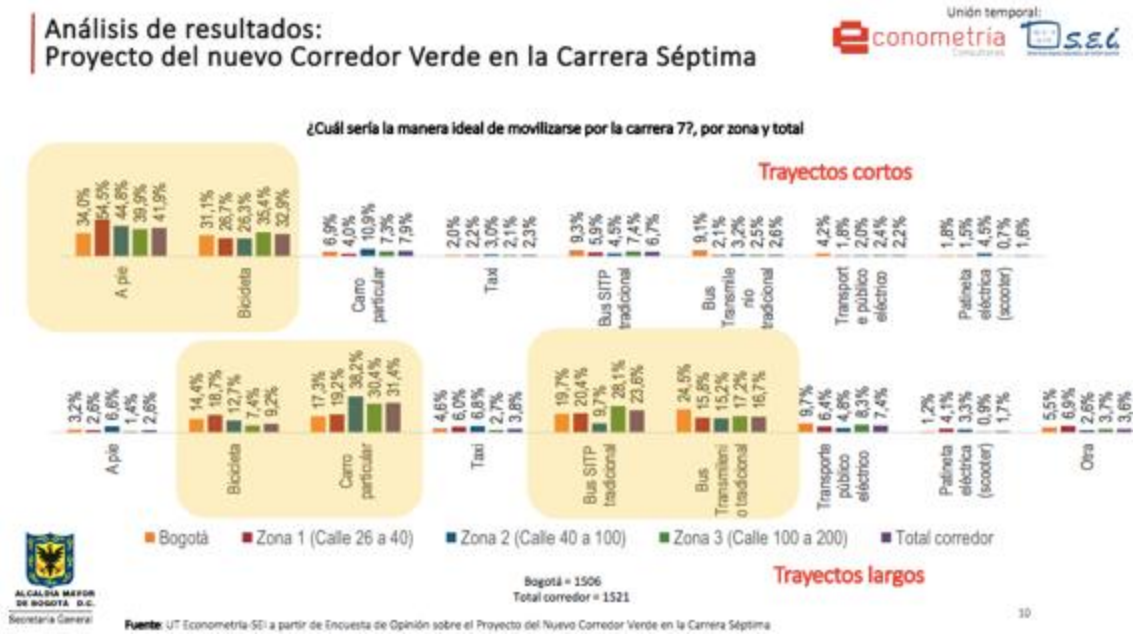
Gráfica 20



Sobre la forma de movilizarse, se puede concluir que en trayectos cortos la gente privilegia caminar o usar bicicleta. No obstante, en trayectos largos, las personas que se ubican en el tramo o zona 1 de la 26 a la 40 prefieren moverse en bicicleta, en contraste con los de la 40 a la 100 o 100 a 200, en donde se privilegia el carro particular. Y el bus

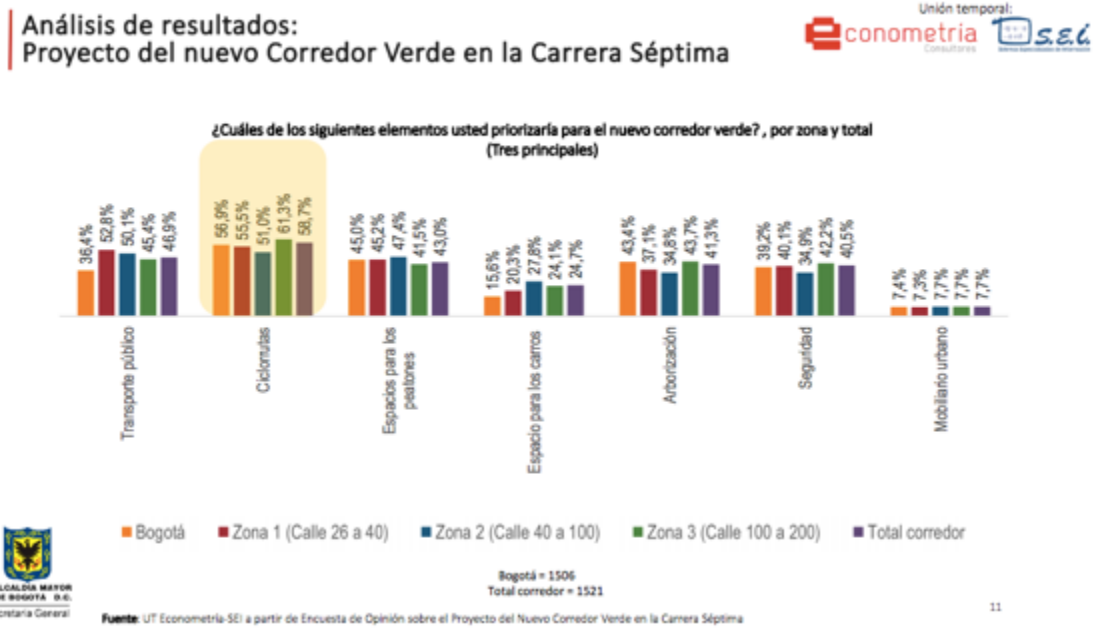
particular o Transmilenio, en el tramo de la 100 a la 200 o en el total del corredor. Estas diferencias permiten reiterar la hipótesis de que no existe un solo corredor, sino diferentes usos y formas de disfrutar el mismo.

Gráfica 21



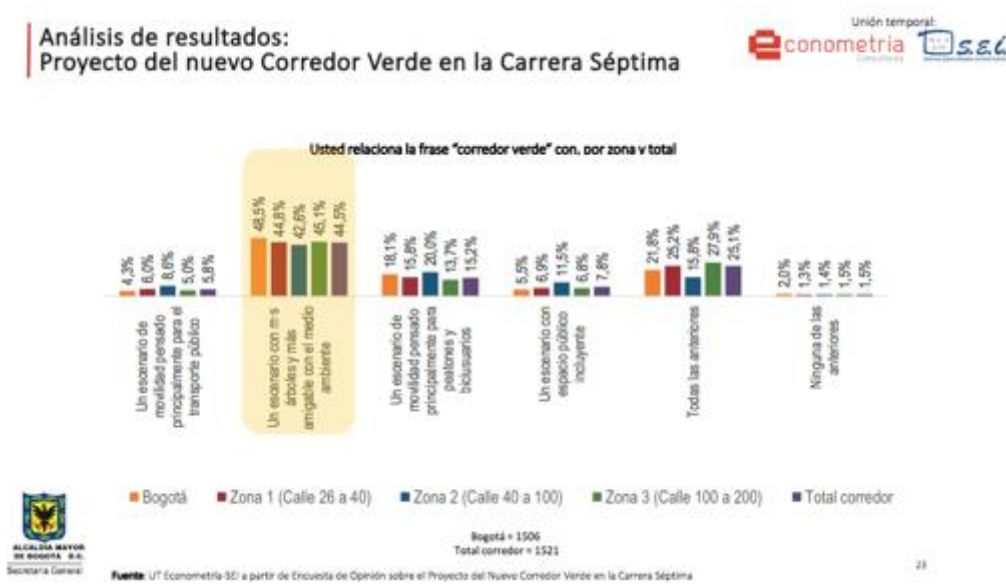
En la siguiente gráfica y frente a la pregunta sobre los elementos que priorizaría la ciudadanía para el nuevo corredor verde, más del 50% de la ciudadanía respondió en general un mayor interés sobre la ciclorruta, con mayor interés en el tramo de la 100 a la 200 y en general en todo el corredor. Como segunda opción y de forma consensuada, se establece el espacio para los peatones, el transporte público, la arborización y finalmente la seguridad. Y en contraste, muestra menor interés para que el diseño disponga espacio para el carro privado y el mobiliario urbano.

Gráfica 22



Finalmente, al preguntar a las personas sobre la frase con que asociaba el Corredor Verde, entre un 44% y un 48% lo asocia con un “escenario con más árboles y más amigable con el ambiente”, en coincidencia con lo señalado en la consulta realizada en calle y a través de Bogotá Abierta, entre un 13% y un 18% lo relaciona con “un escenario de movilidad pensado principalmente para peatones y ciclistas”. No obstante, entre un 15% y un 27% lo ve de forma integral como resultado de asociar la movilidad basada en el transporte público, bicicletas y peatones, árboles y amigable con el ambiente y un escenario con espacio público incluyente.

Gráfica 23



## 5. Principales conclusiones del proceso participativo

- El proceso participativo contó con herramientas informativas, de consulta, deliberativas y formativas. Como datos generales, se logró impactar con la estrategia cerca de 1 millón 500 mil personas y 34.180 interacciones a través de redes sociales y medios masivos de comunicación. Según la encuesta realizada, cuatro (4) de cada 10 personas habían tenido información sobre el corredor verde, siendo la mayor proporción en el tramo de la 40 a la 100, que respondieron afirmativamente en un 55%.
- Se habilitaron 36 espacios de deliberación que permitieron la participación de 2.239 personas.
- Se realizaron tres foros formativos a través de Facebook Live que permitió impactar a 395 personas en sala y alcanzar a otras 115 mil más.
- Se implementaron diversas acciones de consulta ciudadana, entre las que estaban la plataforma Bogotá Abierta, Séptima Verde, WhatsApp, Consulta en calle y StreetMix, a través de las cuales se recogieron 49.519 respuestas, que al sistematizarlas dieron como resultado 56.288 propuestas.
- Adicionalmente, se aplicó una encuesta a 1.521 hogares, a personas mayores de 18 años, con un margen de error del 2,9%.
- Una de las conclusiones de todo este ejercicio de participación es que las personas asocian el corredor verde con la presencia de abundante arbolado y conexión con la estructura ecológica principal del borde oriental, de tal forma que se preserve la avifauna y flora del corredor.
- No obstante, considera que el Corredor Verde no resulta solo de la preponderancia de un solo componente, sino de la integralidad del aspecto ambiental, de modos de transporte limpio y de condiciones urbanísticas para garantizar el disfrute del corredor.

- h) Algunos sectores poblacionales consultados como jóvenes, adulto mayor, mujeres, LGBTI, Víctimas, ambientalistas, ciclistas y sectores sociales como los comunales, coinciden además del tema ambiental y de movilidad sostenible, en que el corredor debe tener seguridad, buena iluminación, permitir el reconocimiento social de sus derechos, servir como motor económico del turismo en donde estos sean incluidos, permitir las expresiones artísticas y la recuperación de la memoria histórica. Y ser un eje de la reactivación económica.
- i) Si bien se tiene una mirada general a través de la información obtenida con las propuestas presentadas en el reto de Bogotá Abierta, la encuesta muestra con claridad que la ciudadanía tiene una mirada particular, conforme al tramo en el que se encuentra, lo que permite concluir que, más que un corredor, lo que debe planearse son tres grandes tramos, de la 26 a la 40, de la 40 a la 100, de la 100 a la 200.
- j) Esta visión particularizada se observa con más énfasis cuando la ciudadanía elabora las propuestas referidas a la movilidad, ya que, cuando se trata de trayectos cortos, los capitalinos consideran que la mejor forma de hacerlo es caminando o en bicicleta. Pero si se trata de trayectos largos, se considera en las zonas calle 40 a 100 y calle 100 a 200 que el mejor medio para moverse por la séptima es carro particular, mientras que los capitalinos en la zona de la calle 26 a la 40, es el bus SITP.
- k) En todo caso, todos comparten la visión de que, en dicho corredor, el modo de transporte debe ser ambientalmente sostenible y de bajas emisiones como lo sugirieron en los perfiles elaborados por tramo en StreetMix.
- l) Si bien existe en la opinión pública un gran debate por el modo de transporte masivo, la ciudadanía no puso este como el tema central, por el contrario manifestó más interés por las condiciones para caminar, usar la bicicleta y las patinetas, y cuando se refirió a este, señaló con interés o los buses eléctricos o el tranvía.
- m) En Street Mix se observa con claridad, el interés de las personas que participaron en el diseño del corredor de incrementar en 56% el espacio para patinetas y bicicletas; un 74% para el transporte público; y en contraste, reducir un 19% el espacio para transporte particular. Y adicionalmente, crear espacio nuevo para más servicios.