


<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

<b>LUGAR</b>	Calle 22 # 6 - 27 auditorio piso 2		
<b>FECHA</b>	2022-08-18	<b>HORA</b>	18:00:00
<b>ELABORADO POR</b>	Paula Alejandra Alfonso Martinez		

<b>ASUNTO</b>
---------------

Atención Veeduría Ciudadana Canal Córdoba por parte de Directivos IDU - SDM

<b>OBJETIVO</b>
-----------------

Continuar dando cumplimiento al compromiso establecido con la Veeduría Ciudadana Canal Córdoba, respecto a su solicitud de modificación a los diseños aprobados por la autoridad.

<b>PARTICIPANTES</b>
----------------------

José Félix Gomes - Subdirector General de Desarrollo Urbano  
Martha Caldas - Directora Técnica de Proyectos  
José Javier Suarez - Subdirector Técnico de Estudios y Diseños  
Chris Briceño - Apoyo supervisión técnica etapa de Estudios y Diseños CTO IDU-1650/1652-2019  
Lina Useche - Subdirección General de Infraestructura  
Jaime Bermúdez - Subdirector Técnico de Ejecución del Subsistema Vial  
Yajaira Combariza - Apoyo supervisión técnica etapa de Obra CTO IDU-1650/1652-2019  
Juan Guillermo Jiménez - OGA / IDU  
Cesar Cárdenas - OGA / IDU  
Hernando Arenas - Director Técnico de apoyo a la valorización  
Marco Velandia - Dirección General (enlace Concejo)  
Lucy Molano - Jefe Oficina de Relacionamiento y Servicio a la Ciudadanía  
Paula Alfonso - Apoyo supervisión social CTO IDU-1650/1652-2019  
Wilson Andrade - Interventoría  
Lina Plazas - Contratista  
Henry Cruz - Secretaría de Movilidad  
David Huertas - Secretaría de Movilidad  
Wilson Pabón - EAAB ESP  
Sonia Espitaleta - Asesora Concejal María Fernanda Rojas  
Jair Camargo - Asesor Concejal María Fernanda Rojas  
María del Carmen Pinilla - Veeduría Ciudadana Canal Córdoba  
Carlos Novoa - Veeduría Ciudadana Canal Córdoba (barrio Iberia)  
Guillermo Molina - Veeduría Ciudadana Canal Córdoba (barrio Iberia)  
Alejandro Montaña - Residente Iberia  
Lina Álvarez - Residente Iberia


<b>DESARROLLO</b>
-------------------

Se da inicio a la reunión con la presentación por parte de los directivos de la Entidad.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):  
Las medidas actuales de nuestra vía: tiene 2.5 metros de andén en el costado occidental, una calzada de 5.50 metros que es bidireccional y también una zona de circulación peatonal de 2.5 m.

La línea punteada es lo que corresponde a la ZAMPA del Canal Córdoba.

En el diseño probado que nosotros (Subdirección Técnica de Ejecución del Subsistema Vial) hemos recibido

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			 <b>ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.</b> <small>Proyecto</small> <b>Desarrollo Urbano</b>
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

para para llevar a cabo el proceso de construcción de este contrato de valorización, pues tenemos una condición que ya todos ustedes conocen, un andén que pasa de 2.5 m a 3 m, nuestra calzada de 5.50 m. pero en un solo sentido norte sur, compartiendo el uso con él ciclista y el área que tenemos establecida también para circulación en el margen oriental de 2 metros. Esa es la configuración actual, tanto del diseño como de la situación actual en obra.

Ahora hemos recibido de parte de la comunidad la solicitud fundamental de mantener la bidireccionalidad de la carrera 54. Es decir, mantenerla como en este momento ocurre, y por eso, explicaba la situación inicial sin proyecto.

Que analizamos inicialmente: pues nuestro marco normativo, pues claramente pasa por el acuerdo 724 de 2018, que es el acuerdo de valorización; el decreto que se con el cual se constituyó el plan parcial de la Riviera Niza, que establece el perfil de esa carrera 54 entre la entre las calles 129 y 131, como un perfil de vía V8; nuestro Plan de Ordenamiento Territorial el decreto 190 de 2004, que establece, cuáles son los corredores ecológicos en el Distrito y los usos que le podemos dar; y, la resolución 593 de 2019, que es la resolución por la cual se delimita el cauce de la ronda hidráulica, así como las ZAMPA del canal Córdoba.

En el análisis de este marco normativo nosotros hemos venido planteando una serie de alternativas tratando de atender la solicitud que hemos recibido de la comunidad.

La primera alternativa que nosotros analizamos, era conservar inicialmente nuestro andén en 2.50 m, la vía establecerla en una condición de bidireccionalidad con un ancho de 6 m, allí tendríamos anchos de carriles de 3 m y nuestra zona de circulación de 2 m. La conclusión del análisis de esta alternativa, es que desafortunadamente en esta condición no se cumple con el ancho mínimo para vías compartidas con ciclistas y eliminamos el espacio público del peatón del costado oriental, pues teniendo en cuenta que los reducimos en 0.5 m. Adicionalmente, no cumple con lo establecido en los usos de suelo para la ZAMPA, ya que el único uso que nosotros podemos darle es de protección de avifauna, ciclorutas, alamedas y recreación pasiva.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Complementando a Jaime, y de acuerdo con las conversaciones que tenemos con Secretaría de Ambiente, se reconocen las preexistencias que existen ahí, pero cualquier modificación a ese diseño, pues ya está arreglado por esta condición que tiene el Decreto 190.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Depende, ustedes tuvieron en cuenta que hay una acción popular sobre este Córdoba, en donde se establece para hechos predeterminados.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

No conocemos esa acción popular. Pues si existe, el Juez no nos ha hecho parte a nosotros como IDU.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Sí existe, yo con mucho gusto se las haré llegar. Por qué, están faltando a ciertos parámetros que la acción popular establece.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):


Es muy importante que lo compartas, pero nosotros tenemos el registro de todas las acciones populares y la gestión que adelanta el Instituto, porque constantemente nos están pidiendo el avance.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

En la acción popular del Humedal Córdoba, que al Acueducto no le importa, es la 254, adicionalmente hay una acción popular en el Canal Molinos, hay una acción popular en el Canal Callejas, y hay una acción popular en el Canal Córdoba, para su conocimiento, y no es del año pasado, es de comienzos del año 2000 todas.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Para claridad de todos, todas las acciones populares donde la Entidad está involucrada se encuentran asignadas a un equipo que les hace seguimiento. Entonces, si quiero conocerla porque puede ser que no nos han hecho

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

parte aún. Pero gracias por la información y obviamente la vamos a analizar.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Una pregunta, cuando se mencionaba que se reconocían las preexistencias. ¿Si la presidencia es de una circulación peatonal, pasarla a una vehicular ese cambio, se considera equivalente?

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

No, ese es un cambio.

En ese sentido, vamos a explicar esta alternativa que trabajamos de manera conjunta con la Secretaría Distrital de Movilidad. Realmente incluso habíamos considerado que era la alternativa que tenía la mayor cantidad de ventajas y por eso la llevamos a mesas de trabajo con la Secretaría Distrital de Ambiente y con la Secretaría Distrital de Planeación. La alternativa es: ampliar nuestro espacio público a 3 m y garantizar condiciones de bidireccionalidad en la vía con anchos por calzada de 3.5 m, lo que nos iba a permitir también el uso del bus escolar, que es el vehículo en el que más ha insistido la comunidad, de acuerdo a las condiciones actuales de uso en la zona. Adicionalmente, reduciendo o eliminando, esa zona peatonal que teníamos en el costado oriental, nos quedaría solamente un ancho libre de 0.5 m, y ahí tendríamos que buscar la solución para el ciclista y la solución pasa por compartir dentro de los 3.5 m del vehículo el uso para los ciclistas en dos sentidos viales.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Entonces, para complementar a Jaime. Esta alternativa lo que buscaba, bajo ese mismo perfil garantizar ese ancho de 3.50 m, pero tampoco meternos a afectar más árboles de los que ya habíamos trabajado con ustedes, y adicionalmente, ya había un tratamiento que desde la Secretaría de Movilidad se había hablado, y es el de pacificación, que permitiera garantizar unas velocidades muy bajas, para que el ciclista no fuera afectado con las velocidades de los carros.

Esta propuesta que considerábamos medianamente viable había que llevarla, como dice Jaime, ante las otras instancias para poder validar si ese uso o el cambio de uso sobre la preexistencia y la zona delimitada la ZAMPA del decreto 190, era viable o no era viable.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

Sin embargo, más allá las ventajas que nos brindaba esta alternativa, se evidenciaron algunas desventajas, y es que en ese perfil como teníamos solamente 0.5 m en nuestro costado oriental, pues no se podía ejecutar la subestructura de ese puente peatonal que tenemos a la altura de la calle 130, porque esa cimentación entra definitivamente dentro del área donde actualmente vemos en la fotografía de abajo (refiriéndose a la presentación), está la zona de circulación.

Y también, pues habíamos analizado que esta última alternativa era una condición temporal, porque no se acompaña con un proyecto que nosotros tenemos un poco más grande, que es el proyecto de la ciclo-alameda medio milenio. Así como, otro tema, que fue el que motivó las mesas de trabajo que surtimos con la Secretaría Distrital de Ambiente y de Planeación, en la cual, se modificaba el uso de suelo preexistente, y desafortunadamente las dos entidades concluyen, que en esta en esa condición no podemos modificar el uso del suelo, es decir, establecer un uso vehicular en una zona de ZAMPA, en línea con lo establecido por la norma (POT), y en consonancia con la resolución 593 de 2019.


En este orden de ideas, nosotros no podríamos modificar las condiciones que se habían planteado y que eran las que podíamos llegar a ejecutar en un proceso constructivo. Esa es la consideración que nos impide realizar una modificación del diseño en esas zonas que en este momento están diseñadas, como lo mostramos ya al comienzo de esta presentación.

Oscar Novoa (Veeduría Canal Córdoba):

De acuerdo a lo que se plantea, ese puente bici peatonal impide que ese espacio de 0.5 metros sea utilizado adecuadamente y que eso interrumpiría la posibilidad de tener una doble vía de vehículos.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

No, lo que digo es que la cimentación del puente estaría directamente localizada. ya en áreas de vía, bajo la

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

última propuesta analizada, en ese perfil estaría localizada en áreas de vía. Mientras, que, en la condición del diseño actual, estaría dentro de la zona peatonal, es decir, debajo de esa zona de circulación peatonal, nosotros tendríamos la cimentación del puente.

En la condición propuesta, como esos 2 m se verían reducidos a 0.50 m, en esa situación que nosotros analizamos de manera conjunta con movilidad, pues realmente ahí no cabe la cimentación del puente y tendría que quedar en vía y así no se permite.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Hoy la delimitación de las ZAMPA que tiene el Canal Córdoba es esta línea blanca (refiriéndose a la presentación), con la norma actual esto que hoy existe no se hubiera podido desarrollar, porque el uso que permite de aquí (línea de ZAMPA) al Canal Córdoba son solamente los que vivimos en el artículo ya mencionado (cicloruta o paso peatonal). En este caso, la propuesta que nosotros estábamos buscando, era ampliar la vía para compartirla con el ciclista, y es ahí es donde cambia la condición de la preexistencia, porque esto que estaba condicionado a una preexistencia de andén, estábamos proponiendo ponerlo como vía vehicular, y ahí las Secretarías de Planeación y de Ambiente nos confirman que no podemos hacer eso, porque normativamente por el POT 190, este cambio de uso de ésta preexistencia que está dentro de la zona de ZAMPA no es posible.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Una pregunta. ¿La delimitación de la zona de ZAMPA no se supone que es desde el eje del Canal, a una distancia que, si mal no recuerdo, son 12 o 30 metros? Al lado y lado el eje central del Canal. Porque yo no entiendo, porque esa línea, se mete hacia la vía.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Nosotros como IDU no somos la autoridad ni somos los que determinamos esa línea, pero esa línea de ZAMPA se hace bajo unos estudios de hidrología.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Es quiere decir que la ZAMPA, no es una media geométrica.

Cesar Cárdenas (OGA - IDU):

Exactamente. LA ZAMPA significa zona de protección medio ambiental, y se traza desde el eje del canal a lado y lado 30 metros, en este caso, la Secretaría de Ambiente revisó toda la hidráulica del canal y toda la configuración, y nos emite la resolución de 2019, la cual incluso tenía algunos errores en las coordenadas y ellos la corrigen en el 2021. Donde ya, hay un alinderamiento que es el que ven ustedes ahí en la diapositiva (línea punteada blanca).

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Yo me metí al Canal Córdoba, y no tengo por supuesto los equipos, pero con cinta lo levantamos y en el sitio más crítico, la ZAMPA nos dio 50 centímetros sobre el andén del costado oriental. Simplemente les dejo esa inquietud.


José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Complementando lo que César, hoy la normativa estipula que, en las corrientes de agua canalizadas y no canalizadas, se supone que yo no debo tener nada a 30 metros. Obviamente, las normas nacionales muchas veces son pensadas en la parte interurbana y muchas veces no analizan temas urbanos puntuales. Si uno mira la ZAMPA acá en el Canal Córdoba, en algunos puntos está incluso sobre las casas, pero el análisis se hace desde la parte hidráulica de los corredores ecológicos que están delimitados y esa es la línea que hoy está incorporada en los planos de la ciudad como zona de ZAMPA.

Entonces esa es un de las limitaciones que tenemos.

Juan Guillermo Jiménez (OGA-IDU):

Para aclarar es el POT 190 quien le ordena al Acueducto realizar unos estudios de todos los cuerpos de agua de la ciudad, y a partir de allí generar caracterizaciones hidráulicas, lo cual termina con un alinderamiento por parte de la empresa de Acueducto y lo materializa la Secretaría de Ambiente, para cada uno de los cuerpos de agua.

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Por eso muchos casos, se encuentran ZAMPAS que prácticamente están metidas dentro de las casas, porque hay un proceso constructivo previo a la norma.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

¿Si no es posible dejar la vía Norte - Sur y Sur - Norte, ni pasar la cicloruta al costado oriental del Canal, ¿entonces para ustedes que es posible?

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Para que nosotros como comunidad tengamos el panorama más claro, ¿queremos saber si la entidad ya terminó su exposición? Por qué ese era el compromiso.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

Tenemos otros puntos para exponerles.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Entonces terminen, nosotros tomamos apuntes y luego intervenimos.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

De pronto, podría hacer alguna pregunta aclaratoria, como para entender algún término, alguna cosa, pero la idea es que por supuesto nos escuchemos.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

Me gustaría resolver su planteamiento, porque fue también una de las de las alternativas que nosotros tuvimos, pues mantengamos las condiciones existentes, y en los 2 metros con los que hoy se cuentan, atendiendo a la solicitud de la comunidad, pongamos ahí al ciclista, pero recordemos que el ciclista tiene que tener también una consideración de direccionalidad allí y el ancho mínimo es de 1.20 metros por sentido, lo que nos da lo que nos lleva a 2.40 más el bordillo.

Esa fue la condición que analizamos con la Secretaría Distrital de Movilidad.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Si es que eso es lo más fácil.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Pero eso significa aumentar los traslados o las talas de individuos arbóreos. Por la situación que se presenta acá (se hace referencia a la presentación proyectada en el momento): esta sección requiere un bordillo que es más o menos 0.20 metros, más los 2.40 metros mencionados anteriormente, entonces nos estamos saliendo acá en esta zona hacia el canal (ZAMPA).


¿Si esa es la solución?, podemos concertar con ustedes entendiendo que vamos a aumentar la afectación a los árboles, que en principio ustedes mismos nos pidieron desde la Veeduría Ciudadana no afectar. Lo podemos revisar, pero concertando con ustedes que la única manera de lograrlo es talando árboles. Porque no alcanzamos a cumplir con el perfil, aunque si cumpliríamos con el uso de la ZAMPA, pero eso significa un aumento de talas, o bloqueos y traslados.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Para precisar, lo que usted está comentando es que esa alternativa sería viable, en el entendido que nos tenemos que correr un poco hacia la ZAMPA y hacer alguna afectación a los árboles. ¿Si, entiendo bien?

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Existen dos condiciones importantes, y lo mencionamos desde la reunión pasada (02 de junio), primero, la condición existente que una vía de 5.50 metros con bidireccionalidad, y segundo, que cualquier proyecto nuevo debe cumplir una normatividad, que es una calzada de 6 metros para vías bidireccionales. Además, si se quiere segregarse la cicloruta por un tema de seguridad de los mismos ciclistas, se deben tener unos bordillos, y es ahí donde el IDU dice que no se logra en el espacio que existe normativamente.

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Entonces en este escenario tengo una barrera, por falta de espacio.

Si se dan cuenta esta sección como la tenemos (se refiere a la presentación), entonces se necesitaría más o menos 50 cm para los bordillos y 50 cm para la vía. Pues cualquier vía que hagamos nosotros como Distrito para vehículos livianos, y donde los vehículos de carga no son un tema representativo, los anchos de carril son de 3 metros, y eso tiene una explicación técnica muy fuerte de seguridad vial y desde temas operativos.

Frente a la reducción del andén occidental (respecto a los diseños que se encuentran hoy aprobados), recordemos que el andén se compone de dos franjas: la franja de paisajismo y mobiliario y la franja de circulación de las personas. La franja de circulación peatonal mínima debe ser de 2 metros. Eso no solo está pensado desde la norma, sino en la lógica de cómo se mueven las personas de movilidad reducida. Por ejemplo, si se tiene una silla de ruedas esta tiene 90 cm la más pequeña, pero para poder moverla tengo que sacar mis brazos, eso da 1.20 metros, pero ya no caben dos sillas de ruedas. A esas condiciones extremas es que nos enfrentamos cuando se reduce al mínimo la franja de circulación peatonal, ya que la idea es que pase la silla de ruedas y una persona caminando al tiempo.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

El ancho mínimo de la franja de circulación, en ese orden, es de 2.50 metros, pero se puede bajar a 2 metros. Por eso 2.50 no funciona para el andén, y debe ser de 3 metros (sumando las dos franjas que lo componen). Todas esas cosas son las que se concilian en los diseños y más en un espacio tan reducido.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Yo una vez fui a medir y en la sección más crítica el ancho de vía tiene hoy 5.92 metros, y tengo fotos.

Todos los que estamos hoy aquí estamos buscando soluciones.

Si pudiéramos darle manejo al andén del costado occidental y dejarlo de 2.50 metros, no estamos tan lejos de la direccionalidad de 6 metros, y si los 40 cm que le faltan a la cicloruta los ganamos hacia el canal, porque es simplemente una sustitución de uso. Nos mantendríamos en el mismo perfil que hablamos la vez pasada (02 junio) y avanzamos.

Pero revisemos el perfil de la presentación, para que entiendan lo difícil que es para el Instituto lograr esa conciliación con todas las Entidades y la misma comunidad.

Implica que aquí nos tenemos que meter 60 cm hacia el Canal, porque además tenemos que hacer un bordillo de configuración a cada lado y eso implica cambiar el tratamiento de unos árboles entre las calles 129 y 131. Y si ustedes nos dicen que esto es viable y que no es una premisa conservarlos para esta discusión, pues miramos qué significa y hacemos el conteo de los árboles a afectar.

Creo que esa afectación en ese sector es de dos o tres árboles nada más.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

En este punto es muy importante la participación de ustedes (refiriéndose a los funcionarios de la Secretaría de Movilidad), porque ustedes son los que nos tienen que decir si con los 5,90 o 5,50 metros de la vía y los 2,50 del andén logramos lo requerido.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Para todos es muy claro que para la direccionalidad nueva necesitamos los 6 metros, pero adicionalmente hay un tema que nos estamos pasando y es que esos 0.50 metros de más, no los logramos obtener dentro de la ZAMPA.


Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Pues entonces si el tema es de ese tamaño, compren todos los predios que están dentro de la ZAMPA.

Sonia Espitaleta (asesora Concejal María Fernanda Rojas):

Es necesario aclarar que la ZAMPA no se la inventó el IDU, y la Secretaría de Ambiente es la que pone la norma



<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

con los estudios hidráulicos del Acueducto.

Cesar Cárdenas (OGA - IDU):

Adicionalmente la delimitación de la ZAMPA está dada normativamente por el POT, el cual nos define los usos que pueden ser compatibles con protección y manejo ambiental.

Wilson Andrade (Interventoría):

La Interventoría, como el Contratista y el IDU, debemos someternos al sustento jurídico y en este caso es el POT 190. Por eso ante cualquier - ía debemos ser muy rigurosos en la norma.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Si hay rigurosidad en la norma, que la haya en todas partes. Finalmente, a ustedes y a nosotros y al IDU nos metieron en un problemón, porque inventaron puentes donde no hay ríos, era clarito y se los hemos dicho. Qué en ese Canal Córdoba no cabía una cicloruta.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Entonces si tomamos las calles 134 y 138 ¿Qué pasa en el costado oriental?, cuando todas las construcciones están encima del canal, entonces les tocará a ustedes acotar la ZAMPA, y comprar todos esos predios.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Aquí estamos para conciliar y bien lo decían ustedes, si por desgracia otra vez tenemos el POT 190. Pero si ustedes creen que es viable reconocer esas preexistencias, porque es claro que la vía de las 129 a la 138 es un hecho. Entonces, hoy ustedes no pueden venimos a voltear toda la cara de la moneda, exigiendo o queriendo implementar la norma, cuando lo público la violó hace mucho tiempo. Estaría muy bien de la calle 138 a la calle 147, porque la vía no está, y es la vía que nosotros solicitamos.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Nosotros tenemos este andén que tiene 2.50 metros, sería mantener en esas condiciones la calzada., y lo que hacemos es meter la cicloruta en ZAMPA mirando qué árboles puedo afectar.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

La verdad creo hay que hacer un llamado al sentido común. Si ustedes ven todo el tema de las Cortes, de las Leyes, porque al final del día esto termina allá; para los honorables magistrados por encima de la ciencia y las leyes, prima el sentido común.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Aquí existe una preexistencia visible, entonces explíquenme cual es la diferencia entre tener un adoquín o tener la cicloruta, en el costado del Canal.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

No se les olvide, que para tener la cicloruta ahí debemos tener también un bordillo, entonces requerimos 2.80 metros.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):


Eso que se está planteando en estos momentos, nosotros ya lo hicimos en el campo con ustedes y estaba usted (Wilson Andrade) con la comunidad que medimos y nos dimos cuenta de que realmente funcionaba, y los árboles que se tenían que trasladar eran muy pocos, porque entonces nos devolvimos del acuerdo.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Estamos llegando a un acuerdo, pero partamos de la premisa que ustedes mismos nos habían dicho que ni un árbol más para tala, entonces aceptemos que necesitamos ampliar la resolución para tratamiento de tala o traslado.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):

Les estamos hablando de preexistencias como ustedes lo dicen, si nosotros ponemos al ciclista en el andén oriental, lo único es que nos queda la calzada de 5.50 metros.

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Nosotros podemos, dejar estas calzadas como están, pero cuando son nuevas toca cumplir la norma. ¿Qué problema tenemos? El día de mañana llega alguien más y nos reclama porque el andén occidental no cumple con las condiciones de accesibilidad.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Nos toca dejar muy claro y muy documentado, que son acuerdos con toda una comunidad casi que todos firmen un documento. Porque entiéndanos que somos funcionarios públicos que debemos cumplir la norma. Tenemos que rendir cuentas incluso ante el mismo Concejo de Bogotá, quien fue el que aprobó el Acuerdo de Valorización 724 / 2018.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Nosotros tenemos la representatividad de los vecinos.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Primero, desde hace más de un año y medio. La comunidad dijo hagan la cicloruta ahí donde está el sendero, sin afectar los árboles y sin afectar la parte de vía.

Segundo, el puente está afectando la parte de la ZAMPA, y como están conciliando yo me atrevería a preguntarle a la comunidad ¿Sí realmente se quiere? Porque el tema de seguridad del costado occidental, es decir, de los que es Iberia y la Colina, se va a ver muy perjudicado, además, ese puente puede generar una zona de escape, viéndolo desde el punto de vista de seguridad para los ladrones.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Por más conciliaciones que generé, la Secretaría de Movilidad debe asegurar las condiciones de seguridad de los actores viales, y en ese acho que tenemos de preexistencia no alcanza a caber la ciclo infraestructura, por eso se planteó como esta en los diseños.

Y la propuesta que dice Jaime de: No me toque nada y ponga la cicloruta encima del sendero del costado oriental, se evaluó y desde Secretaría de Movilidad se dijo que no, porque no cumple con los anchos mínimos.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Es tan sencillo como lo siguiente: Si el andén del costado occidental lo dejamos de 2.50 metros, cabe. Y si necesitan 2.80 metros para la cicloruta del costado oriental, va a ser mínimo lo que se amplió hacia la ZAMPA.

Carlos Novoa (Veeduría Ciudadana):

Yo no sé cómo se inventaron un puente cuando no debe existir. Me explico, ese puente peatonal que va sobre el Canal, ¿porque? y ¿Para qué? en el sentido de que solamente desde las 129 a 134 son apenas 3 cuerdas efectivas, estamos hablando de 300 metros nada más, en donde hay vías que comunican y fluye la gente caminando sin ningún problema, entonces ¿para ese puente? Bueno, aparte del problema de seguridad, a parte de unos costos adicionales que va a ser poco utilizado. Pues si se obvia ese puente, la parte de la estructura, la cimentación no se va a requerir.


José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Nuevamente. A nosotros nos solicitan unos estudios que comprenden a todos los actores de la vía: volúmenes de carros, volúmenes de bicicletas, y de peatones. En esos análisis que nosotros hicimos, más las previsiones que se hacen conforme aumenta la población, en ese tramo entre las 129 y las 134, pues hay un sector que debe conectarse a esa cicloruta, por eso propone el ciclo puente a partir de los estudios de tránsito, entonces esa es la razón por la cual nosotros hicimos el diseño que está ahí planteado.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Aquí lo importante es que seamos muy claros en lo que se va a acordar, y muy transparentes. Con lo que ustedes quieren desde la comunidad, no estoy cumpliendo con los anchos mínimos ni de calzada, ni los anchos de la franja de circulación peatonal y tengo que decirlo de manera directa a la comunidad, eso tiene unas implicaciones en seguridad vial.



<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

No es que nos vayamos a matar por esos 50 centímetros de menos, pero no cumplir con esas normas o condiciones de anchos mínimos, genera unos riesgos con los que ya estamos conviviendo y (con la propuesta de la comunidad) no les vamos a mejorar ni la accesibilidad a lo que hoy ya tienen, ni los temas de seguridad vial, que cuando amplió las secciones (como están en el diseño aprobado) buscamos mejorar las condiciones.

Si lo dejamos como esta, esas condiciones de riesgo no se mejoran, y es importante que lo tengamos claro desde la comunidad, porque a nosotros como funcionarios nos van a revisar hasta por que pusimos una coma o un punto de más, y debemos demostrar que tenemos un respaldo y que lo socialice con la comunidad, y también que fui muy claro con la comunidad al explicar las consecuencias.

La Secretaría de Movilidad debe jugar con todos los actores viales. Las vías no son del carro, las vías no son del peatón y las vías no son únicamente de ciclistas, las vías son de todos y aquí necesito tener, al ciclista protegido.

Con esas premisas desde la SDM revisamos las solicitudes de la comunidad.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Para nosotros IDU esa validación es muy importante. Entonces, si vamos a mantener la preexistencia en este tramo, evaluamos poner la cicloruta al costado oriental de la vía, y el tema de los permisos silviculturales.

A la conclusión que estamos llegando, es que si la autoridad (SDM) que es la que permite los anchos de los perfiles, me autoriza a mantener la preexistencia y a poner la cicloruta al costado oriental con los centímetros de más sobre la ZAMPA, lo podemos considerar.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):

Entonces, eso quiere decir, que quien toma la decisión es la Secretaría de Movilidad.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Próximamente, realizaremos el ejercicio de cuantos árboles están ahí ubicados.

Juan Guillermo Jiménez (OGA - IDU):

Nosotros ya tenemos el inventario en la resolución. Tendríamos que valorar, si hay que solicitar el modificatorio de la resolución, ya que es posible que esos árboles estén para tratamiento de poda radicular, previendo posibles intervenciones. Y también, revisar el porte de los árboles ya que es importante garantizar la circulación constante del usuario.

El tema no es complicado, pero es para que ustedes lo tengan plenamente claro. Adicionalmente, si solicitamos una tala nos corren los términos de la 3158 sobre la compensación.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Entonces usted nos está diciendo si mantenemos la preexistencia, entonces nosotros miramos el tema de los árboles para la implantación de la cicloruta.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):


La conclusión a este punto sería: Nos quedamos con la preexistencia que está en la foto con las dimensiones que hay, movilidad lo aprueba así no cumpla al 100%, pero es una persistencia, y del bordillo oriental nos movemos un poquito para preservar los 2.80 de la cicloruta.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Quiero agregar, que esa preexistencia tiene una aprobación de cuando se hizo la licencia de urbanismo original.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

Dado que la preexistencia no cumple con lo que me pide hoy la norma, es importante que, en el acta quede que la propuesta sale desde la comunidad y que la Secretaría de Movilidad se acoge a esa propuesta de la comunidad.

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):  
Díganos si quieren que recojamos las firmas y lo hacemos.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Esta preexistencia está aprobada en el urbanismo del 2013, si nosotros mantenemos esa preexistencia y hacemos la cicloruta por el costado oriental de la vía, debemos revisar primero los tratamientos silviculturales que se van a afectar.

Jaime Bermúdez (STESV - IDU):  
Respetando la preexistencia y le preguntó a Henry, en esos 2.50 para no ir a hacer ese ejercicio de los 30 cm, es que nos estamos imaginando el proceso constructivo de esos 30 cm adicionales en ese sector, porque en los 2.50 que tenemos en el oriente, ¿no podemos poner el bidireccionalidad?

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):  
Yo entiendo la preexistencia, como que no vamos a tocar nada, así tenga 5.83 en algunos sectores, no se toca nada. Y nosotros miramos los centímetros adicionales en ZAMPA para la cicloruta.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Para concluir, tenemos que cumplir norma en todos los casos, desde la parte de seguridad. Pero, en este caso, desde la calle 129 a la 131 para cumplir norma, vamos a desarrollar la cicloruta con las medidas mínimas que establece la norma nacional y distrital.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Por otro lado, como este proyecto fue aprobado por el Concejo de Bogotá a través del Acuerdo de valorización 724 de 2018, es muy importante, que a través de los Veedores de Canal Córdoba se haga la solicitud. Pues, en el acuerdo de valorización tenemos una cláusula, que dice que estas cosas que se cambian en los diseños, las dejamos plasmadas con una ayuda de memoria.

Hernando Arenas (DTAV - IDU):  
Se debe hacer una modificación del acto administrativo y tiene que firmar la veeduría.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Entonces hacemos bajo estas premisas, el acto administrativo que acordamos con ustedes y con la veeduría y nos queda una ayuda de memoria de la decisión que estamos tomando.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):  
Por favor, invitenos al trabajo de campo para revisar los árboles del tramo.


José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Segundo punto.

Desde la calle 131 hasta la 138, el diseño que tenemos hoy propuesto cumple con los anchos de cicloruta, cumple con las secciones bidireccionales y cumple con los andenes, como está previsto, y había dos puntos de discusión que son los de las intersecciones.

Entonces, no se puede instalar en estas intersecciones un puente peatonal ni de bicicletas.

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):  
Yo no puedo diseñar un puente para bicicletas y olvidarme del peatón, sino puedo subir a los dos actores viales, no se hace.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
En perfiles menores, no se están usando puentes peatonales, salvo condiciones especiales, por ejemplo, la circunvalar con calle 47 más o menos. Este puente, claramente tiene una situación de desniveles y en ese caso la solución técnica habla de garantizar el paso seguro de las personas, y por el desnivel del terreno no se podía resolver a nivel. Y en este caso puntual del Canal Córdoba, no existen esas situaciones que me impida tener una

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

situación a nivel, como lo aconseja la norma. y los estándares.  
Aquí se garantizan, adicionalmente, los movimientos directos del peatón, la cicloruta y el vehículo.

Hoy no pueden pasar por ahí cruzando la calle 134, con el proyecto si lo podrán hacer.

Guillermo Molina (Comunidad Iberia):  
Una pregunta. Los carros que vienen sentido oriente occidente y quieran meterse por la carrera 54 para no ir hasta la glorieta de las Villas, podrían hacerlo?

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
No señor.

La siguiente diapositiva, es el cruce de la Calle 138. Volviendo al tema de la ZAMPA y la preexistencia, inclusive hasta la 143a, mantenemos la preexistencia, y lo único que se nos permite para conectar la calle 138 es la cicloruta y nada más. Además, de aquí para adelante, que fue ese faltante de Santa Helena de Baviera, no es una preexistencia, y con el uso que hoy está previsto no es posible continuar la vía.

En este caso, lo que se está evaluando es la conexión con la sección transversal que está acá adelante en la Calle 147, pero también tenemos algo que hemos estado trabajando sobre el tema de Santa Helena de Baviera, y es un esquema para que se madure un proyecto adicional de la conexión de este sector de la 138 en adelante.

En la visita que tuvimos con la Alcaldesa, planteamos abrir la vía que queda más abajo de la Carrera 54, comprando unos predios, para poder desarrollar la vía para darle conexión a Santa Helena. Esta solución no hace parte del proyecto de Valorización. Es un compromiso que tenemos con ustedes, que estamos empezando a madurar y buscando recursos para poder hacer la vía y la adquisición de predios.

Retomando, entonces entre la calle 131 y 138 el perfil cumple la norma y el diseño está aprobado por Secretaría de Movilidad; el tramo entre la calle 138 y la 143a queda en un solo sentido.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):  
¿Cuánto dura un ciclo de maduración de un proyecto?

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Entre cuatro y seis años aproximadamente.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):  
Ojo con la socialización de esa propuesta de la que hablo José Félix, para que quede en el acta.


Carlos Novoa (Veeduría Ciudadana):  
Tengo dos peticiones que no son directamente, sino más de la comunidad de mi conjunto residencial y conjuntos residenciales vecinos.

Primero, si ¿entre la calle 129 y la Calle 129b va haber vía vehicular? Porque hay una inquietud muy grande, ya que al parecer las obras que se están construyendo en la actualidad son para sostener la inclinación de la del terreno, y también para hacer una vía que haga una conexión entre esas dos calles.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):  
Solo pasa la cicloruta y el sendero peatonal sobre el Canal Pasadena.

Carlos Novoa (Veeduría Ciudadana):  
Y lo segundo, es que existe una preocupación por parte de la comunidad, que las cicloruta se convierta en tránsito de motocicletas y de bicitaxis. ¿Entonces, cómo comenzar a pensar desde ahora en qué elementos se van a colocar precisamente al inicio del ciclo vía para evitar que esa vía sea utilizada por motos y los bicitaxis?

Henry Cruz (Secretaría de Movilidad):

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Es un problema que tenemos de comportamiento en las ciudades, y es una solicitud que en todas las reuniones nos hacen. El espacio que necesita una moto para meterse es el mismo espacio que necesita la bicicleta, el espacio que necesita una moto es inferior al espacio que necesita una silla de ruedas, entonces, si nosotros como habitantes de la ciudad no empezamos a manejar esos temas, es imposible buscar dispositivos que de alguna forma puedan restringir el tema desde la infraestructura, por ejemplo, que me permita pasar una cicla y no una moto.

Qué pasa con el bicitaxismo, que tiene una condición diferente, el ancho del triciclo es de 2 a 2.50 metros, pero estamos pendientes de la resolución del Ministerio de transporte donde nos diga cuál es el vehículo tipo y las dimensiones del vehículo, para nosotros empezar a regular, pero soy muy sincero, no hay un dispositivo de infraestructura que reduzca el problema, ya que el tema es social, y de conducta.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Perdón, quiero hacer una petición al Acueducto. La vez pasada, quedó que ustedes nos iban a enviar y presentar el otrosí del contrato de conexiones erradas. ¿Qué ha pasado con ese otrosí, porque de todas maneras es muy importante para esto de las cicloruta?

Y una petición para las personas que maneja la arborización, entre la calle 135 y la calle 138, exactamente dónde queda el conjunto California Town House, se van a quitar 27 árboles, quedamos de que no se podía hacer otra cosa, sino quitarlos, pero la comunidad me ha sugerido, que esos árboles vayan a arborizar la Calle 138, el separador de la calle 138 entre las carreras 54 y la autopista, tiene todo tipo de plantas que no debería estar ahí, entonces para que estos árboles que van a quitar ustedes, los pasen a la 138, primero se va a armonizar el sector, se va a embellecer el sector y van a ser muy útiles, dado que esta es una vía arteria y nos ayudaría a mitigar por lo menos el CO2, entonces para que eso se tenga en cuenta y esos árboles no se lleven para otra parte.

Juan Guillermo Jiménez (OGA - IDU):

Para evaluar eso se realizará visita de campo, ya que para el traslado se deben cumplir unos criterios mínimos del tamaño del separador y etc.

Wilson Pabón (EAAB ESP):

No sé si tengan otra pregunta adicional para unir las todas.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

No, básicamente es que de las 70 y algo de conexiones erradas que hay sobre el canal, ustedes han identificado unas 15, y según información de la señora Cristina Arango ese contrato de corrección de conexiones erradas del canal Córdoba hasta hace 15 días, que estuvimos en una audiencia pública con la Personería, no se había firmado. Y dentro de la acción popular del Canal Córdoba que yo te digo, que no me han enviado, uno de los requisitos, al igual que la del humedal, es todo el tema de conexiones erradas y que por ahí es un canal pluvial, exclusivamente pluvial, y en este momento son aguas mixta se mezclan las aguas, y en este momento para que sepan está dentro de los planos del POT 555 como zona de alcantarillado.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Lo que estoy viendo Jaime, esa acción popular está fundamentada, o digamos las solicitudes, son sobre las conexiones erradas en los canales, verdad?

Jaime Rodríguez (CAL Suba):


Exclusivamente en el Canal Córdoba.

José Félix Gómez (SGDU - IDU):

Por eso es que no estamos enterados, ya que es al Acueducto a quien corresponde el manejo de los canales.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Es que mi preocupación es todo el tema de las todas las bacterias aeróbicas que se están generando en el Canal Córdoba, porque va en contra de la naturaleza del proyecto, y hay estudios que fundamentan lo que estoy diciendo, y el Acueducto no respeta eso, el Acueducto no cumple con lo que promete. Ustedes (refiriéndose al

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Acueducto) como el IDU tienen que tener en cuenta que, si no cumplen las condiciones de aire por el lugar que van andar las bicicletas, se va a perder la razón de ser del proyecto, aparte de todo el tema silvicultural que va a perder su conexión entre la Van Der Hammen y el humedal.

Wilson Pabón (EAAB ESP):

De acuerdo a lo que nos informaba la líder comunal (María del Carmen Pinilla), nosotros tenemos en ejecución el contrato 971 del 2021 y el señor Jaime nos ha acompañado en muchos aspectos de la ejecución de este contrato.

Una aclaración, ese contrato no es exclusivamente para humedal Córdoba y canal Córdoba, también involucra humedal La Conejera y quebrada Salitrosa, que son afluentes del mismo orden.

El objeto del contrato: la identificación y diseño de la corrección de conexiones erradas.

Para el canal Córdoba y humedal Córdoba, en el desarrollo del contrato inicial teníamos que atender todas las eliminaciones de las conexiones erradas del humedal Córdoba.

Jaime Rodríguez aquí presente, nos ha acompañado y ha sido de vital ayuda, nos ha colaborado muchísimo.

Antes de cualquier cosa me gustaría decir que la conexión errada no es responsabilidad, ni culpa de la empresa de Acueducto, o sea nosotros lo que hacemos es corregir lo que los usuarios hacen mal, entonces nosotros simplemente estamos actuando como agentes correctores de alguien que generó un problema al Canal en ese momento. En ese proceso, sabiendo que no generamos la problemática, es muy complicado identificar cuál es la causa, o que es lo que está generando ese problema de contaminación.

En ese proceso de identificación de conexiones erradas, a nosotros nos toca ir predio a predio, cuando decimos hoy son 120, mañana podría ser 200; puedo sacar un contrato de atender 250 y mañana pueden aparecer 50 nuevas, porque desafortunadamente debemos decirlo la comunidad en algunos casos construye de una manera incontrolada, a veces ni siquiera se ven las obras por fuera, sino al interior de la casa, les queda muy sencillo conectarse al primer tubo que ven; y, resulta que ese tubo entrega a la alcantarilla pluvial y nos está generando contaminación desde el interior de los predios, sin que sea detectado con la empresa.


Entonces, es de entender que el proceso de corrección de conexiones erradas no es un proceso simple. No es un proceso sencillo, es repetitivo una y otra vez.

Éste es el segundo contrato que el Acueducto tiene para eliminación de conexiones erradas, el anterior fue en el año 2017 donde se eliminaron una cantidad de conexiones, que me excusan ahora no tengo el dato, pero estamos hablando que eso fue hace 5 años, menos de 5 años, en ese en ese periodo de tiempo sacamos un nuevo contrato, que es que nos están preguntando, el 971 de 2021. El presupuesto inicial para los dos cuerpos de agua, el Humedal Conejera con su afluente quebrada Salitrosa, y el humedal Córdoba con su afluente canal Córdoba, es eliminar 240 conexiones erradas. Eso era nuestra meta total. Esta era la condición inicial del contrato, incluye los dos cuerpos de agua.

De la modificación que nos están planteando, del otro sí ya tuvimos un visto bueno, por alrededor de 1900 millones de pesos, la documentación es pública, se la podemos entregar. Con esos 1900 millones adicionales, esperamos llegar a 320 a 340 conexiones eliminadas. Les reitero que no es fácil, a veces ni siquiera tiene tanto costo la obra física, sino el mayor costo está asociado al proceso de identificación.

En la actualidad tienen que pasar las cámaras, lavar tuberías, ir a trabajar al interior de cada 1 de los predios, incluso en alguno de ellos pruebas en baño, cocina y a todo el predio. Entonces, es más costoso el proceso de identificación, que el mismo proceso de eliminación de la conexión errada.

En esas 340 hemos identificados 8 vertimientos, y les pido que comencemos a cambiar un poquito la concepción, porque no es cuántas conexiones eliminó, es cuánta carga contaminante le quitó al Canal, cuanto caudal de aporte que está generando contaminación le quito. Entonces, dentro de ese proceso, encontramos 8 vertimientos principales que vamos a tratar de atender dentro de esta modificación del contrato, ya nosotros

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

iniciamos proceso de en dos de ellos, otros dos no desafortunadamente no podemos hacer ninguna obra física, tenemos que entrar a procesos administrativos con administraciones de conjuntos residenciales, con propietarios de predios, porque las conexiones erradas que se encontraron están al interior de los predios. O sea, no podemos nosotros físicamente ejecutar ninguna obra porque estaríamos haciendo una obra de un particular.

En ese proceso no quiere decir que nosotros como empresa de Acueducto no vayamos a hacer ninguna acción, y hago claridad, no vamos a tener una obra física, no la van a evidenciar ustedes, pero si vamos a iniciar primero con la notificación a los propietarios de los predios o conjuntos residenciales para que ellos hagan su corrección, y donde no tengamos, una atención oportuna o asertiva de lo que se solicitó, inmediatamente procedimos a notificar a la Secretaría Distrital de Ambiente para que proceda con los sancionatorios a que haya lugar.

Entonces, podemos mirar qué en el punto del canal Córdoba con la Calle 170 se encuentra completamente descontaminado, podemos decir que está libre de vertimientos.

Tenemos otro punto que es en la Calle 171, el de la Calle 165 y es de aplicar el tratamiento que les acabo de decir, es un punto que tiene carga contaminante alta, tenemos evaluado cuál es la carga contaminante antes de ejecutar cualquier acción y después de ejecutar las obras se volverá a medir, para realizar la comparación. Porque finalmente de qué nos sirve a nosotros quitar una carga contaminante de un predio pequeñito, cuando tengo todo un barrio descargando de forma irregular. Entonces, realmente no es tanto la conexión errada, sino la cantidad de carga contaminante que vamos a eliminar del canal.

Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Creo que deben ampliar sus análisis a la parte de bacterias aeróbicas, para que lo tengas en cuenta.

Wilson Pabón (EAAB ESP):

Si tiene razón, desafortunadamente nosotros nos regimos con los parámetros de la norma. Yo lo entiendo decir inclusive había otras cosas que no se examinan, pero mientras no esté parametrizado, digamos que nosotros incurriríamos en una irregularidad, haciendo cosas como que no estamos obligados a cumplir en este momento.

Continuando con el punto que les mencionaba anteriormente, tenemos aproximadamente 6 predios con conexión errada, 3 van a tener obra física, los otros van a tener simplemente tema administrativo.

Tenemos el punto de la calle 137 entre la carrera 50 y 49, el cual está colapsado y tenemos que entrar hacer la rehabilitación completa del tramo y esperamos que con eliminemos todas las conexiones erradas.

Tenemos el otro punto, que entrega a la calle 134, ese no le vamos a hacer nada con el contrato de conexiones erradas, teniendo en cuenta que en paralelo la empresa de Acueducto contrato la rehabilitación de las redes de alcantarillado sanitario del barrio Prado Veraniego entre las 134 a la 135 y entre la autopista hasta el canal; estamos iniciando el proceso de ajuste al diseño, considerando que tenemos un contrato que nos va hacer la rehabilitación de los dos sistemas, no consideramos conveniente hacer ninguna intervención puntual porque finalmente durante el proceso de rehabilitación se tienen que corregir todas las conexiones que se encuentren en ese en ese trayecto.

Ese contrato del que les hablo tiene un objeto más amplio, porque iniciamos desde la Calle 127 y vamos hasta las 135 de la autopista hasta el canal; o sea, nosotros vamos a diseñar y construir toda esa infraestructura en un periodo de tiempo razonable, pero, solamente en obra tenemos de la calle 134 a la 135, considerando que todo el polígono nos cuesta aproximadamente 180.000 millones de pesos.

Carlos Novoa (Veeduría Ciudadana):


Una pregunta frente a la lógica que tú presentaste, que parece muy razonable y agradezco la información, es que ustedes hacen la identificación y luego hacen la intervención, ¿pero ustedes han hecho desde el comienzo un análisis de calidad de agua y de aire en los diferentes puntos para saber si en el tiempo se ha mejorado eso?

Wilson Pabón (EAAB ESP):

Nosotros medimos todos los parámetros de calidad de agua en el en el punto de entrega al canal.

Carlos Novoa (Veeduría Ciudadana):



<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

¿Y quién haría el análisis de los aerosoles?

Sonia Espitaleta (asesora Concejal María Fernanda Rojas):

No se puede, en estos momentos por norma solamente la empresa de Acueducto hace lo que está en el Rast. Que es precisamente la normativa para saneamiento ambiental, saneamiento público. Entonces, en el Rast solamente está el DBO - DQO - SST. Pero, realmente los aerosoles ya como tal, no hay una norma que establezca cómo se tienen que medir y que se tiene que medir bajo un estándar internacional o nacional. Por eso, le respondieron a Jaime que no era posible hacer esa medición.

Wilson Pabón (EAAB ESP):

Hasta el momento eso es lo que tenemos identificado. También producto del contrato 1014 que se ejecutó en el 2017, quedaron pendientes dos unidades de eliminación de conexiones que también serán ejecutadas con el contrato que rehabilitará Prado Veraniego.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

De la calle 128. ¿Ahí también se detectó, cuántos hay?

Wilson Pabón (EAAB ESP):

Volvemos a lo mismo, no estamos cuantificando la cantidad, porque cuando yo rehabilito un tramo no estoy quitando uno o dos predios con conexiones, estoy quitando N cantidad de predios que están entregando a esa red y que a su vez están vertiendo en el canal, entonces por eso ahora nosotros procuramos no hablar de conexiones erradas, sino de carga contaminante que se está generando por cada 1 de los vertimientos.

Este es un proceso que hoy eliminamos N cantidad que nos van a volver a aparecer, mientras no exista una cultura donde realmente la gente haga un trámite de una licencia, donde le dan un permiso conceptuado de cuál es la forma adecuada de hacer la conexión, nos van a seguir pasando esta situación.

María del Carmen Pinilla (Veeduría Ciudadana):

Una pregunta, por favor, ¿el otrosí ya está firmado?

Wilson Pabón (EAAB ESP):

Ya está firmado. Esto nos permite a nosotros hacer las intervenciones sobre las 137 y sobre las 128C.

En cuanto al presupuesto, no es tanto el valor de la tubería, sino el valor de la recuperación del espacio público.


Jaime Rodríguez (CAL Suba):

Eso es muy poquito, se necesita más dinero.

José Félix Gómez (SGDU – IDU):

Sé que faltan muchas cosas por hacer, pero acá ya hubo una buena aproximación al tema.

Se da por terminada la reunión, con el compromiso por parte de la comunidad de firmar el documento que considere el IDU para sustentar los ajustes de los diseños ya aprobados ante el Concejo de Bogotá y las entidades de control y vigilancia, por una propuesta que viene de la comunidad, pero no cumple la norma.

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	


**ANEXO FOTOGRÁFICO**

Exposición IDU - SDM



Intervención Veeduría Ciudadana



<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA		
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	

Exposición IDU




Exposición IDU



Asistentes

Formato: FO-AC-08 Vers

Vo.Bo OAP:

<b>FORMATO</b> AYUDA DE MEMORIA			
<b>CÓDIGO</b> FO-SC-25	<b>PROCESO</b> GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	<b>VERSIÓN</b> 1.0	

Reunión

