

2020-2021

Corredor Verde

Carrera Séptima

Informe de socialización de los resultados
de los estudios del Banco Interamericano
de Desarrollo y Gehl



Gehl

Autores

Maki Kawaguchi, Directora. Gehl
Mayra Madriz, Directora. Gehl
Sofie Kvist, Asociada. Gehl
Aja Jeanty, Diseñadora Urbana. Gehl
Raúl Dolz Sánchez, Diseñador Urbano. Gehl
Candelaria Mas Pohmajevic, Diseñadora Urbana. Gehl
Francisca Rojas, Especialista en Desarrollo Urbano y Vivienda. BID
Gibet Camos Daurella, Especialista en Transporte. BID
Paula Cruz Especialista en Transporte. BID

Equipo de trabajo

Juan Pablo Caicedo. Gerente del proyecto. IDU
Santiago Cárdenas., Dirección Técnica de Proyectos. IDU
David Uniman, Secretaria Distrital de Movilidad
Gonzalo Guerra, Secretaria Distrital de Movilidad
Jose Luis Hoyos, Secretaria Distrital de Movilidad
Juan Carlos Rivera, Secretaria Distrital de Movilidad
Nicolás Correal, Transmilenio
Fanny Bertossi, Consultora de Transporte. BID
Valentina Montoya, Consultora de Género y Transporte. BID
Lauramaría Pedraza, Urbanista. BID
Manuela Palacio, Consultora de la División de Desarrollo Urbano y Vivienda. BID

Copyright © 2021 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



Contexto

Entre 2020 y 2021, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) trabajó de la mano de la firma consultora Gehl para apoyar al Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá en la conceptualización del Corredor Verde de la Carrera Séptima en Bogotá, a través de cooperación técnica no reembolsable relacionadas con la movilidad urbana sostenible.

El trabajo realizado tuvo como objetivo:

1. Reconceptualizar la Carrera Séptima en Bogotá como Corredor Verde, es decir, la elaboración de un concepto técnico sobre la noción y las dimensiones de un Corredor Verde en el contexto de Bogotá. Esta actividad correspondió a una primera consultoría suscrita en junio de 2020 (CO-T1393-P004).
2. Acompañar técnicamente al Distrito en la etapa del diseño conceptual del Corredor Verde de la Carrera Séptima. Esto incluyó la implementación y capacitación del personal del BID y el Distrito en la metodología del "PSPL Survey" o "Encuesta de Vida Pública y Espacio Público". Esta actividad correspondió a una segunda consultoría contratada en octubre de 2020 (CO-T1566-P002).

En el marco de estas consultorías, los consultores de Gehl trabajaron específicamente en el ámbito de la Carrera Séptima entre las calles 32 y 100.

La información de los acuerdos de cooperación técnica del BID que apoyaron estas actividades se indica a continuación:

- Cooperación CO-T1566: Implementación de Movilidad Sostenible en Ciudades Colombianas
Enlace: <https://www.iadb.org/es/project/CO-T1566>
- Cooperación CO-T1393: Apoyo a la Estructuración, Implementación, Gestión y Sostenibilidad de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) durante la Etapa Precontractual y Contractual del Proyecto
Enlace: <https://www.iadb.org/es/project/CO-T1393>
- Cooperación RG-T2994: Integración de la Innovación en el Sector del Transporte
Enlace: <https://www.iadb.org/es/project/RG-T2994>
- Cooperación RG-T2895: Alianza con C40 y GIZ para el Establecimiento del Financiamiento de las Ciudades Principales de LAC
Enlace: <https://www.iadb.org/es/project/RG-T2895>

Este producto de conocimiento resume los principales resultados de estos trabajos, a fin de que el público general de Colombia y otras ciudades de América Latina tengan una referencia sobre metodologías y recomendaciones clave para el éxito de los proyectos de transformación urbana.

El urbanismo centrado en las personas

Firma líder a nivel mundial del urbanismo centrado en las personas.

El concepto de Corredor Verde en Bogotá se trabajó en el marco de estas consultorías bajo la noción central de urbanismo centrado en las personas. La firma Gehl y su fundador son responsables de introducir al desarrollo urbano, el concepto de “Ciudades a Escala Humana” y “Ciudades para las Personas” que consideran la psicología y el comportamiento humano como punto de partida para proyectos de ciudad. Su experiencia en el desarrollo de estos conceptos se evidencia en publicaciones como “[Life Between Buildings](#)” en 1971, “[Cities for People](#)” en 2010, “[People Cities](#)” en 2016, “[Soft City](#)” en 2019, así como en el documental “[The Human Scale](#)”.

Para la aplicación de este concepto, la firma ha desarrollado también metodologías propias de investigación y herramientas innovadoras como la Encuesta de Vida Pública y Espacio Público (Public Life Public Space Survey - PLPS) implementada por primera vez en 1987 en Oslo y posteriormente en las principales ciudades del mundo (Londres, Nueva York, San Francisco, Buenos Aires). Esta y otras herramientas de trabajo en el espacio público se recogen en guías como “[How to Study Public Life](#)” y su objetivo es estudiar los elementos físicos y sociales de un lugar a través de la recopilación y mapeo de datos, complementando con entrevistas a usuarios y con

un trabajo participativo con entidades subnacionales y grupos comunitarios que tienen el conocimiento local y que finalmente serán los responsables de apropiarse y sostener las intervenciones derivadas.

Resultados de los estudios

Los resultados compilados se organizan en tres grandes partes.

La primera parte del informe presenta el trabajo de Gehl para proponer el **diseño conceptual del Corredor Verde en Bogotá**. Se introduce la nueva visión de la Carrera Séptima propuesta por la alcaldesa Claudia López y su administración, que sirvió como base para el trabajo de conceptualización. Luego, se describe el cambio de paradigma propuesto por Gehl para concebir las calles del siglo XXI, así como referencias internacionales de transformación de corredores urbanos, las cuales inspiraron la propuesta de concepto para Bogotá. Finalmente, se presentan los grandes pilares para la conceptualización del Corredor Verde en la Carrera Séptima en Bogotá.

La segunda parte del informe muestra los resultados del **estudio de Vida Pública y Espacio Público** que realizó Gehl en la Carrera Séptima, para generar un diagnóstico de los usos actuales del corredor, desde el punto de vista del urbanismo centrado en las personas. Esta sección introduce el concepto de Vida Pública, presenta la metodología de la “Encuesta de Vida Pública y Espacio Público” y finalmente expone los grandes resultados de este ejercicio en la Carrera Séptima.

La tercera parte del estudio presenta las **claves para el éxito de proyectos de transformación urbana** centrada en las personas.

CONTENIDO

1) El concepto de Corredor Verde

- La nueva visión de la Carrera Séptima
- Cambiar de paradigma: la calle del siglo XXI
- Los 3 pilares de un Corredor Verde en Bogotá

2) El estudio de Vida Pública y Espacio Público

- Introducción al concepto de Vida Pública
- Objetivos y metodología de la Encuesta de Vida Pública y Espacio Público
- Resultados de la Encuesta de Vida Pública y Espacio Público en la Carrera Séptima

3) Las claves del éxito de los proyectos de urbanismo centrado en el humano

El concepto de Corredor Verde en Bogotá

Nueva Visión de la Carrera Séptima

Esta visión es el resultado de interacciones y entrevistas con el equipo de la ciudad y la Alcaldesa.

El concepto propone que La Séptima sea más que una vía de conexión y que sea un Corredor Verde. La siguiente información provee una síntesis de componentes que permitirán lograr un balance entre movilidad verde y el sentido del lugar de La Séptima.

Corredor Verde de la Séptima



En este momento de transformación global, Carrera Séptima, la vía emblemática de Bogotá, debe reflejar y liderar un proceso de cambio cultural en la forma en la que nos movemos en nuestra ciudad.

El Corredor Verde de la Séptima debe priorizar las formas de movilidad más sostenibles, situando a peatones y ciclistas en el centro. Todas las formas de vida deben ser bienvenidas y respetadas.

– Claudia López Hernández
Alcaldía Mayor de Bogotá

Cambio de paradigma: Calles del Siglo XXI

El rol de la calle está cambiando

Un cambio de
paradigma

Las ciudades están
repensando la forma de
utilizar mejor sus calles

Gehl

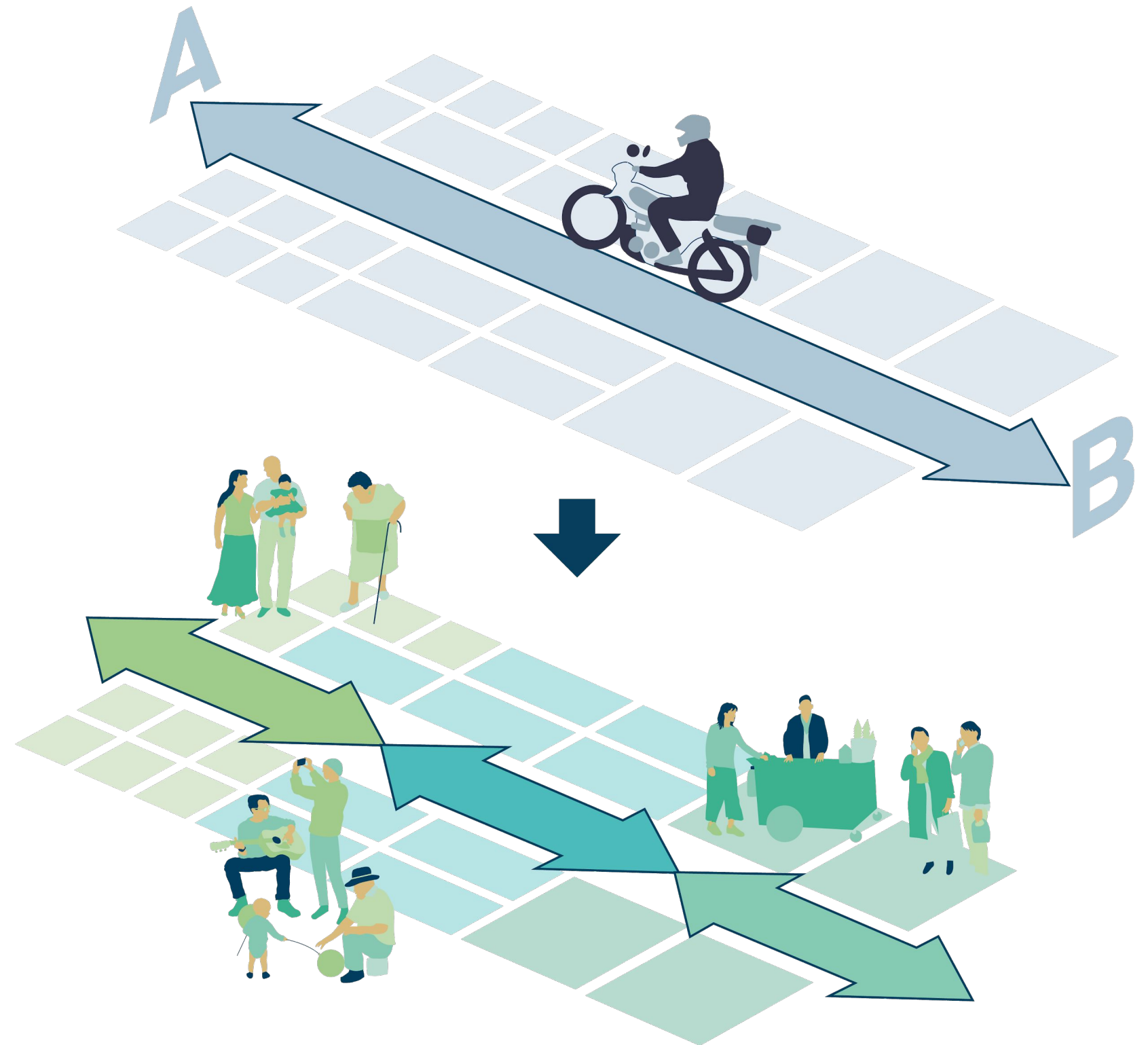
Avenida São João, São Paulo



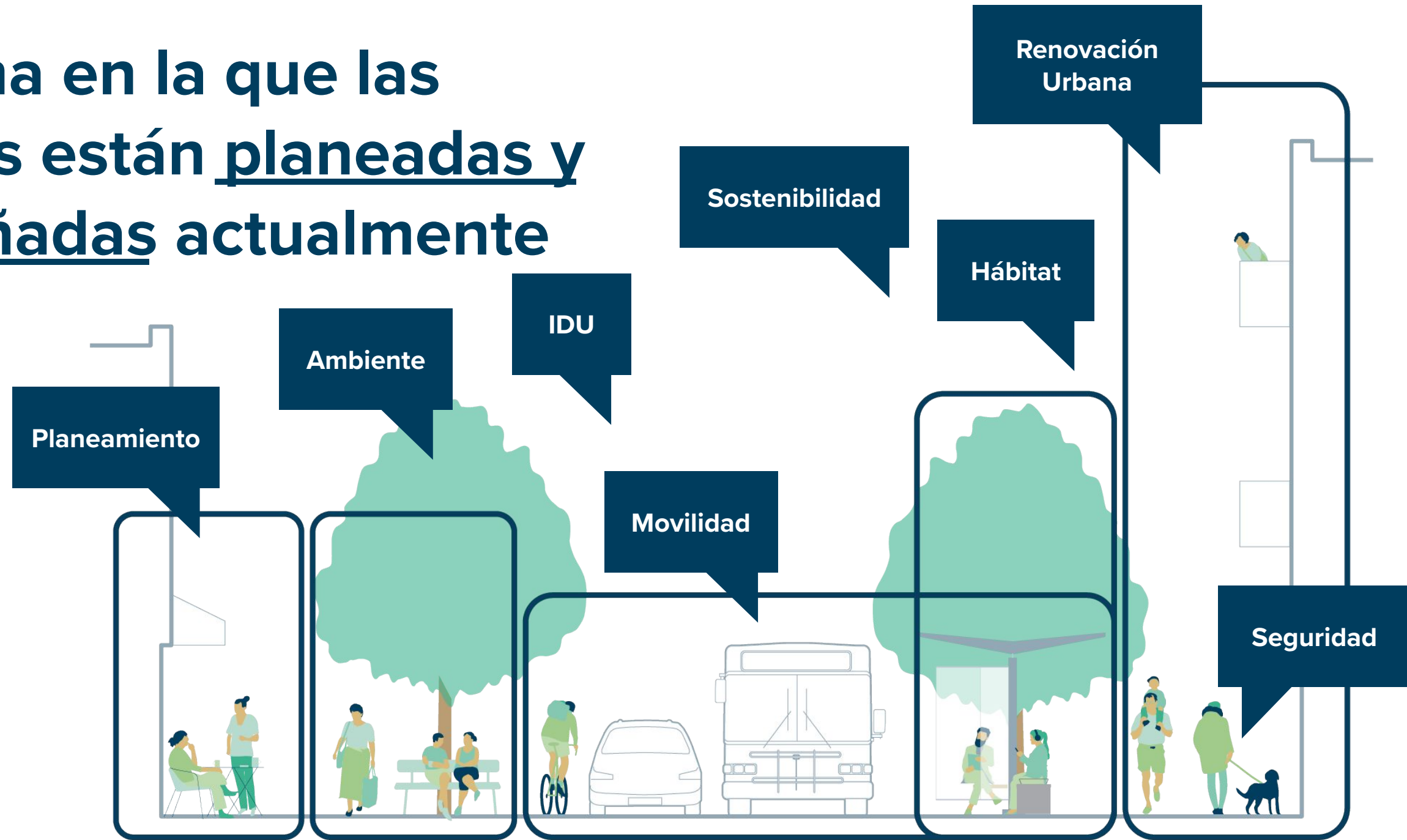
Broadway, New York



De la clasificación funcional (A-B) a tramos de calle que responden al contexto



Forma en la que las calles están planeadas y diseñadas actualmente

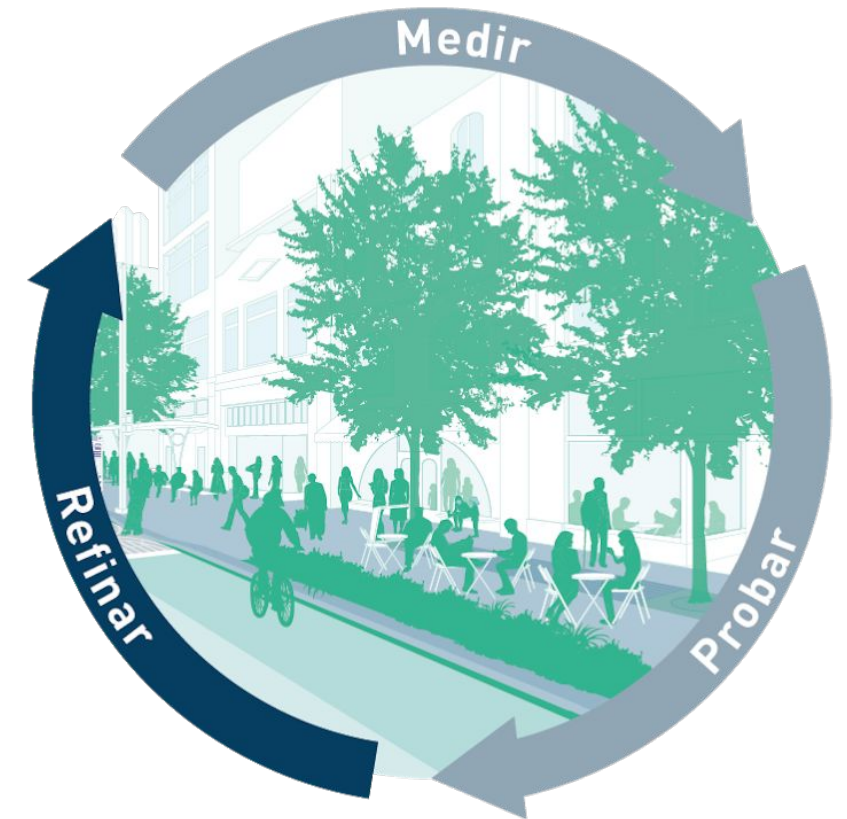
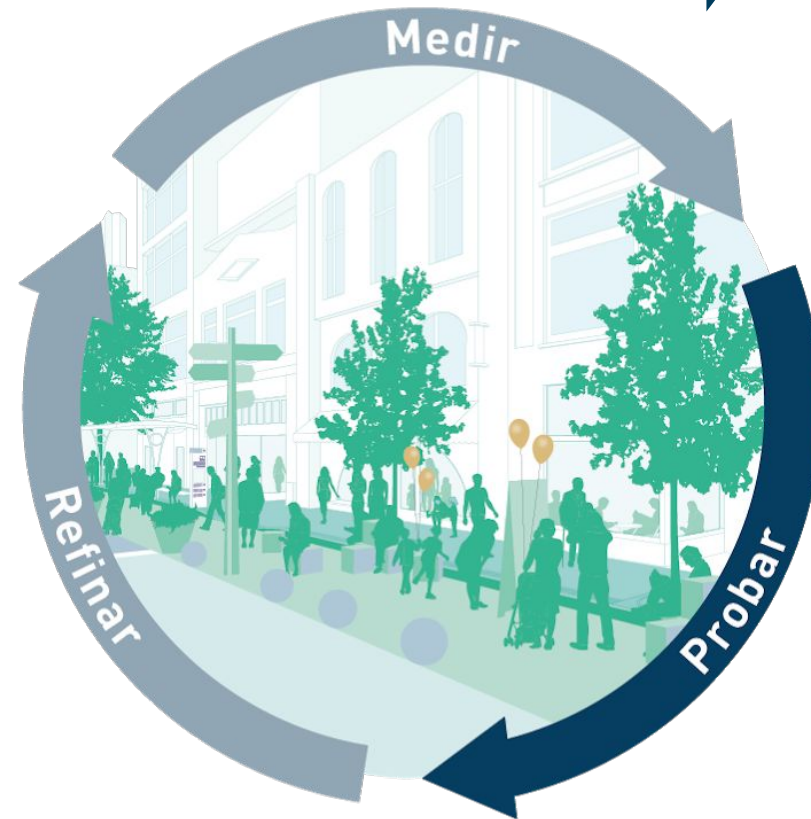
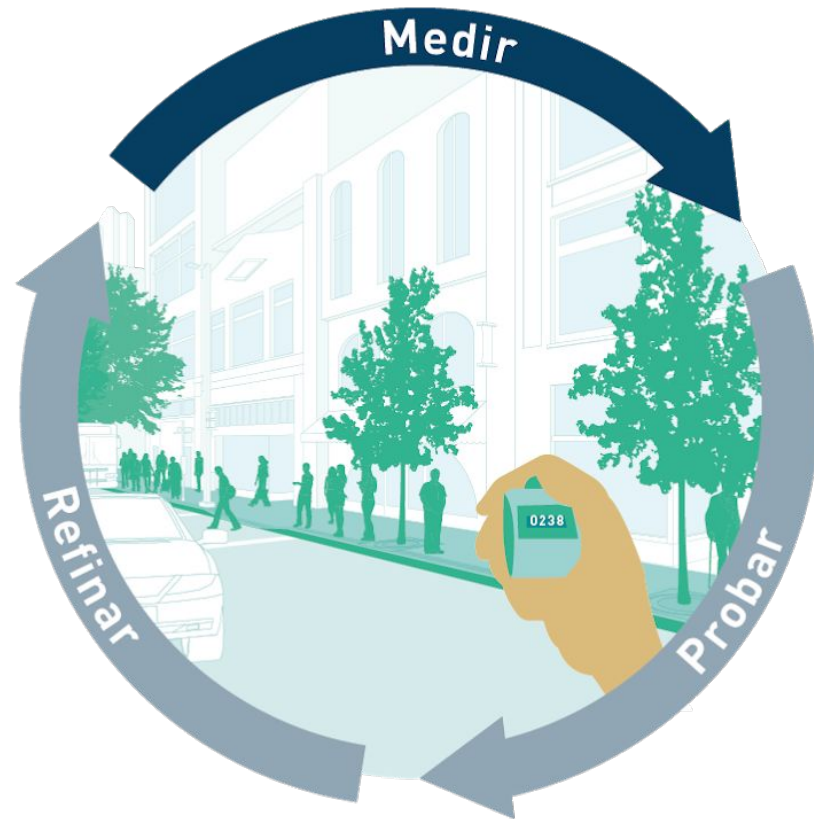


La experiencia del ciudadano



Un proceso de cambio cultural

Un método iterativo



El caso de Broadway en Nueva York



El caso de Broadway en Nueva York



Antes

Gehl

90%
De los usuarios
eran peatones



90%
Del espacio
estaba dedicado
a los vehículos



El caso de Broadway en Nueva York

MOVILIDAD

17%

Mejora en tiempo de viajes de autos

El volumen de bicicletas aumentó

16% (día laboral)

33% (fin de semana)

Los vehículos que exceden el límite de velocidad disminuyeron

28% 12%

SEGURIDAD VIAL

35%

de disminución de lesiones peatonales

63%

de disminución de accidentes de tráfico

AMBIENTE

40%

De disminución de la contaminación producida por el tráfico en el área

74%
dijeron que Times Square mejoró dramáticamente

Después

NEGOCIOS

14%

Aumento de ventas minoristas

42%

Más gente local va de compras

49%

Disminución de vacantes comerciales

Hacia un Corredor Verde

Principios de referencia — Los 3 Pilares



Hacia un Corredor Verde

Movilidad sostenible

1

“ El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad”

– El Decreto 319 de 2006-Plan Maestro de Movilidad para Bogotá, Artículo 7



Priorizar al peatón, la bicicleta, los usuarios de ‘micromovilidad’ y el transporte público de tecnología limpia.

Poner a las personas en primer lugar a lo largo de todo el corredor y desincentivar el uso del auto



Crear una ruta segura y porosa que se conecte fácilmente con los destinos y servicios cotidianos.

Que tenga conexiones frecuentes con los barrios y a los servicios a lo largo de la ruta a través de las calles transversales



Apoyar la intermodalidad y proporcionar conexiones de calidad entre los distintos modos.

Transiciones dignas, cómodas y seguras entre caminar, andar en bicicleta, tomar el transporte público (paradas de autobús, estacionamiento de bicicletas, etc)



Proporcionar una variedad de opciones de movilidad real para todas las edades y capacidades.

Las opciones de movilidad deben ser de calidad y accesibilidad equivalentes, no sólo accesibles para un determinado grupo con unas determinadas habilidades

Hacia un Corredor Verde

Diseño ecológico y ambiental

2

“Un corredor ecológico, sostenible y emblemático”

– Del artículo 80 Corredor Verde de la Carrera 7ª7



Reconectar el corredor con la naturaleza circundante.

Conexión entre el corredor, los cerros, los ríos y los senderos, integración de espacios públicos existentes y protección del patrimonio natural



Desarrollar y aumentar el arbolado urbano.

Los árboles mejoran la calidad del aire, reducen las emisiones de CO2, mejoran la salud mental y el bienestar, reducen el efecto isla de calor, el exceso de aguas pluviales, los niveles de ruido y crean microclimas confortables



Enverdecer la calle para mejorar el hábitat y promover la biodiversidad.

Vegetación autóctona para crear y apoyar los hábitats para la flora y la fauna



Integrar superficies permeables y canales de drenaje para la gestión de las aguas pluviales.

Prevención de inundaciones, proteger las vías fluviales locales de los contaminantes de las aguas pluviales

Hacia un Corredor Verde

Sentido del lugar

3

“El uso y disfrute colectivo de dicha vía de la ciudad y de su espacio público”

– SPT-INFORME CARRERA SÉPTIMA
CONSOLIDADO SPT Editado 06052020 FINAL



Construir sobre la vida, los bienes culturales y patrimoniales, y los espacios que ya existen.

Lugar que integra y celebra el patrimonio y los bienes culturales, responde a los usos adyacentes y respeta las estructuras existentes y la vida pública



Crear un espacio seguro y accesible - dar prioridad a las invitaciones para las mujeres, los niños y los mayores.

Elementos de diseño que incrementen la accesibilidad, 'vigilancia natural,' iluminación de calidad, y protección contra los autos, el ruido, la lluvia y el viento



Fomentar activamente la interacción entre las personas para detenerse y quedarse.

Espacios inclusivos contruidos para invitar a la vida pública con mobiliario urbano e invitaciones genuinas para que los grupos interactúen



Abrazar la escala humana y deleitar los sentidos.

Incorporar elementos que incentiven caminar, estar de pie, sentarse, ver y conversar. Espacios cómodos, articulados y a escala humana que celebren los momentos de sorpresa

Es más que el transporte ...

NO
TRANSPORTE
PERSONAS EN
LA BARRA



DOMINGOS Y FESTIVOS DE 9 AM A 2 PM

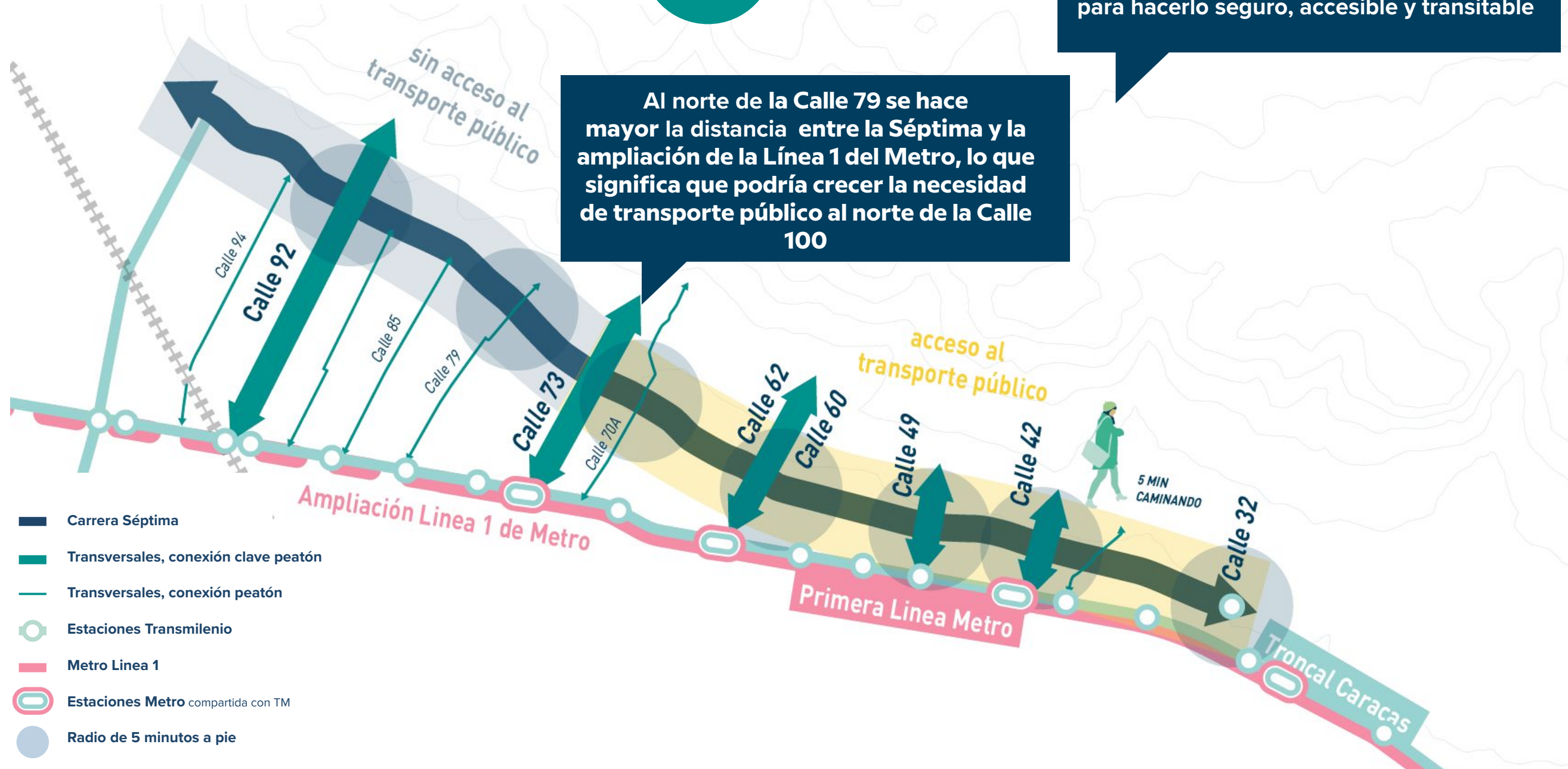
La Séptima Mañana

Movilidad sostenible

1

En un radio de 5 a 10 minutos a pie hay y habrá acceso al transporte público, ya sea al Transmilenio o al Metro. Esto significa que las conexiones transversales serán clave para hacerlo seguro, accesible y transitable

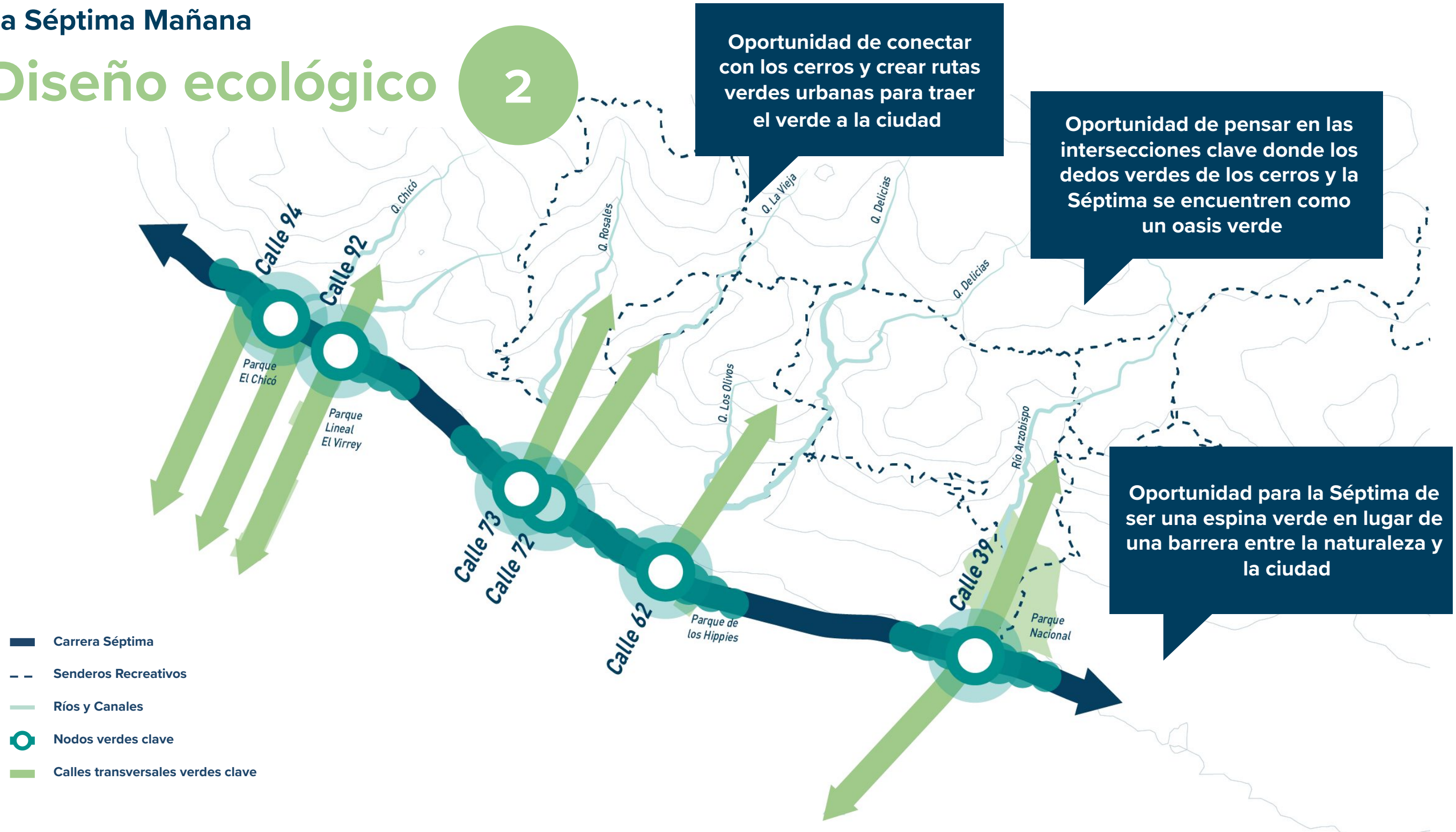
Al norte de la Calle 79 se hace mayor la distancia entre la Séptima y la ampliación de la Línea 1 del Metro, lo que significa que podría crecer la necesidad de transporte público al norte de la Calle 100



La Séptima Mañana

Diseño ecológico

2



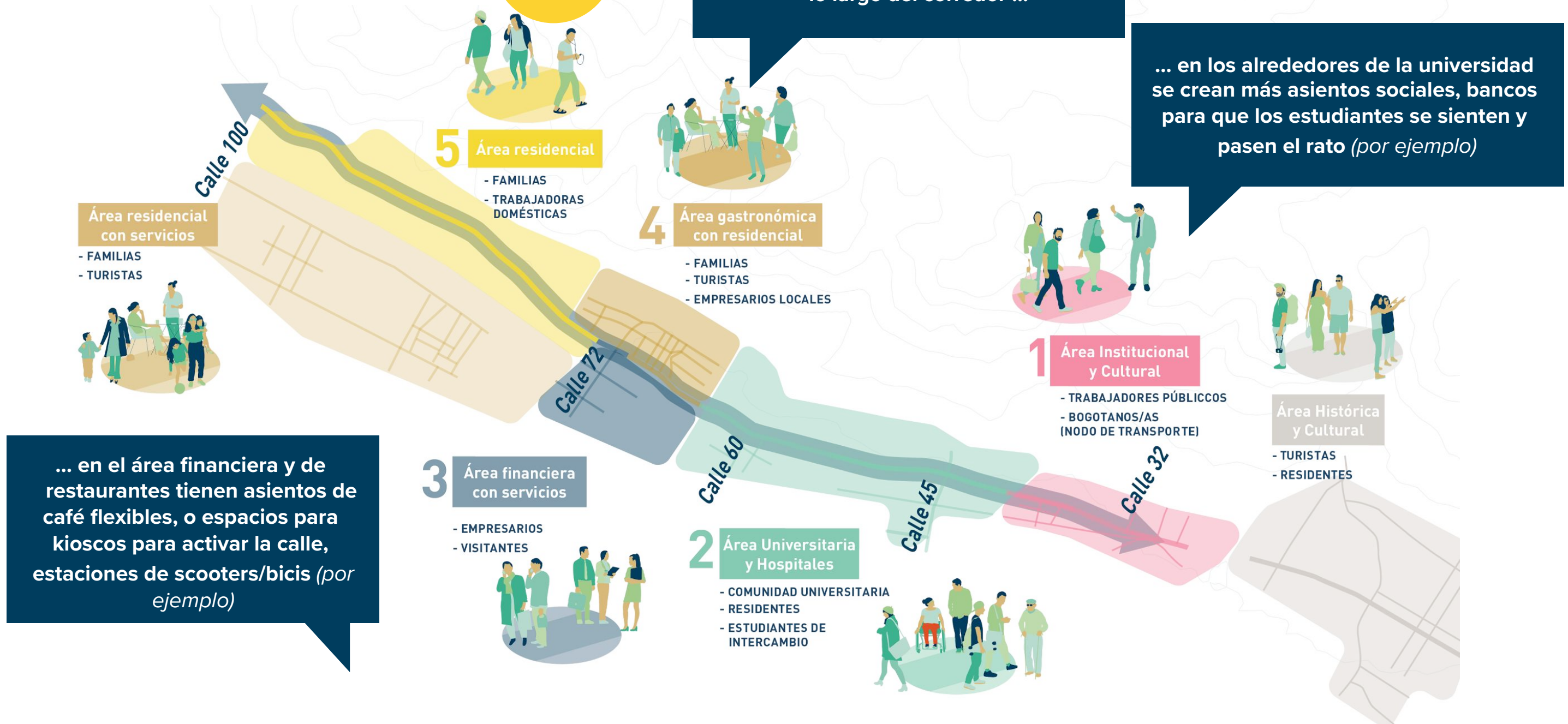
La Séptima Mañana

Sentido del lugar

3

Oportunidad de que el mobiliario urbano y las actividades en los espacios públicos reflejen y respondan a los usuarios y las actividades adyacentes a lo largo del corredor ...

... en los alrededores de la universidad se crean más asientos sociales, bancos para que los estudiantes se sienten y pasen el rato (por ejemplo)



Estudio de Espacio Público y Vida Pública en Bogotá

Introducción a la Vida Pública

Trabajamos en la
intersección entre
las ciencias sociales
y el diseño urbano



Analizamos la
Vida Pública



Para diseñar **Espacios**
que la fomenten



♥ Vida Pública



La Vida Pública está conformada por micro-momentos





Pequeñas interacciones
diarias entre las personas

Una experiencia compartida

Gehl



...y a veces tranquila



Son eventos planeados



...y espontáneos



...pero también
del día a día



Es lo que te
gusta hacer



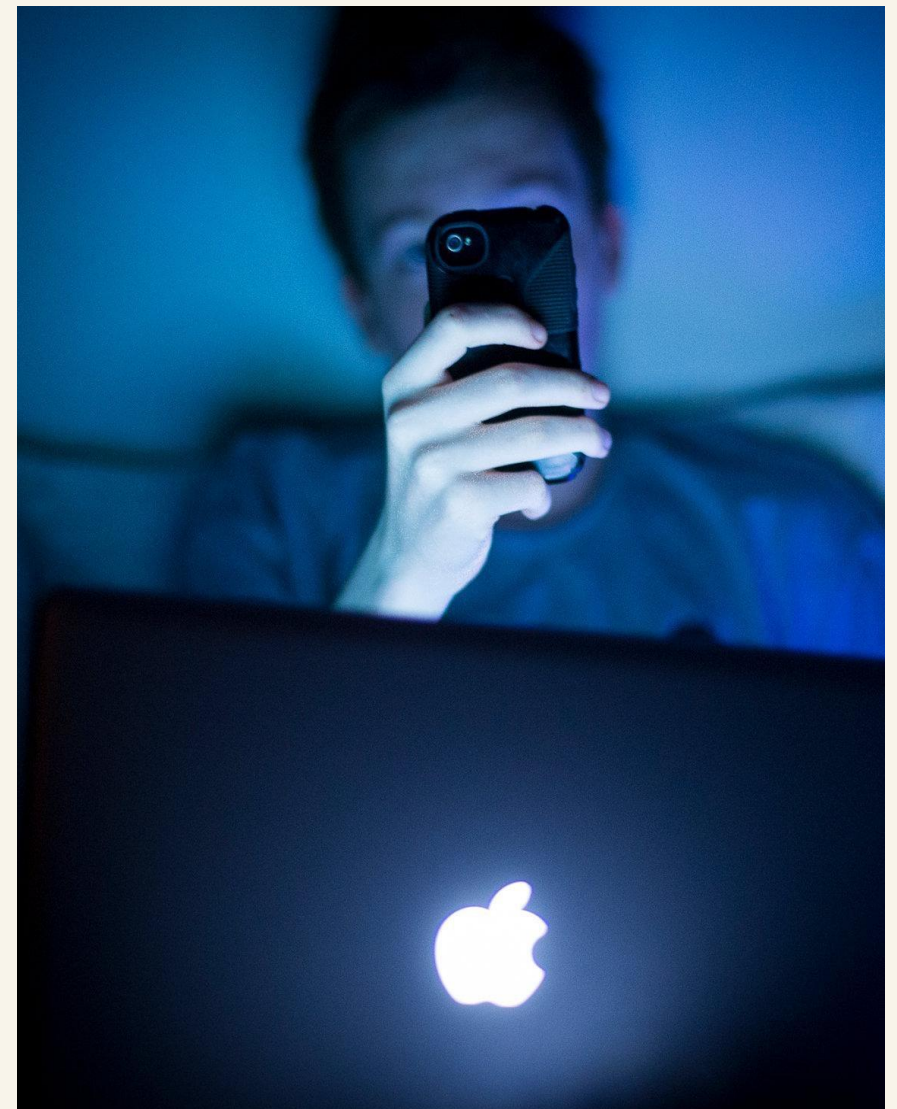
... y lo que tienes
que hacer



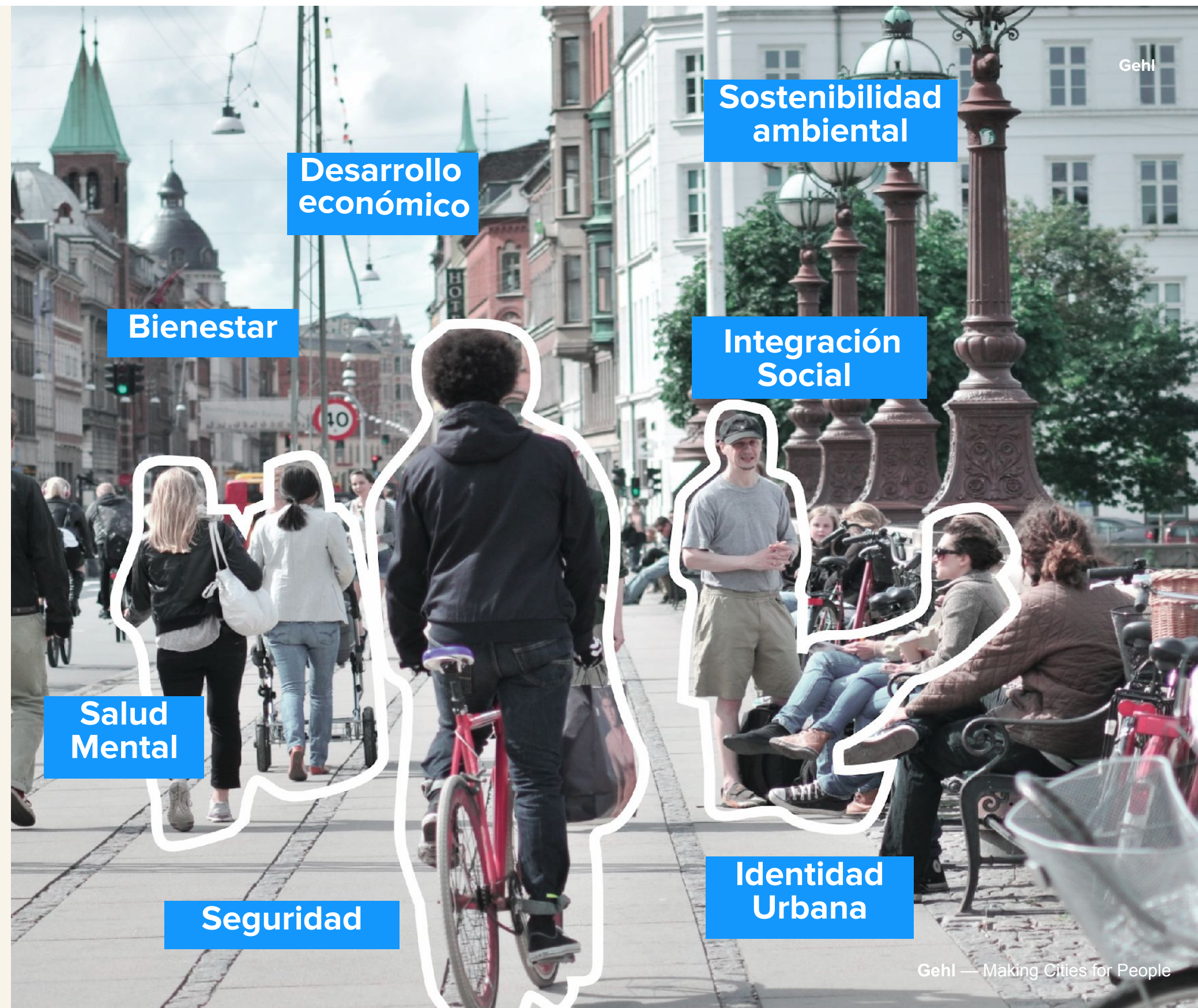
A wide-angle photograph of a grassy hill where a large group of people are gathered. Many individuals are sitting on the grass, some within white-painted circular markers. Several bicycles are lying on the grass, suggesting a bike-sharing or cycling event. People are wearing face masks, indicating the COVID-19 pandemic context. The scene is bright and open, with a clear sky and distant hills.

La Vida Pública
continúa en
tiempos de COVID

No es



Una Vida Pública de calidad ofrece beneficios tangibles



¿Para qué estudiamos la Vida Pública?

para encontrar historias humanas

para orientar la estrategia y el diseño

para proporcionar evidencia

para tomar decisiones objetivas

para evaluar el progreso

para descubrir oportunidades

Beneficios de la Vida Pública

Es mucho más que algo ‘agradable de tener’, fomentar una robusta Vida Pública produce un efecto dominó de beneficios tangibles para los individuos, los vecindarios y la ciudad entera.

Una Vida Pública vibrante es el indicador de que una ciudad es exitosa en sentido económico, social y ambiental. Los lugares que animan a la gente a caminar, andar en bicicleta y pasar tiempo en las calles también tienen residentes que son más felices, más sanos y más conectados. En los últimos años, las empresas han descubierto que ubicarse en ciudades con una vida pública próspera es esencial para atraer y retener el talento.

Hacer de la Vida Pública el motor central en la toma de decisiones trae beneficios en todos los ámbitos.



Mide aquello que te importa

Todas las ciudades realizan análisis detallados del tráfico y el estacionamiento. Los vehículos motorizados están siempre representados en el proceso de planificación. No es de extrañar entonces que muchos planes y políticas estén orientados a priorizar los coches, en lugar de las personas.

Un número creciente de ciudades ahora cuentan y observan cómo la gente realmente usa la ciudad, cómo se mueven por la ciudad y qué hacen cuando pasan tiempo allí. La medición de cómo la gente usa el espacio permite a las ciudades optimizar el espacio público para la comodidad humana y la movilidad activa, permitiendo soluciones holísticas que tienen en cuenta a todos los usuarios del espacio público

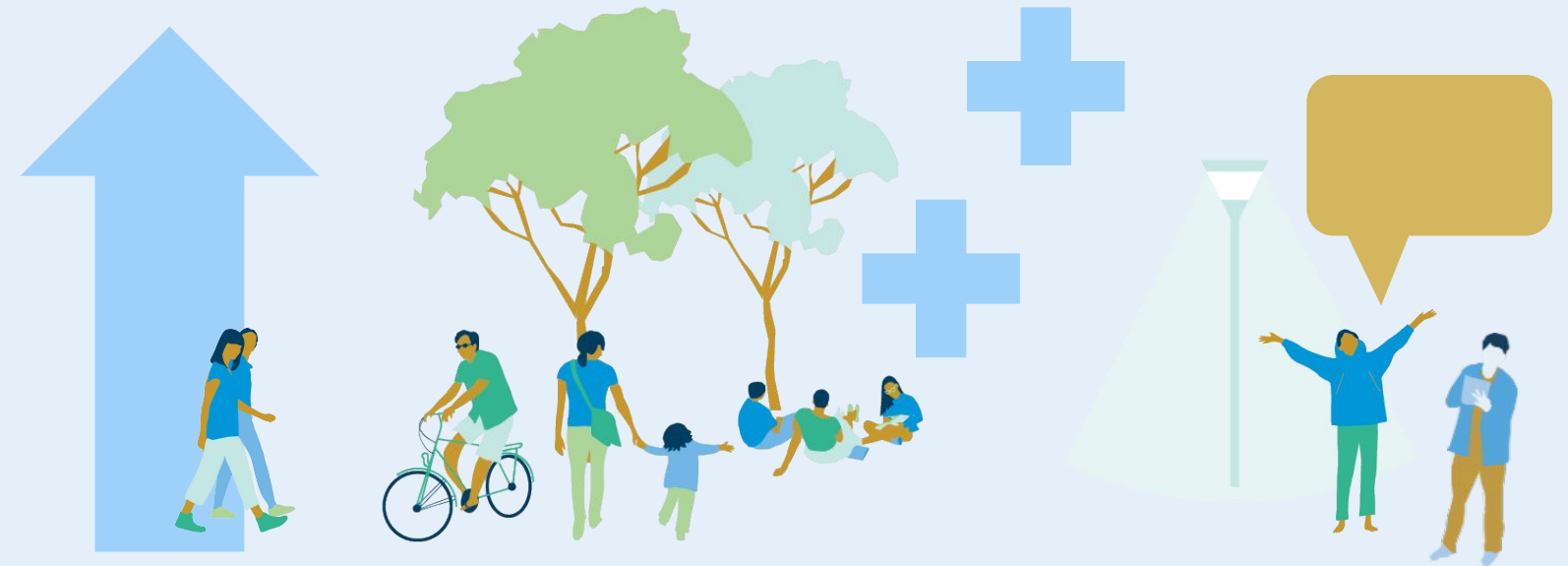
Proceso

- Establecer objetivos y metas cuantificables para los resultados deseados en la vida pública/espacio público.
- Incluir a las partes interesadas y a los residentes locales en el proceso para asegurarse de que los objetivos reflejan las necesidades y deseos de las personas.
- Comunicar el valor añadido que los cambios traen a Carrera Séptima, desde el aumento y la diversidad de la vida pública, hasta los beneficios de salud y económicos.
- Hacer un seguimiento de los cambios a lo largo del tiempo para documentar el éxito y los retos con los cambios relacionados con los objetivos establecidos y los objetivos de la vida pública / espacio público.
- Actualizar los objetivos y los resultados deseados de la vida pública / espacio público para reflejar los avances a lo largo del tiempo y seguir el impacto de los cambios.

Objetivos de la Vida Pública y Espacios Públicos en La Séptima

Los objetivos de Espacio Público Vida Pública (PSPL, por sus siglas en inglés) reflejan los cambios deseados en el perfil de la vida pública de La Séptima a lo largo del tiempo, y están vinculados a los 3 pilares principales definidos en la visión del proyecto, con énfasis **en el sentido de lugar, la movilidad activa y el diseño ambiental**.

Los objetivos sirven como una herramienta de cambio que permite a la Ciudad de Bogotá establecer metas para el espacio público, establecer un punto de referencia y medir y evaluar el éxito de las inversiones en el espacio público.



Todos los objetivos enunciados a continuación se obtuvieron del estudio de Espacio Público Vida Pública realizado sobre Carrera Séptima y sirven como punto de partida. No se trata de una lista definitiva, sino de los resultados del estudio que se exponen en los capítulos siguientes. Es posible que haya que establecer otros objetivos y parámetros adicionales para garantizar que se pueda medir el impacto de todos los objetivos fijados en el proyecto.

- Véase en la página siguiente un panorama general de los objetivos y de las herramientas para medir el impacto del cambio implementado.

Movilidad sostenible



Aumento en el número de personas que caminan y pedalean - Observación de los modos



Aumento del número total de personas que caminan Este / Oeste - Observación de los modos

Disminución en el número de personas que cruzan imprudentemente - Conteos de personas cruzando imprudentemente



Disminución de los accidentes
- Conteo de accidentes de tráfico



Mayor satisfacción reportada por peatones y ciclistas - Encuesta de percepción



Sentido del lugar



Aumento de la actividad estacionaria a lo largo del día, la semana y el año - Observación de actividades

Una Vida Pública más diversa, con más mujeres y niños - Observaciones de edad y género. Encuesta de percepción



Aumento del número de personas que se sientan de manera informal, pública y comercial - Observación de postura



Aumento en el número de oportunidades para comer en el exterior - Observación de la postura, incremento de venta/impuestos, datos de empleo

Aumento en el número de personas que pasan el tiempo - Observación de actividades

Aumento del número de personas que participan en actividades lúdicas - Observación de actividades, datos de salud

Aumento de los eventos y de la actividad cultural cotidiana - Número de permisos emitidos. Ingreso de tickets/ventas/impuestos. Observación de las actividades



Diseño ecológico y ambiental



Una variedad de espacios públicos de alta calidad que proporcionan a las personas lo que desean - 12 Criterios de Calidad Urbana. Encuesta de percepción

Aumento en el número de plantas bajas activas
- Mapeo de la calidad de fachadas, mapa de servicios



Un mayor sensación de seguridad reportada
- Encuesta de percepción. Lighting assessment

Aumento del número de asientos públicos - Mapeo de asientos públicos



Aumento de la satisfacción comunicada con La Séptima en general - Encuesta de percepción

Mejor calidad del aire, reducir el efecto de isla de calor y más verdor y árboles - Mapeo de espacios verdes, recuento de árboles, sensores de calidad de aire, datos de salud



Objetivos de la Vida Pública y Espacios Públicos en la Séptima

y cómo medirlos

¿Por qué hacemos un estudio de Espacio Público y Vida Pública?

El propósito de este estudio es analizar el Espacio Público y la Vida Pública para guiar un diseño urbano centrado en las personas.

El estudio de Espacio Público Vida Pública es una forma de estudiar cómo se desarrolla la vida pública en la ciudad hoy en día y de entender cuáles son algunas de las necesidades y demandas para el desarrollo futuro del espacio público. Es una manera de tener un análisis comparativo de la Vida Pública y proporcionar recomendaciones estratégicas para el desarrollo futuro del Espacio Público, para informar la estrategia y la visión de lugares donde las personas sean lo primero.

El estudio de Espacio Público Vida Pública es una metodología de Gehl, que se basa en la investigación realizada por el profesor Jan Gehl, considerando la dimensión humana como punto de partida para el diseño.

Con este estudio, Bogotá se une a una red de ciudades a nivel mundial que ponen la vida pública en primer lugar y que utilizan la metodología de Gehl para el estudio del Espacio Público y la Vida Pública. Entre ellas se encuentran las ciudades de Copenhague, San Francisco, Melbourne, Moscú y la ciudad de Nueva York.

¿Por qué es importante la vida pública?

La alta calidad de vida que disfrutamos en nuestras ciudades está muy interrelacionada con el espacio público y la vida pública; el éxito de los espacios públicos y de la vida pública promueve la conciencia cívica, fomenta la salud y la sostenibilidad, apoya a las empresas locales, construye tejido social y conecta a las personas con sus comunidades locales.



Definiciones según la metodología de Gehl:

Vida Pública

nombre

“La Vida Pública es la experiencia compartida de la ciudad creada por las personas cuando viven sus vidas fuera de sus casas, lugares de trabajo y coches. Es la vida cotidiana que se desarrolla en calles, plazas, parques y espacios entre edificios.”

Espacio Público

nombre

“El espacio público está formado por todos los lugares de propiedad o uso público, accesibles para todas las personas de forma gratuita.”

Siete zonas a lo largo de Carrera Séptima

Las localizaciones reflejan diferentes tramos de Espacio Público a lo largo de la Carrera Séptima y fueron elegidas para comprender cómo se desarrolla la Vida Pública en diferentes condiciones y barrios. También se incluyó un área sobre Carrera 13 para poder realizar un estudio comparativo con una calle en la que hay más gente caminando y en bicicleta.

El estudio sirve de referencia y puede ampliarse en función de las necesidades y los recursos.

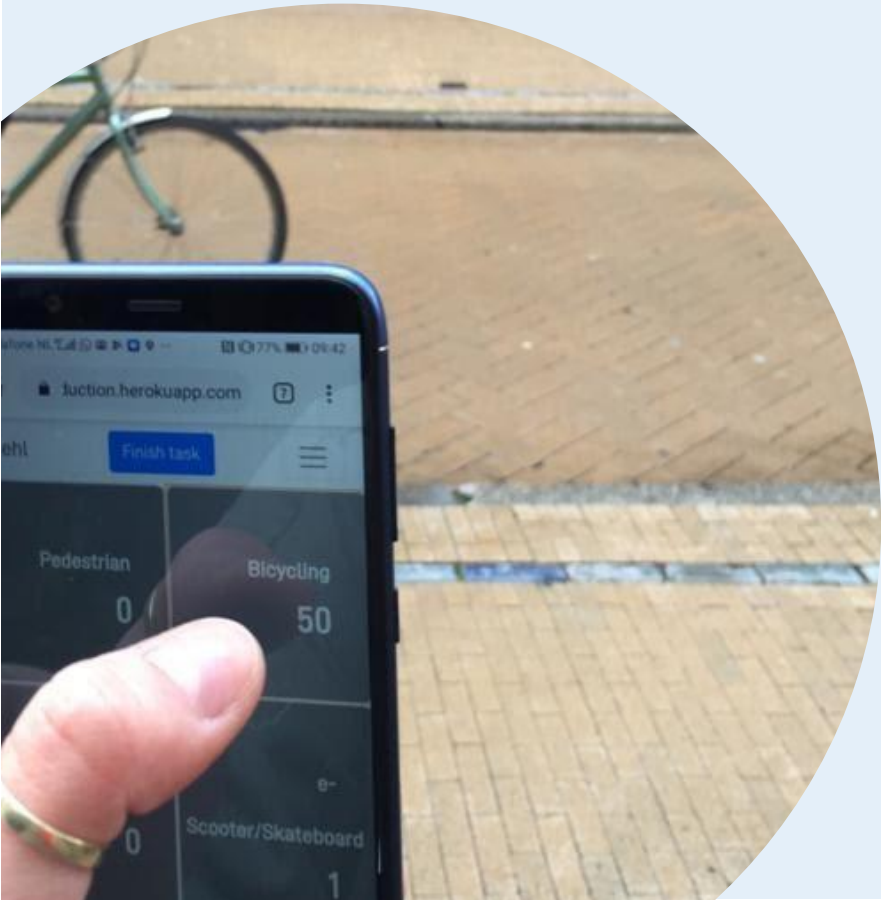


40 voluntarios

Las observaciones sobre el espacio público fueron llevadas a cabo por más de 40 trabajadores de la ciudad pertenecientes a la Secretaría de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC). Todos ellos fueron capacitados en la Metodología de Estudio de Espacio Público y Vida Pública, así como en aspectos de perspectiva de género y accesibilidad.

Adriana del Pilar
Ana Felisa Tellez
Ana Yulisa Ruiz
Andrea Licona
Andrea Rojas
Andres Felipe Jurado
Andres Felipe Velez
Camilo Alberto Torres
Carlos Wilson Sicacha
Carolina Fiallo
Carolina Moreno
Cristian Fabian Morales
Eduard Fabian
Felix Eduardo Arias
Florencia Lopez Vallejo
Germán Barrero
Hernando Hernandez
Ingrid Liliana Cristancho
Iris Perez
Javier Guerra
Jeison Torres

Jim Ronny Martinez
Jorge Andres Rueda
José Luis Hoyos
José Jimenez
Juan Camilo Jimenez
Juan David Villamarin
Lina Maria Agudelo
Luigui Andre Castro
Luisa Fernanda Aguilar
Luisa Pinzón
Martha Carranza
Mary Angelica Rodriguez
Nelson Martinez
Oscar Triana
Ruben Dario Ducuara
Sebastian Saenz Jimenez
Tatiana Castano
Xiomara Bernal
Yaneth Martinez



Dos días completos de mediciones

Las encuestas se llevaron a cabo en un día entre semana y un día de fin de semana. Se realizaron mediciones de 8 de la mañana a 8 de la tarde cada día.



Entre semana

Jueves, 26 de Noviembre de 2020



Fín de semana

Domingo, 22 de Noviembre de 2020

Medimos Personas Moviéndose

Se contaron las personas que se movían por la ciudad caminando, en bicicleta, en patines/patinetes o en silla de ruedas. Anotando la edad y el género que tenían y el modo en que se movían.



Modo

Observamos cómo las personas se mueven por el espacio. Diferenciando entre peatones, ciclistas y personas en silla de rueda.

El estudio no incluye el recuento de personas que se desplazan en coche o en transporte público. Estos recuentos los realiza la ciudad con otros métodos.



Edad y Género

Este recuento representa la edad y el sexo percibidos de las personas que se mueven. Observamos quiénes estaban allí para aprender cómo el espacio público invita a diferentes grupos de usuarios a salir a caminar y a moverse, así como para entender quiénes no estaban representados.

Medimos Personas Permaneciendo

Se contaron las personas que permanecían en el espacio, anotando las actividades en las que participaban, la postura que tenían y la edad y el género.

*Las imágenes son ilustrativas y no están tomadas sobre Carrera Séptima.



Edad y Género

Observamos quiénes estaban allí para aprender cómo el espacio público invita a diferentes grupos de usuarios a quedarse y pasar el tiempo, así como para entender quiénes no estaban allí.



Postura

Observamos cómo el espacio público invita a diferentes posturas corporales.



Actividades

Observamos cómo el espacio público invita a diferentes actividades.



Grupos

Observamos cómo el espacio público invita a grupos de diferentes tamaños.

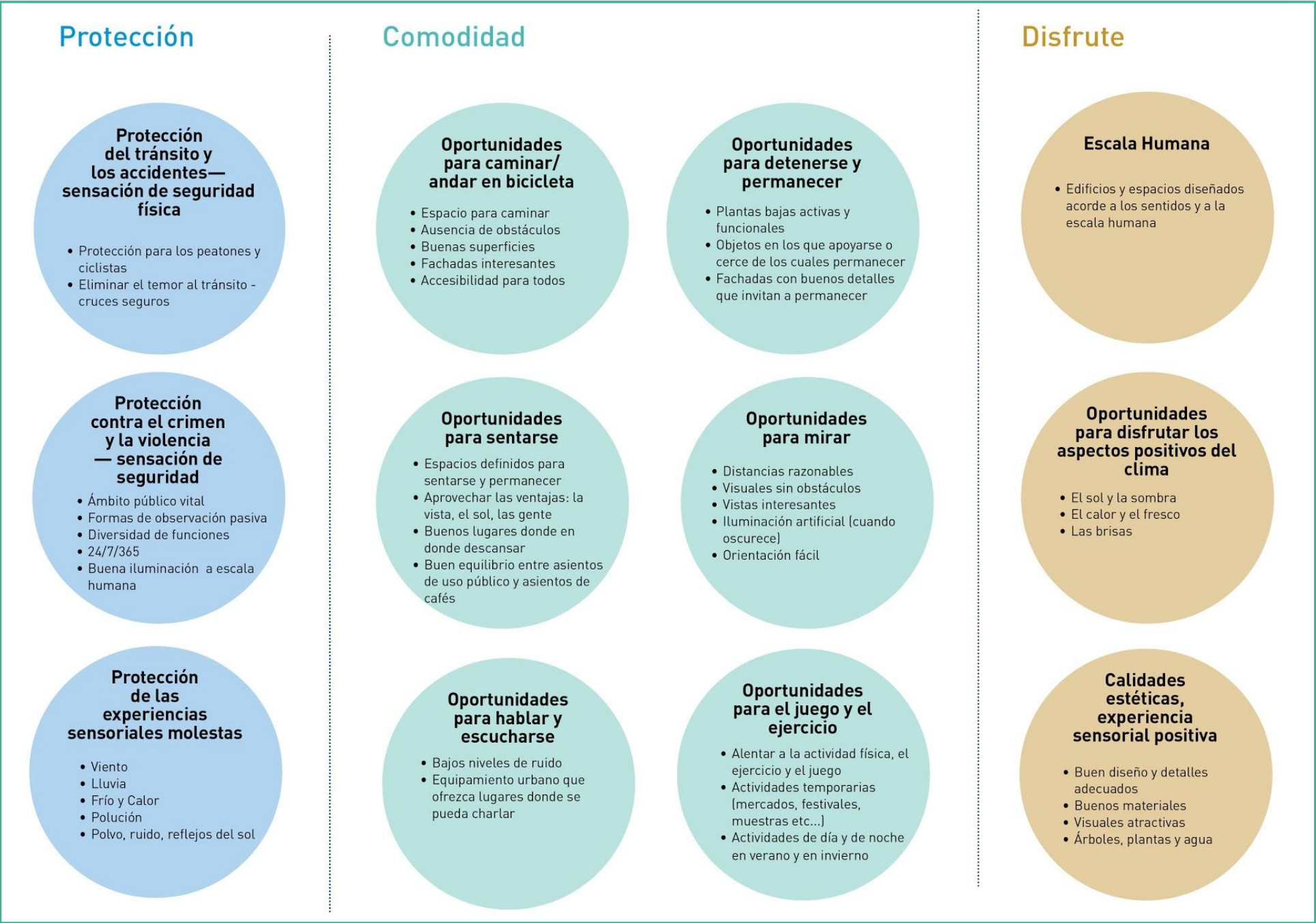
12 Criterios de Calidad Urbana

El pensamiento detrás de estas tres categorías es el siguiente:

1) sin una protección básica contra los coches, el ruido, la lluvia y el viento, la gente generalmente evitará pasar tiempo en un espacio

2) sin elementos que hagan que caminar, usar una silla de ruedas, estar de pie, sentarse y hablar sea cómodo, el lugar no invitará a la gente a quedarse

3) los grandes espacios públicos tienden a ofrecer experiencias visuales y sensoriales positivas, aprovechan el clima local y proporcionan elementos a escala humana para que la gente no se sienta perdida en su entorno



El arte de crear un buen espacio público

Entender cómo la gente experimenta su entorno es fundamental para crear buenos espacios públicos. Para invitar a la gente a pasar tiempo en cualquier espacio público, deben considerarse tres categorías: protección, comodidad y disfrute.

El pensamiento detrás de estas tres categorías es el siguiente: 1) sin una protección básica contra los coches, el ruido, la lluvia y el viento, la gente generalmente evitará pasar tiempo en un espacio; 2) sin elementos que hagan que caminar, usar una silla de ruedas, estar de pie, sentarse y hablar sea cómodo, el lugar no invitará a la gente a quedarse; y 3) los grandes espacios públicos tienden a ofrecer experiencias visuales y sensoriales positivas, aprovechan el clima local y proporcionan elementos a escala humana para que la gente no se sienta perdida en su entorno.

Plaza rediseñada recientemente que no cumple con los 12 Criterios de Calidad Urbana

- Pocas invitaciones para permanecer
 - Sin espacios de cobijo
- Elementos fríos y poco agradables sensorialmente

Plaza que saca todo su potencial y cumple con los 12 Criterios de Calidad Urbana

- + Diferentes invitaciones para permanecer
 - + Espacio acogedor
 - + Programación de actividades

Ej: Vincular la calidad del espacio público con los hallazgos de la vida pública

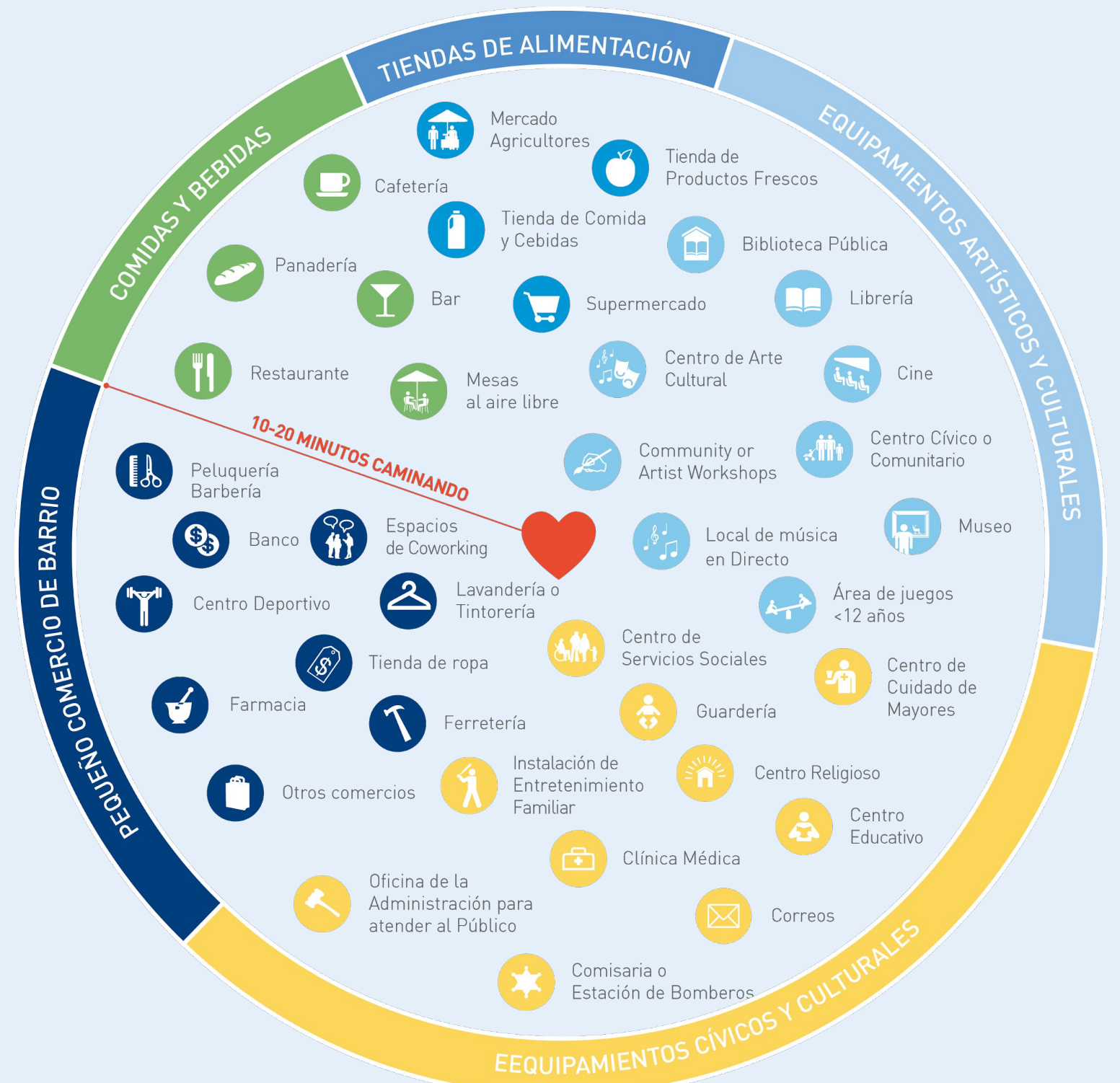


Barrios Completos en Carrera Séptima

Una red de espacios públicos de gran calidad que invite a la gente a caminar, a ir en bicicleta y a pasar el tiempo debe complementarse con un entorno edificado de uso mixto para aprovechar todo su potencial.

Un barrio completo es transitable y seguro para todos. Ofrece servicios de la vida diaria a una distancia razonable a pie de los hogares y de los lugares de reunión locales que pueden fortalecer un estilo de vida activo y las conexiones sociales. Ofrece oportunidades de venta al por menor y de trabajo que pueden ser beneficiosas para la economía local y ayudar a fortalecer el barrio en su totalidad.

Cada tramo de La Séptima tiene el potencial para convertirse en una parte clave de los barrios locales, transitables a pie, que ofrezcan servicios a las comunidades adyacentes, lugares de negocios y escuelas.



Resultados del estudio del Espacio Público y Vida Pública en la Carrera Séptima

**Carrera Séptima mide
20 km** desde Calle 26
hasta Calle 200

Esto respalda la importancia
de no tratar la transformación
de La Séptima como una
"solución única para todos",
sino que la propuesta de
diseño debe abordar las
necesidades de la comunidad
local y las variaciones de
carácter que se desarrollan a
lo largo de los 20 km desde el
centro hasta Usaquén.

La Intersección con la
72 es uno de los
puntos con mayor
volumen de personas
moviéndose

**La Séptima conecta
diferentes áreas
características que
tienen distintos
volúmenes de personas**



690
Calle 116

3
Séptima
Usaquén

CII 100

2
Séptima
Chapinero

1799
Calle 72

431
Calle 60

CII 40

1
Séptima
Centro

Parque
Nacional

632

Museo
Nacional

535

CII 26

Centro

1462

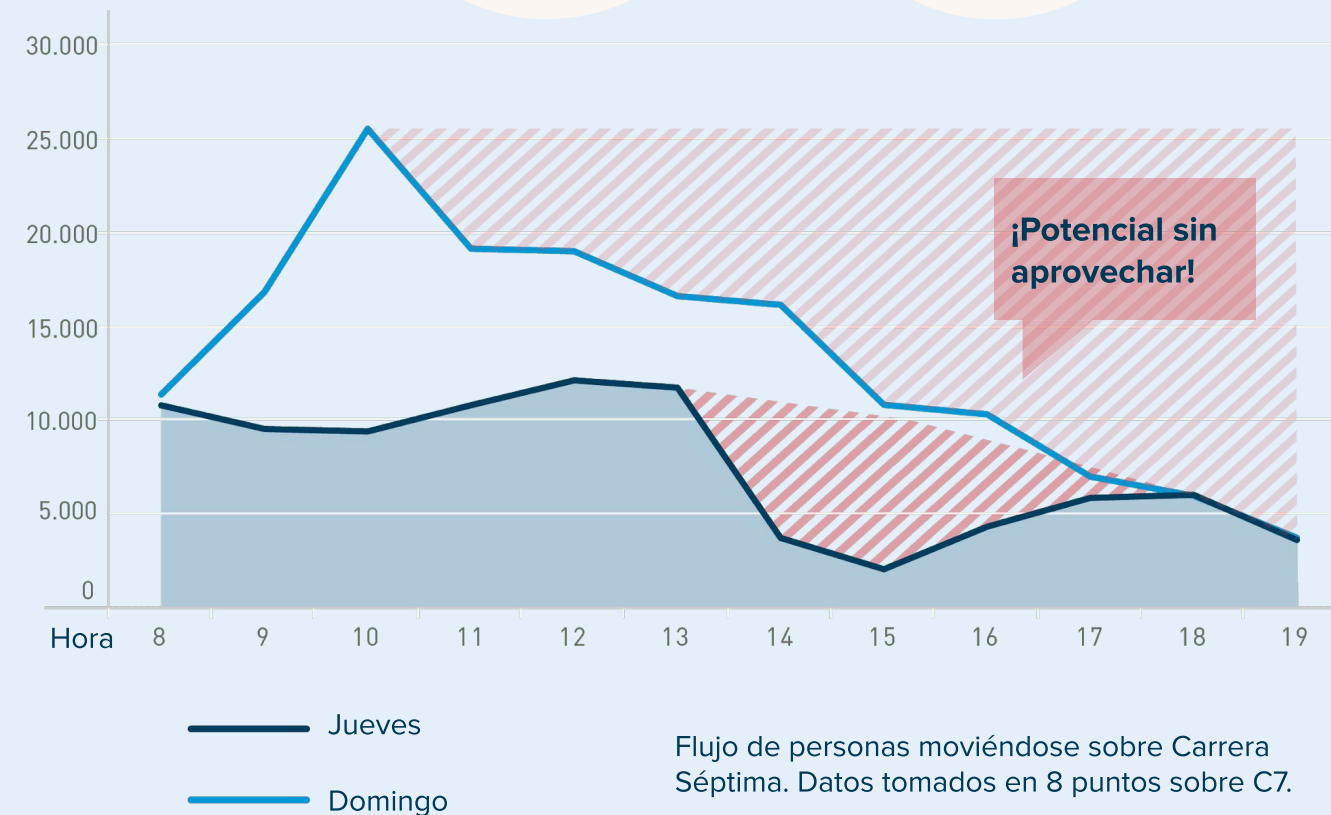
*Mostrando el volumen medio de personas moviéndose por hora un Jueves

*Tramos de Carrera Séptima

2 La Séptima es matutina, con pocas personas moviéndose durante la tarde-noche



Número de personas caminando y en bici



Por las tardes hay un **54%** menos de movimiento comparado con la mañana

10.779
Personas/hora
(8-13)
Jueves

4.957
Personas/hora
(14-20)
Jueves

¡Potencial sin aprovechar!

Indicadores


La limitada actividad peatonal por la tarde y por la noche indica que es necesario activar y programar La Séptima para animar a la gente a quedarse a lo largo del día

Acciones

- Proporcionar una programación vespertina para ampliar las horas de funcionamiento
- Introducir iluminación a escala humana
- Incentivar la activación de la planta baja de edificios sobre La Séptima

Resultados deseados

- Aumento en el número de personas que caminan
- Extensión de horas de actividad hasta la noche
- Mayor sensación de seguridad reportada
- Aumento en el número de plantas bajas activas
- Una mayor sensación de seguridad reportada



**Uso limitado
durante la tarde y
noche = potencial
desaprovechado**

**La programación
nocturna intencional y
la activación de los
bordes construidos
para agregar ojos en la
calle pueden invitar a
más personas a salir y
aumentar la sensación
de seguridad**

3 Las líneas de deseo de las personas que caminan están interrumpidas

Las líneas de deseo representan el camino más corto para moverse desde su posición hacia su destino. Cuando no se cumplen las líneas de deseo, muchas personas cruzan la calle de forma insegura fuera de los pasos de peatones designados. Por regla general, el número de cruces irregulares aumenta drásticamente cuando hay más de 250 metros entre los cruces designados, si los cruces no están situados en relación directa con las paradas de tránsito y los destinos principales, y cuando los tiempos de espera en los cruces señalizados superan los 30 segundos.

La necesidad de un espacio peatonal de mayor calidad es apoyado por los resultados de la encuesta de “Opinión Pública” realizada sobre Carrera 7:

Los entrevistados expresaron una clara necesidad y apoyo para fortalecer el entorno peatonal



+250 personas/hora
cruzando de forma insegura para acceder a la estación Museo Nacional

Indicadores

Gehl

El elevado número de personas cruzando Carrera Séptima fuera de los cruces e intersecciones designados indican que es necesario fortalecer la conectividad Este-Oeste y que el número de cruces designados están demasiado alejados y no están situados en relación con los principales flujos de personas.

Acciones

- Proporcionar conexiones más fuertes y frecuentes entre el Este y el Oeste, con señales de intersección que den prioridad a la gente que camina
- Introducir cruces a media cuadra y conectar los cruces con las paradas de tránsito y otras funciones clave

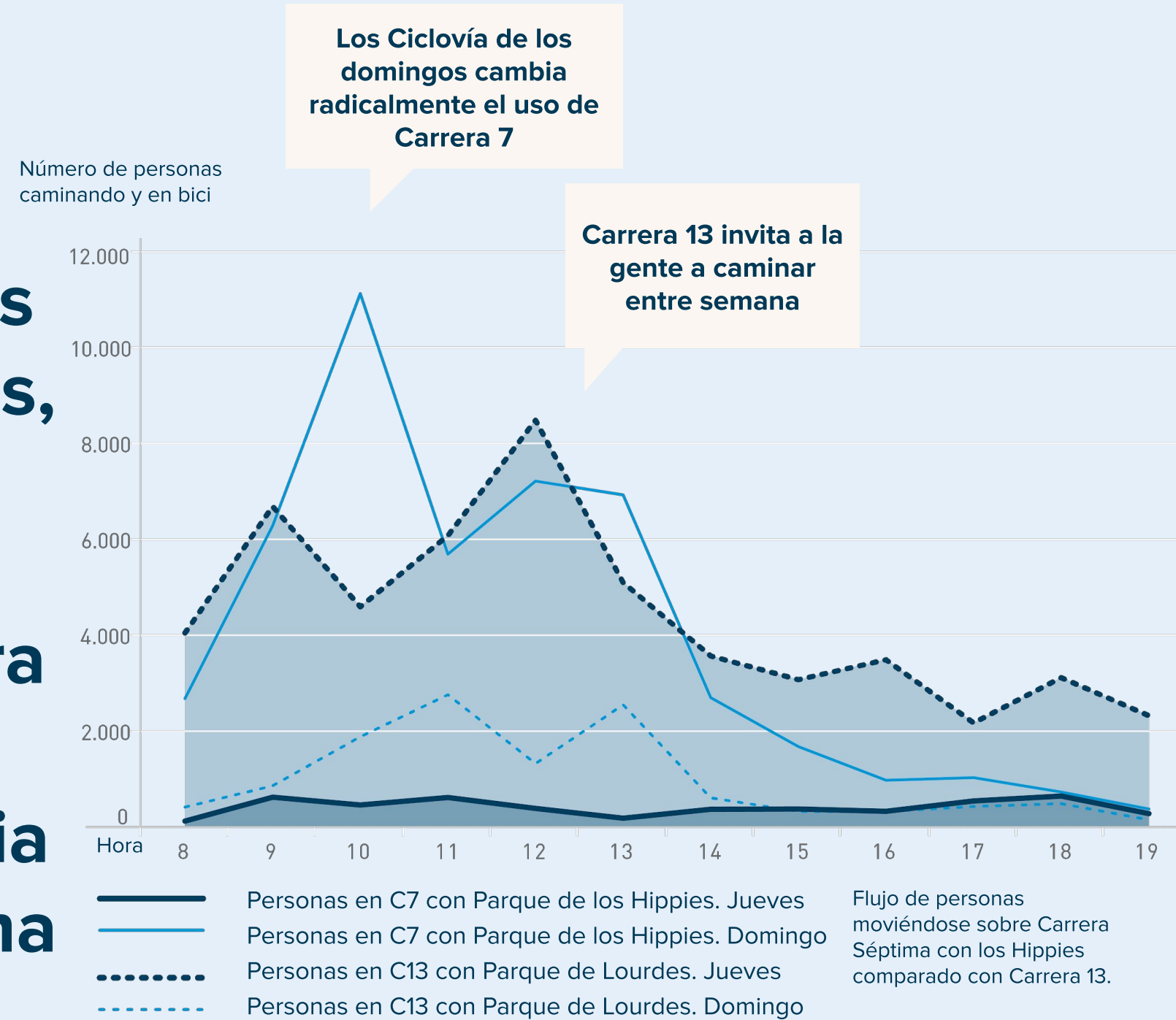
Resultados deseados

- Disminución en el número de personas que cruzan imprudentemente
- Disminución de los accidentes
- Aumento del número total de personas que caminan a lo largo y ancho de la Carrera Séptima

La mejora de la conectividad Este-Oeste es un componente crucial del futuro La Séptima

No importa el
modo preferido,
en algún punto
del viaje, todos
son peatones

4 Con sus carriles bici dedicados, sus amplias aceras, su arbolado y sus bordes activos Carrera 13 atrae más actividad diaria que La Séptima



Indicadores

Esto indica que Carrera 7 no está proporcionando un entorno peatonal atractivo. Dado el cambio en los patrones de uso que se observa durante la Ciclovía, es evidente que Carrera 7 tiene el potencial para invitar a más gente a caminar, cuando las condiciones son diferentes de las predeterminadas en las que predomina el tráfico vehicular.

Acciones

- Crear un mejor equilibrio entre los modos
- Introducir aceras anchas y aceras con continuidad
- Introducir más verde
- Enlaces peatonales seguros, accesibles y de calidad hacia y desde Carrera 7

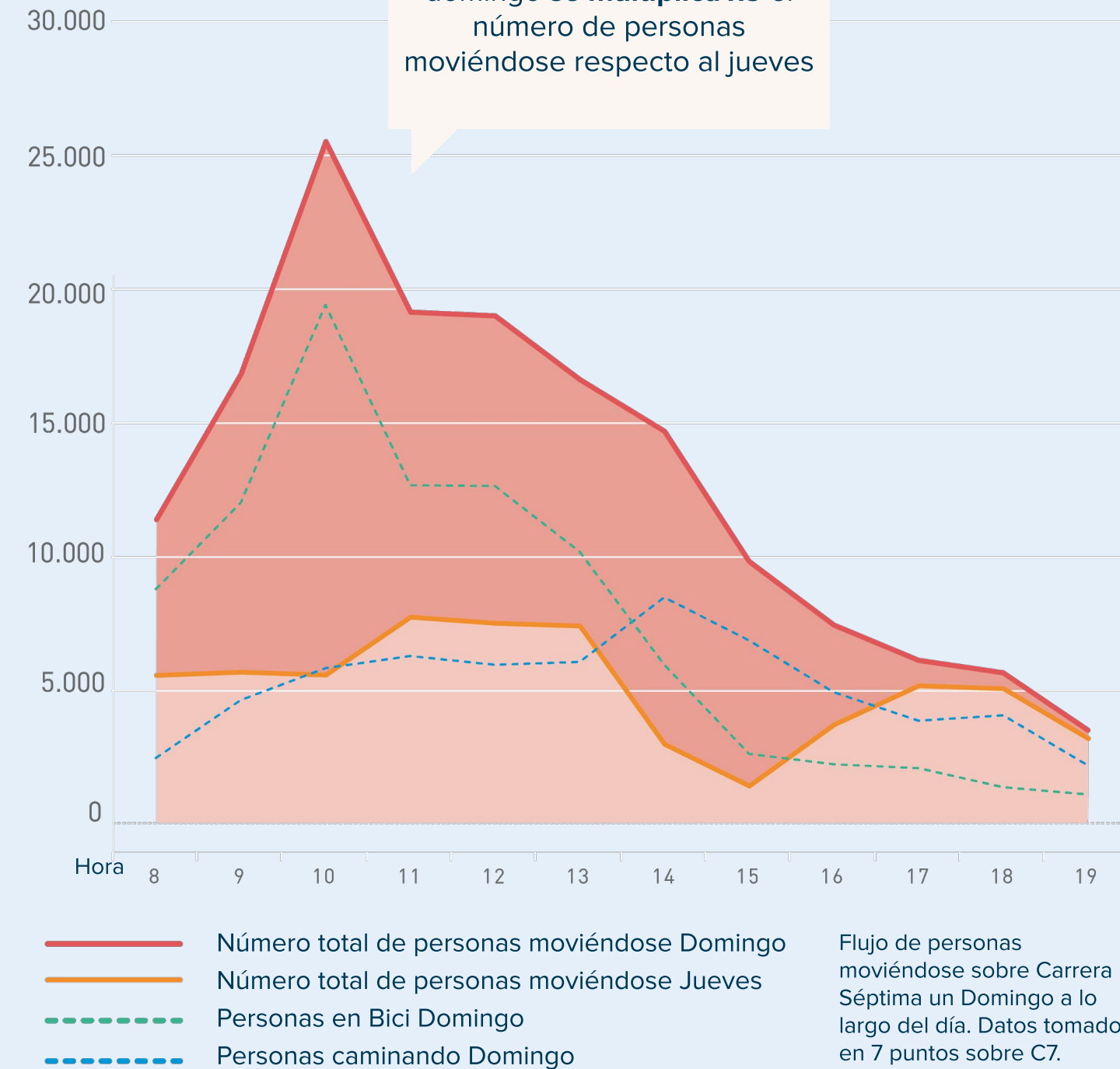
Resultados deseados

- Mejor calidad del aire
- Aumento en el número y la diversidad de personas que caminan
- Aumento de la proporción de verde y del número de árboles en la calle
- Mayor satisfacción reportada por peatones

5 Sin embargo, la Ciclovía de los domingos atrae a mucha gente a La Séptima = ¡aprendamos de su éxito!



Número de personas caminando y en bici



Indicadores

Las personas irán cuando se sienten invitadas, seguras y cómodas. Ciclovía muestra que con simples movimientos se puede crear un cambio completo. Ciclovía elimina al tránsito vehicular, reserva espacio para peatones y ciclistas entre las 7am y las 2pm los días domingo y feriados, mientras que los días laborables La Séptima no invita a ir a pie o en bicicleta en un grado comparable. Sin embargo, esto demuestra que existe una demanda y que hay oportunidades para aprender de Ciclovía y equilibrar mejor los modos de uso cotidiano.

Acciones

- Crear un mejor equilibrio entre los modos, tanto en días laborables como feriados
- Introducir aceras anchas
- Reforzar la infraestructura ciclista e incluir servicios específicos que mejoren la experiencia de los ciclistas

Resultados deseados

- Aumento del número de personas que caminan
- Aumento del número de personas que pedalean
- Mayor satisfacción reportada por peatones y ciclistas

Bogotá, es la ciudad latinoamericana que reporta mayor número de viajes en bicicleta por día

La calidad de la infraestructura para bicicletas debe seguir la cultura.

Número de viajes en bicicleta reportados por día:

- **Bogotá: 611.472**
- Santiago de Chile: 510.569
- México DF: 433.981
- Rio de Janeiro: 217.000
- Guadalajara: 212.089
- San José: 125.542
- Lima: 77.000
- Rosario: 69.802
- Cordoba: 56.602
- Montevideo: 47.742
- Buenos Aires: 32.264
- Puebla: 30.000
- Medellín: 28.708

Fuente: Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta. 2015

Bogotá lidera las ciudades latinoamericanas con el mayor número de viajes en bicicletas

Carrera Séptima (sobre Parque Nacional)
288 ciclistas/hora (am)



*Número de ciclistas por día (entre semana) pasando por un determinado punto. Este número puede ser significativamente mayor en otros tramos de Carrera Septima.

345

Carrera Séptima mueve un volumen de ciclistas similar al de la calle Swanston en Melbourne, Australia

Calle Swanston en Melbourne
345 ciclistas/hora (am)



La gente quiere infraestructura para moverse en bici por La Séptima

Invitar a más gente a moverse en bicicleta en La Séptima, tanto entre semana como los fines de semana, está respaldado por los resultados de la encuesta de "Opinión Pública" realizada sobre la Carrera 7:

Los encuestados expresaron un claro apoyo y necesidad de una mejor infraestructura ciclista en La Séptima.

Cómo respuesta a la situación provocada por COVID ya se ha creado una ciclorruta a lo largo de toda Carrera Séptima, que se mantendrá y mejorará con el Corredor Verde





**El futuro La Séptima
necesita acomodar
los traslados en
bicicleta y el
movimiento local de
bicicletas**

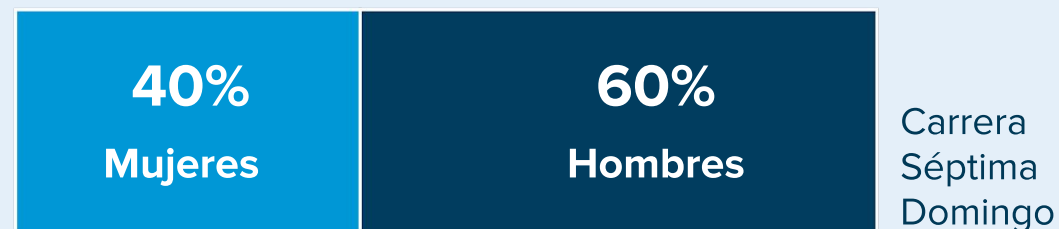
**La gente en
bicicleta es parte
de la vida pública
en La Séptima,
todos los días y
en todos los
eventos**

Mujeres y niños usan menos La Séptima = sentimiento de inseguridad

La necesidad de aumentar la seguridad está apoyado por los resultados de la encuesta de “Opinión Pública” realizada sobre Carrera 7:

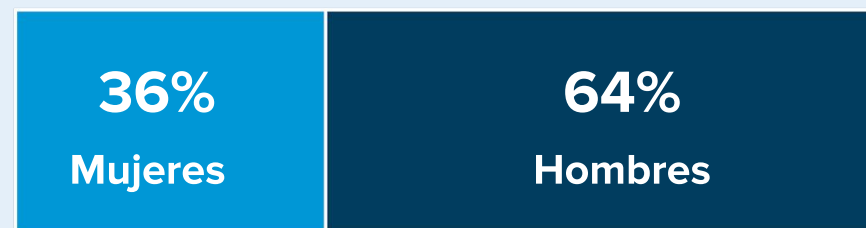
Un abrumador porcentaje de mujeres encuestadas reflejaron que la sensación de inseguridad es uno de los principales desafíos a resolver

Género



Carrera Séptima Domingo

Las mujeres están insuficientemente representadas en Carrera Séptima

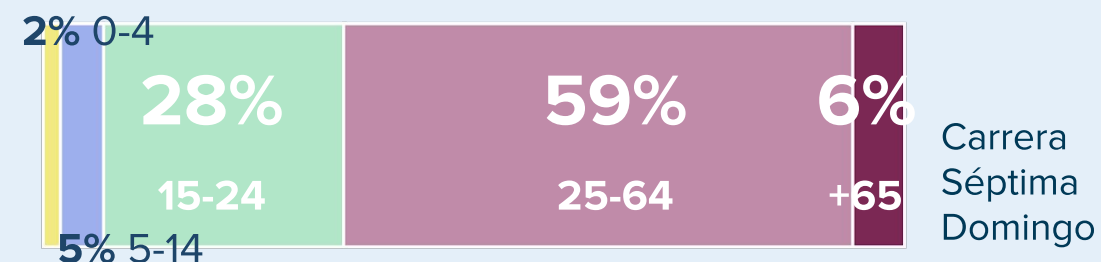


Carrera Séptima Jueves



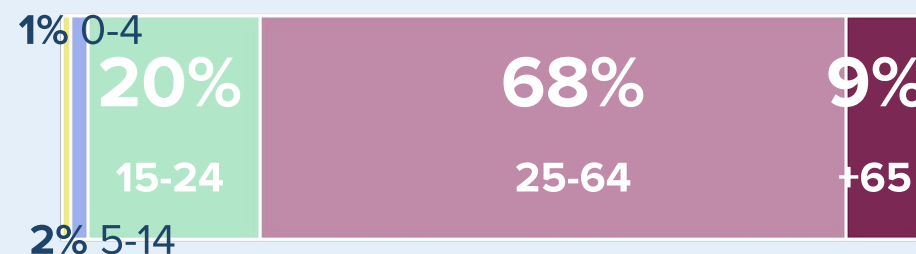
Bogotá (2020)

Edad



Carrera Séptima Domingo

Los jóvenes están mejor representados los domingos



Carrera Séptima Jueves



Bogotá (2020)

*Género y edad de las personas que permanecen en Carrera Séptima, comparado con los datos demográficos de la ciudad

Gehl

Indicadores

Las mujeres, niños y adolescentes están insuficientemente representados. Esto indica una falta de invitaciones para jugar, recreación activa y programas que inviten a los niños y sus cuidadores a pasar tiempo. También es un indicador de la falta de sensación de seguridad.

Acciones

- Proporcionar oportunidades de actividades lúdicas para niños de todas las edades
- Proporcionar una variedad de opciones para que la gente descanse, vea a los miembros de la familia jugar, se siente fuera de la multitud o espere a los demás
- Aumentar la comodidad fomenta un mayor rango de edad

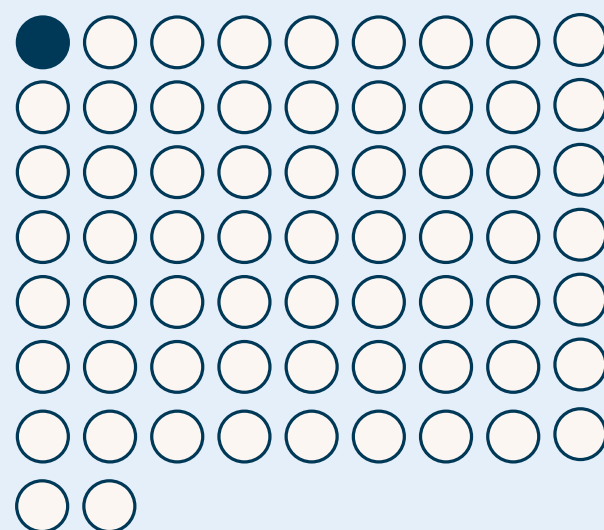
Resultados deseados

- Aumento del número de personas que participan en actividades lúdicas y de cuidado
- Aumento en el número de mujeres
- Aumento en el número de niños y adolescentes
- Una mayor sensación de seguridad reportada

7 La Séptima es un lugar de transición, mucha gente pasa pero poca gente se queda

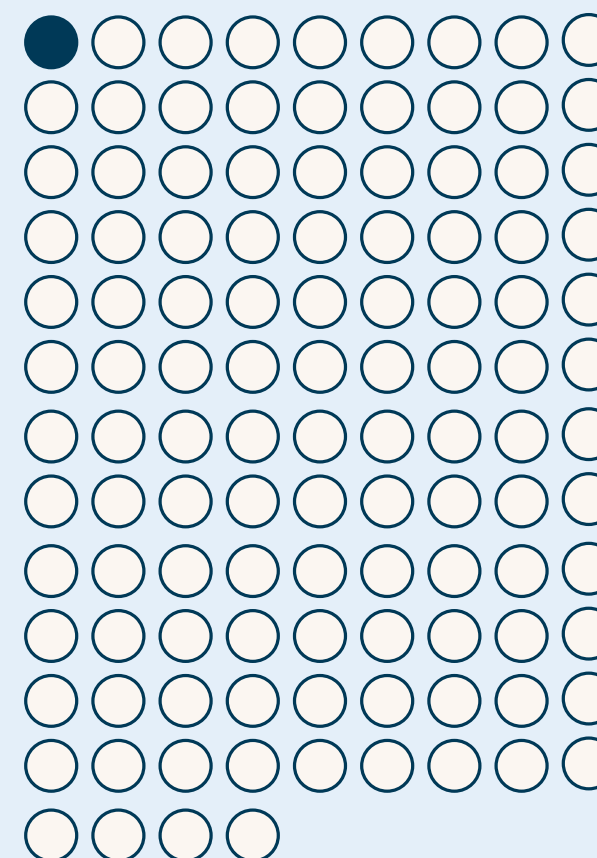
Sólo
1 de cada 65
personas
permanecen
(Jueves)

Un **1.5%** del total
de las personas
fueron
observadas
permaneciendo
en lugar de
moviéndose



Sólo
1 de cada 112
personas
permanecen
(Domingo)

Un **1%** del total de
las personas
fueron
observadas
permaneciendo
en lugar de
moviéndose



*Comparamos la media del número de personas moviéndose con la media del número de personas observadas permaneciendo

Indicadores

Gehl

El hecho de que pocas personas pasen tiempo y permanezcan en Carrera Séptima indica que hay una falta de invitaciones que animen a la gente a detenerse, descansar y quedarse

Acciones

- Proporcionar una variedad de espacios públicos de alta calidad que invite a la gente a quedarse - Asegurar la variación de la escala, la activación y la programación
- Proporcionar una variedad de oportunidades para reunirse, sentarse y descansar

Resultados deseados

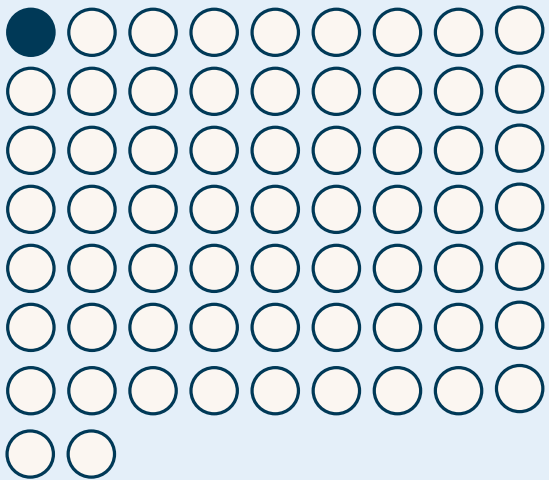
- Aumento del número de personas que permanecen en el espacio público de La Séptima
- Aumento del número de asientos públicos
- Aumento en el número de oportunidades para comer en el exterior
- Aumento en el número de oportunidades de participar en actividades culturales y recreacionales sobre el espacio público

En comparación con otras calles principales del mundo, la "pegajosidad" en La Séptima es muy baja

Comparado con otros espacios vibrantes, **Carrera Séptima** necesita muchas más invitaciones para que la gente se quede.

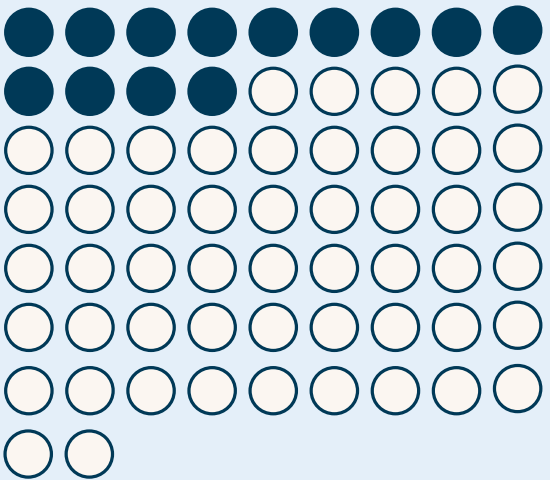
Carrera Séptima

De cada 65 personas que pasan, sólo 1 permanece



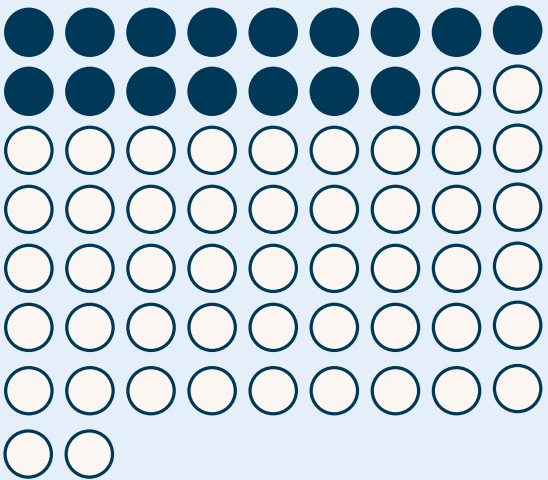
Times Square, New York


De cada 65 personas que pasan, 13 permanecen



Swanston St, Melbourne

De cada 65 personas que pasan, 16 permanecen

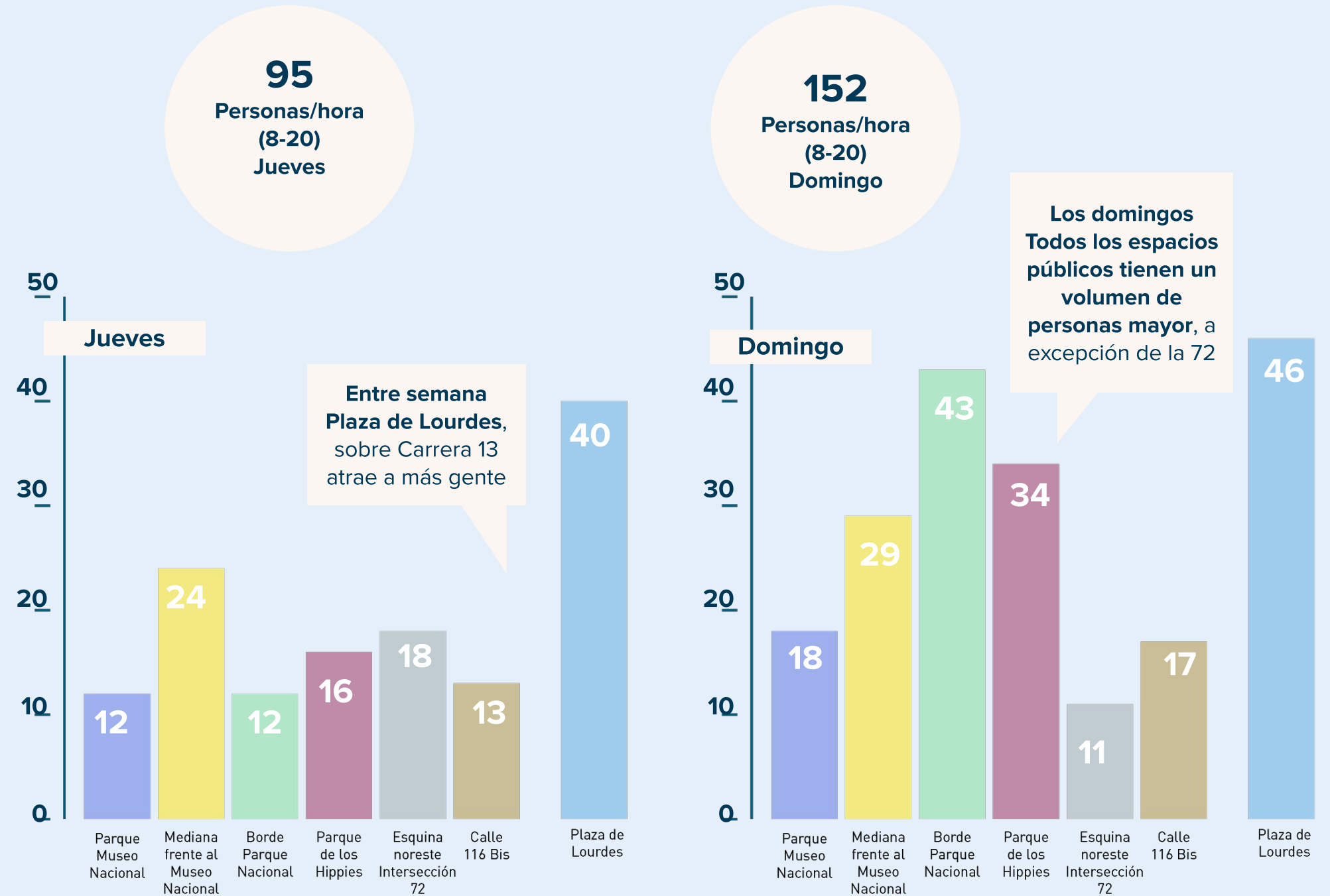




La "pegajosidad" o "stickiness" refleja la comodidad, sensación de seguridad y sentido del lugar

Que pocas personas pasen tiempo en La Séptima es un indicador de que sus espacios públicos no son atractivos

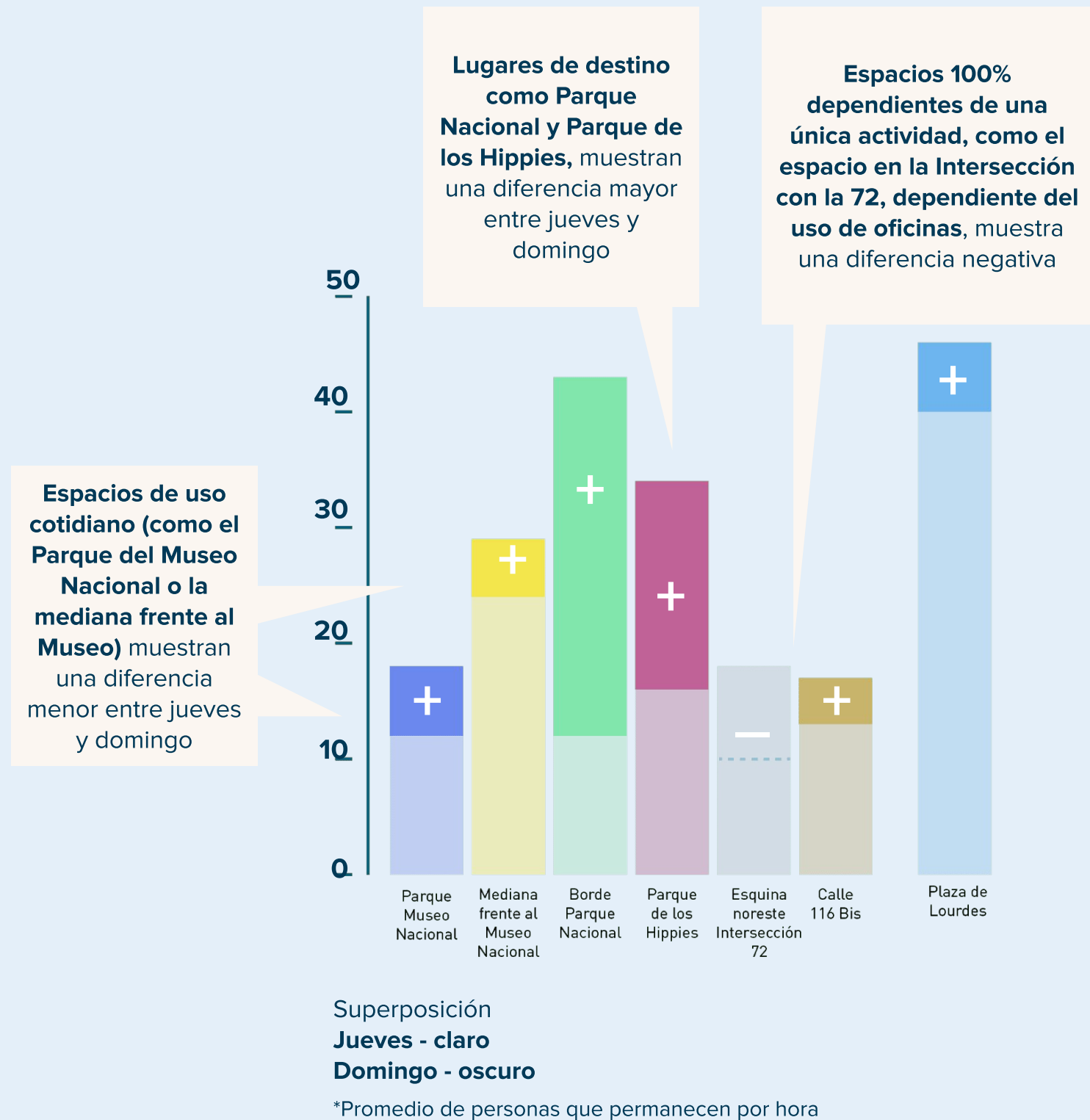
8 El número de personas permaneciendo en los espacios públicos de Carrera 7 es muy bajo



*Promedio de personas que permanecen por hora por sitio medido - el número marcado en círculo indica la suma total de todos los sitios medidos

En algunos espacios la actividad sube los domingos y en otros disminuye

La gran variación de actividad entre jueves y domingo en los espacios evidencia el diferente carácter de los espacios públicos, resaltando espacios del día a día o lugares de destino en sí mismo



Indicadores

La limitada actividad estacionaria en la Carrera 7 es una indicación de que los espacios públicos en su longitud no están proporcionando la seguridad, la comodidad y el placer necesarios para invitar a la gente a detenerse y quedarse

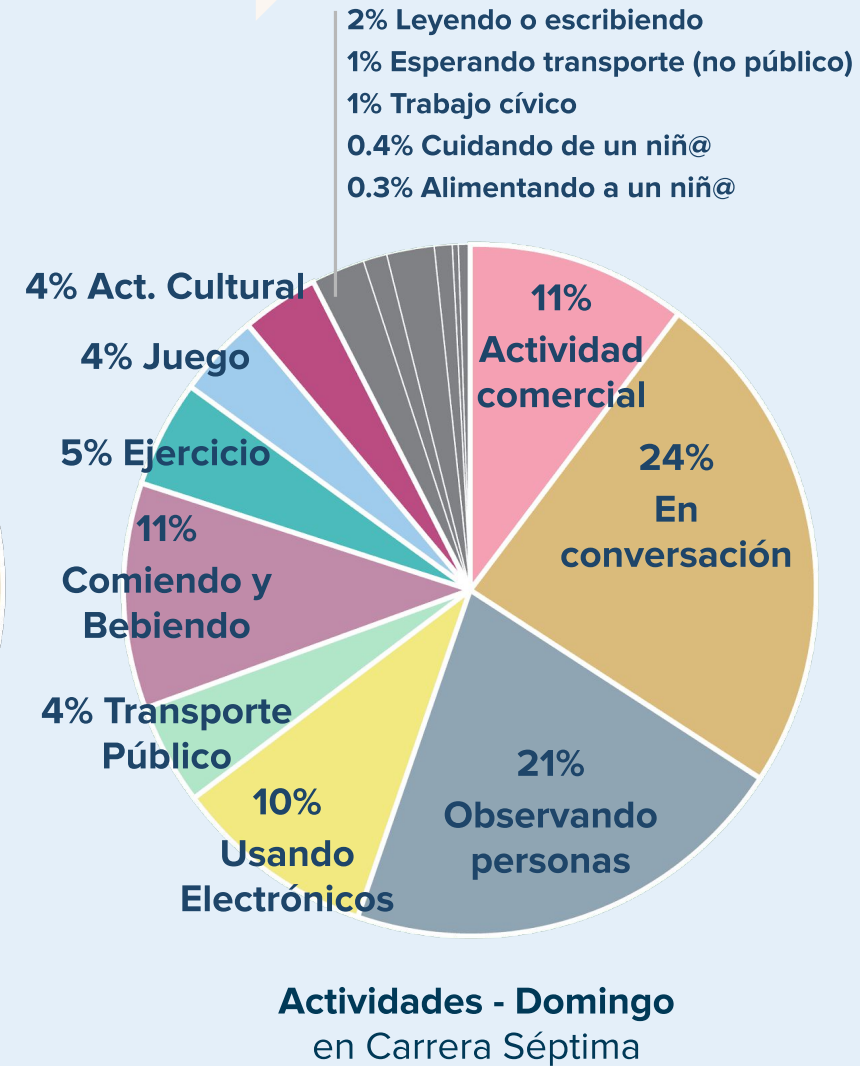
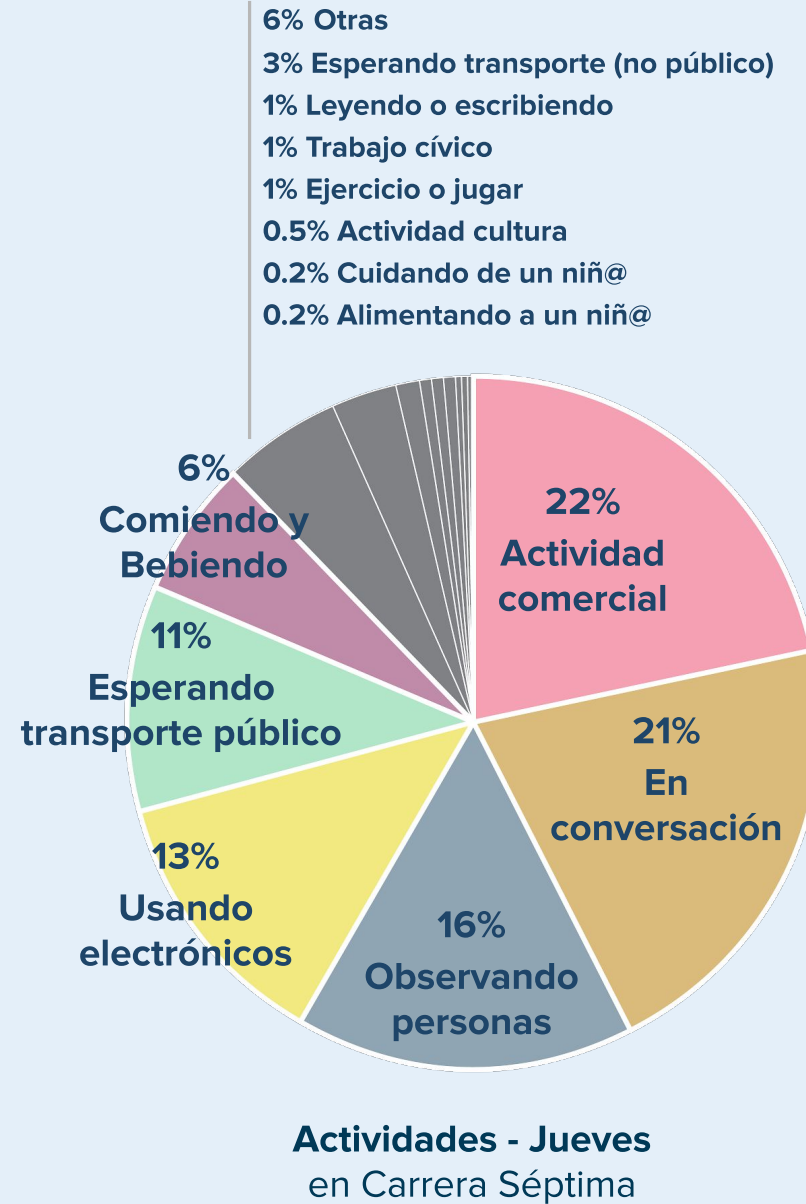
Acciones

- Ampliar la actividad y la programación en cada uno de estos espacios
- Proporcionar elementos que inviten a la gente a sentarse, reunirse, observar y socializar

Resultados deseados

- Aumento en el número de personas que pasan el tiempo
- Aumento de la sensación de seguridad comunicada
- Aumento de la satisfacción comunicada con la Carrera 7a en general
- Aumento de la actividad estacionaria a lo largo del día, la semana y el año

9 Cuando las personas eligen pasar tiempo, participan en una variedad de actividades



Indicadores

Las variedad de actividades que realizan las personas cuando pasan tiempo indican que cuando las condiciones son adecuadas, las personas utilizan Carrera Séptima para tomar un descanso y socializar. Sin embargo, el juego, el ejercicio y las actividades culturales están infra-representados, a pesar del elevado número de instituciones educativas y culturales que están ubicadas directamente sobre Carrera Séptima

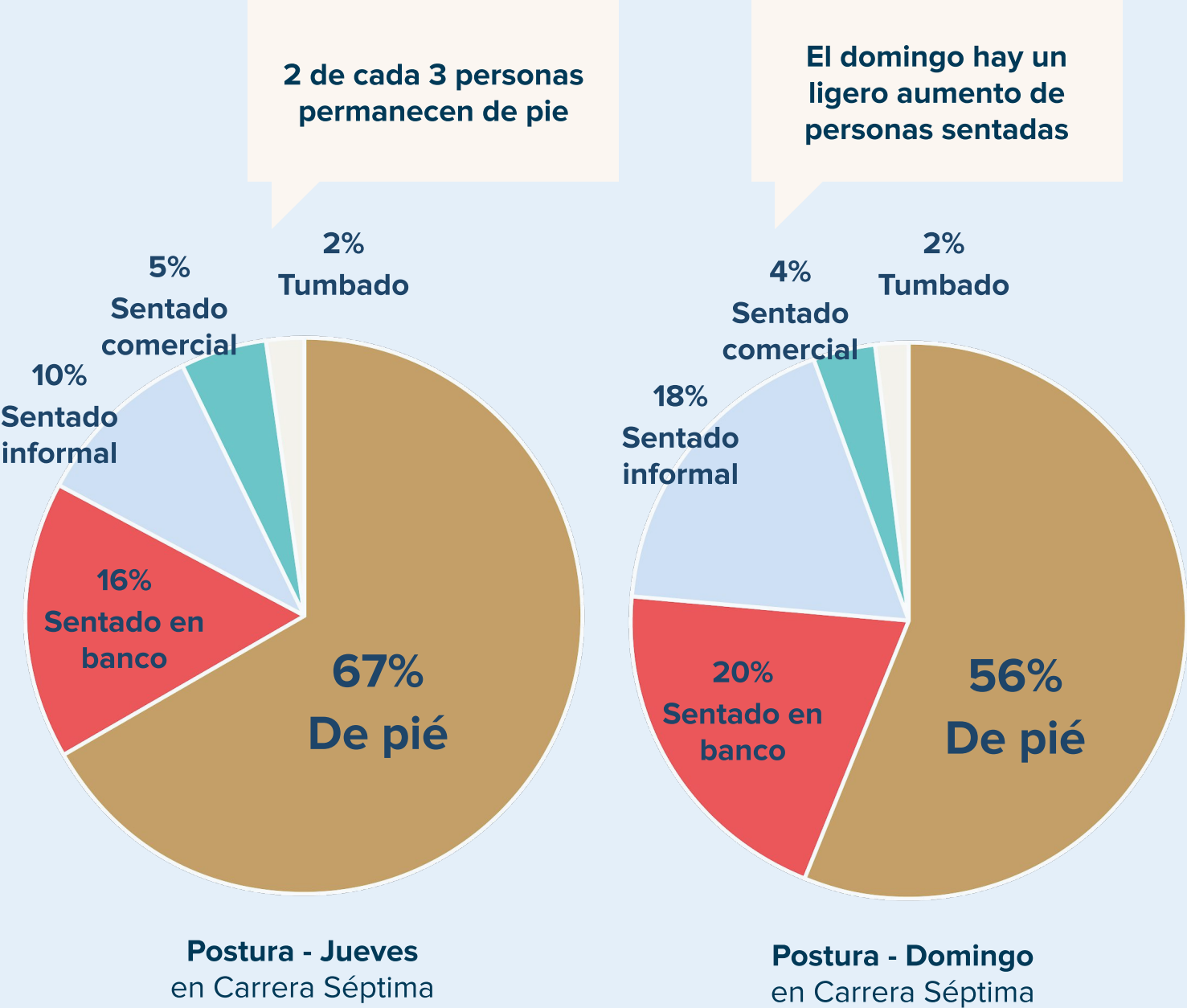
Acciones

- Proporcionar más oportunidades para jugar y hacer ejercicio
- Incentivar las actividades culturales, tanto cotidianas como de eventos, informales y formales

Resultados deseados

- Aumento en el número de personas jugando y haciendo ejercicio
- Aumentar en el ratio de espacio verde
- Aumento de la actividad cultural
- Aumento de los evento

Sin embargo, la mayoría de la actividad es de transición



Gehl

Indicadores


El alto porcentaje de personas de pie indica que hay pocas invitaciones para sentarse y descansar

Acciones

- Proporcionar una variedad de oportunidades para sentarse y descansar
- Incentivar la actividad comercial
- Proporcionar cobertura para el clima adverso
- Incrementar el número de espacios verdes

Resultados deseados

- Aumento del número de personas que se sientan de manera informal, pública y comercial
- Aumento del número de asientos públicos
- Aumento en el número de oportunidades para comer en el exterior
- Aumento en el número de oportunidades de participar en actividades culturales y recreacionales sobre el espacio público

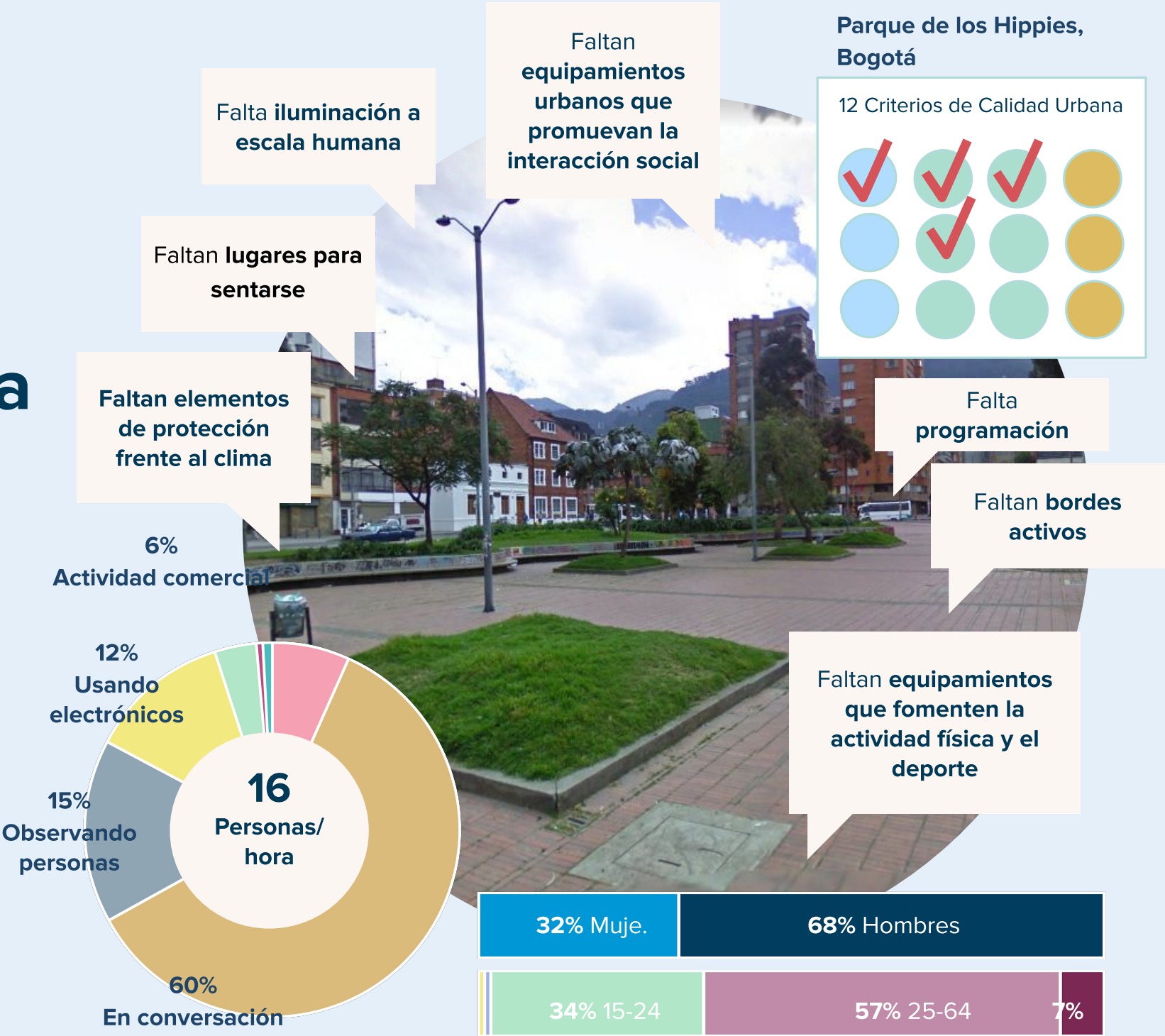


El espacio en sí mismo no es suficiente. Para invitar a la gente a pasar tiempo se necesita brindar seguridad, comodidad y disfrute

La superposición de actividades y programación para personas de todas las edades y capacidades es clave para lograr una masa crítica de personas que pase tiempo allí

Es necesario mejorar los espacios existentes para hacerlos más atractivos

Además de proporcionar nuevos espacios de alta calidad a lo largo de La Séptima, los espacios existentes deben mejorarse para invitar a más personas a quedarse.



Esto indica claramente que el espacio en sí mismo no es suficiente. La ubicación, el acceso, las actividades y la programación pueden superar fácilmente lo que podría considerarse un diseño de mayor calidad desde el punto de vista formalista

Acciones

- Ser intencional sobre el rol de los espacios públicos a lo largo de la Carrera 7.
- Asegurar que los espacios sean accesibles, bien delimitados y que las actividades y la programación sean intencionales y respondan a las necesidades y deseos locales
- Incentivar la apropiación e invitar a las instituciones, empresas e interesados locales a participar en la programación y la gestión de los espacios

Resultados deseados

- Una variedad de espacios públicos de alta calidad que provee a la gente de los servicios deseados

Comparación: Pequeñas intervenciones pueden lograr grandes cambios en el perfil de la vida pública

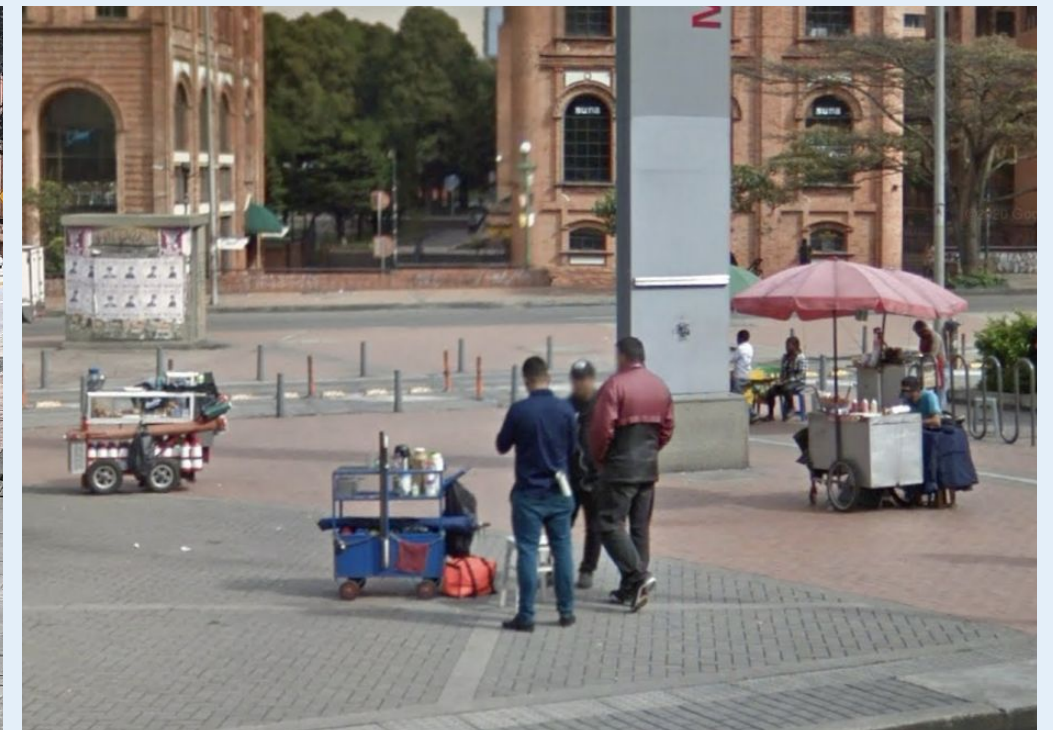
En Largo São Francisco se crearon condiciones de alta calidad para descansar, y sociabilizar y eventos logrando transformar un espacio aledaño a una Universidad, que era clave pero estaba en desuso, en un lugar lleno de vitalidad y actividades por la tarde-noche.



La gente quiere un espacio público de mayor calidad en La Séptima

Mejorar la calidad del espacio público de Carrera Séptima es una de las principales demandas de los ciudadanos expresadas en la encuesta de “Opinión Pública” realizada sobre Carrera 7: **Los encuestados priorizaron en el diseño más espacio para peatones y más arborización.**

Un 40% de todas las propuestas ciudadanas recibidas estaban relacionados con tener una mejor armonía con la naturaleza y un espacio público incluyente. Árboles, Zonas Verdes y Parques fueron las palabras más empleadas



Un Espacio Público de gran calidad debe tener en consideración las calles, las aceras, los parques, las plazas y todo lo que hay entre los edificios. Así mejorará la Vida Pública

La transformación física debe ir acompañada de la activación y la programación



Resumen y observaciones del estudio de Espacio Público y Vida Pública

1

La Séptima conecta diferentes áreas características que tienen distintos volúmenes de personas

2

La Séptima es matutina, con pocas personas moviéndose durante la tarde-noche

3

Las líneas de deseo de las personas que caminan están interrumpidas

4

Con sus carriles bici dedicados, sus amplias aceras, su arbolado y sus bordes activos Carrera 13 atrae más actividad diaria que La Séptima

5

Sin embargo, la Ciclovía de los domingos atrae a mucha gente a La Séptima = ¡aprendamos de su éxito!

6

Mujeres y niños usan menos La Séptima = sentimiento de inseguridad

7

La Séptima es un lugar de transición, mucha gente pasa pero poca gente se queda

8

El número de personas permaneciendo en los espacios públicos de Carrera 7 es muy bajo

9

Cuando las personas eligen pasar tiempo, participan en una variedad de actividades

Las claves para el éxito

NO
TRANSPORTE
PERSONAS EN
LA BARRA



Las claves para el éxito

Próximos pasos

- **Establecer un punto de partida:**
Medir el desempeño actual de la vida pública para crear una base de datos de referencia. Establecer un objetivo a futuro y luego volver a comparar.
- **Co-creación en comunidad:**
Trabajar colaborativamente con la comunidad y actores de la zona para entender las necesidades locales e idear soluciones en conjunto tramo a tramo.
- **Diseño integral:**
Expandir el concepto de las secciones viales, reflejando los 3 pilares de la visión para el Corredor Verde de La Séptima en todos los tramos.
- **Enfoque iterativo e incremental al cambio:**
Crear un plan holístico para el futuro del Corredor Verde de La Séptima basado en una visión incremental que asegure una inversión sostenible y deseable a largo plazo. Aprender haciendo.



Mide lo que es importante

¿Para qué?

- Para comprender condiciones actuales
- Para tomar decisiones informadas
- Para monitorear el progreso y contar historias que generen impacto

Los datos de observación en campo nos ayudan a comprender cómo las personas habitan y usan el espacio público. La encuesta desarrollada por Gehl "Espacio Público Vida Pública" (PSPL por sus siglas en inglés) provee un análisis etnográfico exhaustivo sobre las relaciones entre actividad humana y el entorno construido en espacios públicos. El proceso del PSPL consiste en tomar datos detallados a escala humana y crear un proceso de participación pública.

Observa



Lo que observaremos en el relevamiento PSPL

Vida Pública:

- ¿Cómo se mueve la gente en el área? ¿A pie, en bici u otras ruedas? ¿Quién se transporta, a dónde y cuándo? Y aún más importante: ¿Quién falta? ¿Qué modos no están presentes?
- ¿En dónde pasan su tiempo las personas? ¿Quién está ahí? ¿Qué tipo de actividades las atraen? ¿Quién no está ahí? ¿En qué momento la gente se va? ¿Qué actividades no se pueden realizar?

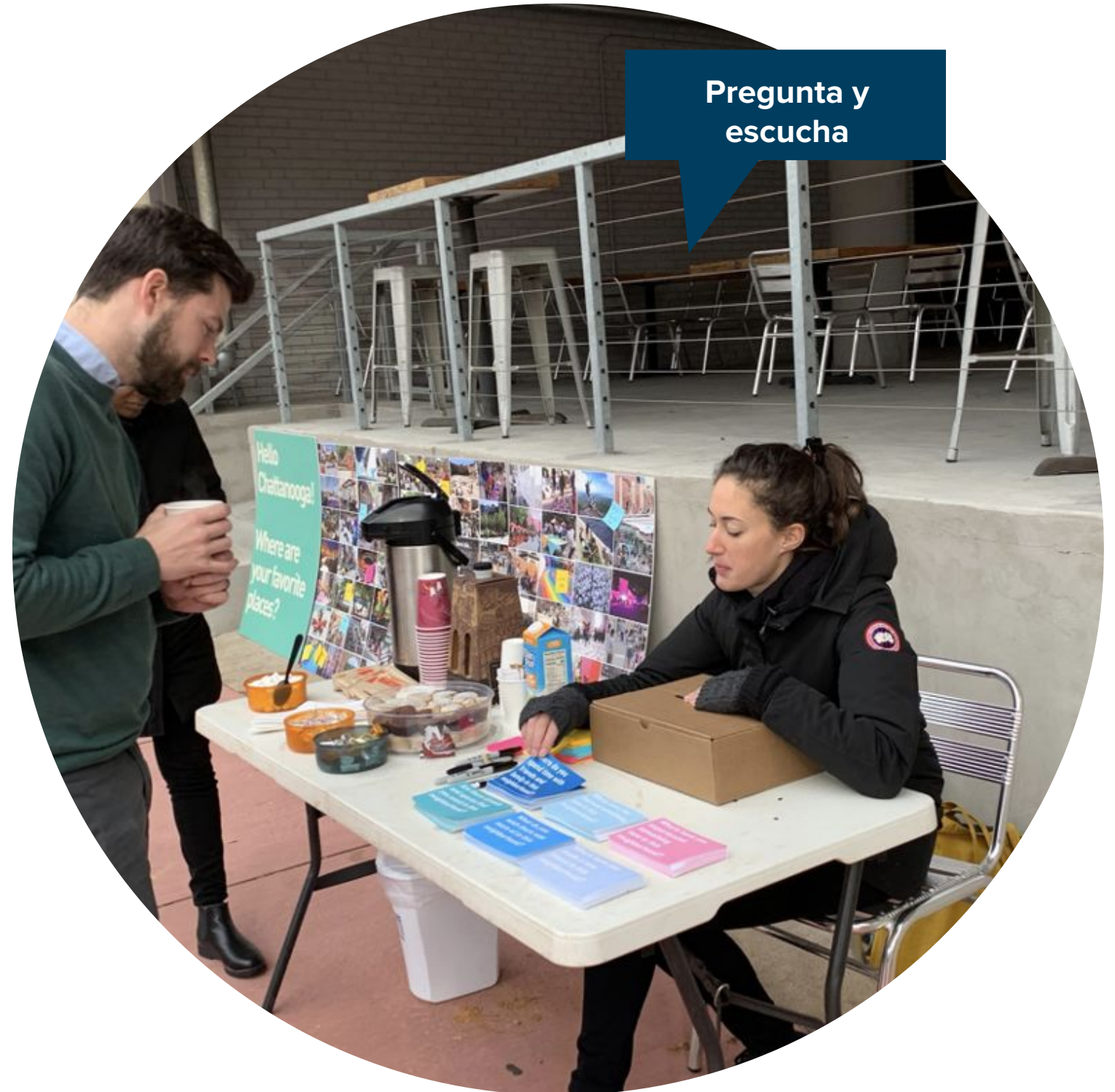
Espacio Público

- Relevar y medir las características del espacio. Desde el conjunto de amenidades a la calidad de las fachadas, asientos, iluminación, sombra y cubierta vegetal. Se cruzará con datos urbanos de calidad del aire, inundaciones, ruidos molestos, etc.

Incluye al público en el proceso

¿Para qué?

- Para entender las necesidades de las personas, que quieren y qué les importa, con énfasis en la vida diaria
- Para comprender las distintas opiniones y sentimientos que no se visualizan fácilmente, como la composición demográfica de los visitantes de La Séptima
- Para lograr la aceptación y apoyo del proyecto por parte de los actores de la comunidad, los residentes, dueños de negocios, estudiantes, trabajadores y visitantes



Crear una estructura de operación y gobernanza

¿Para qué?

- **Involucrar a los actores clave en etapas tempranas del proceso de diseño asegurándose que sean los guardianes de la transformación de La Séptima**
- **Incentivar el cuidado y mantenimiento comunitario del espacio público**
- **Cultivar sentido de responsabilidad a través del éxito del proyecto a largo plazo**

Los cambios en el diseño y en la infraestructura de La Séptima son componentes clave para la transformación de este corredor de transporte en una columna vertebral verde para la ciudad.

Pero los cambios exclusivamente de diseño no garantizan el éxito de un proyecto. Por eso, se debe idear un modelo de gobernanza claro y bien distribuido para inculcar el sentido de pertenencia y cuidado en los actores del proyecto. Esto requerirá una nueva forma de trabajo en la que el gobierno municipal deberá integrar a los actores esenciales en los procesos de toma de decisión para el diseño, mantenimiento y administración de espacios públicos. Desde la primera instancia del proyecto, las instituciones locales, empresas y demás actores deberán ser invitados a participar del proceso colaborativo.



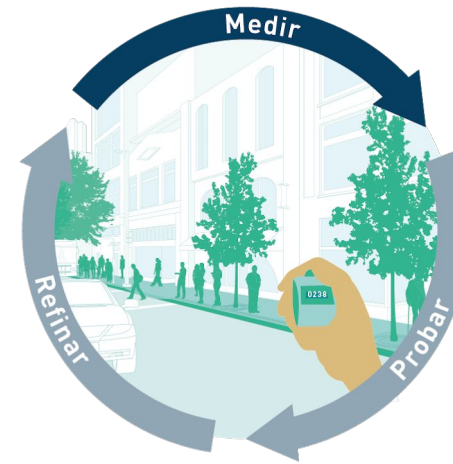
Visualice el cambio a largo plazo a través de un proceso iterativo

¿Por qué?

- Une la visión y los objetivos a través de un enfoque iterativo
- Planifica haciendo
- Aplica la visión en cada paso

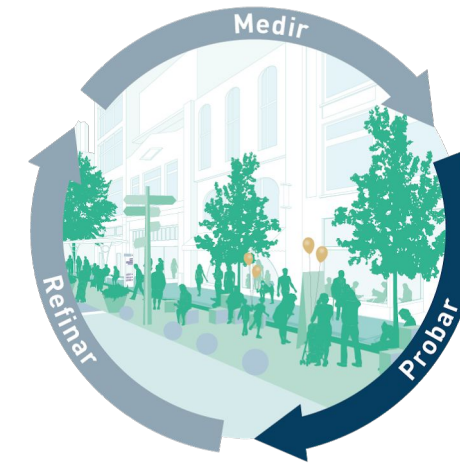
La metodología **Medir/ Evaluar/ Refinar** de Gehl permite lograr visiones a largo plazo a través de prototipos y proyectos piloto. Este enfoque aligera la necesidad de resolver todos los problemas en la etapa de planificación. Gehl ayuda a las ciudades a "planificar haciendo", delineando acciones que estén apoyadas por: datos, una visión colectiva de espacio público vibrante y una sucesión de pasos claros hacia una mejora sistémica.

El método "Mide/ Evalúa/ Refina" está relacionado al enfoque de planificación orientada a la acción (Action-Oriented Planning). Los 3 pasos de la metodología proponen la evaluación de iniciativas provisionales para informar el proceso de decisión que llevará al cambio permanente.



MEDIR

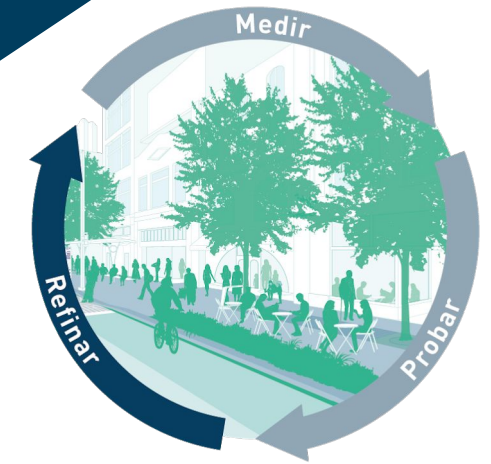
Establece el punto de partida usando datos disponibles actuales y tomando datos de la situación de partida. Contempla condiciones físicas y el uso de patrones.



EVALUAR

Implementa un proyecto piloto que responda a algunas de las necesidades que se descubrieron en la fase anterior. ¿Cómo cambian los patrones de uso del espacio con la intervención? Pide feedback de los usuarios y evalúa el impacto del cambio. Considera los aspectos exitosos del proyecto y cómo podría ser más exitoso en el futuro. Establece si la etapa de evaluación debe continuar o si se puede avanzar hacia una implementación permanente.

Medir, evaluar, refinar



REFINAR

Usa los aprendizajes de las etapas anteriores para refinar los siguientes pasos del proyecto o avanzar hacia la implementación permanente. El próximo proyecto implementado debería tener oportunidades de éxito más elevadas gracias al feedback recibido y adaptado en la propuesta. Proyectos a largo plazo serán más rentables y resilientes si el desempeño se ha evaluado anteriormente. Si el proyecto piloto inicial no alcanza las metas preestablecidas, considera generar más evaluaciones hasta que las necesidades correctas sean satisfechas.

Ejemplo de cambio

Usa proyectos pilotos para comprender y medir el impacto del cambio y atraer a ms personas en el proceso previo a realizar inversiones en un rediseño permanente

¿Para qué?

- Inspirar acción y acelerar la implementación del proyecto
- Permitir a la gente experimentar el diseño
- Involucrar a la gente obteniendo sus comentarios después de que usen el espacio
- Profundizar el entendimiento de las necesidades y deseos locales
- Relevar datos del mundo real
- Probar el concepto de diseño para refinar e iterar
- Informar el proceso de toma de decisión
- Comunicar el cambio por medio de acciones

Impacto: Antes y después en São Paulo





BID
Banco Interamericano
de Desarrollo

Gehl