

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
Contrato No.: 351-2020		HORA INICIO: 11:30 a.m.	Hoja 1 de 8
Fecha: 26 de marzo de 2021		HORA DE FINALIZACIÓN: 2:00 p.m.	Acta No. 24
<b>PROYECTO: Construcción del Tramo 7 de la Avenida Congreso Eucarístico (Carrera 68) desde la Calle 66 hasta la Calle 100 con Carrera 65A</b>			
Siendo las 11:30 a.m. del día 26 de marzo de 2021 se da inicio a la Mesa Técnica con el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU- solicitada por la comunidad de La Floresta durante el desarrollo del Contrato IDU 351 de 2020 Av. 68			
<b>DESARROLLO DE LA REUNIÓN</b>			
<p><b>1. Apertura de la Reunión.</b> La Arquitecta Lucy Molano, Directora de la Oficina de Atención al Ciudadano agradece a los participantes la asistencia a la Mesa Técnica la cual hace parte de un compromiso que el IDU tiene con los ciudadanos y vecinos de la zona de la Floresta y ha sido preparada conjuntamente con el Contratista y el Interventor.</p> <p>El Ingeniero Diego Sanchez Fonseca, Director del Instituto de Desarrollo Urbano, manifiesta que el objetivo de la reunión, al igual que todas las que el IDU se encuentra dispuesto a tener con la ciudadanía, hace parte de un principio muy importante el cual es ganar y generar confianza con la ciudadanía por lo tanto es fundamental escuchar y ser escuchados. En esta reunión se hará un ejercicio en el cual se mostrará a los participantes, cuáles son los antecedentes del proyecto de la Troncal Avenida 68, Grupo 7 y a partir de la presentación, aclarar algunas de las inquietudes, preocupaciones y preguntas que han surgido. Adicionalmente se quiere escuchar a la ciudadanía y a las personas que han estado manifestando preocupación por el proyecto y que termine con un compromiso de llegar a acuerdos y soluciones. El objetivo de todas las obras que está desarrollando la Entidad y de las obras que se están ejecutando en la ciudad es generar mejora en la movilidad, en la calidad de vida de los ciudadanos al igual que reconocer que ellos han podido participar en las decisiones que se toman. Muchas veces la ciudadanía siente que no hay un acuerdo con cada uno, porque poner de acuerdo a todo mundo con las obras es muy difícil. Lo que se trata es de hacer la mejor solución para todos. Algunas veces no se logran atender las necesidades y los intereses que la gente quisiera encontrar en cada proyecto, pero técnicamente se está haciendo un esfuerzo inmenso de la mano de muchísimos actores porque esta obra que hace el IDU no está exclusivamente a cargo del IDU sino que tiene una serie de requerimientos de otras Entidades como Planeación Distrital, Secretaría de Movilidad, Transmilenio, la Secretaría de Ambiente. Cada Entidad tiene actores representativos y son ellos los que se quieren, estén en la reunión. Se hizo un esfuerzo de invitar a otras Entidades porque es clave que la ciudadanía escuche la posición no solo del IDU sino también de la Empresa de Acueducto, la SDA y Transmilenio. El propósito de la reunión es que los asistentes encuentren quién responda las inquietudes técnicamente y sólidamente sin dejar temas sin atender sino tratar de resolverlos todos. Posiblemente al final de la reunión queden algunos compromisos y algunas respuestas que no satisfacen al 100% pero en caso de presentarse, se buscará otro espacio para una explicación y un mejor nivel de detalle. El Instituto no negará jamás un espacio de diálogo sino por el contrario, las veces que sea necesario por parte de la comunidad, se estará atendiendo como siempre se ha hecho. Como Director del IDU también estará las veces que sea necesario.</p> <p>La Arquitecta Lucy Molano, Directora de la Oficina de Atención al Ciudadano solicita a los participantes de las Entidades que se encuentran presentes, escribir su nombre en el chat. En la reunión participan José Omar Quitián de la Empresa Transmilenio de la Subgerencia Técnica de Servicios; Carlos Daniel Garzón, Delegado de la Junta de Acción Comunal Castellana y Asojuntas de Barrios Unidos; Jhon Alexander González Mendoza, Subdirector de Infraestructura de la SDM; Cindy Milena Díaz, Profesional de la Subdirección de Infraestructura de la SDM; Doris Quiroga, delegada de la Personería para el sector de la movilidad; Ingeniera Claudia Tatiana Ramos, Subdirectora General de Infraestructura del IDU; Melisa Marulanda, Directora Técnica de construcción del IDU; Nancy Velandia, del grupo de Gestión Social de la Empresa Transmilenio S.A; Ana María Cuadros, Gestora del Centro Local de Movilidad de Barrios Unidos Kenny Hernández, Ingeniero de la SDA. Solicita también diligenciar la planilla de asistencia.</p> <p><b>2. Giros de Movilidad.</b> La Ingeniera Denice Acero, Subdirectora Técnica del IDU, comenta que el ejercicio que se va a realizar va a mostrar los antecedentes técnicos que originan la alternativa que se tiene prevista en el punto contiguo a la Floresta. La Troncal alimentadora de la primera línea del Metro Avenida 68, está ejecutando un proyecto que contempla el desarrollo de esta Troncal en 16.9 kilómetros de vía, 542.000 M2 de espacio público, 13.69 kilómetros de cicloruta y se tiene prevista a lo largo de toda la Troncal, la construcción de 21 estaciones del Sistema Transmilenio (BRT). El proyecto está encaminado a beneficiar a 1.200.000 habitantes. Se busca optimizar el desplazamiento entre la Autopista Sur y la Calle 100 con Carrera 7. Se estaría pasando de un recorrido de 2 horas a uno de 30 minutos. El proyecto tiene previsto manejar un volumen de 33.000 pasajeros hora. Para lograr su desarrollo, se tiene planteada la construcción de un puente vehicular mixto que corresponde a la conexión de la Calle 3 hacia el costado sur, tres puentes vehiculares BRT, un puente vehicular mixto, dos unidades de deprimido BRT y dos unidades de deprimido peatonal. De igual forma se tiene prevista la construcción de 9 puentes peatonales y 3 bicipuentes. El Grupo 7 tiene el tramo ubicado entre la Avenida Calle 66 y la Calle 100 con Carrera 65A con toda la infraestructura que se requiere para darle paso al corredor.</p>			

*DA*

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>3. Puente Vehicular BRT:</b> La Ingeniera Denice Acero informa sobre los datos técnicos que determinan la necesidad de implementar el puente vehicular BRT en el sector de la Floresta. <u>*Parámetros operacionales que remite el Sistema Transmilenio</u> a partir de los cuales se realiza el diseño específico que se da a lo largo de la Troncal. Se va a trabajar en una Troncal que va a manejar 33.067 usuarios en la hora de máxima demanda. Para el tramo de la Calle 80 y la Avenida Suba, se tiene previsto un flujo de vehículos de 174 buses biarticulados hora sentido norte-sur y 135 buses biarticulados hora sentido sur-norte. Según lo solicitado por Transmilenio se plantean 5 retornos operacionales en toda la Troncal y específicamente contiguo al bicipuente que se denomina la Floresta, se tiene un retorno operacional que corresponde al retorno de la Calle 90. En el Grupo 7 también se tienen 3 estaciones que son las de las Calles 72, 80 y 98. Respecto a las intersecciones a desnivel, se tiene la de la Calle 100 con Carrera 67 que se genera acorde a los parámetros operacionales para permitir el paso del Sistema BRT sobre la Carrera 67, acogiendo todos los movimientos y garantizando la conectividad que tiene esta intersección, la cual permite la accesibilidad a los sectores de los barrios Los Andes y la Floresta, entre otros. Se van a mantener unas intersecciones semaforicas y se generan nuevas intersecciones semaforicas específicamente en las Calles 66, 78, 98 y 100. Dentro de estos parámetros operacionales, a partir de los cuales se realiza el diseño, se eliminan los giros izquierdos, es decir, se eliminan los retornos y el giro izquierdo en la Calle 78 y el giro izquierdo en la Calle 94. <u>*Tránsito niveles de servicio.</u> El nivel de servicio A es muy leve porque no tiene una ocupación muy fuerte o utilización del tráfico mixto (trancones) mientras que el nivel de servicio F es completamente colapsado.</p> <p>El Ingeniero Oscar Cañas, Especialista de Tránsito del IDU, comenta que los niveles de servicio se definen como la calidad del servicio que ofrece la infraestructura a los usuarios. En tránsito se miden 6 niveles de servicio que van desde el A hasta el F donde el nivel A es el más satisfactorio o agradable a los usuarios porque no presenta ninguna congestión, en cambio el nivel de servicio F es el más bajo, genera insatisfacción a los usuarios debido a las congestiones. Dentro de estos niveles de servicio se tienen otros como el B, C y D que son aceptables para ofrecerles a los usuarios de la vía. En el desarrollo de los diseños que se tienen para la Troncal 68, se hicieron algunos análisis de tránsito con el fin de establecer cuál era la mejor alternativa a implementar dentro del proyecto. Para esos análisis de tránsito se utilizó un Software de simulación porque como es un proyecto nuevo no se sabe cómo va a funcionar y estos Software hacen que se puedan representar las condiciones que se van a tener con el proyecto. Una primera alternativa que se contempló y que se simuló en ese programa, es <b>un paso a nivel</b> el cual está regulado por un semáforo tanto vehicular como peatonal. El Software hace la simulación de lo que va a suceder a futuro en esa intersección bajo los parámetros que se tienen allí y se ve el comportamiento de los flujos que se tienen en la intersección, los movimientos que se dan y se pueden observar gráficamente los vehículos que tienen retenciones. Los buses de Transmilenio se encuentran totalmente parados en la intersección lo que hace que se generen colas y demoras para el Sistema. Adicional a la parte gráfica que genera el Software, también se generan unos resultados los cuales han sido evaluados. En este caso se obtienen niveles de servicio muy bajos. Para los vehículos mixtos se tienen niveles F, es decir una alta congestión y para el Sistema de Transmilenio, también se tiene un nivel de servicio muy bajo (E) en el cual se presentan demoras muy largas y tiempos de viaje muy extensos, lo que afecta la calidad del servicio.</p> <p>Teniendo en cuenta que esa alternativa no es viable debido a la baja calidad del servicio que se está ofreciendo a los usuarios tanto de los vehículos mixtos como los vehículos del Sistema Transmilenio, se analizó otra alternativa que fue la aprobada en los diseños y es un <b>paso a desnivel</b> para los buses de Transmilenio. Con este, la circulación del Transmilenio sobre la intersección es a flujo libre, lo que hace que se tenga una reducción en los movimientos y en los tiempos del semáforo que benefician a los vehículos mixtos. Con la ayuda del Software se determinan los niveles de servicio y para esta alternativa mejoran muchísimo con relación a la anterior alternativa. Se obtienen niveles de servicio C y D. En la intersección donde está el puente se tiene un nivel de servicio A para los vehículos de Transmilenio. La comparación hace ver que esta alternativa es la mejor para esa intersección.</p> <p>Continúa la Ingeniera Denice Acero comentando que un tercer parámetro que efectivamente se verifica es la alternativa de drenaje o entrega de aguas al Canal Salitre, sector Floresta que es el punto que de considerarse una alternativa de deprimido se tendría que dar el drenaje. Se verifica la distancia entre la intersección y el Canal Salitre que es de 740 metros aproximadamente y se verifican las cotas efectivas que se tienen del fondo del Canal que es de 2545 y de la ubicación de esta intersección y la evaluación que se da respecto a la alternativa de generar el deprimido. En ese sentido, se logra identificar que se tiene una cota aproximada para esta alternativa de 2550. Se verifica si efectivamente se lograría por gravedad generar esa descarga tal como lo solicitan los parámetros de la Empresa de Acueducto. Es así como se evidencia que se lograría una pendiente de 0.006%, es decir, están al mismo nivel las dos estructuras y en ese sentido, no se lograría descarga porque esa cota está igual. Lo anterior indica que definitivamente no es posible un drenaje por gravedad y acogiendo los parámetros de la Empresa de Acueducto, se determina que no es viable una solución por bombeo. En la reunión se encuentra el Delegado de la Empresa de Acueducto y en la ronda de preguntas se puede abordar este tema. En ese sentido se determina que la opción que se puede acoger en el proyecto es el puente vehicular de Transmilenio BRT contiguo a la Floresta. El puente tiene un ancho de 8 metros, es decir es muy estrecho comparado con el perfil vial con que se cuenta en este punto de la Troncal Avenida 68 y en ese sentido la intervención es mínima. Se va a implementar la cicloruta en ambos costados, zonas verdes y de paisajismo específicas y la reubicación de los individuos arbóreos. El puente tiene una longitud de 180 metros lineales y cuenta con un ancho mínimo y no involucra una intervención desde el paramento de los predios existentes sino que va a ser un puente específico sobre el separador y por eso se tiene únicamente un ancho de solo 8.7 metros.</p>			

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 2.0	
<p><b>4. Manejo Silvicultural.</b> Sandra Aguilar, Asesora de temas ambientales de la Subdirección General del IDU comenta que teniendo en cuenta las inquietudes de la comunidad en torno al manejo silvicultural que se va a dar a la vegetación presente del Grupo 7 se informará de manera general, cuál es el tratamiento para esta vegetación y algunas consideraciones técnicas que se están realizando. Manifiesta también que se está realizando una revisión importante de la Resolución aprobada por la SDA tratando de optimizar y de cambiar algunos de estos tratamientos de tala por bloqueos y traslados en los casos que sea posible porque efectivamente hay arbolado que no lo permite. Se está haciendo un esfuerzo muy grande con el Contratista porque se está revisando cómo se pueden cambiar estas talas por bloqueos y traslados. Se está trabajando también de la mano con la SDA y con el Jardín Botánico para poder definir las áreas que se van a tener disponibles para los bloqueos y traslados y también para las plantaciones que se van a realizar en este grupo y la cuales se van a estar informando para que toda la comunidad lo conozca y participe de las actividades que se van a desarrollar</p> <p>La Ingeniera Forestal de Apoyo a la Supervisión, Angela Zapata, comenta que respecto al manejo silvicultural, este proyecto cuenta con la Resolución 3113 de 2019, aprobada por la Secretaría Distrital de Ambiente en la cual se autoriza una cantidad de 310 árboles para tala, un traslado de 280 árboles y una conservación de 154 para un total de 744 árboles que serán intervenidos dentro del Contrato IDU 351 de 2021. Este arbolado es el que se encuentra directamente dentro del tramo que se va a intervenir adicional a otro tipo de arbolado presente. Es importante clarificar que pese a que se tiene un tema de intervención de obra, hay unos parámetros que se evaluaron dentro de los árboles existentes: "Dentro del corredor se encuentran árboles de la especie Caucho Sabanero y Urapán los cuales presentan unas fuertes afectaciones fitosanitarias como plagas de cochinilla algodonosa y el chinche, las cuales afectan considerablemente el estado físico y fitosanitario de los árboles. *Por la edad de algunos árboles se presentan pudriciones en los fustes o tallos principales, lo que genera que por el porte de estos árboles no se pueda generar otro tipo de manejo debido a que hay una *carencia de tecnología en el país que permita realizar un traslado de manera adecuada a esos árboles garantizándoles la supervivencia. Adicionalmente esos árboles en el momento del traslado, no se pueden apostar totalmente sino deben tener una inclinación y un manejo para garantizar su supervivencia y como se tiene infraestructura aledaña que impide la movilización, entonces esas condiciones no permiten que a este tipo de árboles se les pueda realizar el bloqueo. *Otra consideración es que si alrededor de este tramo, para no generar maltrato, hay una falta de áreas verdes disponibles con los anchos y los tamaños adecuados que permitan trasladarlos de una manera adecuada garantizando su supervivencia. *Al momento del traslado, al árbol se le deben realizar unas podas aéreas lo que implicaría reducir un 30% de su copa lo que puede generar la muerte del individuo, por lo cual lo que se busca en todo momento por parte del IDU es garantizar la supervivencia de los árboles que se tienen presentes y debido a esto se conceptúa conjuntamente con la SDA la actividad de tala. *En cumplimiento técnico de la normatividad de las instalaciones eléctricas -RETIE - bajo estas redes no se puede realizar siembras. Se han encontrado árboles de bajo porte o mediano y de acuerdo al cumplimiento de la normatividad que le exige al Instituto, tocaría generar intervención en esos árboles. *Como parte de las gestiones que se han venido adelantando, está en revisión mantener esos árboles pero con otro tipo de manejo con las entidades, especialmente la energía, para que se puedan generar continuamente esas podas y se evite el riesgo eléctrico que pueda producir tener esos árboles bajo esa red.</p> <p>Se está en un proceso que es normal dentro del avance las actividades constructivas, en donde se está haciendo una revisión del inventario que se tiene autorizado bajo la Resolución. Se busca mantener arbolado dentro del proyecto y de esta manera se disminuirían las cantidades de talas y de pronto algunos traslados que se deberían efectuar buscando en árboles conceptuados como tala o traslado, que tengan una baja interferencia y unas buenas características en estado físico y sanitario se puedan dejar en el proyecto realizando algunos ajustes al diseño. El Contratista lo tiene en revisión y una vez surtidos los efectos, se aprobará o validará esta adaptación. Adicionalmente los árboles aprobados como tala y traslado que puedan ser incorporados a los diseños urbanísticos pero se requeriría implementar algún tipo de medidas como son contenedores de manera que estos puedan mantenerse dentro del corredor vial.</p> <p>Una de las mayores inquietudes de la comunidad es que se tienen 128 árboles para traslado y que no van a quedar incorporados dentro del tramo vial. La propuesta que se tiene dentro de los procesos de concertación con el Jardín Botánico que es la Entidad que determina los sitios finales del traslado, se tienen unas áreas en donde los árboles en su gran mayoría van a quedar dentro del tramo vial: entre las Carreras 66 y 67 , entre las Calles 73 y 74, entre las Calles 78 y 79, en la oreja de la Carrera 68 con Calle 80, entre las Calles 93 y 95 y entre las Carreras 65 y 67. De acuerdo a lo anterior, las especies trasladadas están dentro del corredor vial tanto a los costados oriental y occidental. Los árboles con una viabilidad técnica para su traslado se van a mantener dentro del corredor vial.</p>			
<p><b>5. Avifauna.</b> La Profesional en Biología de la Subdirección General de Desarrollo Urbano del IDU, Adriana Patiño comenta que desde el componente de avifauna una de las dudas que tiene la comunidad es ¿qué va a pasar con el grupo de animales, de fauna durante el desarrollo del proyecto? Durante la etapa preconstructiva se hizo un ejercicio de elaboración del Componente C, Manejo de Avifauna dentro del Manejo Ambiental de obra y también se cuenta con un Plan de Manejo de Fauna Silvestre, los cuales se han elaborado siguiendo los lineamientos de la SDA, los lineamientos establecidos en el Manejo Silvicultural, en el Manual de Silvicultura Urbana y en la Guía para la construcción que se encuentra vigente. Con todos estos elementos y la elaboración de estos documentos se busca mitigar los posibles impactos que se puedan presentar en el Componente. Como parte de las actividades de mitigación, los profesionales realizan un seguimiento a los grupos de fauna que se pueden encontrar dentro del proyecto; realizan una verificación de los nidos que se puedan encontrar en el área; se hacen actividades de seguimiento y verificación si los nidos están o no activos; se proponen actividades de rescate de los individuos cuando así se requiera, los cuales son entregados a la entidades competentes para su recepción y disposición final. También se cuentan con unas actividades de capacitación con el personal de obra de tal manera que cualquier actividad que se desarrolle previa intervención silvicultural, tengan conocimiento de cuáles son las medidas de manejo para mitigar todos aquellos impactos que puedan presentarse durante el desarrollo del proyecto. Bajo este escenario se ha configurado toda una estrategia que va desde el seguimiento y trabajo con el personal de obra y las actividades de mitigación final para que se pueda realizar un pertinente y técnico manejo durante el desarrollo del proyecto.</p>			



FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 2.0	
<p><b>6. Relacionamento Ciudadano.</b> La Arquitecta Lucy Molano anota que el tema de relacionamiento ciudadano es un ejercicio que se hace de la mano de los ciudadanos. Estos proyectos no solo son un tema de información, de no llegar solo a la etapa de construcción para contar las decisiones que se tomaron sino de todo este fortalecimiento que se ha tenido desde las etapas previas de los proyectos para conversar con los ciudadanos permanentemente. Seguramente son cifras que se pueden ver un poco al vacío pero se quiere presentar un resumen de lo que se hizo en la Etapa de Estudios y Diseños. Ya se han puesto Derechos de Petición y es obligación del Instituto dar la respuesta y los soportes que se requieren. Se tuvieron 173 reuniones en la etapa de Estudios y Diseños. En esta etapa se convocaron 21.321 personas de las cuales solo asistieron 4.038. Se debe mirar cómo se convoca de mejor forma pero también la ciudadanía debe acompañar en los diferentes momentos que se han tenido. En la etapa de preconstrucción se convocó a 21.640 personas de las cuales asistieron 3.036. En el caso específico del Grupo 7, se han tenido 671 asistentes en 10 reuniones específicas con este tema. Se debe tener la tranquilidad y tal como lo manifestaba el Director del IDU, todo el diálogo que se requiera se hará. De igual manera se presenta un cuadro con la relación de las reuniones que se han sostenido con la comunidad durante la ejecución del Contrato 351 de 2020. La virtualidad tiene algunas falencias pero también muchas fortalezas. Todos los directivos que asumen las diferentes etapas del ciclo del proyecto están muy encaminados para que desde la etapa de Estudios y Diseños se hagan estos diálogos para que en la etapa de construcción sea sobre la ejecución propiamente. La Entidad está muy atenta para que la ciudadanía verifique los soportes sobre las reuniones. Parte del redireccionamiento y servicio al ciudadano que se ha ido fortaleciendo en la Entidad van de la mano también con el Contratista y el Interventor. Dentro de las obligaciones contractuales, el Apéndice de Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica, a partir de la experiencia, se requiere al Contratista para que cumpla con ese gran componente de Cultura Ciudadana. Tal como se le ha dicho al Contratista y al Interventor en reuniones particulares con ellos, el IDU estará presente en las reuniones que se requiera. Se puede no estar de acuerdo con muchos temas pero lo importante es conversar.</p>			
<b>7. INQUIETUDES Y ACUERDOS</b>			
<p>1. La señora María Elena Rabelo agradece la Mesa Técnica y la buena voluntad del IDU al participar. Tanto como para la Entidad como para la comunidad, el diálogo ciudadano es lo más importante. Tomando la vocería de sus vecinos, realiza una contextualización de lo que ha pasado y de lo que han vivido como comunidad. Esta reunión, tal como se presentó, se ha hecho siempre, pero no se ha tenido un diálogo ciudadano porque siempre ha sido una información, pero al momento de hablar no pasa nada. La mayoría de las reuniones del Grupo 7 han sido solicitadas por la comunidad. No son tramos independientes sino una sola comunidad. El objetivo de la reunión es ganar confianza y generar confianza; encabezar una mesa técnica encabezada siempre por el Director del IDU; lograr un gana-gana; frenar talas; no al puente vehicular; subsanar errores y falencias; llegar a acuerdos. La comunidad no está en contra de Transmilenio sino de unas talas y de un puente vehicular que se quiere imponer sin escuchar a la comunidad.</p>			
<p><b>Árboles:</b> Al analizar la información que se ha venido suministrando, se tiene en el tramo de la Av. 68, 3598 árboles y de esos se van a talar y trasladar el 83% , únicamente se va a conservar un 17% de lo que actualmente se tiene. Hay tramos como el 1, 2, 3 y 4 que supera más del 70% y cuando se revisa la suma y el traslado total, de árboles en el Grupo 7 se va a quitar el 79%; en el Grupo 8, el 79%; en el Grupo 9, el 83% y en el Grupo 3, se va a quitar el 97% de los árboles que hay. La comunidad solicita ser escuchada, llegar a un buen acuerdo y mirar qué se puede conservar. Hay árboles que para la ciudadanía son bastante significativos. No se tuvo el tiempo de revisar todas las Resoluciones pero en la 03113 del 12 de noviembre de 2019 se encuentra que hace parte del Grupo 7 que está desde la Calle 66 hasta la Calle 100 con Carrera 65A pero en la hoja No. 1 dice Grupo 7 que queda entre la Avenida Calle 45 Sur y la Calle 22 Sur. En la página 3 dice: "así mismo deberá adelantar previo a la intervención, las socializaciones necesarias con la comunidad con el fin de hacerlas conocedoras y participes del tema". La ciudadanía no ha sido ni conocedora ni participe porque se enteró de la tala de los árboles en el mes de febrero de 2021. Se solicitaron planogramas de los árboles que están, que se quedan, que se van a talar, ¿dónde se van a sembrar los de la compensación y cómo se puede hacer seguimiento a los que se trasladarán?. Estas preguntas aún no han sido respondidas. No se tiene información. Se enteraron de la construcción de un puente porque la señora Esperanza Jiménez casa por casa le contó a la comunidad.</p>			
<p>Particularmente la zona tiene un árbol Cipres que según el Jardín Botánico, tiene más de 24 metros y es muy importante porque al visitarlo tiene flora, fauna, altura, frutos. En la Resolución se buscaron todos los Cipres y se encontraron que hay de 18 metros y de 10 metros. De acuerdo al concepto técnico No. SSFFS-13110 del 10 de noviembre del 2019, se van a conservar unos árboles catalogados como malos y la justificación es que de acuerdo a las condiciones físicas y fitosanitarias es válida su permanencia. Se van a dejar árboles malos pero se van a talar los buenos. Lo anterior demuestra que no existió ningún análisis a los árboles y se firmó una Resolución con errores gravísimos donde se atenta contra los seres vivos más grandes y longevos del planeta. Para subsanar el error por la teoría del árbol envenenado, se debe quitar lo que está mal y ver que tanto se puede hacer sin la Resolución. Se encuentra también que en el Grupo 7 hay 744 árboles de los cuales 98 son buenos pero se van a talar 43. Respecto a los árboles malos que son 241, se van a trasladar 49 árboles y conservar 29. El 16% de los árboles están mal clasificados. Cuando se revisan los árboles buenos, hay una justificación técnica que es un copy page de todos los árboles y solo cambia la especie y sus inadecuadas condiciones físicas y fitosanitarias imposibilitan su traslado. Se tuvo acceso a la Resolución del Grupo 8 y se contempla que se van a talar 126 árboles, de los cuales 24 son buenos. Ya hay errores en dos Resoluciones. Un árbol considerado malo se va a conservar. En Grupo 8, de los 58 que se van a conservar, uno está catalogado como malo y para los traslados sucede exactamente lo mismo. De los 49 árboles que se van a trasladar, hay árboles malos. Por la teoría del fruto del árbol envenenado, hay que sacar lo que está mal y ver que tanto impacto tiene continuar talas y traslados sin Resoluciones. Un malo que se conserve o que se traslade podría llegar a un detrimento. Solicita el estudio real y verdadero de cada ser vivo más grande y longevo del planeta. La comunidad quiere hacer un recorrido e informar cuáles son los árboles que quiere conservar.</p>			

*DL*

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
<p><b>Socializaciones de obra:</b> La comunidad no estaba enterada. El Grupo 7 envió mucha información, tanta que colapsó los computadores. Se encontró el estudio de factibilidad que habla del Capítulo 13 Gestión Social y hace un resumen. Se hicieron 6 reuniones de inicio desde el 24 de enero de 2018 al 31 de enero del 2018. Se hicieron 6 reuniones de avance desde el 26 de junio de 2018 hasta el 9 de julio del 2018. Se hicieron 6 reuniones de finalización desde el 8 de agosto de 2019 hasta el 22 de agosto del 2019. Cuando se indagó por la socialización del puente se les informó que en tres reuniones se habló del puente: el 4 de abril, el 30 de abril y el 9 de agosto de 2019 pero esto no coincide con ninguna de las reuniones mencionadas anteriormente sino con la del 9 de agosto de 2019 en el Salón El Greco el cual no se encuentra en el tramo. La reunión extraordinaria del 30 de abril del 2019 es una reunión privada que pidió CAFAM Floresta por lo que va a pasar en su Colegio. Hubo un tercer Comité IDU el 4 de abril de 2019 en el Salón Comunal el Barrio Julio Flórez. Por lo anterior, socialización no existió.</p>			
<p><b>Deprimido:</b> Se les informó que la EAAB fue quien no permitió el deprimido. Se solicitó información a través de un Derecho de Petición al IDU para que les informaran por qué en la Avenida Suba si se autoriza un deprimido y en el sector de la Floresta no. La comunidad no quiere deprimido ni puente pero quiere tener información. El IDU respondió que <i>"la utilización de Sistemas de Bombeo para el drenaje de Deprimidos, debe ser en lo posible evitada, debido a los costos de mantenimiento y operación que generan, los cuales deben ser incorporados en la estructura tarifaria. Las propuestas de solución presentadas para todas las afectaciones tanto en corredores como en intersecciones, fueron planteadas en función de su viabilidad técnica, cumplimiento de normas aplicables, mínimo costo de operación y mantenimiento y riesgo ambiental"</i>.</p>			
<p><b>La comunidad solicita:</b> *Freno inmediato de las talas hasta llegar a acuerdos y se entregue la información correcta. *Subsanar las Resoluciones con errores gravísimos. *Acompañamiento de los entes de control. *Una mesa técnica porque esta reunión fue un acercamiento pero no una mesa de trabajo. Nada impuesto, todo concertado. La comunidad tiene buenas propuestas y un derecho adquirido que como ciudadanía debe tener garantizado.</p>			
<p>2. La señora Esperanza Jimenez solicita por chat, escuchar a la EAAB.</p>			
<p>Rta/ El Ingeniero Luis Francisco Castiblanco, Director de Apoyo Técnico de la EAAB comenta que en cuento a los deprimidos en las zonas urbanas, la política de la Empresa no es aceptable desde el punto de vista técnico, siempre y cuando existan las posibilidades y las diferentes alternativas para un drenaje por gravedad el cual es aquel que permite conducir las aguas sin ninguna interferencia desde el sitio de captación hasta la disposición. En el caso del sector de la Floresta, cuando se hicieron los diferentes análisis hidráulicos tanto con el personal del IDU con la Consultoría y la Interventoría respectiva, no era posible pensar en un deprimido por cuanto la cota o la profundidad de captación de las aguas del posible deprimido no permitía entregar las aguas al interceptor derecho del Salitre que queda al costado sur de CAFAM de la Floresta porque con el planteamiento urbano con el puente se vio que el drenaje se debe hacer por gravedad. Las estaciones de bombeo implican unos costos de operación y mantenimiento muy elevado y entre estos están los costos de energía, los costos de personal y los costos de operación y mantenimiento propios de una estación de bombeo que generalmente presenta inconvenientes por el arrojado de basuras y demás, lo que implica que la bombas que se puedan colocar de diferente tipo, llámese tornillos, sumergibles que son tecnologías que existen, es posible un taponamiento y esto puede causar unas inundaciones. En los análisis que se hicieron tanto por el Diseñador como por la Interventoría, el IDU y la Empresa, se vio la factibilidad y la posibilidad real como quedó plasmado en todos los diseños, de el drenaje por gravedad. La política general que tiene la Empresa que se desarrolla en toda la ciudad es evitar a lo máximo las estaciones de bombeo. Uno de los ejemplos que mejor demuestra el funcionamiento por gravedad, es el deprimido de la Calle 63 con Carrera 68 el cual no ha tenido desde el momento de su construcción hasta ahora problemas y el desague se logra por gravedad en tiempos mínimos, lo cual demuestra la eficiencia y la eficacia que puedan tener los drenajes por gravedad.</p>			
<p>La señora Esperanza Jiménez agradece al Ingeniero Diego Sanchez la participación en la reunión, porque esto se ha solicitado en las 9 reuniones que se han tenido. En este modelo de ciudad se quiere que se haga algo congruente con lo que se piensa, lo que se hace y lo que se dice. Se tienen unas directrices ambientales, una emergencia climática, unas instituciones defensoras de los animales pero el proyecto tiene varias falencias. La comunidad no quiere ni tala ni puente vehicular. La ingeniería es maravillosa porque permite diferentes alternativas. La comunidad quiere conservar su patrimonio. Se tienen árboles de 30 y 40 años. Solicita al Director del IDU plantearle alternativas en donde los ingenieros puedan tener otras opciones menos impactantes para la comunidad. Se tiene una población adulta mayor que es significativa y unos niños y una juventud que no quiere cambiar su estilo de vida, su tranquilidad ni su paz. Solicita revisar la viabilidad que se ha venido presentando al Contratista.</p>			
<p>El Ingeniero Kenny Hernández de la SDA comenta que se ha tomado nota de las inconsistencias que la señora María Elena Rabelo encontró en las diferentes Resoluciones de los Grupos 9, 8 y 7, razón por la cual se está preparando una evaluación de cada una de esas Resoluciones y extenderlas hacia las demás del tramo, es decir, desde el Grupo 1 hasta el 9. En el momento que se tenga un resultado de esa evaluación, se pondrá en conocimiento de las entidades competentes, en este caso el IDU y a la comunidad interesada.</p>			

*JH*

FORMATO			
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO	PROCESO	VERSION	
FO-SC-14	GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	2.0	
3. Cuál es el cronograma de inicio de las obras?			
<p>Rta/ La Ingeniera Denice Acero informa que para el Grupo 7 se tiene un plazo de ejecución de 60 meses , es decir, una etapa de construcción de 5 años. Considera pertinente enviar el cronograma vía correo electrónico para que la comunidad tenga a mano el detalle del cronograma de cómo se tiene planeado abordar cada una las estructuras que están definidas a lo largo de este corredor en los siguientes 5 años.</p> <p>El Ingeniero Alejandro Castillo, Director del Proyecto, informa que ya se tuvo una reunión de inicio de obra en la que se les informó que la fecha de inicio es el 12 de abril/21 y que este tramo, el cual es uno de los prioritarios, en cuanto a lo que corresponde al puente BRT, se tomó la decisión de no empezar obra por ese sector sino entre la Calle 98 y el Canal Salitre con las adecuaciones del separador que permitan hacer las adecuaciones del ciclopunto la Floresta y también con lo que tiene que ver con la estación de la Floresta, andenes de ambos costados y la calzada para la implementación de la estación de la Calle 98.</p>			
<p>4. El señor Julio Saavedra presenta una propuesta que se ha hablado con las señoras María Elena Ravelo y Esperanza Jiménez recogiendo varias dudas e inquietudes de la comunidad. El Contratista informó que se iba a hacer un puente BRT alrededor de 270 metros por un semáforo, por una intersección, una estación en la Floresta y otra en la Avenida Suba. Lo anterior implica que en un tramo de 1300 metros o 1.3 kilómetros se van a perder 300 metros de árboles por la estación, otros 300 metros lineales por la estación de la Avenida Suba, otros 300 en la zona del puente. También se informó que Transmilenio tiene un criterio que cuando hay un semáforo para pasar de 2 carriles para BRT a uno, esa transición son otros 150 metros. En conclusión, de los 1300 metros, se salvan los de la zona de transición. En la sección típica que se presenta hay 3 carriles para mixtos y el BRT en la mitad para una zona variable del separador de más o menos 4 metros. La comunidad propone eliminar el puente BRT, eliminar el semáforo y la intersección porque eliminando esta última se elimina el puente, se está ahorrando dinero y se puede conservar la franja de árboles. También propone cambiar la sección típica de 3 vehículos y un BRT a 3 vehículos y un BRT y cuando salgan de los semáforos solo dejarle 2 carriles al tráfico mixto. Así se conservan todos los árboles en 10 metros.</p> <p>La Arquitecta Lucy Molano, comenta que esa propuesta debe tener una mesa técnica, unas reuniones para llegar a los acuerdos que permitan estar dentro de la norma, la ley, los recursos públicos y por supuesto que la ciudadanía se sienta tranquila como se ha tratado de hacer a través del Contratista. El Ingeniero Diego Sanchez propone una segunda Mesa con el presente, después de Semana Santa. Continuó con las inquietudes escritas en el chat: "La señora María Elena Rabelo manifiesta que no empiece la obra hasta que no se haga la Mesa Técnica. *María Fernanda Puentes informa que están llegando los carnet del Contrato 353. *La señora María Elena Rabelo comenta que desde el 30 de noviembre se está solicitando la Mesa con el Director del IDU y le tocó a la comunidad salir a la calle para ser escuchada y lo lograron. La Arquitecta Lucy Molano anota que no necesariamente porque la comunidad haya salido a la calle se realizó la reunión. Se debe considerar la agenda que tiene el Director, quien acompaña en todas las reuniones que puede en toda la ciudad. Obviamente todo el mundo quiere reuniones con él.</p>			
<p>5. El señor Alfonso Jiménez Cuesta comenta que desde noviembre han tratado de hablar con el Director del IDU. Gracias a la movilización ciudadana se logró el diálogo. Es el vocero, gestor y fundador del espacio cívico de participación ciudadana de Barrios Unidos. Representa a todas las organizaciones sociales. Le gustaría que la Mesa Técnica sea una Mesa de Concertación dentro del Sistema Local de Participación Ciudadana y ojalá el sistema Distrital porque concertando con la comunidad se llegan a buenos acuerdos, se respeta la naturaleza, el medio ambiente y no se hacen obras con detrimento sino se hacen obras más eficientes y con mayor impacto. En otros países los árboles son trasladados y no son destruidos. El puente de más de 10,000 millones de pesos no es necesario. Ese ahorro se invierte en la naturaleza. Solicita que se abran las mesas de concertación dentro del Decreto 448 de 2007.</p>			
<p>6. El señor Herman Martínez Gómez comenta que se siente muy satisfecho al saber que se están revisando todos los conceptos y es importante que se haga con la SDA, con la EAAB y con el Jardín Botánico. Le pregunta al Ingeniero Diego Sanchez, cuántos sistemas urbanos de drenaje sostenible se van a tener en la obra y si hay la posibilidad de sembrar arbustos en estos para enriquecer el arbolado en la Avenida 68? Se han tenido conversatorios con el experto Dairo Calvache quien insiste en que se organicen los protocolos de planes de manejo ambiental y forestal de obras porque son los que están causando las crisis con la comunidad. El comentó que el profesor Thomas Van Der Hammen hizo un Plan de Manejo Ambiental a la cuenca alta del río Bogotá que incluye el Municipio de Chía y definió unos lineamientos que si se adoptan para las obras del Acueducto y del IDU se solucionarían las crisis que se presenta con los PMA que no tienen el rigor que requiere ahora la mitigación del cambio climático, de la contaminación del aire y la emergencia climática de Bogotá. El IDU tiene en sus manos modificar ese modelo de diseño para Bogotá organizando una ,mesa de trabajo con la SDA, la EAAB para que se revisen los protocolos de los PMA.</p>			

*DL*

FORMATO ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD			
CODIGO FO-SC-14	PROCESO GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	VERSION 2.0	
<p>El Ingeniero Alejandro Martínez comenta que en sincronía con lo que el señor Herman Martínez plantea, el tema de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) ha sido una de las banderas que se ha tenido en los proyectos IDU. Precisamente el proyecto Troncal Avenida 68 es una de las banderas a nivel nacional, local e internacional. Esta tipología tiene ciertas ventajas y no solo tiene la posibilidad de manejar escorrentía sino que a vez tiene la integración de individuos arbóreos, lo que permite incrementar la cantidad de arbolado no solo asociado al diseño paisajista sino también asociado a temas de escorrentía y drenajes urbanos. Los SUDS son un contenedor de raíces que tiene dentro de su composición unas ciertas capas de cobertura que le permiten al árbol sembrado, sobrevivir a las condiciones que requiera pero a su vez en la parte inferior tiene unas capas de grava permeable que lo que hacen es que captan el volumen adicional de escorrentía y por esa razón se tienen dentro de los contenedores unas aberturas para que la escorrentía que se genera en la calzada ingrese al alcorque y se nutra el árbol a su vez por medio del sistema radicular de los individuos arbóreos y cuando el alcorque cumpla con su capacidad de diseño, entrega al sistema de alcantarillado convencional de la ciudad ese volumen tratado con una mejor calidad del agua. Este tipo de apuestas y de nuevas tecnologías de innovación ambiental lo que buscan es integrar el tema del drenaje urbano en la ciudad con el tema de arbolado urbano y esa integración permite generar beneficios y mejores cualidades de urbanismo e incluso se puede pensar en integración de cuerpos de agua dado que se está entregando a los cuerpos receptores de la ciudad una mejor calidad del agua con la magnificación de estos sistemas. El proyecto Avenida 68 es el que tiene mayor cantidad de alcorques inundables como tipología de SUDS y puede una vez finalizado, constituirse como un caso exitoso a nivel internacional de implementación de SUDS en áreas metropolitanas.</p>			
<p>El Ingeniero Diego Sanchez Fonseca, Director del Instituto de Desarrollo Urbano, agradece por la representatividad tan importante que la comunidad ha hecho en nombre de la ciudadanía. Ser vocero y veedor de la ciudadanía representa una responsabilidad y como tal son unos interlocutores válidos. Se ha tenido que hablar con muchas personas en los proyectos pero a veces no son representantes válidos ni legítimos de la ciudadanía entonces se desgasta mucho al equipo del IDU, a la Interventoría, al Contratista, pero siente que hay una representatividad y una vocería. Hay un interés de que las cosas se hagan bien. Agradece también las propuestas. Agradece a la señora María Elena Rabelo por la revisión de las Resoluciones y tal como lo informó el funcionario de la SDA se van a evaluar y el resultado de la evaluación va a ser diferente con la afectación del arbolado. Se explicó que va a haber todo un ejercicio para generar una compensación y una siembra importante en el proyecto. Vale la pena verlo muy detalladamente e ir a terreno para que en compañía del IDU o de la Ingeniera Forestal del Contratista se vaya explicando cuál es la propuesta que se está haciendo y cómo se va a llegar a una mejora en el diseño paisajístico. Es muy importante recordar que estas obras dejan un cambio en el paisajismo y en la recuperación del espacio. La solución final del paisajismo, del arbolado viene acompañada finalmente de la propuesta de diseño que está planteada. Se va resolviendo poco a poco pero recoge la preocupación de la ciudadanía porque nadie quiere que se destruya un paisaje sino que se compense ese paisaje por otro igual o mejor. En eso es seguro que no hay detrimento en ningún caso. Esto es un mandato clarísimo de la Alcaldesa que quiere que se siembren más árboles en Bogotá en la historia de la ciudad y tiene que ver con los proyectos que se están generando con la construcción de nuevas vías. Hacia allá se va a trabajar y se van a llevar las propuestas no solo de la comunidad sino también del IDU. Frente a la propuesta del señor Julio Saavedra, a quien le agradece sus alternativas técnicas de solución las cuales siempre son útiles y válidas, debe ser analizada. Seguramente tiene cosas positivas pero toca sentarse en la mesa con los técnicos también que tienen el ejercicio de modelación ya hecho, que pueden confirmar si esta alternativa genera o no beneficios para la movilidad. Son millones de personas las que van a tener una solución de calidad en el transporte público y se debe pensar en el beneficio social. Seguramente una solución a desnivel en donde se evita que los pasajeros se encuentren media hora en una fila de buses es mejor que ponerlos a pasar rápidamente. El objetivo es mostrar cuáles son las ventajas sociales y los tiempos de viaje de la gente pero no se debe dejar a un lado ni desconocer las preocupaciones que se tienen frente al impacto urbanístico, paisajístico, visual, entre otros aspectos. Se debe analizar y proponer una solución y antes que deteriorar, se valore más el entorno de un puente. Las zonas bajo puente lastimosamente no han sido bien analizadas, ni bien diseñadas ni bien intervenidas. Se ha solicitado una mejora en las zonas bajo puente para recuperarlas con zonas iluminadas, con espacios públicos para estar y no para generar inseguridad. Al comienzo de la reunión se dijo que de esta no se salían con decisiones finales porque la comunidad trajo propuestas que hay que estudiar y no solos sino de la mano de la ciudadanía. Las mesas de trabajo son fundamentales, son para que las alternativas que presentó el señor Julio Saavedra se revise y se le diga los defectos y lo positivo y en conclusión informar que se puede y no se puede dejar. Se tiene claro que hay un compromiso con la ejecución de los recursos y que las decisiones puedan convertirse en falta de gestión o una manera de detrimento de estos. Se va a tratar de resolver los temas siempre con la ciudadanía y que quede la certeza que lo que se va a hacer es lo mejor para la mayoría. A la mesa del 7 de abril a las 11:00 a.m. se debe convocar a las mismas personas pero llegar con unas respuestas mucho más precisas, técnicas de los interrogantes que se hicieron del tema arbolado y puente vehicular.</p>			
<p>Fue muy clara la explicación del Ingeniero Castiblanco del Acueducto frente a la imposibilidad de hacer un paso deprimido por las dificultades del drenaje pero se tienen unas preocupaciones y unas alternativas que se deben estudiar y técnicamente sustentar si es viable o no. Agradece nuevamente a la ciudadanía que ha participado, a los funcionarios de los institucionales que estuvieron y se tratará de convocar a los mismos, ojala con algo más decantado. Se va a trabajar en eso para que el día de la reunión se haga un ejercicio mucho más técnico pero también muy contundente para que se sienta que se está dispuesto a llegar a soluciones. Las veces que sea necesario irá a las obras y poder ver las alternativas y soluciones que se están proponiendo, con los planos y las propuestas de diseño que se tienen para dar mayor ilustración a todos.</p>			

*DL*

FORMATO				ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Desarrollo Urbano	
ACTA DE REUNIÓN CON COMUNIDAD					
CODIGO		PROCESO		VERSION	
FO-SC-14		GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA		2.0	
<p>7. Hace la última intervención el señor Carlos Daniel Garzón, quien manifiesta que hay soporte respecto al inconformismo de la ciudadanía para la no tala de los árboles en el área de Barrios Unidos y Suba de la Calle 80 a la Calle 100. Adicional a los soportes técnicos que dijeron la señora María Elena y el señor Saavedra, hay otro punto que genera inconformidad y es la no socialización del proyecto, pues ellos fueron los últimos en conocerlo. Hay unas políticas públicas de participación que deben ser respetadas y contempladas como es el Acuerdo 712 que en tres puntos habla de la democracia participativa. Se dice que es un sistema de participación política que otorga a los ciudadanos mayor capacidad de intervención e influencia en la toma de decisiones de carácter público que habla de la prevalencia del interés común frente al particular. La participación ciudadana se debe entender como un ejercicio pleno de las personas en condición de sujetos sociales, políticos, de manera individual, colectiva que transforman e inciden en la esfera pública en función del bien general y del cumplimiento de los derechos civiles, políticos, sociales, económicos, ambientales y culturales. En este orden de ideas se quiere hacer un llamado de atención respetuoso porque no se ha tenido en cuenta realmente a los ciudadanos quienes además pagan unos impuestos muy altos. Se debe invocar también el derecho a los árboles. La cuarta meta del Plan de Gobierno de la Alcaldesa es reverdecer a Bogotá para vivir y respirar.</p> <p>La Arquitecta Lucy Molano agradece a los asistentes el buen manejo y respeto en la reunión.</p>					
COMPROMISOS ADQUIRIDOS					
COMPROMISO		RESPONSABLE		FECHA DE CUMPLIMIENTO	
ENVIO DE CRONOGRAMA DE OBRA A LA COMUNIDAD QUE PARTICIPA EN LA REUNIÓN		CONTRATISTA			
REALIZACIÓN DE SEGUNDA MESA TÉCNICA		IDU		ABRIL 7 DE 2021	
FIRMAS					
NOMBRE		ENTIDAD/CARGO		FIRMA	
INGENIERO DIEGO SANCHEZ FONSECA		DIRECTOR DEL IDU			
ARQUITECTA LUCY MOLANO		DIRECTORA OTC-IDU			
INGENIERA DENICE ACERO		SUBDIRECTORA TÉCNICA DEL IDU			
INGENIERO OSCAR CAÑAS		ESPECIALISTA TRÁNSITO-IDU			
INGENIERA SANDRA AGUILAR		ASESORA TEMAS AMBIENTALES-IDU			
INGENIERA ÁNGELA ZAPATA		APOYO A LA SUPERVISIÓN-IDU			
BIÓLOGA ADRIANA PATIÑO		PROFESIONAL SUBDIRECCIÓN GENERAL			
ARQUITECTO JULIO CÉSAR MONTOTA		COORDINADOR SOCIAL-IDU			
INGENIERO ALEJANDRO CASTILLO		DIRECTOR DE PROYECTO-CONTRATISTA			
INGENIERA MAGDA TORRES		ING. FORESTAL. CONTRATISTA.			
T.S. ALEXANDRA RODRIGUEZ		PROFESIONAL SOCIAL-INTERVENTORÍA			
T.S. ANDREA RAMÍREZ		PROFESIONAL SOCIAL-CONTRATISTA			
C.S. ADRIANA A. PARRA A.		COMUNICADORA SOCIAL-CONTRATISTA			
ELABORÓ		RESPONSABLE		APROBÓ	
NOMBRE		ADRIANA A. PARRA A.		ANDREA RAMIREZ	
CARGO		Comunicadora Social		Profesional Social	
FIRMA					
ANEXOS:		SI	X	NO	TIPO DE ANEXO: Planilla de Asistencia/Registro Fotográfico
					CANTIDAD: 2