ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÀ, D.C.

DECRETO No._____ DE

( )

ANEXO 4

"Lineamientos de intervención para las edificaciones en el área de influencia del Bien de Interés Cultural Nacional Edificio Ecopetrol – Plan Parcial de Renovación Urbana CAR - Universidad Libre"

Contenido

1. CONDICIONES PREVIAS A LOS ANEXOS PATRIMONIALES 3
2. LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN PARA LAS EDIFICACIONES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL DEL NIVEL NACIONAL EDIFICIO ECOPETROL 4
1.1.1. Consolidar el paisaje urbano 20
1.1.2. Aportar a la conformación del borde occidental para el disfrute y puesta en valor del Parque Nacional 23
1.1.3. Generar espacio público y áreas privadas afectas al uso público adecuados para el disfrute de los Bienes de Interés Cultural Parque Nacional Enrique Olaya Herrera y Edificio Ecopetrol 26
2. LINEAMIENTOS DE OCUPACIÓN Y VOLUMETRÍA EN EL AREA DE INFLUENCIA DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL NACIONAL EDIFICIO ECOPETROL. 29
2.1. EDIFICABILIDAD 30
2.2. NORMAS VOLUMÉTRICAS 31
3. CARGAS PATRIMONIALES 32

Índice de Tablas

Tabla 1. Límites del PPRU "CAR- Universidad Libre" 7
Tabla 2. Lineamiento para construcciones en el ámbito del PPRU "CAR- Universidad Libre". 30
Tabla 3. Edificabilidad para el PPRU "CAR- Universidad Libre". 30
Tabla 4. Norma volumétrica para el PPRU "CAR- Universidad Libre". 31

Índice de Planos

Plano 1. Delimitación PPRU "CAR- Universidad Libre" y localización de BIC en su área de influencia. 6
Plano 3. Área de Influencia BIC Ecopetrol. 29

BORRADOR DE ANEXO

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Estado actual sobre la carrera 8 8
Ilustración 2. Estado actual sobre la carrera 8 8
Ilustración 3. Estado actual sobre la carrera 7a 9
Ilustración 4. Plano Nollie actual 9
Ilustración 5. Esquema para "propuestas para la solución del problema de la sobrepoblación de Nueva York" 10
Ilustración 6. Rockefeller Center 11
Ilustración 7. Esquema torres del parque, Rogelio Salmona. 12
Ilustración 8. Edison Henao, tesis doctoral 2011 13
Ilustración 9. Edison Henao, tesis doctoral 2011 14
Ilustración 10. Continuidad de la plataforma con torres independientes. Permeabilidad visual. Integralidad del proyecto 15
Ilustración 11 Primer piso. Acceso a comercio, retroceso de la plataforma para ofrecer refugio a los peatones de la lluvia. 16
Ilustración 12 Interioridad sobre la plataforma. Ofrece un espacio de uso público sobre la plataforma para el desarrollo de accesos y para apreciar el contexto. 17
Ilustración 13 Morfología y usos. Cada volumen que compone la tipología hace una alegoría cada uso que contiene: actividades públicas y comerciales en primer piso, actividades semi públicas y servicios empresariales en la plataforma y actividades privadas sobre las torres 18
Ilustración 14 Relación público-privada diferenciada en los niveles. Manejo de la escala, peatón (plataforma), ciudad (torre) 19
Ilustración 15 Relación visual edificio Ecopetrol – Parque nacional 20
Ilustración 16 Estado actual de las alturas desde el Centro Internacional hasta la calle 45 21
Ilustración 17 Vista desde el Parque Nacional hacia el Edificio Ecopetrol 22
Ilustración 18 Volumetría aprobada, vista desde el Sur-occidente hacia el PPRU 23
Ilustración 19 Relación plataformas con espacio público y APAUP 24
Ilustración 20. Relación volumetría con espacio público y APAUP. 25
Ilustración 21. Nuevos ejes peatonales proyectados 26
Ilustración 22 Generación de nuevas plazas, plazoletas en condición de áreas privadas afectas al uso público 28

BORRADOR DE ANEXO

1. CONDICIONES PREVIAS A LOS ANEXOS PATRIMONIALES

Mediante el Decreto Distrital 110 del 2018 se realizó la incorporación al tratamiento de renovación urbana en modalidad de redesarrollo del sector comprendido entre las carreras Séptima y carrera Trece, y la Calle 36 hasta el río Arzobispo, el cual permitió la formulación de plan(es) parcial(es). De acuerdo a los intereses de los promotores, fueron formulados dos Planes Parciales, uno liderado por Ecopetrol que acoge los predios del Ministerio de Ambiente y el edificio de propiedad horizontal Lutaima, y otro liderado por la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca en conjunto con la Universidad Libre.

1.1. Desde los instrumentos de planeación

La Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana en calidad de receptor de las iniciativas de Renovación Urbana ha coordinado la armonización entre ambos planes parciales mediante mesas de trabajo, cuyos acuerdos están contenidos en el presente documento.

En lo atinente a la articulación entre el PPRU CAR-U Libre y el PPRU Centro Empresarial Ecopetrol, dada la colindancia de los dos ámbitos de planificación, durante los últimos meses se han adelantado varias mesas técnicas, en el marco de las cuales se han logrado acuerdos en términos de movilidad, reparto de cargas y beneficios y otros aspectos técnicos que se materializan en la incorporación de artículos en el proyecto de decreto del PPRU CAR-U Libre, donde se recomienda la creación de una instancia de coordinación posterior a la adopción del PPRU para precisar y perfeccionar los temas conjuntos y también se definen con precisión las formas de cumplimiento, entre las dos partes, de la carga correspondiente al deprimido (diseño, construcción y operación del deprimido y la cubierta transitable de la carrera octava). Asimismo, se armonizaron los aprovechamientos de los dos proyectos.

1.2. Desde la visión de ciudad

El estado actual del área incorporada al tratamiento de renovación urbana es desafortunado, no solo porque hay edificios desocupados sino porque las condiciones urbanísticas no propician la vida urbana transitada y activa. La carrera 8 está “delimitada” por rejas de parqueaderos y al costado occidental no hay entrada a un edificio ni siquiera el paramento de alguno de ellos. En consecuencia, allí no pasa nada, no hay comercios, no hay gente ni actividad alguna, diferente a la de los residentes y locales (2) del Edificio Lutaima.

Los dos planes parciales constituyen la oportunidad para cambiar completamente esa condición, precisamente en un punto nodal de la ciudad. Para lograrlo se requieren incentivos para que las

BORRADOR DE ANEXO

empresas vean la ocasión de mejorar y aumentar sus áreas, con la positiva retribución para la ciudad de construir un espacio público atractivo, amable y vital. Es importante que no sea la modalidad de torre alta que llega hasta el piso sin crear una plaza o una calle, sin comercios ni actividades urbanas. La modalidad de torre -plataforma permite definir una o varias calles o plazas comerciales y activas. De hecho, en el área del Plan Parcial de Ecopetrol se propone una gran plaza, integrada a las áreas libres propuestas en el Plan Parcial de la CAR – Universidad Libre, que podrá convertirse en un espacio cívico y referente de toda la ciudad.

Además de lo anterior, es importante que haya pasos transversales entre la carrera 13 y la carrera 7, que los andenes en cada uno de estos pasos sean generosos y arborizados, a manera de alamedas, que haya plazuelas menores en donde se incentiven otras actividades culturales y sociales. Que se mantengan los árboles existentes y cuando fuese necesario talar algunos por el proyecto, se compensen generosamente en el mismo proyecto, para conseguir un ambiente verde y de calidad.

Este cambio será beneficioso para los sectores patrimoniales aledaños: Parque Nacional, La Merced, Sagrado Corazón, como también los inmuebles patrimoniales aislados que se han identificado y declarado en el sector. Las áreas urbanas y amablemente ocupadas inciden en los sectores aledaños, en tanto que lo contrario, las áreas abandonadas e inseguras, afectan notablemente esos barrios e inmuebles de conservación.

El objetivo ha de ser cómo propiciar que el beneficio urbanístico vislumbrado se logre. Esa es la tarea para quienes preferimos no mantener lo negativo por temor a lo que se pueda venir por parte de errados diseños, sino que nos atrevemos a proponer proyectos que, bien regidos, pueden transformar positivamente un sector y a la ciudad y a la sociedad en general.

2. LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN PARA LAS EDIFICACIONES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL DEL NIVEL NACIONAL EDIFICIO ECOPETROL

Las condiciones establecidas en el presente Anexo aplican para las edificaciones que se localizarán en el área de influencia del Edificio **ECOPETROL**, localizado en la Carrera 13 No. 36-24 declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, mediante el Decreto Nacional 1082 de octubre 19 de 1995 *"Por el cual se declaran como Monumento Nacional, inmuebles representativos de la arquitectura moderna en Colombia",* particularmente para aquellas del *Plan Parcial de Renovación Urbana CAR-Universidad Libre.*

Es importante precisar que a proximidad del mencionado plan parcial también se encuentra el Sector de Interés Cultural Sagrado Corazón y el **Parque Nacional Enrique Olaya Herrera**,

BORRADOR DE ANEXO

localizado en la Avenida Carrera 7 No. 37-04, declarado Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, mediante el Decreto Nacional 1756 de septiembre 26 de 1996 *"Por el cual se declaran como Monumento Nacional inmuebles localizados en Palmira-Valle, Medellín-Antioquia, Honda-Tolima, Santafé de Bogotá y Lorica-Córdoba y para los dos últimos se delimita su área de influencia".*

El Parque Nacional Enrique Olaya Herrera tiene delimitada su Zona de Influencia en el artículo 1º del Decreto Nacional 1756 de 1996, de la siguiente manera: *De la parte baja del Parque Nacional Olaya Herrera de Santafé de Bogotá, comprendida entre las carreras 5 a 7 y las calles 36 a 39, la delimitada entre la carrera 5 y Avenida Circunvalar, es decir, el área original de dicho parque".* Por tal motivo, el área delimitada por el Plan Parcial de Renovación Urbana "CAR-Universidad Libre", no se localiza en la Zona de Influencia del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera.

Adicionalmente, además de las condiciones establecidas en la normatividad nacional sobre patrimonio cultural, las actuaciones urbanísticas deberán atender los principios normativos de la política de patrimonio establecidos en los objetivos del artículo 309 del Decreto Distrital 190 de 2004, especialmente los numerales a y b: "*(...) a. Diseñar y realizar actuaciones urbanísticas sobre el patrimonio construido que estimulen la inversión privada, valoricen los entornos y revitalicen los inmuebles y sectores aledaños (...) b. Dotar a los sectores de interés cultural, de las condiciones de funcionamiento vial, de servicios públicos, de equipamientos y de calidad espacial del entorno entre otras, que se requieren para que sean lugares de alta actividad urbana (...)".*

El PPRU *"CAR- Universidad Libre"* está delimitado tal como se indica en el Plano N.° 1 de 1 *"Cuadro general de áreas, Propuesta General de Urbanismo, Definición del Espacio Público, Acciones de mitigación, Cargas Generales y Locales, Unidad de Actuación Urbanística - Unidad de Gestión, Perfiles Viales"* que hace parte integral del decreto de adopción del plan parcial y que se encuentra comprendido en los siguientes límites:

BORRADOR DE ANEXO

Plano 1. Delimitación PPRU "CAR- Universidad Libre" y localización de BIC en su área de influencia.

Fuente: Documento Técnico de Soporte Formulación Plan Parcial CAR – Universidad Libre.2019

Tabla 1. Límites del PPRU "CAR- Universidad Libre".

LÍMITE	URBANIZACIÓN/ ESTRUCTURA
Oriente	Carrera Séptima - Avenida Alberto Lleras Camargo
Occidente	Carrera 8ª
Norte	Calle 37 (sendero peatonal)
Sur	Predios localizados al sur de la Calle 36

El Plan Parcial de Renovación Urbana "*CAR – Universidad Libre*", en adelante PPRU "*CAR – Universidad Libre*" tiene como objetivo construir un proyecto integral con mixtura de usos, resaltando los valores patrimoniales de los BIC localizados en su área de influencia, a través de la generación de espacios públicos y áreas libres configuradas para el aprovechamiento, el uso y disfrute de todos los ciudadanos, así como la puesta en valor de los elementos formales, estéticos y espaciales de los Bienes de Interés Cultural del orden nacional y distrital. Además, el PPRU "CAR – Universidad Libre", es colindante con Plan Parcial de Ecopetrol; y comparte los siguientes límites: por el norte la calle 37, por el oriente la avenida carrera Séptima, por el sur la calle 36, y por el occidente la carrera Octava.

INTRODUCCIÓN

Uno de los objetivos del Plan Parcial de Renovación Urbana CAR – Universidad Libre es consolidar la forma urbana reforzando el carácter de ocupación que tiene actualmente el sector a partir de las necesidades actuales de re-densificación, mejoramiento de espacio público y de eco-eficiencia y sostenibilidad ambiental. En la práctica, se retoman dos modelos, el Rockefeller Center en Nueva York y el Centro Internacional donde se plantean plataformas de usos comerciales y de servicios de libre tránsito y circulación peatonal, localizando encima de estas torres que albergarán usos de vivienda, dotacionales y de oficinas.

En ese sentido, el PPRU CAR-Universidad Libre tiene como objetivo liberar y abrir al peatón las manzanas que hoy solo pueden ser recorridas por las personas que trabajan en cada uno de los edificios. Actualmente, la actividad humana se limita a las horas y actividades propias de oficinas, además los cerramientos no permiten el aprovechamiento del potencial que tiene el área del plan parcial con la cercanía de los cerros orientales y el acceso inmediato a través del Parque Nacional.

BORRADOR DE ANEXO

Ilustración 1. Estado actual sobre la carrera 8

Fuente: Fuente: Google, Street view

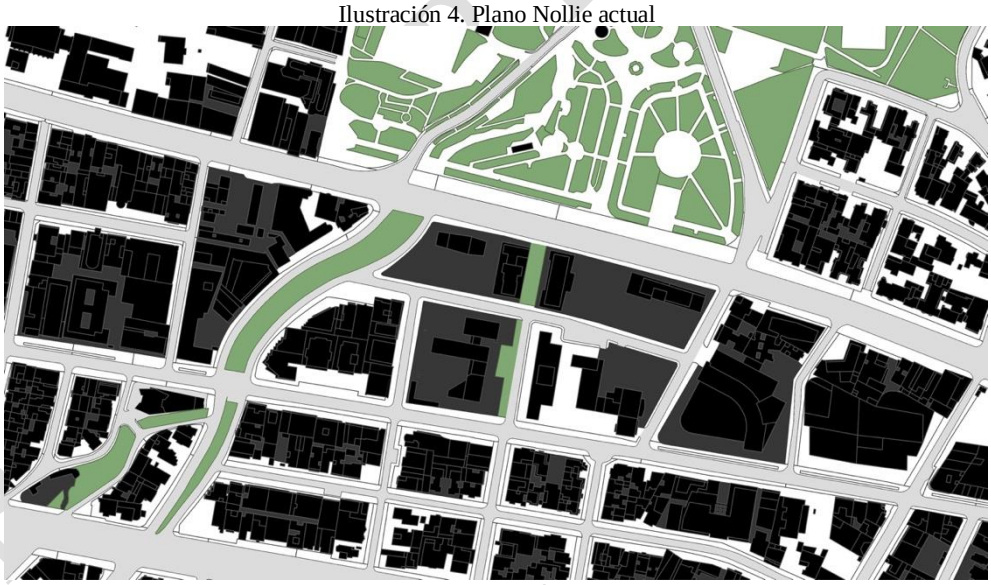
Ilustración 2. Estado actual sobre la carrera 8

Fuente: Fuente: Google, Street view

Ilustración 3. Estado actual sobre la carrera 7a

Fuente: Google, Street view

Ilustración 4. Plano Nollie actual

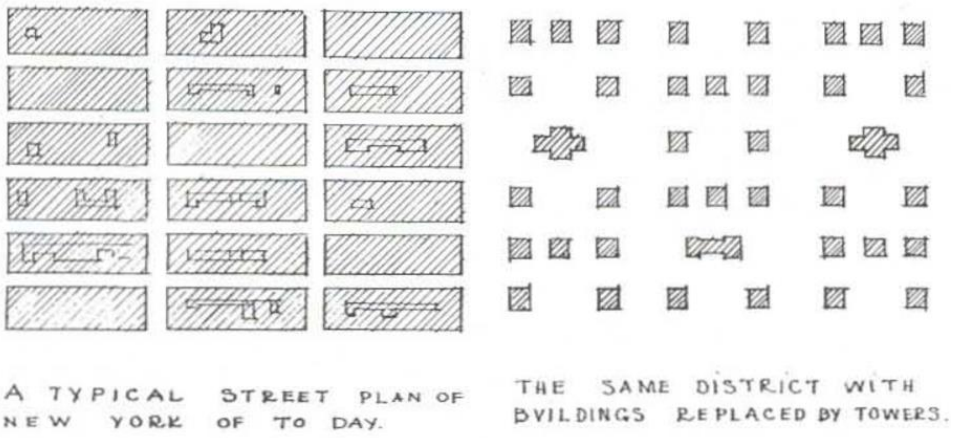


Fuente: Elaboración propia

Las imágenes anteriores y el plano de llenos y vacíos, muestran el estado actual de área objeto de los Planes Parciales con espacios poco permeables y una gran área cerrada y exclusiva para el uso de estacionamientos. La responsabilidad de la arquitectura con este lugar es proyectar edificaciones que tengan la escala y el carácter necesarios para cambiar la situación actual, es decir, que el protagonista sea el peatón, el paisaje, pero no el automóvil.

El primer referente, el Rockefeller Center de Nueva York, posee dos principios para enriquecer el espacio público y al mismo tiempo aumentar la edificabilidad. El arquitecto Raymond Wood, planteó varias hipótesis a lo largo de su carrera profesional que sirvieron como base para proyectar el nuevo Manhattan. Una de estas, la manera como se ocupan las manzanas y el espacio de la ciudad:

Ilustración 5. Esquema para "propuestas para la solución del problema de la sobrepoblación de Nueva York"

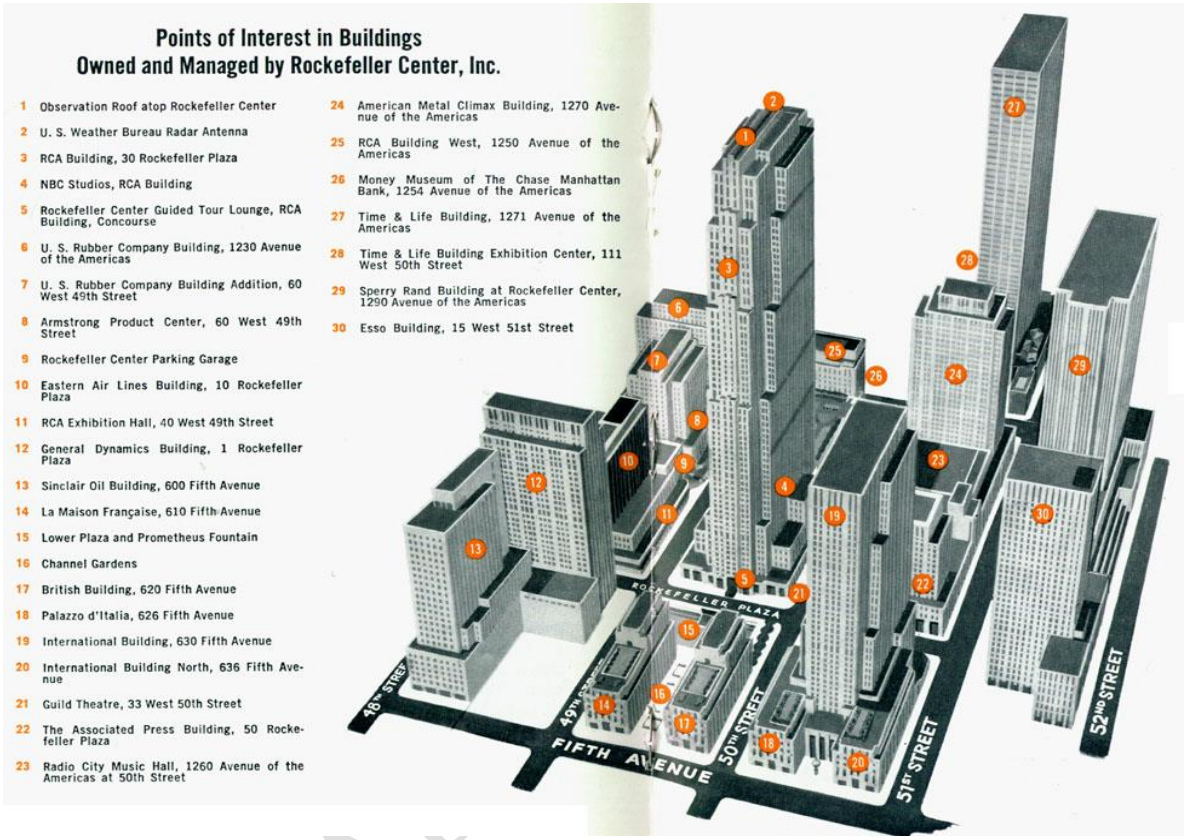


Fuente: A City of Towers. Raymond Wood, 1927.

En la ilustración 5, el esquema de Raymond Wood sugiere torres elevadas en el menor espacio posible como fórmula para la densificación de Manhattan. Este tipo de ocupación del espacio resuelve los problemas de luz, aire y tráfico que la manzana reticular tiene. Además, permite el diálogo entre los diferentes volúmenes y su entorno.

BORRADOR ANEXO

Ilustración 6. Rockefeller Center

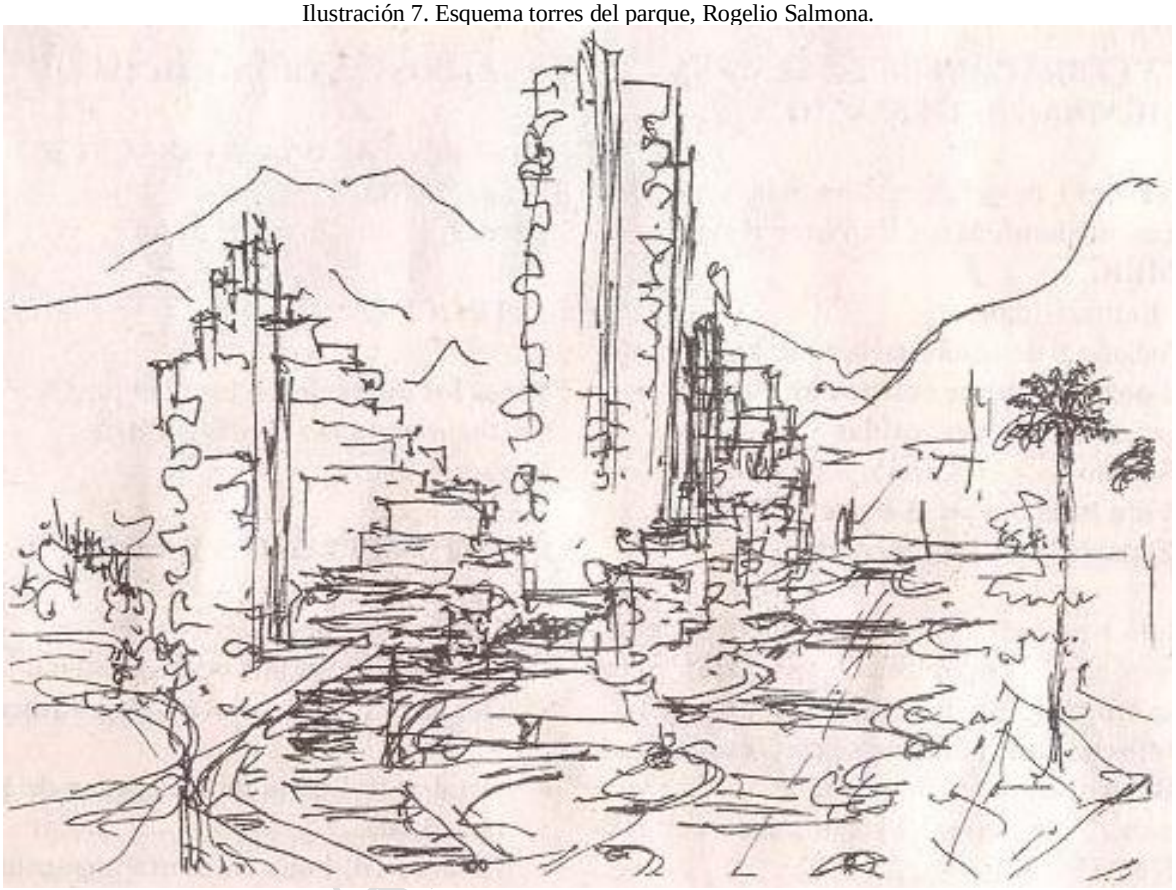


Fuente: Internet, http://alokv.tripod.com/plan_port/rc519.html

La siguiente hipótesis, planteada en su proyecto "City under a single roof" de 1931, sugiere resolver el caos que traía el crecimiento de las ciudades con comunidades confinadas que no necesiten viajar largos trayectos para recolectar suministros y pedidos. Esto es, permitir distintas actividades en un mismo proyecto que garantizan vida a distintas horas.

El PPRU CAR-Universidad Libre tiene además la oportunidad de hacer que su ocupación permita el diálogo entre la arquitectura y el paisaje, el parque Nacional Olaya Herrera y el Edificio de Ecopetrol. Para resolver este diálogo se aprovecha el aporte de Rogelio Salmona para proyectar las torres del parque: Evitar construir una pantalla que obstaculice la vista hacia los cerros orientales. En su lugar, se puede lograr una misma densidad con torres altas y separadas que hagan puesta en valor del paisaje que las rodea.

Ilustración 7. Esquema torres del parque, Rogelio Salmona.



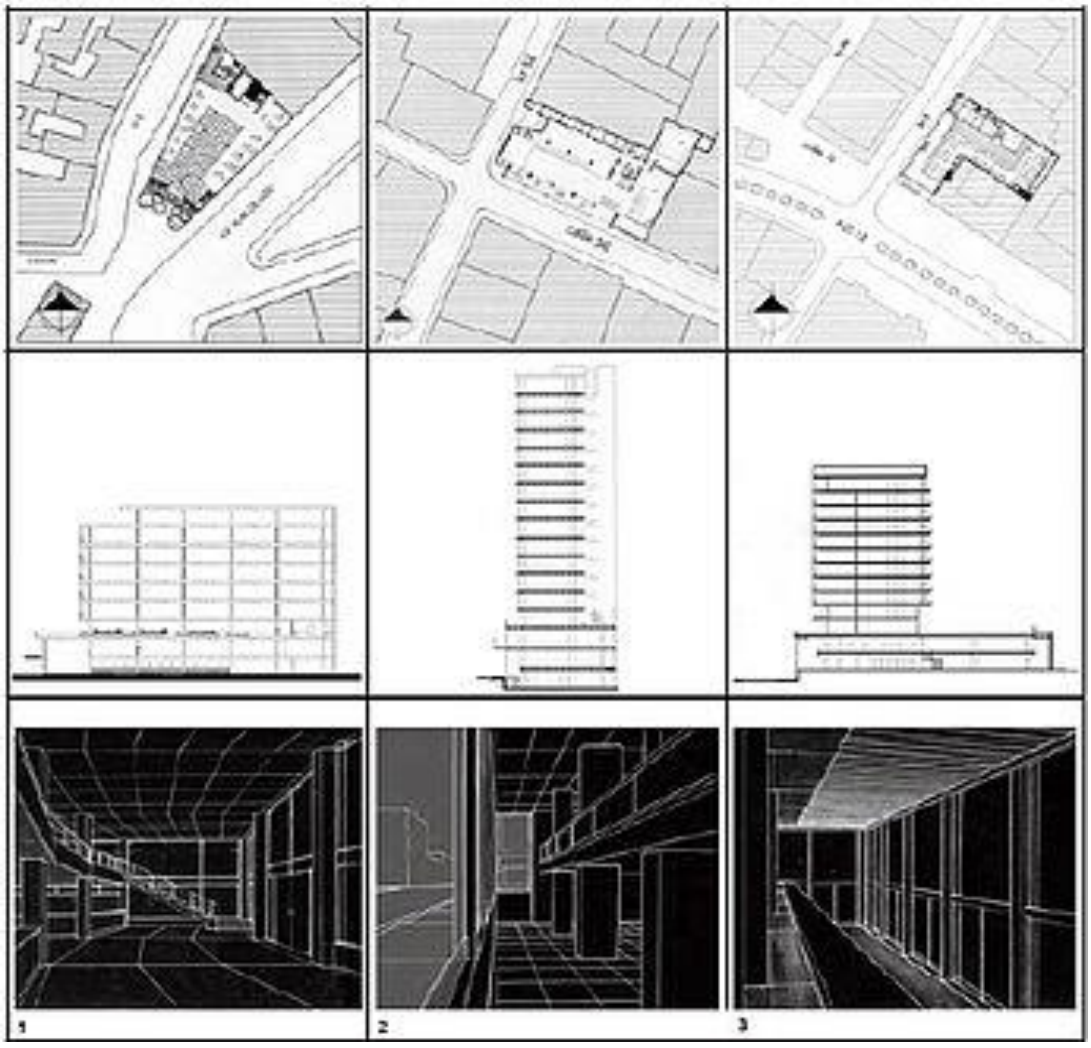
Fuente: Tomado de Internet, https://www.archdaily.co/co/02-118644/clasicos-de-arquitectura-torres-del-parque-rogelio-salmona/entrevista-a-la-macarena-oct-nov-2005

El conjunto del Centro Internacional se usa como referente de tipología edificatoria. El uso de una determinada tipología hace referencia a unas condiciones formales que pueden replicarse a diferentes escalas. De acuerdo a Edison Henao en su tesis doctoral (Henao Carvajal, 2011):

"Lo que aquí se denomina torre-plataforma consiste en un tipo edificatorio que reúne dos volúmenes completamente diferentes, tanto por las actividades que albergan como su formalización y emplazamiento. La plataforma es un volumen horizontal, completamente ajustado a las dimensiones de la parcela y destinado a las dependencias más públicas del edificio, por lo general relacionados con el comercio. La torre es un volumen vertical en gran parte liberado de los testeros vecinos, el cual se destina con frecuencia a despachos".

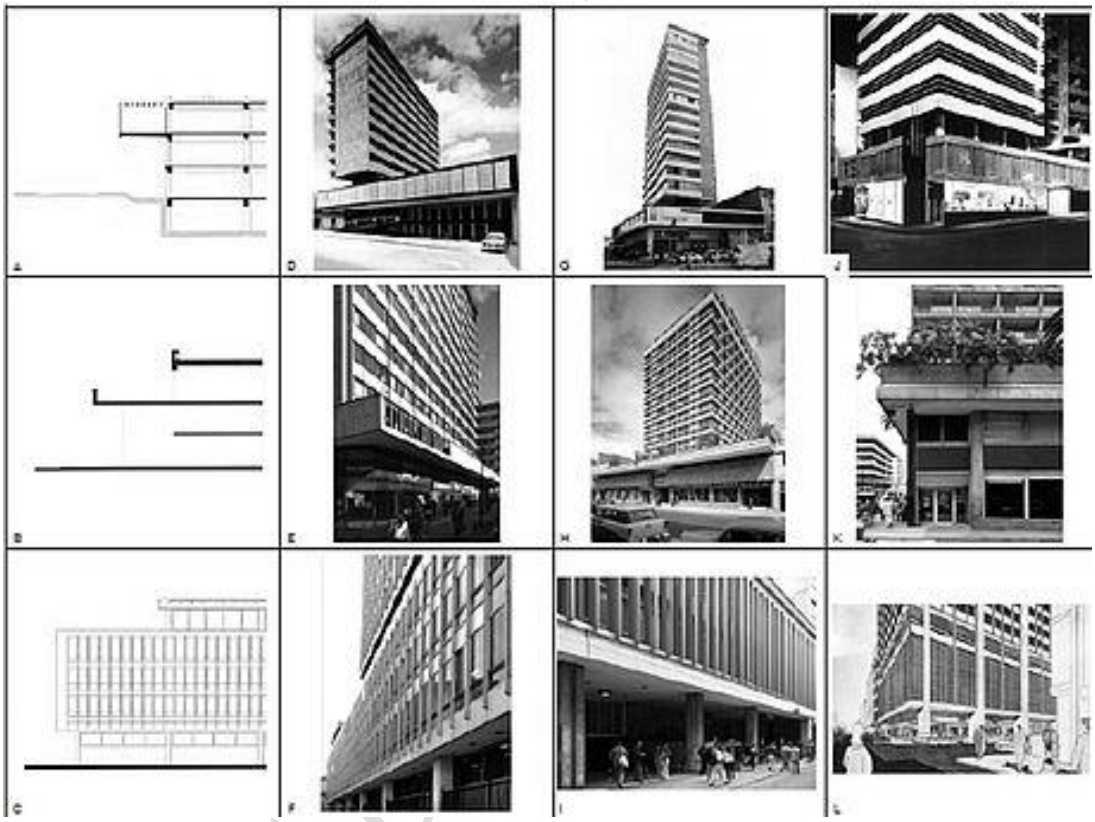
En este sentido, las ventajas de la tipología son generar continuidad con formas urbanas "premodernas" mediante la plataforma, introduciendo usos y formas incompatibles, minimizando su impacto estableciendo un elemento independiente, retrocedido en la torre.

Ilustración 8. Edison Henao, tesis doctoral 2011



Fuente: Henao, Edison (2019). Torre-plataforma, Colombia, años 50 y 60.

Ilustración 9. Edison Henao, tesis doctoral 2011



Fuente: Henao, Edison (2019). Torre-plataforma, Colombia, años 50 y 60.

BORRADOR

En las ilustraciones anteriores se compara que dicha tipología puede solucionarse en diferentes alturas, proporciones y formas. Lo importante en la tipología es la diferenciación volumétrica de los dos elementos que la componen, así como el empate volumétrico de la plataforma con su entorno.

A continuación, se describen los elementos del lenguaje de la arquitectura moderna, presentes en el conjunto de Centro Internacional, que serán rescatados dentro de la propuesta urbana del PPRU CAR - Universidad Libre:

- Tipología de torre-plataforma
- Continuidad de paramento conformada por la plataforma
- Usos comerciales en primer piso, con un retroceso que genera un espacio protegido para el peatón

- Diferenciación volumétrica de los usos
- Permeabilidad espacial de los primeros niveles

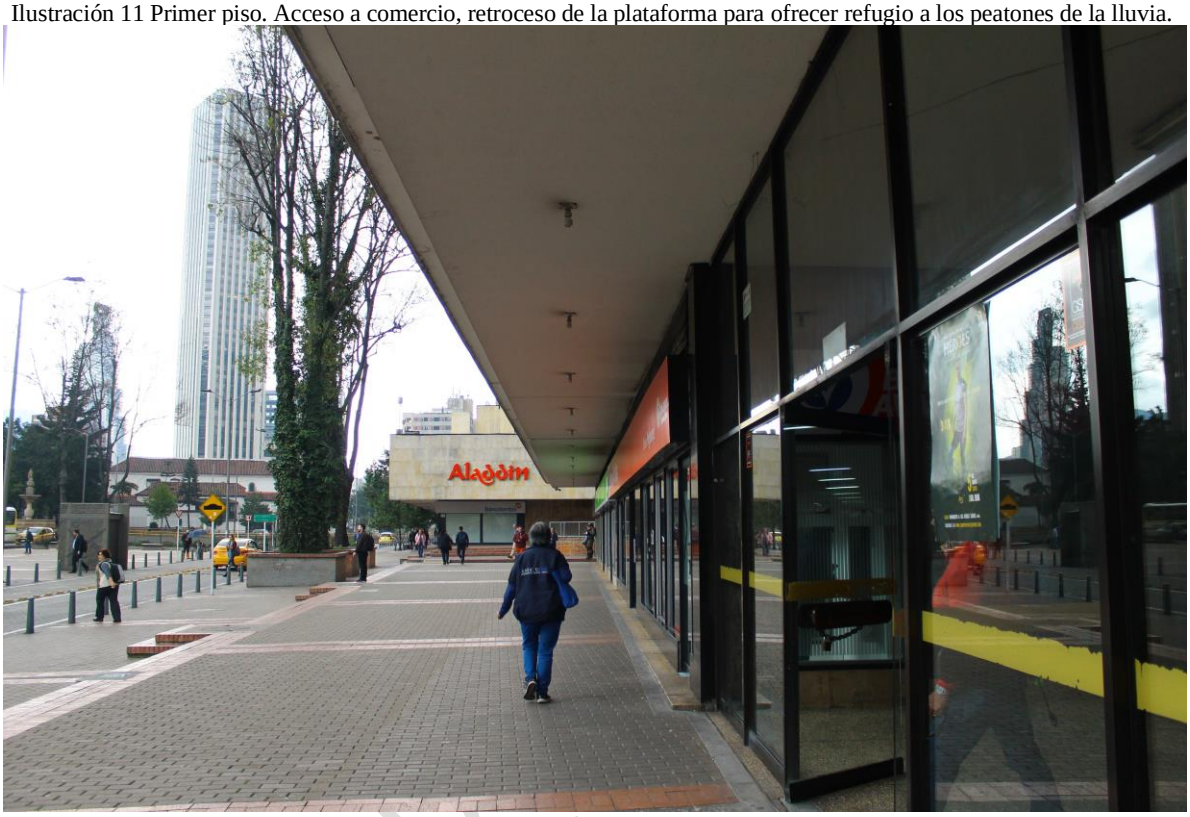
Ilustración 10. Continuidad de la plataforma con torres independientes. Permeabilidad visual. Integralidad del proyecto

Fuente: Centro Internacional, ubicado entre las carreras séptima y trece, entre la avenida El Dorado (calle 26) y la calle 30.

El Conjunto Urbano Tequendama – Bavaria el cual está conformado por una plataforma de dos pisos que une tres torres (dos de vivienda y una de oficinas), además del resto de edificios del centro internacional.

En este conjunto se genera una dinámica particular en la ciudad, debido a que bajo la plataforma se integran y ordenan las tres torres de usos residenciales y de oficinas, además se albergan distintas actividades comerciales o públicas. Por esto, un gran flujo de personas confluye en la integración del espacio público y privado, lo cual produce el desarrollo de relaciones mediante un sistema de recorridos peatonales cubierto que permite una visibilidad continua del proyecto en los sentidos norte – sur, oriente - occidente.

Ilustración 11 Primer piso. Acceso a comercio, retroceso de la plataforma para ofrecer refugio a los peatones de la lluvia.



Fuente: Centro Internacional, ubicado entre las carreras séptima y trece, entre la avenida El Dorado (calle 26) y la calle 30.

Otra de las funciones de la plataforma en primer piso, es la de generar accesos por las cuatro calles perimetrales que rodean el conjunto, y gracias a que se encuentra retrocedida, esta conforma un voladizo continuo que ofrece refugio a los peatones de la lluvia. Esto hace posible recorrer todos los espacios comerciales y de servicios bajo la misma cubierta desde la torre de oficinas del conjunto Bavaria ubicado en la calle 30 hasta el hotel Tequendama ubicado en la calle 26, y desde la carrera 7ma hasta la carrera 13.

BORRADOR

Ilustración 12 Interioridad sobre la plataforma. Ofrece un espacio de uso público sobre la plataforma para el desarrollo de accesos y para apreciar el contexto.

Fuente: Centro Internacional, ubicado entre las carreras séptima y trece, entre la avenida El Dorado (calle 26) y la calle 30.

En los primeros dos pisos de la plataforma se desarrollan actividades comerciales, de ocio y de servicios, dando un carácter público al edificio que genera relaciones directas con el resto de dinámicas del sector mediante el recorrido de los distintos espacios libres y construidos, interiores y exteriores que generan una armónica correspondencia entre la ciudad y el proyecto. Sin embargo, el piso superior de dicha plataforma resulta ser de uso semi público – comunal, el cual da acceso a las torres de vivienda y oficinas que son de uso privado, y por otra parte, su cubierta ofrece espacios comunales que permiten apreciar el contexto moderno en el que se encuentra y los cerros orientales de Bogotá.

BORRADOR

Ilustración 13 Morfología y usos. Cada volumen que compone la tipología hace una alegoría cada uso que contiene: actividades públicas y comerciales en primer piso, actividades semi públicas y servicios empresariales en la plataforma y actividades privadas sobre las torres

Fuente: Centro Internacional, ubicado entre las carreras séptima y trece, entre la avenida El Dorado (calle 26) y la calle 30.

.

Cada volumen que compone la tipología hace una alegoría cada uso que contiene: actividades públicas y comerciales en primer piso, actividades semi públicas y servicios empresariales en la plataforma y actividades privadas sobre las torres.

La morfología del Conjunto Urbano Tequendama – Bavaria corresponde una tipología de torre plataforma, la cual hace una alegoría a cada uso que contiene, dejando las actividades públicas y comerciales en el primer nivel de la plataforma y haciendo una transición con actividades semi públicas y de servicios empresariales en el segundo nivel para finalmente diferenciar las actividades privadas que se desarrollan en las torres superiores, a las cuales se accede mediante tres núcleos agrupados alrededor de los vestíbulos.

BORRADOR DE

Ilustración 14 Relación público-privada diferenciada en los niveles. Manejo de la escala, peatón (plataforma), ciudad (torre)

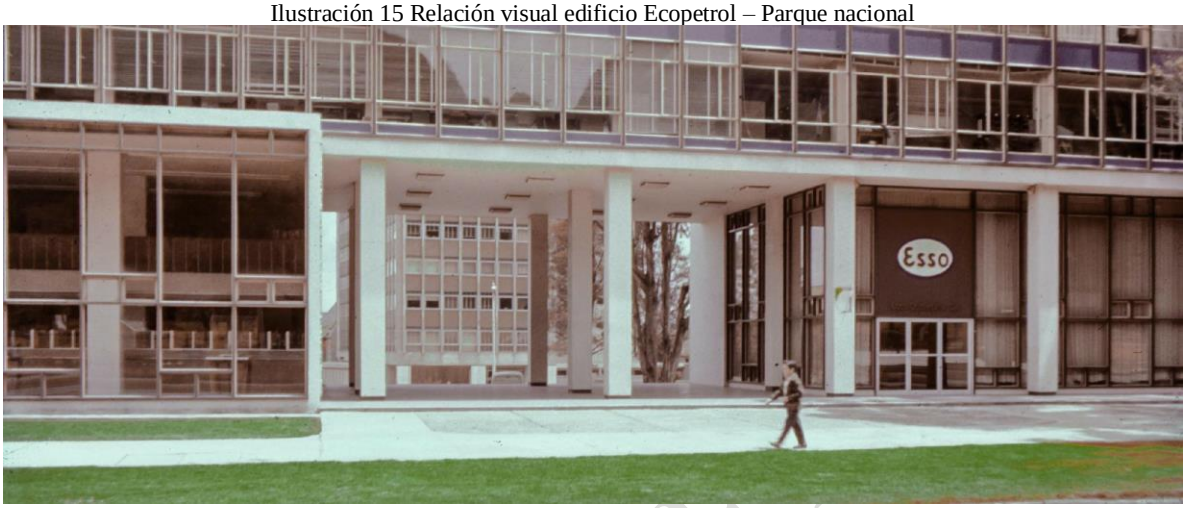
Fuente: Centro Internacional, ubicado entre las carreras séptima y trece, entre la avenida El Dorado (calle 26) y la calle 30.

Las escaleras son un elemento fundamental de este proyecto, pues son las encargadas de vencer la diferencia de cotas existente entre la Carrera 10 y la carrera 13, permitiendo establecer una unidad del espacio público y dando acceso a las actividades privadas existentes en los niveles superiores del conjunto. Por otra parte, la diferencia de niveles vencida por las escaleras, logra que los espacios mantengan la proporción de la altura en los diferentes niveles que se ajustan a la escala humana y su relación con el espacio.

Como conclusión, la tipología de torre y plataforma ocupa el espacio aislando sus volúmenes para permitir el paso del sol, el aire y el tráfico; y que permite la relación visual entre el paisaje, lo antiguo, y lo nuevo. Además de proveer de nuevas actividades necesarias para permitir la concentración en el corazón de la ciudad.

BORRADOR

Ilustración 15 Relación visual edificio Ecopetrol – Parque nacional



Fuente: Germán Téllez C., 1959.

Para valorar la contribución arquitectónica del edificio Esso de Colombia, se conservará la relación visual entre el edificio Ecopetrol y el parque nacional, así como la continuidad peatonal entre las carreras séptima y octava.

1.1. OBJETIVOS:

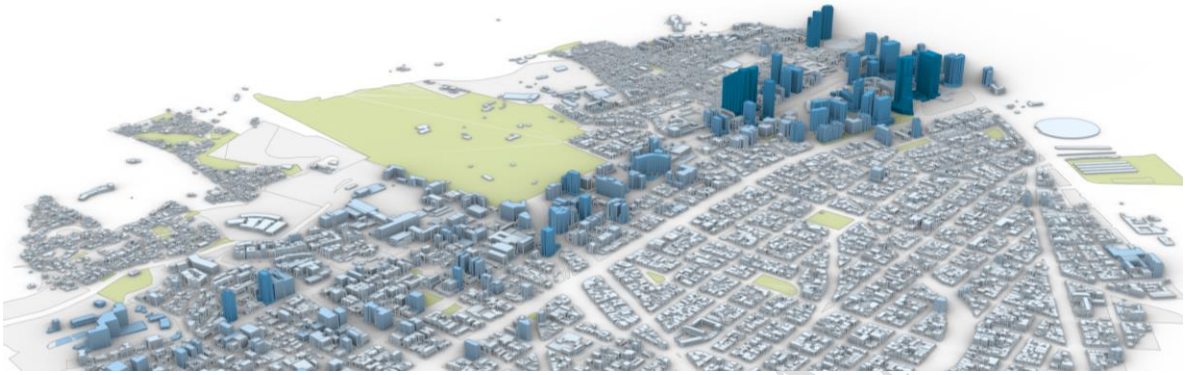
Las intervenciones a realizar en las edificaciones del PPRU "CAR- Universidad Libre" deberán observar los siguientes objetivos:

1.1.1. Consolidar el paisaje urbano

Teniendo en cuenta la localización estratégica del plan parcial la cual se da por la proximidad con un parque de escala metropolitana y por la colindancia con una troncal de transporte masivo, surge la premisa de favorecer las condiciones para densificar esta pieza de ciudad de manera ordenada y planeada. En ese orden de ideas, se deberán mantener las características espaciales y arquitectónicas que dieron origen al desarrollo urbanístico del sector, guardando coherencia con los lineamientos que generaron esta pieza de ciudad: esto es, promover una densificación ordenada y respetuosa de su entorno consolidando las construcciones en altura y liberando espacio público.

BORRADOR DE

Ilustración 16 Estado actual de las alturas desde el Centro Internacional hasta la calle 45



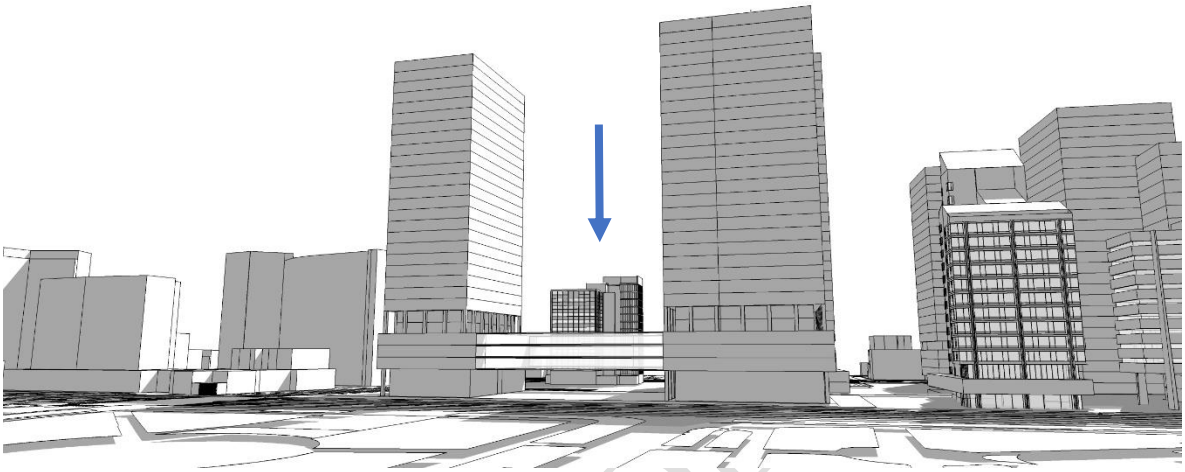
Fuente: Documento Técnico de Soporte Formulación Plan Parcial CAR – Universidad Libre.2019

El hecho que los dos Planes Parciales estén ubicados sobre el corredor de la carrera 7, como se ve en la ilustración 15, crea la necesidad de continuar las características espaciales y arquitectónicas del Centro Internacional. La oportunidad de estar sobre el corredor y de tener como vecino inmediato al Parque Nacional, sugiere proyectar edificios y espacio público en una escala que permita mayor densificación y diversidad de usos en un mismo proyecto.

Asimismo, se deberá consolidar la forma urbana reforzando el carácter de ocupación que tiene actualmente el sector a partir de las necesidades actuales sobre ecoeficiencia y sostenibilidad ambiental. Aprovechando la proximidad con el parque de escala metropolitana, El Plan Parcial buscará que sus edificaciones permitan ver y ser vistas desde el Parque Nacional y generarán una transparencia hacia el Edificio Ecopetrol. Las edificaciones no deben ser una muralla que bloquee el sol en la mañana o en la tarde y la vista a los Bienes de Interés Cultural del costado occidental del proyecto.

BORRADOR DE A

Ilustración 17 Vista desde el Parque Nacional hacia el Edificio Ecopetrol



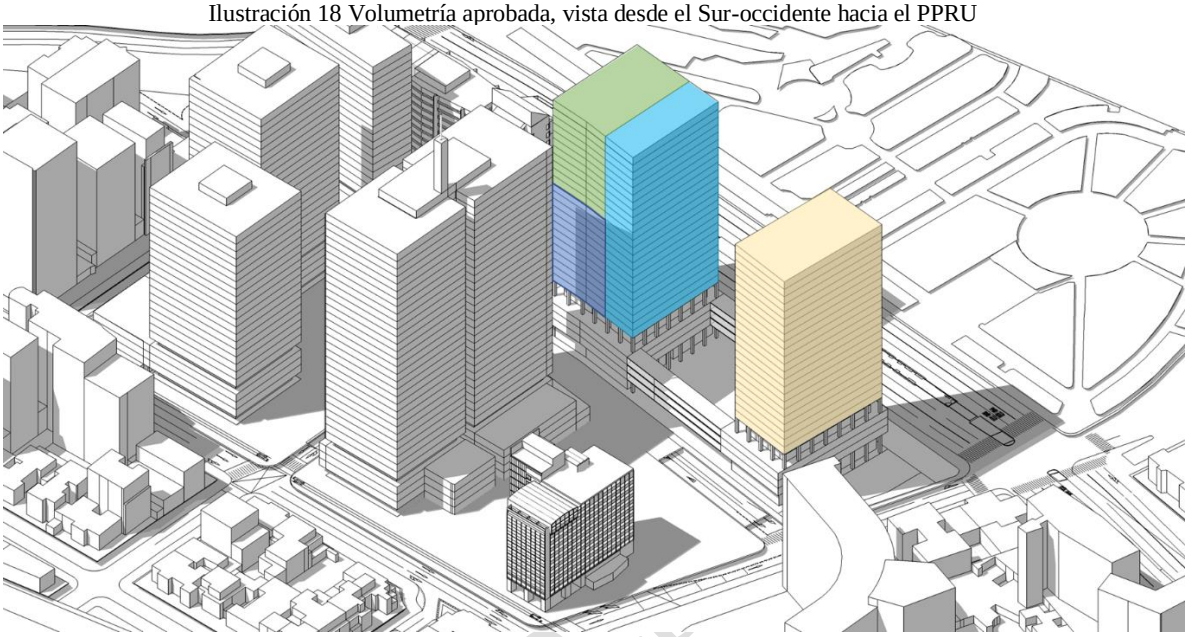
Fuente: Elaboración propia

1.1.1.1. Alturas

El planteamiento de plataformas y torres separadas por un paso peatonal APAUP, permite dos posibilidades de ocupar volumétricamente el proyecto. La primera, la torre vivienda más baja (26 pisos) se localizaría al norte del ámbito del PPRU y la torre más alta en el costado sur frente al Bien de Interés Cultural de Ecopetrol. El edificio de vivienda proyectado estaría junto al edificio existente Lutaima generando un escalonamiento en espiral teniendo en cuenta las torres del Plan Parcial de Ecopetrol.

BORRADOR DE

Ilustración 18 Volumetría aprobada, vista desde el Sur-occidente hacia el PPRU



Fuente: Elaboración propia

El Consejo Nacional de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura, solicitó que se invirtiera la relación entre la ubicación de las torres, para que, el edificio más angosto, el de vivienda se localizara al costado sur del conjunto, de tal forma que el edificio patrimonial Ecopetrol, tenga mayor visibilidad desde y hacia el parque nacional.

1.1.2. Aportar a la conformación del borde occidental para el disfrute y puesta en valor del Parque Nacional

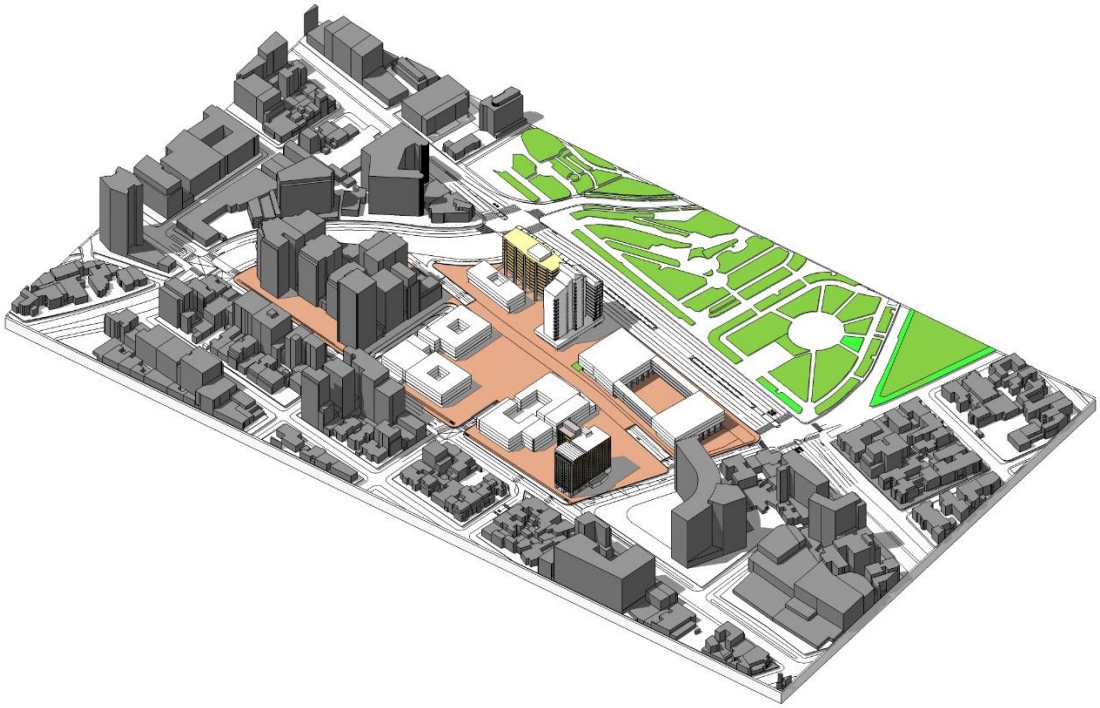
La cercanía del PPRU "CAR- Universidad Libre" con el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera deberá aportar a la conformación de su borde occidental como un espacio que permita su disfrute y sirva como esfuerzo particular para su puesta en valor. En este sentido deberá privilegiarse la articulación del plan parcial con este entorno ambiental y paisajístico para aprovechar sus potencialidades a partir del diseño del espacio público, estableciendo relaciones claras de circulación, permanencia y aglomeración de ciudadanos, con el ánimo de poner en relación las conexiones y las edificaciones existentes; y proyectadas.

De esta manera, se propone que en los dos planes parciales, la(s) plataforma(s) marquen el paramento de la carrera 7, cediendo el área de control ambiental necesaria para constituir un borde

BORRADOR

peatonal homogéneo donde se permita la localización de usos comerciales y de servicios que generen actividad sobre el espacio público. Las plataformas tendrán una altura máxima de 4 pisos.

Ilustración 19 Relación plataformas con espacio público y APAUP



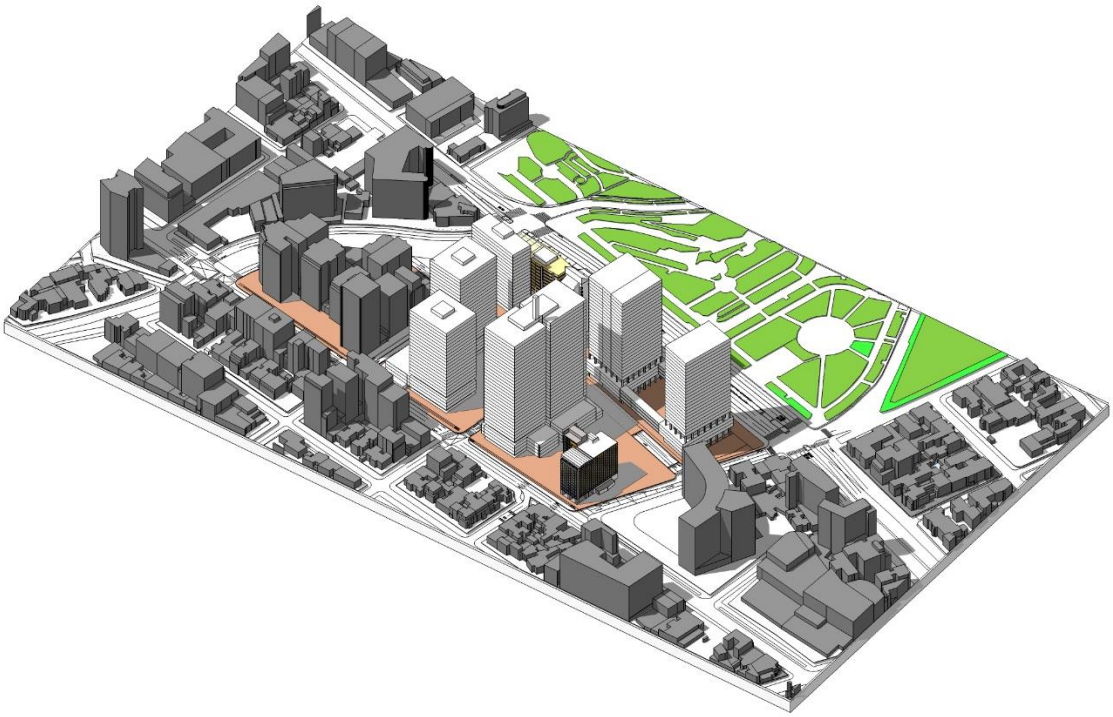
Fuente: Elaboración propia

1.1.2.1. Cubierta sobre plataformas

En la cubierta del último piso de la(s) plataforma(s), planteadas en una altura máxima de 4 pisos, se permitirá el libre acceso peatonal y el desarrollo de usos comerciales y de servicios. Esto, como estrategia para hacer una extensión del espacio de uso público y llevarlo a unas cubiertas habitables que sirvan como balcón al paisaje de la ciudad. En ambos planes parciales las cubiertas sobre plataforma serán espacios de encuentro y permanencia.

BORRADOR

Ilustración 20. Relación volumetría con espacio público y APAUP.



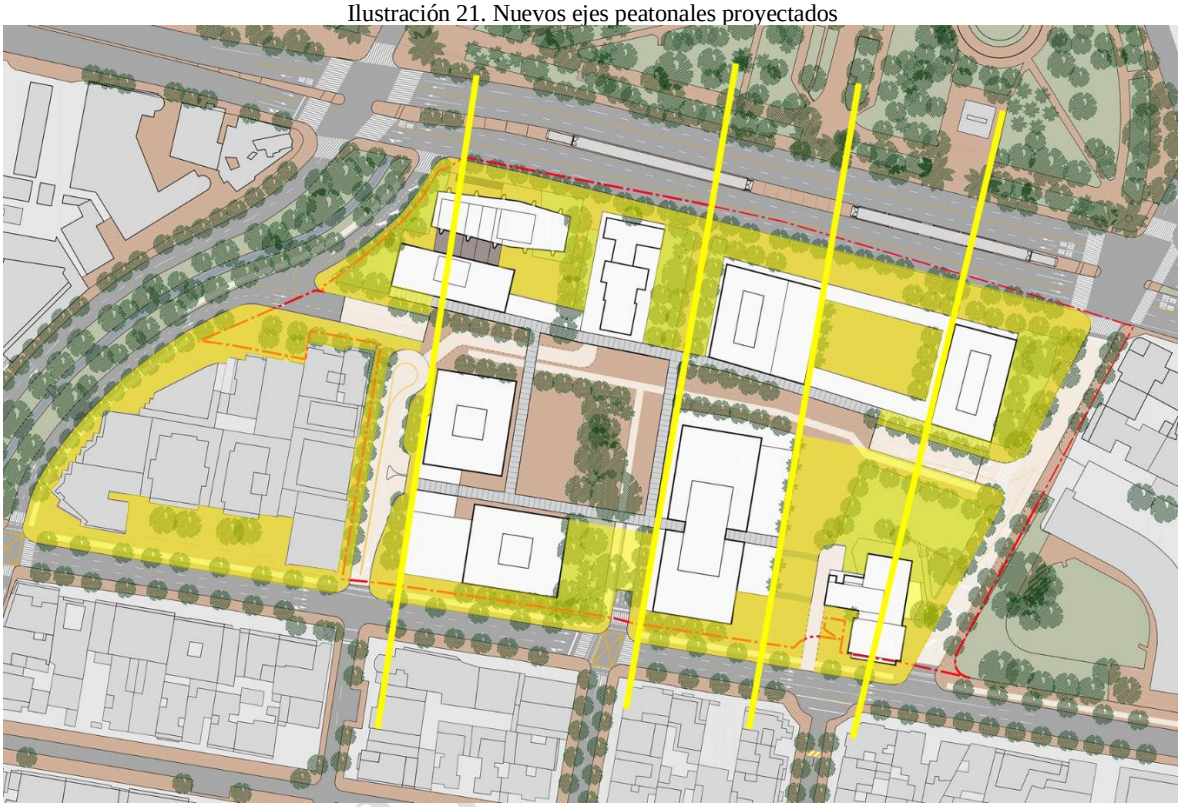
Fuente: Elaboración propia

1.1.2.2. Carrera 8 – paso vehicular deprimido con cubierta transitable

La estrategia de subterranizar el paso vehicular entre las calles 36 y 39 sobre la carrera octava, carga urbanística compartida entre ambos planes parciales, coincide con la intención de generar un gran espacio peatonal entre las calles 36 y 38, y las carreras Séptima y Trece, que contenga las manzanas actuales donde se ubican los edificios de la CAR, Universidad Libre, Guadalupe, Ecopetrol, Colgas, Teusacá, Lutaima y el Ministerio de Ambiente. La cubierta transitable en este sentido tiene protagonismo para articular la conectividad peatonal de los costados oriental y occidental de la carrera octava, reforzado además por la conformación de una ciclorruta que conecta los distintos proyectos a la infraestructura para bicicletas de la capital.

BORRADOR

Ilustración 21. Nuevos ejes peatonales proyectados



Fuente: Equipo formulador del PPRU CEE.

La estrategia de generar nuevos ejes peatonales implica romper la plataforma para permitir estos pasos que garantizarán la libre circulación y la relación de las áreas afectas al uso público con el parque Nacional y los cerros orientales. Estos nuevos ejes peatonales también se logran gracias a soterrar la carrera 8a y proyectar en conjunto una única superficie de espacio público.

1.1.3. Generar espacio público y áreas privadas afectas al uso público adecuados para el disfrute de los Bienes de Interés Cultural Parque Nacional Enrique Olaya Herrera y Edificio Ecopetrol

El PPRU CAR-Universidad Libre está orientado a la conformación de espacio público contenido que buscará el diálogo constante entre la carrera 13, la carrera séptima y los cerros orientales de la ciudad. Además, la re-densificación y la multiplicidad de usos en un proyecto implican la

repotenciación del espacio público para atender las necesidades de las comunidades que habitarán el proyecto.
La relación de áreas de espacio público contenido con plataformas y torres en altura garantiza actividad constante en el primer piso, asoleación y ventilación de las edificaciones que lo rodean; y relaciones visuales y peatonales con el entorno.

Imagen 2. Rockefeller center

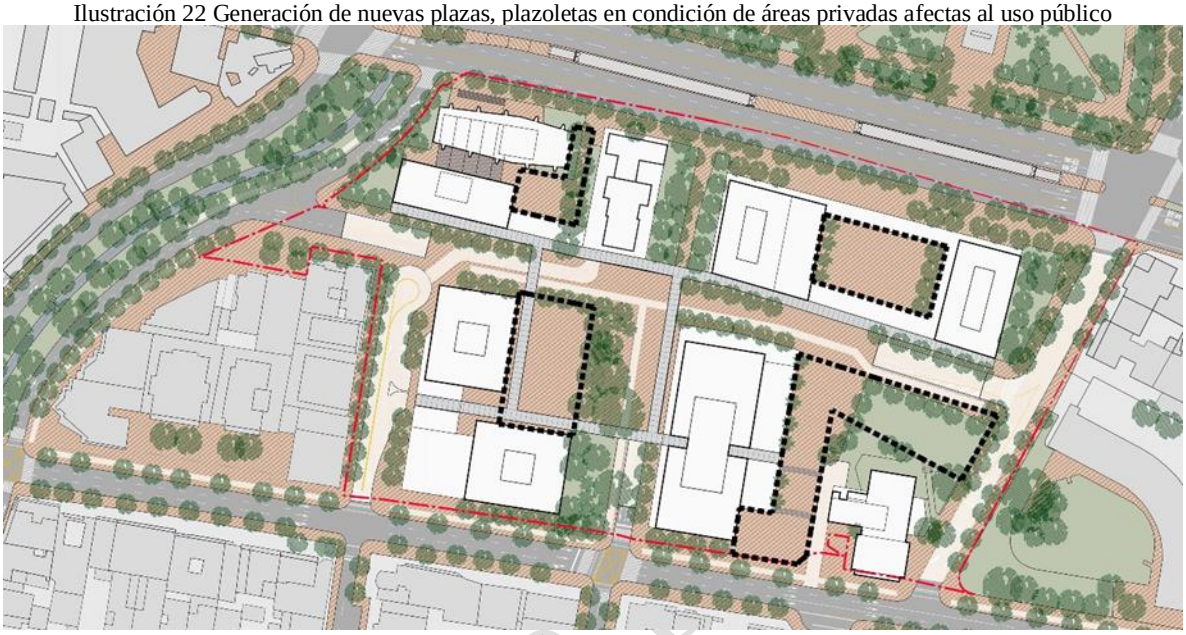
Fuente: Internet Rockefeller Center

En la imagen anterior se evidencia el éxito de espacios contenidos abiertos en el Rockefeller Center los cuales no solo cumplen la función permitir el paso peatonal entre edificaciones, sino que también se convierten en escenarios al aire libre para actividades propias del corazón del espacio público de la ciudad.

Dada la relación de proximidad con los elementos patrimoniales citados anteriormente y la relación funcional con la Carrera 7ª y con el Sistema Transmilenio de la Avenida Caracas, el plan parcial se basa en una estrategia que privilegia la liberación del espacio público para conectar los diferentes elementos entre sí, a partir de espacios de permanencia y circulación tales, como una plazoleta, un parque de bolsillo y áreas privadas afectas al uso público (APAUP) tales como se muestran a continuación:

BORRADOR

Ilustración 22 Generación de nuevas plazas, plazoletas en condición de áreas privadas afectas al uso público



Fuente: Equipo formulador del PPRU CEE.

Esta permeabilidad se logra además con la separación de las plataformas para que exista una circulación libre y fluida entre la carrera 7 y la carrera 8.

Esta separación generaría un espacio de 20.8 m para circulaciones transversales entre la carrera séptima y octava, además de los espacios de circulación perimetrales. De esta forma se rompe la continuidad de la plataforma de 109 m.

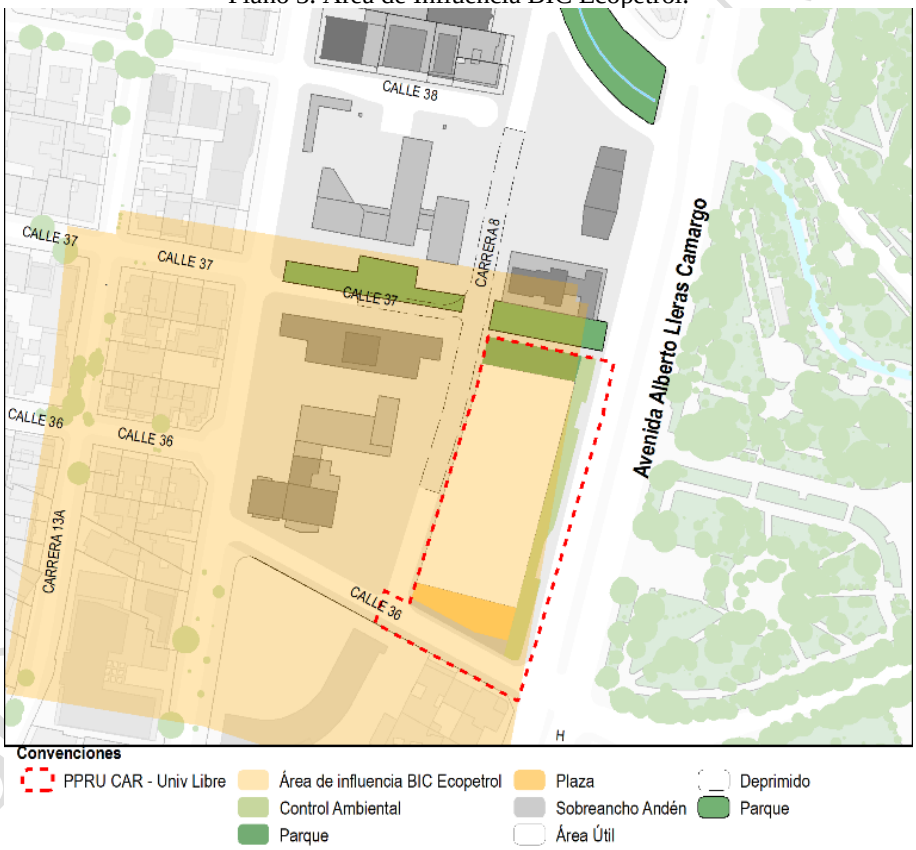
Asimismo, se propenderá por la integración visual de los elementos patrimoniales del Parque Nacional y del Edificio Ecopetrol por medio del establecimiento de visuales y la conectividad ambiental en los ejes viales, los parques y plazoletas, todos estos permitiendo su contemplación y conexión; incluyendo también el acceso al público a la cubierta superior de la plataforma de los edificios para este fin.

Adicionalmente, en el costado occidental del proyecto, se plantea una ocupación a nivel de primer piso sobre pilotes que permitirán liberar aún más espacios de circulación y que retoman la relación con el primer piso planteada por el Edificio Ecopetrol sobre la Carrera 13, retomando este lenguaje arquitectónico.

2. LINEAMIENTOS DE OCUPACIÓN Y VOLUMETRÍA EN EL AREA DE INFLUENCIA DEL BIEN DE INTERÉS CULTURAL NACIONAL EDIFICIO ECOPETROL.

De acuerdo con la Resolución 1359 del 23 de mayo de 2013, expedida por el Ministerio de Cultura, se establece que el área de influencia para los Bienes de Interés Cultural de carácter nacional corresponde a *"100 metros lineales contados a partir de la finalización del área afectada, por cada una de sus fachadas".* Adicionalmente define "Zona de Influencia" como *"la demarcación del contexto circundante o próximo del inmueble, necesario para que los valores del mismo se conserven".*

Plano 3. Área de Influencia BIC Ecopetrol.



Fuente: Documento Técnico de Soporte Formulación Plan Parcial CAR – Universidad Libre.2019

2.1. EDIFICABILIDAD

Las intervenciones que se planteen para las edificaciones del PPRU *"CAR- Universidad Libre"* deberán tener en cuenta los siguientes lineamientos:

Tabla 2. Edificabilidad para el PPRU "CAR- Universidad Libre".[1]

ÁREA ÚTIL	I.O Plataforma	Índice de Construcción	Área total construida
4.951,71	0,70	13,11	64.936,03

Tabla 3. Usos del PPRU "CAR- Universidad Libre".

Edificación/Uso	Altura	Aislamientos	APAUP y Área cubierta
Comercio de escala local	En un piso de mínimo 3,5 metros de altura, localizado en el nivel de acceso peatonal	No aplica	La localización de APAUP configurarán plazoletas o una gran plazoleta sobre la carrera octava con carácter de permanencia que estimulen actividades de contemplación de los BIC Las áreas cubiertas en primer piso deberán permitir la conectividad entre las carreras séptima y octava a través de pasos peatonales a nivel.
Residencial Dotacional de Escala Metropolitana Servicios Empresariales y Personales	Usos distribuidos en 4 pisos de plataforma y torres de 35 pisos de altura máxima que conformen formalmente la tipología de torre-plataforma	El ancho mínimo es 15.50 metros de acuerdo a lo definido en el artículo 13 del decreto 080 de 2016 y 30 metros con edificaciones dentro del ámbito y 30 metros con edificaciones permanentes fuera del ámbito.	Sobre la plataforma de 4 pisos debe conformarse un espacio conformado por áreas libres y cubiertas de carácter público o comunal que permita la visualización de los BIC y su puesta en valor.

[1] En cumplimiento de las observaciones del Comité Técnico de Patrimonio donde se evidenció la alta densidad que se proponía en la versión anterior del plan parcial CAR – Universidad Libre, se ajustó la densidad de manera a establecer la equivalencia con el plan parcial Ecopetrol.

BORRADOR DE ANEXO

2.2. NORMAS VOLUMÉTRICAS

Las edificaciones del PPRU *"CAR- Universidad Libre"* deberán observar los siguientes lineamientos volumétricos:

Tabla 4. Norma volumétrica para el PPRU "CAR- Universidad Libre".

COMPONENTES	NORMA
Altura en pisos	Altura resultante de la correcta aplicación de la norma volumétrica no superior a 35 pisos incluyendo los pisos de la plataforma y los pisos técnicos
Tipologías edificatorias	Plataforma(s) de máximo cuatro (4) pisos paramentada(s) sobre el control ambiental de la Carrera 7ª y la carrera octava de manera a generar un perfil continuo. -Torres aisladas sobre plataforma(s). -Torres continuas sobre plataforma(s) - Se podrá generar un retroceso de dos pisos por encima del último nivel de la plataforma. -A partir del piso 7 o 3 pisos por encima del último nivel de la plataforma, la torre podrá ocupar hasta el borde del paramento de la plataforma sobre la Carrera 7a.
Aislamientos	Para torres aisladas, el ancho mínimo del aislamiento entre torres es de 15,50 metros de acuerdo a lo definido en el artículo 13 del decreto 080 de 2016 con edificaciones dentro del ámbito. Para torres continuas no se exige aislamiento entre torres. El aislamiento mínimo respecto de edificaciones permanentes fuera del ámbito será de 30,00 metros.
Plataformas	Altura máxima cuatro (4) pisos.
Voladizos	Se permiten en plataforma a partir del segundo piso y una altura mínima de 4,00 metros. Dimensión máxima sobre APAUP: 2,00 metros.
Retroceso para el desarrollo de usos comerciales y/o servicios	En las edificaciones que planteen usos comerciales y/o servicios en los primeros pisos se debe generar un retroceso de 1.00 metro en primer piso desde el paramento de construcción, consolidando un espacio cubierto para la circulación peatonal a manera de galería. Este retroceso deberá tener una altura mínima de 4.00 metros.

BORRADOR DE ANEXO

Antejardines	No se exige.
Cerramiento	No se permite.
Sótanos	1. Se pueden desarrollar en la totalidad del área útil. 2. La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25 metros por encima del nivel del terreno. 3. Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
Semisótano	No se permite.
Rampas y escaleras	1. No podrán ocupar los andenes y deben respetar las dimensiones mínimas de estos. Se exigen rampas que garanticen el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normativa vigente. 2. En las áreas libres del área útil se podrán construir rampas y escaleras de acceso a las edificaciones, garantizando el área mínima requerida para la mitigación de impactos, es decir, la totalidad de las áreas privadas afectas al uso público.

3. CARGAS PATRIMONIALES

Tal como se explicó en el Documento Técnico de Soporte, el Plan Parcial CAR – Universidad Libre se encuentra localizado entre los Monumentos Nacionales Parque Nacional Olaya Herrera y el edificio Ecopetrol. Teniendo en cuenta lo anterior, la propuesta del Plan Parcial se presentó en reuniones con el equipo técnico de la Dirección de Patrimonio del Ministerio de Cultura y posteriormente se presentó al Comité Técnico del Consejo Nacional de Patrimonio Cultural – CNPC, los días martes 5 de marzo, martes 23 de abril y martes 11 de junio de 2019.

En este escenario se presentó la propuesta general haciendo énfasis en la valoración de los elementos patrimoniales del ámbito nacional y distrital presentes dentro y fuera del ámbito, así como de los criterios y lineamientos de intervención; posteriormente se recibieron observaciones por parte de los miembros del comité de patrimonio de la dirección de patrimonio del Ministerio de Cultura y en consecuencia se ajustó la propuesta general de ocupación y la de volumetría.

Así mismo, teniendo en cuenta que el Edificio Ecopetrol ya cuenta con una intervención patrimonial directa debido a que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de otro plan parcial (Plan Parcial de Renovación Urbana Ciudad Empresarial Ecopetrol), el plan parcial CAR –

BORRADOR DE ANEXO

Universidad Libre propone una carga patrimonial en dinero, la cual está en beneficio particular del Parque Nacional Enrique Olaya Herrera por un valor total de mil millones de pesos ($1.000.000.000). La definición de esta carga patrimonial corresponde a un porcentaje de 5% con respecto a las cargas urbanísticas del Plan Parcial CAR – Universidad Libre.

La totalidad de dicha carga patrimonial será una inversión destinada a favor del Ministerio de Cultura para su destinación a la acción que está entidad defina para el manejo y la protección del Parque Nacional como un Bien de Interés Cultural del ámbito nacional, así como para la promoción y consolidación como elemento fundamental de la Estructura Ecológica Principal de la ciudad. Esta carga será efectuada en dinero en la forma y destinación que defina el Ministerio.

La totalidad de la cifra definida está expresada en pesos colombianos del mes de junio del año 2019. Este valor deberá actualizarse de ser necesario con la variación del IPC al mes anterior de la fecha de pago. Se deberá certificar el cumplimiento de esta obligación a partir del pago de la carga previo a la expedición de licencia de urbanización.

BORRADOR DE ANEXO