

Plan Parcial de Renovación Urbana

Calle 72



MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DIAGNÓSTICO

Junio 2022



EMPRESA DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO
URBANO DE BOGOTÁ D.C.



GERENTE GENERAL JUAN GUILLERMO JIMÉNEZ GÓMEZ

SUBGERENTE DE GESTIÓN URBANA GIOVANNA VITTORIA SPERA VELÁSQUEZ

Este trabajo es el resultado de un equipo

Corredores de Movilidad DOT técnico

compuesto por:

Arquitecta Coordinadora Bárbara Carvajal Pinto

Arquitecta Alejandra Vallejo Caballero

Arquitecta María Camila Duque Cadavid

Arquitecto Santiago Martínez Murillo

Arquitecta Laura Ximena Reina Farfán

Componente socioeconómico

Economista Coordinador Daniel Santiago Higuera Salazar

Economista Iván Felipe Jiménez Quitián

Gestor Urbano Camilo Andrés Moyano Arenas

Tabla de Contenido

1. Memoria Justificativa	8
1.1 Introducción.....	8
1.2 Pertinencia y procedencia del plan parcial.....	9
1.3 Marco normativo para la formulación del plan parcial.....	11
1.3.1 Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2023 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”	11
1.3.2 Plan de Ordenamiento Territorial POT – Decreto 555 de 2021.....	14
1.3.3 Plan de Ordenamiento Territorial POT – Decreto 190 de 2004.....	15
1.3.4 Decreto 823 de 2019.....	16
1.3.5 Manejo de los Bienes de Interés cultural.....	18
2. Delimitación del ámbito de planificación	19
2.1 Localización y delimitación del proyecto	19
2.2 Información catastral del ámbito de intervención	21
2.3 Áreas generales del ámbito de intervención	22
3. Diagnóstico sistemas estructurantes	25
3.1 Desarrollo histórico del ámbito de planificación	25
3.2 Sistema ambiental.....	41
3.2.1 Componente físico y biótico.....	42
3.3 Sistema de espacio público.....	52
3.3.1 Espacio público en el área de influencia	53
3.3.2 Espacio público en el área de intervención	54
3.4 Sistema de equipamientos.....	55
3.4.1 Equipamientos en el área de influencia.....	56
3.4.2 Equipamientos en el área de intervención.....	58
3.5 Sistema de movilidad	59
3.5.1 Subsistema vial.....	59
3.5.2 Subsistema de Transporte.....	66
3.5.1 Metro de Bogotá	74
3.6 Sistema de servicios públicos	77
3.6.1 Red de acueducto.....	78
3.6.2 Red de alcantarillado	79
3.6.3 Red de gas natural	81

3.6.4	Red de telecomunicaciones.....	82
3.7	Patrimonio cultural material.....	82
3.7.1	Valoración de los inmuebles ubicados en los predios no 14 y no 16 de la manzana No. 37 del barrio San Felipe	84
3.7.2	Criterios de valoración para bienes de interés cultural –BIC.....	94
4.	Diagnóstico sistemas estructurados.....	99
4.1	Configuración morfológica de la manzana.....	99
4.2	Configuración predial.....	100
4.3	Concentración de unidades inmobiliarias.....	102
4.4	Uso del suelo.....	104
4.4.1	Usos del suelo en el área de influencia.....	104
4.4.2	Usos del suelo en el área de intervención.....	106
4.5	Alturas de las edificaciones.....	108
4.6	Identificación de predios con potencial de permanencia.....	110
5.	Diagnóstico socioeconómico.....	113
5.1	Análisis de población.....	113
5.1.1	Población en el área de influencia.....	113
5.1.2	Población en el área de intervención.....	115
5.2	Densidad.....	116
5.2.1	Densidad en el área de influencia.....	116
5.2.2	Densidad en el área de intervención.....	116
5.2.3	Viviendas desocupadas y alturas de las edificaciones.....	117
5.3	Precio del suelo.....	119
5.3.1	Precio del suelo área de influencia.....	119
5.3.2	Precio del suelo área de intervención.....	119
5.4	Análisis de actividad económica.....	120
5.4.1	Establecimientos económicos en al área de influencia.....	120
5.4.2	Establecimientos económicos en al área de intervención.....	121
5.5	Análisis de Licenciamiento.....	122
5.5.1	Conteo de Licenciamiento 2015-2021.....	122
5.5.2	Áreas licenciadas 2015-2021.....	123
5.6	Caracterización predial y jurídica de las manzanas que componen el plan parcial plan parcial “Calle 72” ..	125
5.6.1	Índice de Densidad Predial (IDP).....	125
5.6.2	Índice de Terreno Afecto a Propiedad Horizontal (IPH).....	126

5.6.3	VPM ² (Valor promedio metro cuadrado de terreno).....	127
5.6.4	Estado jurídico de los inmuebles	128

Tabla de Ilustraciones

<i>Ilustración 1.2-1 Principios de ciudad SGU</i>	<i>10</i>
<i>Ilustración 1-1 Delimitación del Plan Parcial calle 72</i>	<i>20</i>
<i>Ilustración 3.1-1 Sectores de Chapinero, san Diego y las Cruces hacia 1880.</i>	<i>26</i>
<i>Ilustración 3.1-2 Detalle Plano Manuel Rincón 1923.....</i>	<i>26</i>
<i>Ilustración 3.1-3. Desarrollo urbano 1938.....</i>	<i>27</i>
<i>Ilustración 3.1-4 Detalle Plano Obras Públicas Municipales 1932.....</i>	<i>29</i>
<i>Ilustración 3.1-5 Línea de tiempo avenida calle 72</i>	<i>40</i>
<i>Ilustración 3.2-1. Localización del proyecto y Precipitación acumulada anual del 01.01.2021 al 01.01.2021</i>	<i>43</i>
<i>Ilustración 3.2-2. Localización del proyecto y la temperatura del aire promedio anual del periodo 01.01.2020 al 01.01.2021</i>	<i>44</i>
<i>Ilustración 3.2-3. Localización del proyecto PM 2,5 promedio 01.01.2021 al 01.01.2021</i>	<i>45</i>
<i>Ilustración 3.2-4. Localización del proyecto PM 10 promedio 01.01.2019 al 01.01.2020.....</i>	<i>46</i>
<i>Ilustración 3.2-5. Mapa de ruido para el periodo diurno</i>	<i>47</i>
<i>Ilustración 3.2-6. Mapa de ruido para el periodo nocturno</i>	<i>48</i>
<i>Ilustración 3.2-7. Geología del área</i>	<i>49</i>
<i>Ilustración 3.2-8.. Elementos de la EEP en el área de influencia plan parcial calle 72</i>	<i>50</i>
<i>Ilustración 3.2-8. Distribución arbórea para el área del PPRU.....</i>	<i>51</i>
<i>Ilustración 3.3-1. Espacio público en el área de influencia.....</i>	<i>53</i>
<i>Ilustración 3.3-2Espacio público en el área de intervención.....</i>	<i>55</i>
<i>Ilustración 3.4-1 Equipamientos en el área de influencia</i>	<i>56</i>
<i>Ilustración 3.4-2 Equipamientos existentes en el área de intervención.....</i>	<i>58</i>
<i>Ilustración 3.5-1 Sección vial actual Av. Calle 72.....</i>	<i>61</i>
<i>Ilustración 3.5-2 Sección vial actual Av. Caracas.....</i>	<i>61</i>
<i>Ilustración 3.5-3 Sección vial actual Calle 71A.....</i>	<i>62</i>
<i>Ilustración 3.5-4 Sección vial actual Carrera 20 y Carrera 20c</i>	<i>62</i>
<i>Ilustración 3.5-5. Sección vial actual Carrera 19 y Carrera 20b</i>	<i>63</i>
<i>Ilustración 3.5-6 Sección vial actual Carrera 17 y Carrera 20a</i>	<i>63</i>
<i>Ilustración 3.5-7 Sección vial actual Carrera 15.....</i>	<i>63</i>
<i>Ilustración 3.5-8 Sección vial actual Carrera 14A.....</i>	<i>64</i>
<i>Ilustración 3.5-9 Sección vial actual Calle 72A.....</i>	<i>64</i>
<i>Ilustración 3.5-10 Sección vial actual Calle 71</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 3.5-11 Sección vial actual Calle 73</i>	<i>65</i>
<i>Ilustración 3.5-12. Sentido de las vías.....</i>	<i>66</i>
<i>Ilustración 3.5-13 Identificación de Sistemas de Transporte Público</i>	<i>67</i>
<i>Ilustración 3.5-14 Red de biciusuarios existente</i>	<i>69</i>
<i>Ilustración 3.5-15 Trazado “Ciclo Alameda del Nuevo Milenio”.....</i>	<i>70</i>
<i>Ilustración 3.5-16. Proyectos de malla vial arterial, intermedia y local en el ámbito de intervención del pp Calle 72... 71</i>	<i>71</i>
<i>Ilustración 3.5.1-1.Trazado primera línea metro de Bogotá</i>	<i>75</i>

<i>Ilustración 3.5.1-2 Tramo de la segunda línea del Metro de Bogotá</i>	76
<i>Ilustración 3.6-1. Zona hidráulica del sector</i>	78
<i>Ilustración 3.6-2 Matriz de acueducto</i>	79
<i>Ilustración 3.6-3 Sistema de alcantarillado</i>	80
<i>Ilustración 3.6-4 Red de gas</i>	81
<i>Ilustración 3.6-5 Red de Telecomunicaciones</i>	82
<i>Ilustración 3.7-1 Identificación de Bienes de Interés Cultural – BIC en el área de planificación</i>	83
<i>Ilustración 3.6-1. Licencia de Construcción</i>	85
<i>Ilustración 3.6-2. Foto ficha de Valoración Individual. Predio 14 manzana 37 Barrio San Felipe</i>	85
<i>Ilustración 3.6-3. Aerofotografía 1952. Calle 72 A N° 16-91/ Carrera 17 N ° 72-36. 1952</i>	86
<i>Ilustración 3.6-4. Aerofotografía 1955</i>	87
<i>Ilustración 3.6-5. Elementos de fachada</i>	88
<i>Ilustración 3.6-6. Licencia de Construcción</i>	92
<i>Ilustración 3.6-7. Foto ficha de Valoración Individual. Predio 14 manzana 37 Barrio San Felipe</i>	93
<i>Ilustración 3.6-8. Aerofotografía 1952. Calle 72 A N° 16-85.1952.</i>	94
<i>Ilustración 3.6-9. Aerofotografía 1955</i>	95
<i>Ilustración 4.1-1 Rangos de áreas de las manzanas</i>	99
<i>Ilustración 4.2-1 Rangos de áreas de los lotes</i>	101
<i>Ilustración 4.3-1 Concentración de unidades inmobiliarias</i>	102
<i>Ilustración 4.4-1 Usos del suelo área de influencia</i>	104
<i>Ilustración 4.4-2 Porcentaje usos del suelo área de influencia</i>	105
<i>Ilustración 4.4-3 Destinos económicos área de influencia</i>	106
<i>Ilustración 4.4-4 Usos del suelo área de intervención</i>	107
<i>Ilustración 4.4-5 Destinos socioeconómicos 2012 y 2021</i>	108
<i>Ilustración 4.5-1 Alturas actuales de las edificaciones en el ámbito de planificación</i>	109
<i>Ilustración 4.6-1 Permanencias identificadas en el plan parcial</i>	110
<i>Ilustración 5.1-1 Información poblacional área de influencia</i>	114
<i>Ilustración 5.1-2 Personas por hogar área de influencia</i>	114
<i>Ilustración 5.1-3 Información poblacional área de intervención</i>	115
<i>Ilustración 5.1-4 Personas por hogar área de intervención</i>	115
<i>Ilustración 5.2-1 Densidad área de influencia</i>	116
<i>Ilustración 5.2-2 Densidad poblacional</i>	117
<i>Ilustración 5.2-3 Viviendas desocupadas y altura de las edificaciones área de influencia</i>	118
<i>Ilustración 5.2-4 Viviendas desocupadas y altura de las edificaciones área de intervención</i>	118
<i>Ilustración 5.3-1 Valor m² área de influencia</i>	119
<i>Ilustración 5.3-2 Precio del suelo área de intervención</i>	120
<i>Ilustración 5.4-1 Establecimientos económicos</i>	121
<i>Ilustración 5.5-1 Licenciamiento 2015-2021</i>	123
<i>Ilustración 5.5-2 Licenciamiento por uso 2018-2021</i>	124
<i>Ilustración 5.6-1. Estado jurídico de los predios</i>	129
<i>Ilustración 5.6-2 Segmentos de espacio público</i>	131

Listado de Tablas

Tabla 2-1 Límites del proyecto	19
Tabla 2-2 Información catastral	21
Tabla 2-3 Áreas generales existentes	23
Tabla 3-1. Temperatura promedio al aire	44
Tabla 3-2. Componentes de la Estructura Ecológica Principal dentro del ámbito de estudio al área de influencia del Proyecto	51
Tabla 3-3. Identificación de espacio público efectivo	54
Tabla 3-4 Equipamientos en el área de influencia.....	57
Tabla 3-5 Equipamientos en el área de intervención	58
Tabla 3-6 Vías malla vial material	60
Tabla 3-7 Vías malla vial intermedia	61
Tabla 3-8 Vías malla vial local.....	64
Tabla 3-9. Inventario estaciones Metro y Transmilenio	67
Tabla 3-10. Inventario Rutas de Transporte Público (SITP).....	68
Tabla 3-11. Descripción de proyectos de malla vial arterial, intermedia y local en el ámbito de intervención.....	72
Tabla 3-12. Factibilidad de servicios públicos	77
Tabla 4-1 Rangos de áreas de las manzanas.....	100
Tabla 4-2 Rangos de áreas de los lotes.....	101
Tabla 4-3 Concentración de unidades inmobiliarias.....	103
Tabla 4-4 Alturas de las edificaciones.....	109
Tabla 5.1-1 Establecimientos económicos en al área de influencia	120
Tabla 5.1-2 Establecimientos económicos en al área de intervención	121
Tabla 5.1-3. Licenciamiento 2015-2021	122
Tabla 5-4 Licenciamiento / Áreas Licenciadas 2015-2021	124
Tabla 5-5 Semaforización de predios.....	129
Tabla 5.1-6. Segmentos de espacio público.....	132

Listado de Imágenes

Imagen 3.1- 1 Aerofotografía 1952.....	32
Imagen 3.1- 2 Aerofotografía 1967.....	34
Imagen 3.1- 3 Aerofotografía 2004.....	37
Imagen 9 Fachada Carrera 17	88
Imagen 10 Estado Actual calle 72 a	88
Imagen 11 Estado actual primer piso	89
Imagen 12 Estado primer piso.....	89
Imagen 13 Estado actual primer piso	90
Imagen 14 Estado primer piso.....	90
Imagen 20 Fachada 1997.....	96
Imagen 21 Estado Actual	96
Imagen 22 Estado actual primer piso	97
Imagen 23 Estado primer piso.....	97
Imagen 24 Estado actual primer piso	98
Imagen 25 Estado actual segundo piso	98

Memoria Justificativa y Diagnóstico

1. Memoria Justificativa

1.1 Introducción

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, tiene por objeto principal identificar, promover, gestionar, gerenciar y ejecutar proyectos integrales referidos a la política pública de desarrollo y renovación urbana de Bogotá D.C., y otros lugares distintos al domicilio de la Empresa.

De conformidad con el Acuerdo 671 del 11 de junio del 2020, por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 *"Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI"*, se establece en el su artículo 9, los propósitos a cumplir mediante 30 logros; los propósitos al 2030 son los siguientes:

- *Propósito 1. Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política.*
- *Propósito 2. Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.*
- *Propósito 3. Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.*
- *Propósito 4. Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.*
- *Propósito 5. Construir Bogotá - Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente.*

En busca de materializar los propósitos y logros del Plan de Desarrollo, identificadas acciones en el territorio según las competencias de la Empresa, la Subgerencia de Gestión Urbana de la Empresa definió 5 piezas de ciudad para su estudio y desarrollo de proyectos:

1. Borde Río y Borde Sur.
2. Pieza Centro.
3. Corredores de Transporte – Desarrollo Orientado al Transporte – DOT: Regiotram de Occidente y Norte, Corredor Verde de la Carrera Séptima, Corredores Metro de Bogotá, Cables aéreos.
4. Reencuentro.
5. Revitalización de aglomeraciones económicas.

Dentro de la pieza de ciudad correspondiente a los Corredores de Transporte DOT, se resaltan, desde lo establecido en el Plan de Desarrollo Distrital, los programas estratégicos *"Revitalización urbana para la competitividad"* enmarcado en el propósito 1 y *"Sistema de Movilidad Sostenible"* enmarcado en el propósito 4.

En relación directa con los corredores en construcción y proyectados del sistema Metro y con conexión con el Corredor Verde de la Carrera Séptima se identificó un polígono de oportunidad el cual se encuentra en un sector que presenta bajo nivel de densificación, que cuenta con todo el soporte de infraestructura existente y que está localizado estratégicamente en la intersección entre la primera y la segunda línea del sistema Metro, propiciando así la estructuración de un proyecto que implemente integralmente los principios del Desarrollo Orientado al Transporte.

El polígono identificado se encuentra contenido en su totalidad en el área de influencia delimitada para la primera línea del metro de Bogotá, definida por el Decreto Distrital 823 de 2019; el polígono se encuentra en el área incorporada al tratamiento de renovación urbana y se rige por las normas establecidas en el mencionado decreto, así como por una metodología de reparto para efectos de captura de valor de esos desarrollos. Así mismo, el área definida responde al cruce de diferentes variables que determinan la distancia aproximada de 800 metros alrededor del viaducto y las estaciones, que es la distancia estimada que un usuario está dispuesto a caminar hasta el sistema.

Se convierte este proyecto en una oportunidad de desarrollo integral que puede contener desarrollos inmobiliarios asociados al entorno inmediato de las estaciones en gestión asociada con la Empresa Metro de Bogotá – EMB.

Es de resaltar, que la presente formulación se enmarca en el régimen de transición establecido en el Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021, por medio "Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C." El plan parcial presentado estará acorde a las determinantes emitidas por la Secretaria Distrital de Planeación el pasado 15 de diciembre y si marco normativo corresponde entonces al Decreto Distrital 190 de 2004 y al Decreto Distrital 823 de 2019

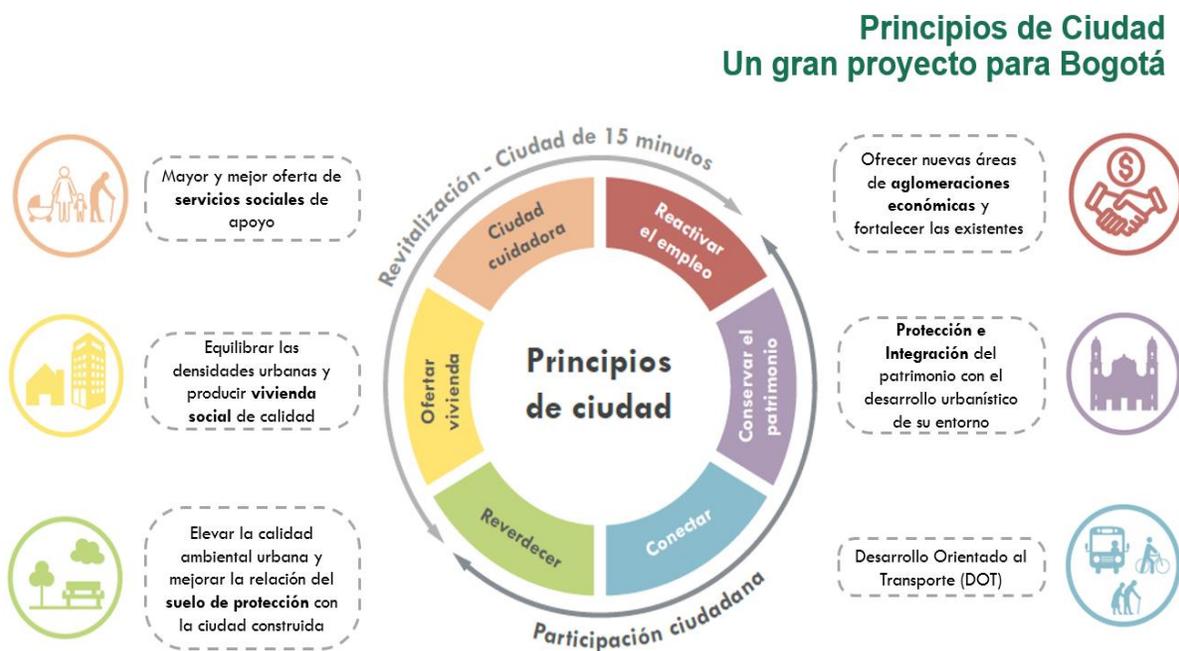
El presente documento contiene el componente de diagnóstico y se encuentra estructurado en 7 capítulos, el primero corresponde a la memoria justificativa, el segundo a la delimitación del ámbito de planificación para el plan parcial Calle 72, el tercero la información catastral, el cuarto el cuadro de áreas como punto de partida para la determinación de un proyecto, el quinto el diagnóstico de los sistemas estructurantes el cuarto al diagnóstico del ámbito según las diferentes variables identificadas como relevantes para el área específica y el quinto a la propuesta preliminar de intervención en el territorio.

1.2 Pertinencia y procedencia del plan parcial

La formulación del plan parcial "Calle 72" da respuesta a apuestas específicas del Plan de Desarrollo Distrital (Acuerdo 761 de 2020), entre otras, como las contenidas en el programa 23 "Revitalización urbana para la competitividad" y en relación con los sistemas de transporte contenidos en los proyectos estratégicos en especial el sistema metro en desarrollo del Propósito 4: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

La zona de planificación se encuentra en una localización estratégica en la ciudad, en relación con la línea 1 (actualmente en construcción) y línea 2 (en estructuración) del sistema Metro, las troncales de Transmilenio de la Av. Caracas y la Av. Calle 80, así como en conexión con el Corredor Verde de la Carrera Séptima por la Av. Chile Calle 72. El plan parcial propuesto, es la oportunidad para la consolidación de un proyecto de ciudad teniendo en cuenta los principios del desarrollo orientado al transporte; como todas las formulaciones de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano esta formulación parte de los principios de ciudad establecidos en la Subgerencia de Gestión Urbana como puntos que orientan las acciones y determinan las estrategias en el territorio:

Ilustración 1.2-1 Principios de ciudad SGU



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU

Es importante resaltar la articulación funcional que tendrá el plan parcial iniciativas de la administración Distrital como las intervenciones realizadas en el marco de la construcción y entrada en funcionamiento de la primera y segunda línea del Metro de Bogotá, como la estación 16 de la Calle 72 y el deprimido vial de la Calle 72 con Avenida Caracas, así como la intervención por parte del Instituto de Desarrollo Urbano para la Ciclo Alameda del Medio Milenio.

1.3 Marco normativo para la formulación del plan parcial

1.3.1 Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2023 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”

De conformidad con el Acuerdo 671 del 11 de junio del 2020, por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, proyectos que adelanta la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá –ERU-, se enmarcan en:

Artículo 6. Enfoques. Los enfoques que se desarrollan a continuación determinan la manera como desde la Administración se comprenden y atienden las realidades de quienes habitan el Distrito Capital y su región; por lo tanto, le permiten al gobierno distrital de manera estratégica tratar las distintas problemáticas reconociendo las diferencias de los individuos, las familias, el género, la Inclusión y la cultura ciudadana, a la luz del ejercicio del servicio público y la participación ciudadana. (..)

Enfoque territorial. Parte de la comprensión del territorio como una construcción social, que tiene particularidades que no solo derivan de los aspectos biofísicos sino también de las relaciones que sobre él se construyen. Entender y atender tales particularidades, cualidades y potencialidades contribuye con el logro de una acción de gobierno más integral y de una inversión pública más eficiente, y permite planear más allá de los límites político-administrativos del Distrito. Implica una planeación del territorio en los distintos niveles: local, distrital y regional y una sensibilidad frente a las disparidades y desbalances existentes entre aquellos niveles. Que conmina a actuar con un criterio básico de justicia territorial, que procure reconocimientos sociales y ambientales de los habitantes y equilibrios o adecuaciones en las políticas públicas de desarrollo y gestión ambiental.

Propósitos y Logros de ciudad. El Plan Distrital de Desarrollo “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI se organiza en torno a 5 propósitos que se cumplen a través de 30 logros de ciudad, mediante la articulación de acciones materializadas en programas. (...)”¹

Propósito 1 Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política(...)

Logros de ciudad:

11. Promover aglomeraciones productivas y sectores de alto impacto con visión de largo plazo en Bogotá – Región;

¹ Acuerdo 671 del 11 de junio del 2020, Artículo 9.

12. Incrementar la oferta de actividades y la infraestructura para el uso y disfrute del tiempo libre, con enfoque de género, diferencial, e integración territorial.

Propósito 2 Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar la crisis climática.

Logros de ciudad:

15. Intervenir integralmente áreas estratégicas de Bogotá teniendo en cuenta las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales.

16. Aumentar la oferta de espacio público y áreas verdes de Bogotá promoviendo su uso, goce y disfrute con acceso universal para la ciudadanía.

Propósito 4 Hacer de Bogotá- Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Logros de ciudad:

26. Mejorar la experiencia de viaje a través de los componentes de tiempo, calidad y costo, con enfoque de género, diferencial, territorial y regional, teniendo como eje estructurador la red de metro regional, el sistema Integrado de transporte público y la red de ciclorrutas.

Propósito 5 Construir Bogotá -Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente.

Logros de ciudad:

28. Promover procesos de Integración y ordenamiento territorial en Bogotá – Región sostenibles social, económica, ambiental e institucionalmente.

Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, (...)²

Programa 32. Revitalización urbana para la competitividad. La Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetar todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, y en términos de acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios. La revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad con mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

² Acuerdo 671 del 11 de junio del 2020. Artículo 15.

La revitalización urbana incluye desde acciones de acupuntura urbana hasta intervenciones de renovación urbana como estrategias para la transformación de la ciudad construida, con la participación de la ciudadanía. Así se buscará:

- *Contar con un programa diversificado de soluciones de vivienda digna y de calidad, en las diferentes modalidades: nueva, usada, arrendamiento, terrazas, mejoramiento y vivienda colectiva, acompañado de una intervención integral que garantice un hábitat de calidad en espacio público, zonas verdes, equipamientos acordes a las necesidades, vías y transporte como referentes de revitalización y de competitividad.*
- *Gestionar proyectos de revitalización urbana alrededor de los sistemas de transporte.*
- *La vinculación de los escenarios deportivos como referente de revitalización urbana y de competitividad, adaptándolos a las nuevas demandas de uso al servicio de Bogotá -Región. Los escenarios deportivos trasciendan del estado de su infraestructura para adaptarse a las nuevas demandas de uso, infraestructura competitiva al servicio de la Bogotá – Región, garantizando el derecho a su acceso y utilización, convirtiéndose en escenarios sostenibles que contribuyan al cambio cultural de la ciudad, mejoren la confianza ciudadana, la solidaridad y la apropiación del espacio público.*
- *El mejoramiento de los sectores industriales y las aglomeraciones económicas existentes de Bogotá, con el fin de fortalecer los usos y actividades económicas, así como la consolidación de nuevos centros económicos en las Localidades de Bogotá con áreas de especialización productiva en la ciudad.*

Artículo 46. Proyectos Estratégicos. Se consideran proyectos estratégicos para Bogotá D.C., los que garantizan la prestación de servicios a la ciudadanía y que por su magnitud son de impacto positivo en la calidad de vida de sus habitantes y en el logro de los propósitos y metas de ciudad y de gobierno. Dichos proyectos incluyen, entre otros:

En desarrollo del Propósito 4: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, se prioriza: la red de metro regional, conformada por la construcción de la fase I y la extensión de la fase "de la Primera Línea del Metro hasta Suba y Engativá, el Regiotram de Occidente, y el Regiotram del Norte, estructurada y en avance de construcción. Cable de San Cristóbal construido y cable en Usaquén estructurado. Iniciativas de ampliación de vías y acceso a la ciudad como son: AutoNorte, ALO Sur, Avenida Centenario, Av. 68, Av. Ciudad de Cali, extensión troncal Caracas, infraestructura de soporte del transporte público, corredor verde de la carrera Séptima, Avenida Circunvalar de Oriente, Sistema Público de Bicicletas, proyectos de infraestructura ciclo inclusiva como la Ciclo Alameda Medio Milenio y espacio público. Una estrategia de centros de

desconsolidación de carga implementada. Ampliación y mejoramiento de la red de ciclorrutas. Estaciones del sistema Transmilenio ampliadas y/o mejoradas.

El Acuerdo 671 del 11 de junio del 2020, respecto a las funciones de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. -ERDU- podrá entre otros, determina:

Artículo 31. Proyectos urbanísticos e inmobiliarios que contribuyan al desarrollo económico de Bogotá. Con la finalidad de contribuir a la reactivación económica y social de Bogotá, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. -ERDU- podrá estructurar y ejecutar proyectos urbanísticos e inmobiliarios que propendan por la generación de empleo y el fomento de nuevas industrias y actividades económicas, incluyendo nuevas formas de emprendimiento social, y otras actividades desarrolladas por los diferentes sectores administrativos del Distrito.

A su vez, la ERDU podrá actuar como gestor social e intermediario entre propietarios del suelo y constructores en aquellos proyectos de revitalización urbana que se consideren necesarios y relevantes para el desarrollo de la ciudad, esto con el fin de dar cumplimiento a los lineamientos de urbanismo de tener una ciudad densa y compacta, que evite largos recorridos de los ciudadanos, por ende, evite procesos de gentrificación, que sea una ciudad caminable, sin desaparecer las dinámicas del territorio pero que a su vez tenga potencial de desarrollo urbano por la ubicación estratégica.

Parágrafo 1. La ERDU podrá vincularse con otras entidades del Distrito Capital para lograr la integralidad de los proyectos a que hace referencia el presente artículo.

Parágrafo 2. La ERDU podrá vincularse con gestores de proyectos urbanos y propietarios del suelo en la gestión de proyectos de revitalización urbana siguiendo los lineamientos establecidos

En línea con las facultades de la Empresa y los objetivos y estrategias del Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2023 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI” es pertinente la formulación de proyecto de renovación urbana asociado a las líneas del Metro de Bogotá.

1.3.2 Plan de Ordenamiento Territorial POT – Decreto 555 de 2021

El reciente Plan de Ordenamiento Territorial adoptado a finales del año pasado, establece en el artículo 599 las condiciones de transición para los planes parciales en donde establece:

“2. Formulación de planes parciales con determinantes expedidas. Los proyectos de planes parciales que cuenten con determinantes expedidas o vigentes antes de la fecha de entrada en vigencia del presente Plan, podrán presentar dentro de los seis (6) meses siguientes a dicha fecha, la formulación respectiva con base en dichas determinantes. Vencido el término señalado, se aplicarán las disposiciones adoptadas en este Plan.”.

Teniendo en cuenta lo anterior, el día 15 de diciembre de 2021 la Secretaría Distrital de Planeación expidió mediante radicado 2-2021-114482 el Concepto de Determinantes para este plan parcial de conformidad con lo señalado por el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 (Artículo 2.2.4.1.1.3 y los requisitos allí establecidos) “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”.

1.3.3 Plan de Ordenamiento Territorial POT – Decreto 190 de 2004

Como se mencionó arriba, el marco normativo corresponde al Decreto Distrital 190 de 2004 y al Decreto Distrital 823 de 2019, al encontrarse la presente formulación en el periodo del régimen de transición establecido en el Decreto Distrital 555 del 29 de diciembre de 2021.

Objetivos para el ordenamiento territorial del Distrito Capital en perspectiva regional

El planteamiento del plan parcial “Calle 72” se enmarca en los siguientes objetivos a largo plazo planteados por el Decreto 190 de 2004 en su artículo 1:

- . Planear el ordenamiento territorial del Distrito Capital en un horizonte de largo plazo.
- . Pasar de un modelo cerrado a un modelo abierto de ordenamiento territorial
- . Vincular la planeación del Distrito Capital al Sistema de Planeación Regional.
- . Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural.
- . Equilibrio y equidad Territorial para el beneficio social.

Planes Parciales

Los planes parciales se encuentran definidos en el artículo 31 del Decreto 190 de 2004 como instrumentos *“que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial.”*

Entre los casos en que debe ser adoptados los planes parciales descritos en el artículo el numeral 3 *“Para las zonas clasificadas como suelo urbano con tratamiento de renovación urbana en la modalidad de redesarrollo”* y el parágrafo del artículo mencionado³ *“Los particulares interesados podrán utilizar la*

³ Decreto Distrital 190 de 2019, artículo 32.

modalidad de plan parcial, aun cuando por las características del predio o el conjunto de predios no les sea obligatorio, corresponde al plan parcial “Calle 72”.

Programa de Renovación Urbana

El capítulo 2 **“Programa de renovación urbana”** del Decreto Distrital 190 de 2004 conceptualiza este programa de la siguiente manera: *“...se dirige a la realización de actuaciones urbanísticas públicas enfocadas a suplir las carencias que presentan algunos sectores de la ciudad y propiciar su reordenamiento. En la ejecución de estas actuaciones concurrirá el Distrito a través de la Empresa de Renovación Urbana, en coordinación con las demás entidades distritales.*

De igual forma, el programa busca promover proyectos para atraer e incentivar la actuación privada, para lo cual la Administración facilitará y coordinará las intervenciones en las infraestructuras de servicios públicos, la vialidad y el espacio público.”

El objetivo central del programa estipulado en el artículo 306 es *“promover el mejoramiento y recualificación de la ciudad edificada mediante la realización de acciones integrales y diferenciadas de alta calidad urbanística y arquitectónica a través de la promoción, orientación y coordinación de las acciones públicas y privadas sobre el espacio urbano.”*

1.3.4 Decreto 823 de 2019

Este decreto incluye las 13 manzanas que conforman el polígono de intervención se encuentran contenidas dentro del límite del Decreto 823 de 2019 *“Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre el corredor de la Primera Línea de Metro de Bogotá, se adoptan las fichas normativas para su desarrollo y se dictan otras disposiciones.”*

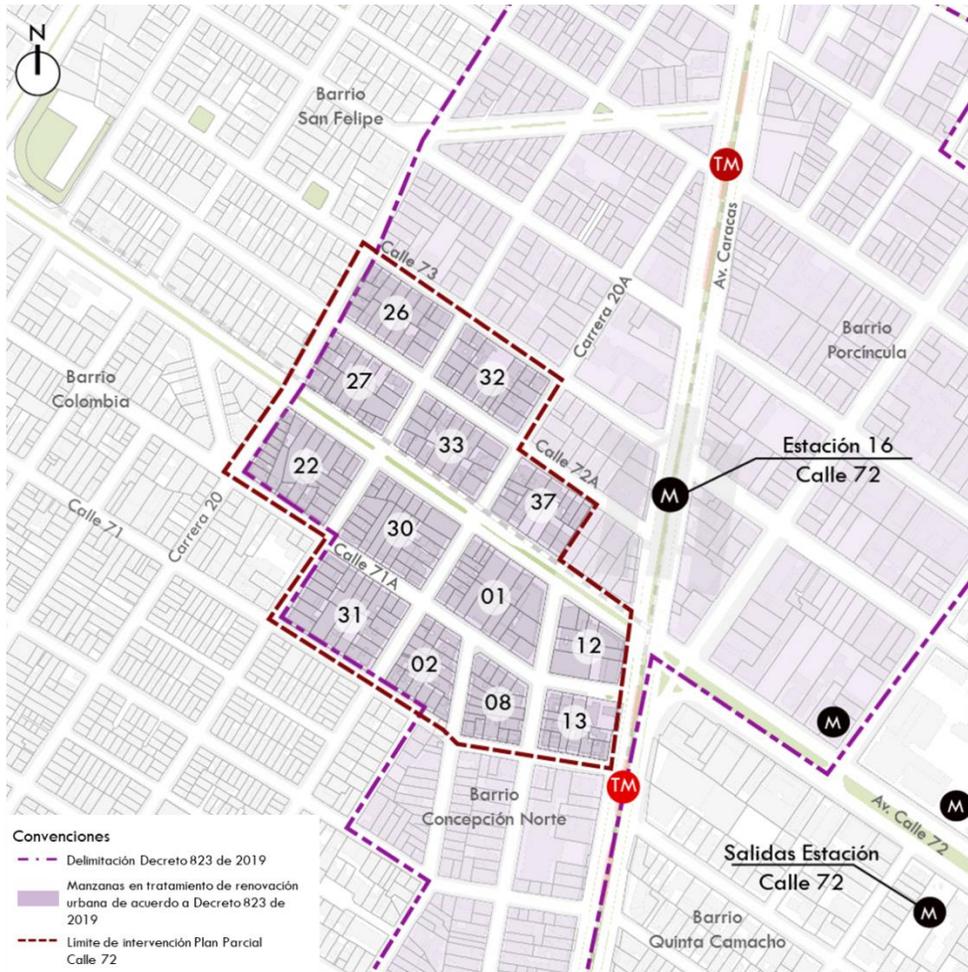
Planes parciales

El artículo 34 estipula que los predios con asignación como zonas industriales en la UPZ, se incorporan al tratamiento de renovación urbana mediante la modalidad de redesarrollo, por lo cual deberán obligatoriamente realizar el trámite de plan parcial. Sin embargo, también establece que en las zonas diferentes a las industriales como en el caso del proyecto “Calle 72” *“... se pueden formular planes parciales de renovación urbana siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con un área útil original igual o superior a 5000 m²”*

Se establece también, que mientras el índice de construcción final (ICf) sea menor o igual 9.0 el reparto de cargas y beneficios corresponde a lo contenido en el decreto y en caso de ser mayor este se definirá en las respectivas formulaciones. En cuanto a las normas urbanísticas deberán ser las establecidas en el Decreto distrital 823 de 2019

En el siguiente plano se identifica las manzanas del polígono objeto de formación del Decreto 823 de 2019 y en el cual se puede referenciar el área objeto de intervención:

Plano 1-1. Área del polígono de planificación contenida en el Decreto 823 de 2019



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Usos del suelo: Estos deberán estar sujetos a lo establecido en las Unidades de Planificación Zonal o los definidos en los instrumentos de planeación o fichas reglamentarias que se hayan adoptado, según corresponda.

1.3.5 Manejo de los Bienes de Interés cultural

Adicional a las normas presentadas anteriormente, dentro del marco normativo establecido para el área de intervención del plan parcial Calle 72, se encuentra el Decreto 560 de 2018 *“Por medio Por medio del cual se define la reglamentación urbanística aplicable a los Bienes de Interés Cultural”*.

Esta norma se deberá aplicar a las dos edificaciones declaradas como Bien de Interés Cultural que se encuentran en la Manzana 37. De acuerdo a la declaratoria de estos inmuebles, se clasifican según la categoría de intervención para su reglamentación como inmuebles de *Conservación Tipológica*, los cuales en el Artículo 3° del Decreto 560 de 2018, se definen como:

3.2. Conservación Tipológica. Aplica a los inmuebles que poseen valores arquitectónicos, de organización espacial y de implantación predial y urbana, que los hacen parte de un contexto a conservar por su importancia en el desarrollo arquitectónico y urbanístico de la ciudad y que son representativos de tipos arquitectónicos de la época en que se construyeron.

Teniendo en cuenta que en la formulación del plan parcial Calle 72, los inmuebles declarados como Bienes de Interés Cultural tendrán un tratamiento de Áreas de Manejo Diferenciado y no se realizará ninguna intervención arquitectónica a los mismos, la norma aplicable de acuerdo al Decreto 560 de 2018, corresponde principalmente a los aspectos relacionados con empates volumétricos y aislamientos, para lo cual el *CAPITULO V. PREDIOS COLINDANTES CON INMUEBLES DE INTERÉS CULTURAL*, establece lo siguiente:

<p>Empates y aislamientos</p>	<p>Artículo 19. Cuando el Inmueble de Interés Cultural no tenga aislamiento en el lindero del inmueble que se pretende desarrollar, la nueva edificación puede aislarse en las dimensiones establecidas con anterioridad, o empatarse de manera estricta con el Inmueble de Interés Cultural y, luego, aislarse mínimo un quinto (1/5) de la altura propuesta a partir del empate, sin sobrepasar la altura permitida en el sector normativo correspondiente. En ningún caso, la dimensión del aislamiento debe ser inferior a 5.00 metros.</p> <p>Parágrafo 1. En el empate estricto con Inmuebles de Interés Cultural debe existir coincidencia volumétrica de las dos edificaciones, respetando patios, vacíos, voladizos y retrocesos y no se generen culatas sobre éste.</p>
<p>Paramento de construcción y aislamiento posterior</p>	<p>Artículo 20: Los inmuebles colindantes que se empaten con el Bien de Interés Cultural deben adoptar el paramento y el aislamiento posterior de éste, en una dimensión mínima de 3.00 m en ambos planos de fachada y luego plantear las dimensiones de antejardín y aislamiento posterior exigidas por la norma del sector correspondiente.</p> <p>20.2. En predios que colinden lateralmente con un Bien de Interés Cultural que tenga mayor dimensión de antejardín que el reglamentado por la norma del sector, se debe prever empate con la dimensión del antejardín del Bien de Interés Cultural en una longitud de fachada no menor a tres (3) metros, a partir de la cual se contemplará el antejardín reglamentario.</p>

2. Delimitación del ámbito de planificación

2.1 Localización y delimitación del proyecto

El plan parcial de renovación urbana “Calle 72” se encuentra localizado en la localidad de Barrios Unidos, en la Unidad de Planeamiento Zonal – UPZ 98 Los Alcázares. al costado occidental de la intersección de la Avenida Caracas (Carrera 14) con la Avenida Chile (Calle 72).

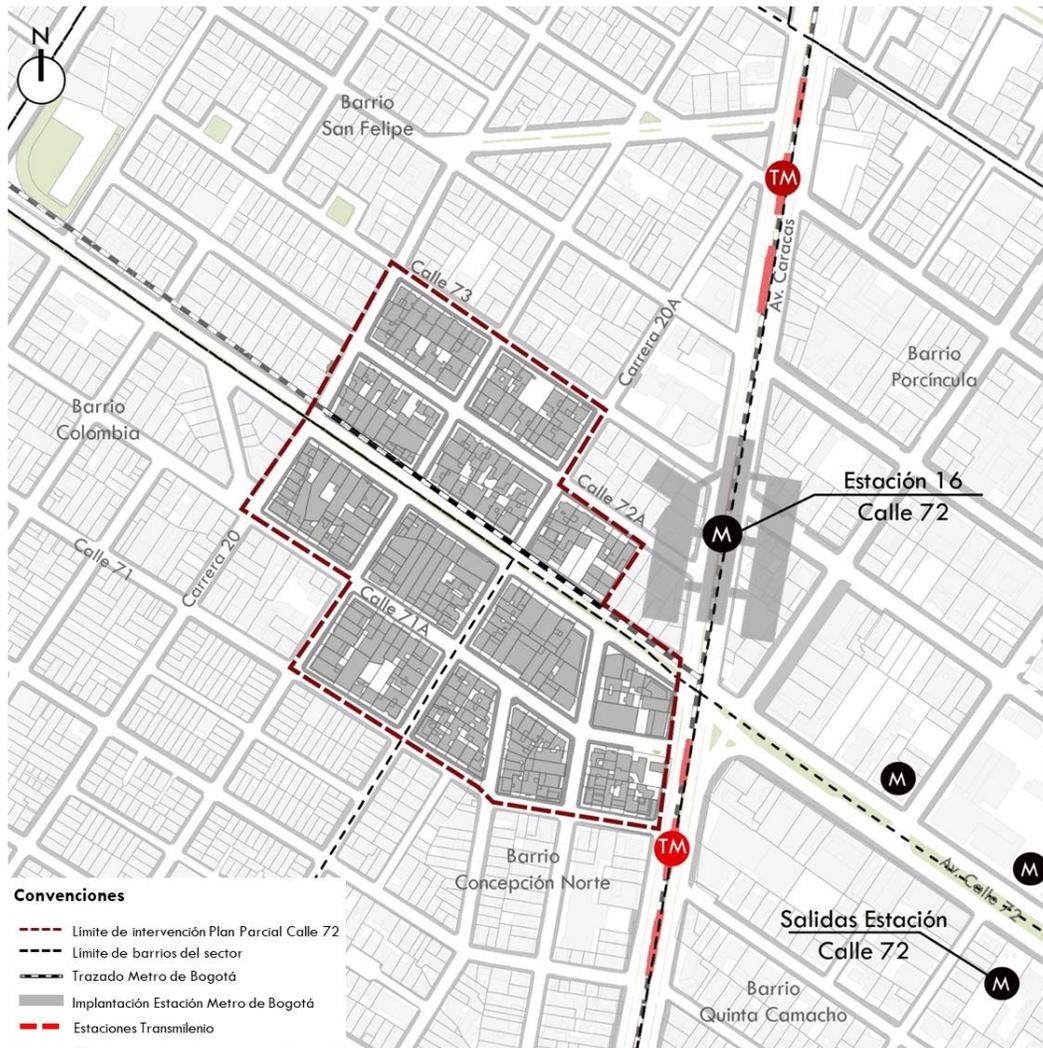
El polígono de intervención cuenta con un área de 90.609,35 m² (9,06 ha) y se encuentra delimitado de la siguiente manera:

Tabla 2-1 Límites del proyecto

Límites del proyecto	
Norte	Calle 72 y Calle 73
Occidente	Carrera 19 y Carrera 20
Sur	Calle 71 y Calle 71a
Oriente	Avenida Caracas (Carrera 14)

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 2.1-1 Delimitación del Plan Parcial calle 72



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

La delimitación del plan parcial surge de la revisión de tratamientos y del planteamiento de escenarios de trabajo acorde a la situación normativa de la ciudad, y el proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial.

La totalidad del área se encuentra contenida en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - PLMB, y en relación directa con la estación 16 del sistema, localizada en la calle 73 con avenida Caracas. De acuerdo a las isócronas construidas para el análisis del sistema, el ámbito del plan parcial corresponde a una distancia caminable de 10 minutos hasta la estación 16 de la primera línea de Metro.

2.2 Información catastral del ámbito de intervención

El polígono está conformado por 13 manzanas catastrales, 5 correspondientes al barrio San Felipe, 3 al barrio Colombia y 5 al barrio Concepción Norte. En el barrio San Felipe hay un total de 88 lotes y 133 unidades prediales, en el barrio Colombia hay 69 lotes y 121 unidades prediales y en el barrio Concepción Norte hay 78 lotes y 265 unidades prediales.

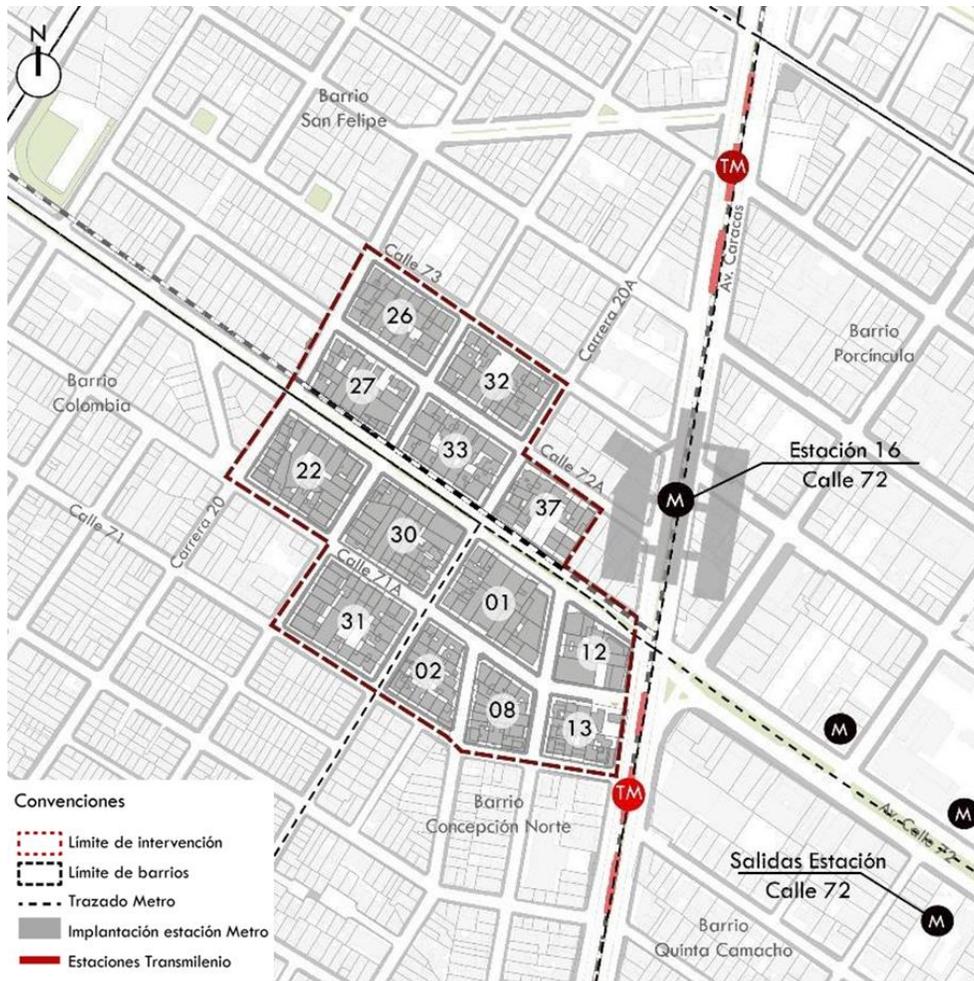
En total para el ámbito hay un total de **235 predios y 519 unidades prediales** en las diferentes manzanas de la siguiente manera:

Tabla 2-2 Información catastral

Barrio	Manzana	Lotes	Unidades prediales
San Felipe 007403	32	18	45
	26	19	19
	27	19	20
	33	18	35
	37	14	14
Total barrio	5	88	133
Colombia 007303	22	24	40
	30	23	26
	31	22	55
Total barrio	3	69	121
Concepción Norte 007304	01	20	116
	12	9	47
	02	18	27
	08	18	19
	13	13	56
Total barrio	5	78	265
TOTAL	13	235	519

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana con información Base catastral UAEC D 2020.

Plano 2-1. Identificación de Manzanas catastrales



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana con información Base catastral UAEC 2020.

2.3 Áreas generales del ámbito de intervención

Del total del área bruta de intervención la malla vial arterial corresponde al 7,4%, la malla vial intermedia y local al 31,7% y el 60,9% del área corresponde a área útil actual.

No se incluyó área de espacio público, ya que en el polígono delimitado para la formulación de plan parcial no cuenta con parques o plazas.

Tabla 2-3 Áreas generales existentes

ID	Descripción	Área m2	%
1	Área bruta plan parcial	94.837,42	100,0%
2	Malla vial arterial	7.055,31	7,4%
2.1	Av. Caracas	170,47	
2.2	Av. Chile	6.884,84	
3	Malla vial intermedia y local	30.017,17	31,7%
3.1	Cl. 71	4.253,83	
3.2	Cl. 71A	5.239,88	
3.3	Cl. 72A	2.765,72	
3.4	Cl. 73	2.914,89	
3.5	Dg. 71A Bis	60,54	
3.6	Kr. 15	1.208,26	
3.7	Kr. 14A	2.155,65	
3.8	Kr. 15	30,69	
3.9	Kr. 16	22,60	
3.10	Kr. 17	4.335,01	
3.11	Kr. 19	4.023,19	
3.12	Kr. 20C	3.006,91	
4	Área predial	57.764,94	60,9%
4.1	Barrio Colombia	17.199,80	
4.1.1	Manzana 022	5.526,16	
4.1.2	Manzana 030	5.589,05	
4.1.3	Manzana 031	6.084,59	
4.2	Barrio Concepción Norte	18.705,02	

4.2.1	Manzana 001	5.857,06	
4.2.2	Manzana 008	3.178,22	
4.2.3	Manzana 012	3.127,94	
4.2.4	Manzana 013	3.090,30	
4.3	Barrio San Felipe	21.860,12	
4.3.1	Manzana 026	4.439,17	
4.3.2	Manzana 027	4.324,43	
4.3.3	Manzana 032	4.634,83	
4.3.4	Manzana 033	4.606,44	
4.3.5	Manzana 037	3.855,26	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana con información Base catastral UAECB 2020.

3. Diagnóstico sistemas estructurantes

3.1 Desarrollo histórico del ámbito de planificación

A continuación se realiza un análisis del desarrollo histórico en el ámbito de planificación del plan parcial, respecto al crecimiento de este sector de la ciudad y sus principales hitos urbanos.

“La erección de la iglesia de Chapinero estuvo envuelta dentro de la agria disputa que sostuvo el radicalismo con la iglesia católica, y que ocasionó en parte la guerra civil de 1876. Cuando Colombia llegaron las noticias de la aparición de la Virgen a una pastora en Lourdes, cobró forma una ferviente corriente mariana, la que ocasionó, entre otras cosas, que el cura de la capilla de Chapinero, estableciera una cofradía en honor de Nuestra Señora de Lourdes. A mediados de 1875, en medio de pugnas entre el clero y el partido de gobierno, la jerarquía eclesiástica convirtió dicha capilla en el culto renovado a la Virgen en objeto de movilización de los habitantes de la ciudad.

Ciertamente, las peregrinaciones a Chapinero, además de las obras que allí se emprendieron, una de las cuales fue el templo gótico, dieron fuerza al proceso de integración de dicho caserío a la ciudad. Luego, con el tranvía, dicho lugar terminó por convertirse en uno de los barrios de Bogotá ⁴.

En términos generales, la expansión de la superficie significó, de una parte, primero, la conformación de las antiguas pero despobladas parroquias de Santa Bárbara y san Victorino en verdaderos núcleos residenciales de la ciudad, fenómeno que ocurrió durante la primera mitad del siglo XIX. Segundo, la incorporación de los arrabales de oriente (Egipto y Las Aguas) y del sur (Las Cruces) como nuevas zonas urbanas, lo que sucedió durante las décadas de 1850 a 1880. Tercero, finalmente la formación de nuevos suburbios: Chapinero y San Diego al norte, y el Sector de San Cristóbal al sur de Las Cruces, hecho que comenzó a tomar forma hacia el final del siglo XIX y primera década de la siguiente centuria.⁵

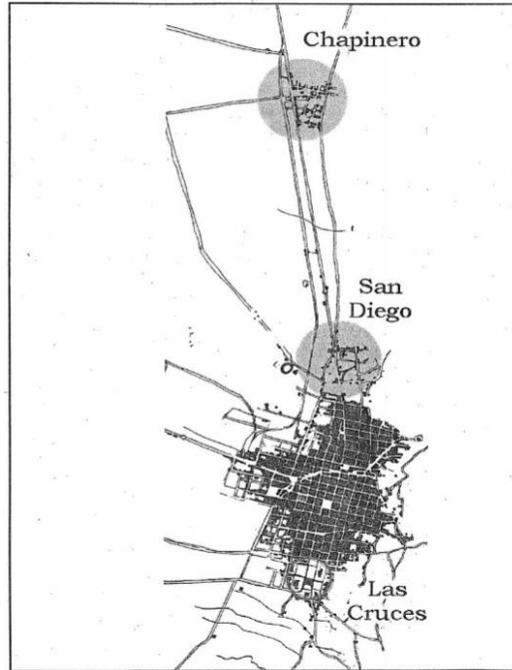
A finales del siglo XIX ya era claro que las nuevas áreas urbanas estaban tomando forma. De una parte, para la fecha; Chapinero ya era considerado un barrio de Bogotá. Es indudable la importancia que tuvo en este proceso la iglesia dedicada al culto de Nuestra Señora de Lourdes. Asimismo, en el crecimiento de chapinero y su consolidación como sector urbano de Bogotá, influyeron en gran medida, primero, la construcción en 1883-1884 de una línea de tranvía; segundo, el Ferrocarril del Norte, que en 1891 llegaba hasta Chapinero (por la actual cra. 14 o caracas); y, tercero las mejoras introducidas por uno de los caminos carretables (la actual cra7), ya que sobre el otro se trazó la línea del tranvía (actual cra.13)⁶

⁴ Mejía Pavony German Rodrigo. “Los años del cambio 1820 - 1910”. Bogotá, CEJA 1998. Pág. 207

⁵ Ibid., Pág. 300.

⁶ Ibid., Pág. 330.

Ilustración 3.1-1 Sectores de Chapinero, san Diego y las Cruces hacia 1880.



Fuente: Martínez, Bogotá sinopsis, en: Mejía Pavony German. "Los años del cambio 1820 - 1910". Bogotá, CEJA 1998

En el "Plano del estado de la ciudad en enero de 1923" se evidencia la extensión de la ciudad al Norte, con ejes principales, la carrera séptima, y en sentido oriente occidente el trazado de la actual calle ochenta. Se identifica también el Lago Gaitán

Ilustración 3.1-2 Detalle Plano Manuel Rincón 1923



Lago Gaitán

Barrio Colombia

Fuente: Atlas Histórico de Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.2007

Durante las primeras décadas del siglo XX la ciudad se extendía paulatinamente hacia el norte, al momento que comenzaba la urbanización estos terrenos eran de origen agrícola, conformados por fincas de grandes áreas. En este sentido, cobra importancia lo descrito por Solá-Morales donde afirma que el crecimiento suburbano está basado en la conexión directa con la infraestructura, a partir de la parcelación con acceso mínimo que se caracteriza por un tipo edificatorio de casa patio, permitiendo bajas densidades de ocupación de suelo y baja altura (Solá-Morales, 1974).

Década de 1930.

Hacia 1929 y con base en los lineamientos generales de Bogotá Futuro inició el proceso de urbanización en los barrios San Felipe, Colombia y Concepción con la cesión pública de las calles, igualmente aprobados como barrios finalizando la década de 1920, con clasificación predominantemente de clase media y de clase obrera localizada en el barrio Colombia.

Como se evidencia en el siguiente plano, el terreno del barrio San Felipe aún no era urbanizado, quedando un vacío urbano en medio de la zona hacia el occidente de la Av. Caracas que se parcelaba y edificaba ya para la fecha. Asimismo, la zona era atravesada por la quebrada La Vieja y estaba próxima con el Parque Gaitán.

Ilustración 3.1-3. Desarrollo urbano 1938



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En el plano anterior, se identifica el Parque Gaitán, construido durante la alcaldía de Jorge Eliecer Gaitán, entre 1936-1937, en el marco de las reformas de embellecimiento de la ciudad que se adelantaron para la celebración del IV Centenario de fundación. Contaba con un gran lago navegable y con atracciones mecánicas (Jiménez, 1930).

En cuanto a equipamientos, se destacan en el plano *Desarrollo urbano 1938*, la vocación educativa y religiosa del sector, con espacios como Colegio Gimnasio Moderno, inaugurado en 1914, este de origen privado se encuentra ubicado en la carrera 11 entre calle 4 y 76 actualmente denominado Monumento Nacional de Colombia por la importancia de sus valores arquitectónicos, con un modelo neocolonial constituido por una serie de edificios compactos y aislados, sobre un amplio campo, entonces ubicado en un área perimetral de la ciudad (Corporación La Candelaria, 2006). La Universidad Pedagógica Nacional, se creó inicialmente como el Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas en 1927, financiado por el gobierno nacional lo que le convierte en una de las instituciones con mayor trayectoria en pedagogía del país, esta se ubica en la carrera 11 entre calle 72 y 73 tomando toda la manzana.

En cuanto a la vocación religiosa del sector, como se evidencia en el mismo plano se destacan la Parroquia Nuestra Señora de los Ángeles - La Porciúncula, ubicada sobre la Av. Chile con carrera 11 construida en 1919 como un colegio de teología y filosofía, a partir de 1924 se denomina convento La Porciúncula. Por otro lado, el Monasterio de la Visitación en la actual calle 74 con carrera 11, que se inauguró desde 1892.

El siguiente plano muestra el barrio San Felipe de 1922, diseñado por Alberto Manrique Martín siguiendo los lineamientos de Bogotá Futuro. El barrio originalmente se extendía entre el camino a Suba (actual Calle 80), la Calle 74, la Av. Caracas y la carrera 24. Sin embargo, no hay indicios de que se hubieran vendido lotes o iniciado obras de urbanización en esa zona para esa fecha (Llamas & Mejía Pavony, 2019). Caracterizado por un trazado ortogonal interrumpido por diagonales hacia las vías principales, la malla vial local considera diferentes dimensiones en los perfiles viales y un parque de escala vecinal para completar el tejido urbano.

De acuerdo con el Atlas Histórico de Barrios de Bogotá 1884-1954, página 246.

“Estos dos barrios están ligados en una historia común. El primer plano que se conoce de la zona es el del barrio San Felipe de 1922, diseñado por Alberto Manrique Martín siguiendo los lineamientos de Bogotá Futuro. El barrio originalmente se extendía entre el camino a Suba (actual calle 80), la calle 74, la avenida Caracas y la carrera 24.

El terreno y la idea de urbanizarlo era de Pedro N. López; sin embargo, no hay indicios de que se hubieran vendido lotes o iniciado obras de urbanización en esta zona para esa fecha. En 1927, Manuel J. Gaitán le compra a Pedro N. López un terreno comprendido entre el camino a Suba la calle 76, la avenida Caracas y la actual carrera 27. Dicho predio incluía una franja del barrio San Felipe. Con esta venta, Gaitán aceptaba cancelar una hipoteca adquirida por López con el Banco Hipotecario de Colombia y adopto el plano ya aprobado en 1923 del barrio San Felipe.

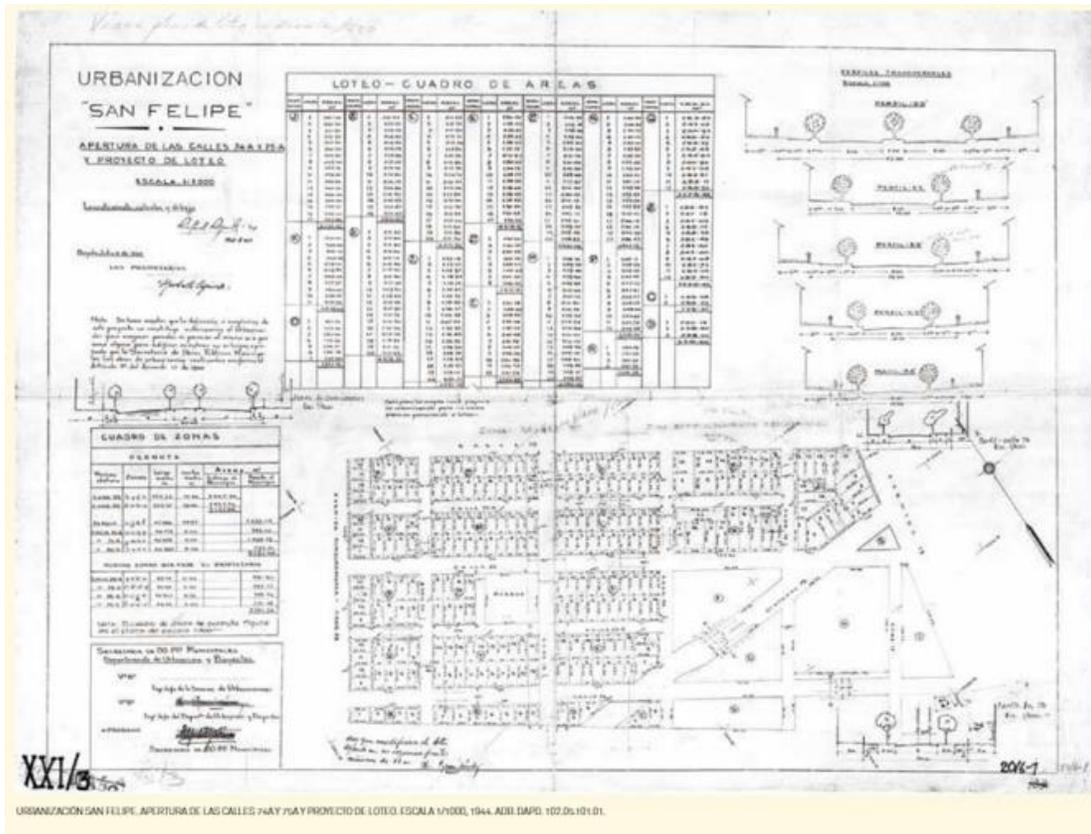
Hay constancia de un segundo plano de 1927 para la zona occidental de lo que sería el barrio Gaitán, diseñado por Alberto Wills Ferro. En función de este plano se comenzaron a vender los predios y en 1930 radicó un segundo plano para la parte occidental, para lo cual le hizo modificaciones al plano

original del barrio San Felipe. En 1936 se radicó un tercer plano que abarcaba la zona occidental y que modificó completamente la zona oriental.

En las escrituras de ventas de predios este barrio aparecía con el nombre Barrio Gaitán Obrero, que hacía evidente el destinatario.

Este fue uno de los barrios que entraron en el programa de adquisiciones del Instituto de Acción Social y en 1936 le compró a Manuel J. Gaitán 259 lotes con cartera morosa para su refinanciación.”

Ilustración 3.1-4 Detalle Plano Obras Públicas Municipales 1932



Fuente: Atlas Histórico de Barrios de Bogotá 1884-1954. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.2019

Década de 1940

En la década de los años 40 el desarrollo urbano se daba de manera paulatina, el actual ámbito del plan parcial se encontraba aún sin urbanizar. La zona al oriente de la Avenida Caracas, se encontraba en un proceso de consolidación más acelerado, principalmente sobre la Av. Caracas y la Calle 72, y alrededor de los equipamientos que se desarrollaron en la zona como se evidencia en el siguiente plano:

Plano 3-1. Desarrollo urbano 1943



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Este sector de la ciudad esta en relación con la quebrada La Vieja como elemento ambiental, como se identifica en el plano anterior, sobre la cual se desarrollaría el tejido urbano. Esta área, se caracterizó por presentar dos tipologías, una hacia el costado oriental de la Av. Caracas, correspondiente al barrio La Porciuncula con edificaciones aisladas en patios de mayor extensión, y el presencia, en la mayoría de casos de antejardin. Por otra parte, hacia el sector occidental de la Av. Caracas, se encuentran lotes de menores dimensiones, que si bien, cuentan con antejardines, esta conformado por edificaciones adosadas sin aislamientos laterales.

La conformación de espacio público se iniciaba en este periodo, en cercanías de Parque Gaitán y del Gimnasio Moderno. Asi mismo, se inaugura la Capilla de Cristo Rey del Monasterio de la Visitación, Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas (1929) y los equipamientos señalados en el plano (arriba), Parque México (carrera 11 con calle 77).

Por otro lado, en esta década, la Av Caracas había ampliado su perfil hasta la calle 75 a dos carriles por cada calzada continuando en una sola calzada hacia el norte de la ciudad. Por su parte, las vías locales eran definían el el trazado de las urbanizaciones, mientras que las vías arteriales correspondían a la Calle 72 y la Av.Caracas.

Década de 1950

Para el presente decenio, como se observa en el plano a continuación, el ambito de intervención del plan parcial aumentaba su proceso edificatorio con la apertura de nuevas vías locales como las calles 71 ,71^a, 72^a, 73 y 74, y la carrera 20b. así mismo, se prologó la Calle 72 hacia el occidente dela Av. Caracas conectando el nuevo barrio San Felipe y barrio Concepción,

Plano 3-2. Desarrollo urbano 1956



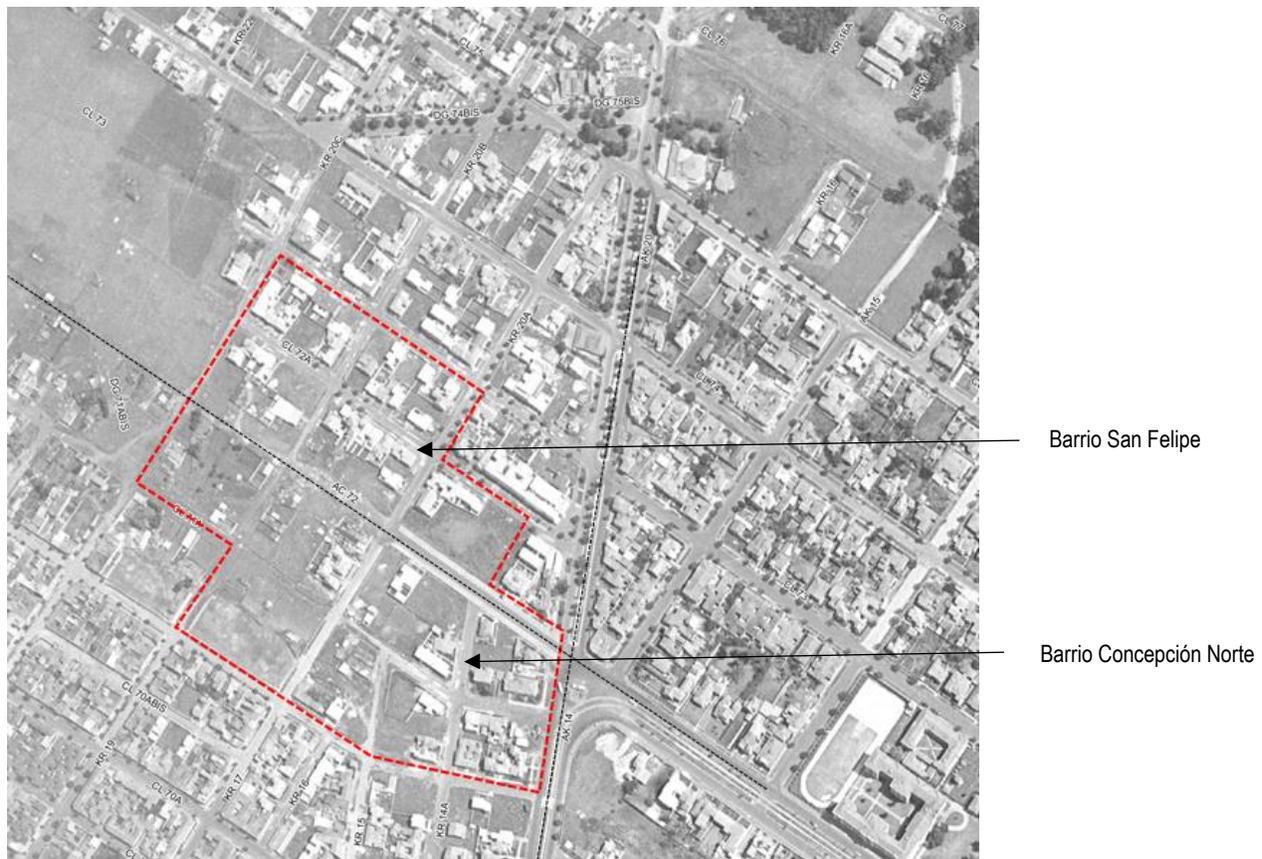
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe destacar la importancia del trazado en esta zona nueva de la ciudad, pues continuaba propuestas de planes anteriores como Bogotá Futuro introduciendo vías diagonales dando nuevas condiciones espaciales a los sectores. Adicionalmente, para el parcelamiento de las manzanas resultantes fue necesaria la canalización de la quebrada La Vieja pues se había convertido en un problema sanitario. Canalización que no dejó rastro representativo de su existencia.

Hacia 1955 el Instituto Pedagógico Nacional para Señoritas, es denominado Universidad Pedagógica Nacional Femenina conformada por el Instituto Pedagógico Nacional, las Facultades Universitarias, el Instituto de Bachillerato y las Escuelas Anexas, lo que le dio importancia al sector debido a la afluencia de personas que concurrían en torno a la educación, sumado al Colegio Gimnasio Moderno.

En la aerofotografía de 1952 se identifica claramente el inicio de las construcciones en los barrios San Felipe y Concepción Norte. En la imagen se señalan los predios objeto del presente estudio

Imagen 3.1- 1 Aerofotografía 1952



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. IGAC

Década de 1960

En esta década, se evidencia la consolidación de la edificación de los barrios en esta zona de la ciudad, la ocupación completa de las manzanas, se conforma también de la carrera 15, extendiéndose hasta la calle 80. Como se evidencia en el plano, en el antiguo Parque Gaitan desaparece y da paso a la construcción del desarrollo comercial Unilago.

El trazado urbano complementado a la fecha permitía dar respuesta a los problemas de movilidad, con la salida del ferrocarril y el tranvía se dio paso al sistema de transporte público que garantizaría la conexión hacia el norte y occidente de la ciudad. Igualmente, se observan nuevos desarrollos de espacio público hacia el costado occidental de la Av. Caracas, en este se construyó el parque La Araña en la calle 74 con carrera 23, en el consolidado barrio San Felipe.

Plano 3-3. Desarrollo urbano 1968



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Hacia este decenio se prolonga la avenida carrera 24, con doble calzada y bidireccional que permitiría conectar Teusaquillo y Chapinero y las ampliaciones y/o modificaciones de los equipamientos en supermanzanas en el área de estudio como la denominación de la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia y las anteriormente mencionadas. cabe resaltar que hasta la fecha era no había mayor presencia de unidades residenciales o edificios habitacionales en altura por lo que continuaba siendo una zona de baja densidad.

En la aerofotografía de 1967 se identifica claramente la consolidación de este sector de la ciudad. Los barrios que conforman el plan parcial San Felipe, Colombia y Concepción Norte. En la imagen se señalan los predios objeto del presente estudio.

Imagen 3.1- 2 Aerofotografía 1967



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. IGAC

Década 1990

En la década de 1990, el perfil de la avenida de Chile Calle 72 cambia, las casas quinta al oriente de la avenida Caracas, se transforman en torres de oficinas, la actividad financiera y comercial es el uso predominante del sector, avenida de Chile en el segundo centro financiero de la ciudad, después del centro internacional.

Década 2000

Como se mencionó anteriormente el sector se encuentra influenciado directamente por el Centro financiero de la ciudad, además de su ubicación privilegiada en la cual, de forma conjunta se encuentran usos educativos, comerciales, financieros, ocio y residenciales. Esta actividad se ve reflejada en la extensión de edificaciones en torre a lo largo de la calle 72 hacia el occidente de la ciudad, donde aun en barrios como San Felipe, Colombia y Concepción Norte predomina el uso residencial de desarrollan actividades comerciales

Plano 3-5. Desarrollo urbano 2009



Hitos

- | | | |
|---|-----------------------------|---|
| (A) Parque México | (E) Convento La Porciúncula | (I) Fundación Universitaria del Área Andina |
| (B) Colegio Gimnasio Moderno | (F) Parque La Araña | (J) Universidad Sergio Arboleda |
| (C) Universidad Pedagógica Nacional | (G) Parque Alcázares | (K) Unilago |
| (D) Parroquia Nuestra Señora de los Ángeles | (H) Universidad EAN | (L) Centro comercial Av. Chile |
| | | (M) Estación Calle 72 |
| | | (N) Estación Calle 76 |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Para esta década se destaca la incorporación de un nuevo sistema de transporte masivo llamado Transmilenio el 4 de diciembre del 2000, como parte de la Fase I, la Av. Caracas con una troncal desde la calle 6 hasta la calle 80, siendo la estación de la calle 72, de gran aforo, dada la proximidad con las zonas comerciales, financieras y de educación en la ciudad. Para la operación de Transmilenio, el perfil vial de la Av. Caracas fue necesario transformarlo tomando 4 de los 8 carriles existentes para exclusividad de los articulados, disponiendo las estaciones en el separador vial en el eje de vía que separa los carriles por sentido para la circulación de los buses.

En la aerofotografía de 2004, no se presentan variaciones en la morfología de los barrios que conforman el plan parcial San Felipe, Colombia y Concepción Norte. Sin embargo, sobre la Avenida Caracas y la calle 72 al oriente de la Avenida Caracas se identifican edificaciones en altura, desarrolladas a partir de la década del 1980, como se mencionó arriba.

Imagen 3.1- 3 Aerofotografía 2004



Fuente: Instituto Geográfico Agustín Codazzi. IGAC

Década 2010

Para este último periodo, el sector consolidado no sufre mayores cambios en su tejido urbano pero sí en los usos que comprende, en este sentido, surgen nuevas características culturales principalmente en el barrio San Felipe (hacia el costado occidental de la Av. Caracas). A pesar que ha conservado el componente residencial a diferencia de otros barrios del norte de la ciudad, recibió acciones de iniciativa privada de aprovechar predios residenciales, para adaptar galerías de arte y un comercio complementario. Hoy se reconoce como el Distrito del Arte San Felipe.

Plano 3-6. Desarrollo urbano 2021



Hitos

- | | | | |
|---|-----------------------------|---|------------------------|
| (A) Parque México | (E) Convento La Porciúncula | (I) Fundación Universitaria del Área Andina | (M) Estación Calle 72 |
| (B) Colegio Gimnasio Moderno | (F) Parque La Araña | (J) Universidad Sergio Arboleda | (N) Estación Calle 76 |
| (C) Universidad Pedagógica Nacional | (G) Parque Alcázares | (K) Unilago | (O) Parque La Estación |
| (D) Parroquia Nuestra Señora de los Ángeles | (H) Universidad EAN | (L) Centro comercial Av. Chile | |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Otro elemento que configuró la transformación para este periodo, es la intervención sobre la calle 72 con carrera 24, como se evidencia en el plano anterior, el nuevo Parque La Estación, ubicado en el lote en el cual funcionó durante aproximadamente 30 años un antiguo parqueadero de buses que dejaron de funcionar en Bogotá fue transformado por iniciativa de la Administración Distrital, inaugurado en el 2015, que se complementa con usos comerciales del entorno y que mejoró las condiciones urbanas fortaleciendo la red espacios públicos de recreación.

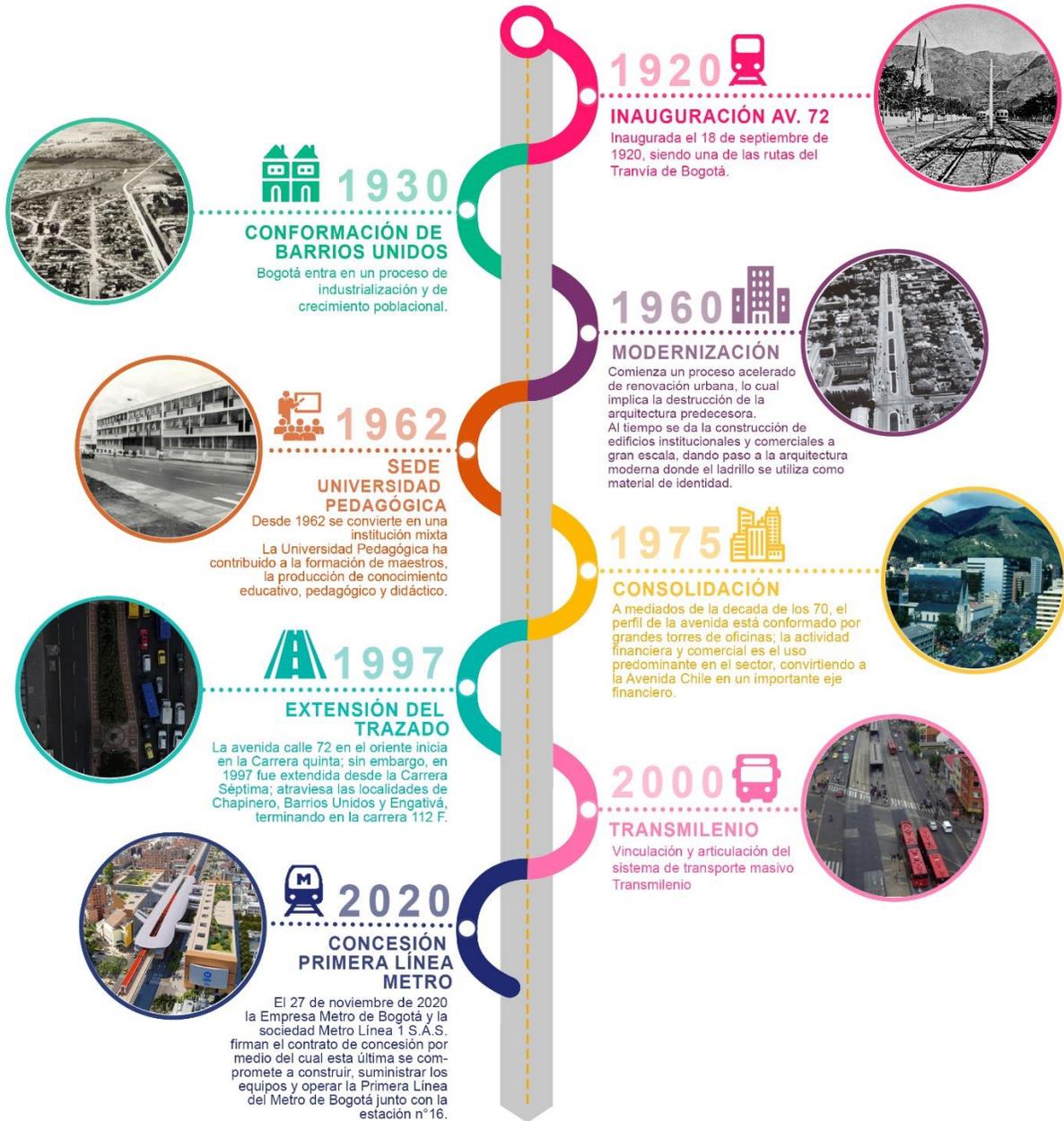
Década 2020

Finalmente, el elemento de infraestructura que trae una nueva etapa de transformación urbana se da por parte de la Empresa Metro de Bogotá y la sociedad Metro Línea 1 S.A.S firmando el contrato de concesión por medio del cual esta última se compromete a construir, suministrar los equipos y operar la Primera Línea del Metro de Bogotá. La estación 16, en la localizada en avenida Caraca entre calles 72 y 73, plantea una articulación a ambos costados de la Av. Caracas por medio de los edificios para el funcionamiento de la estación y usos complementarios como comercio, servicios. Se inicia en 2021, como parte del proyecto de infraestructura de transporte, en el intercambiador vial de la calle 72 con avenida caracas con el fin de dar solución ante la congestión vehicular,

A continuación se muestra por medio de una línea de tiempo los hechos o elementos más significativos para el desarrollo urbano:

Ilustración 3.1-5 Línea de tiempo avenida calle 72

LÍNEA DE TIEMPO AVENIDA CALLE 72



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Conclusiones desarrollo Histórico

En el marco de la formulación del plan parcial Calle 72, es pertinente retomar los aspectos relevantes del desarrollo histórico analizado anteriormente, lo cual permitirá aclarar los elementos importantes para definir el planteamiento urbanístico.

En cuanto al trazado urbano existente en el ámbito del plan parcial, este inició su urbanización sobre terrenos, en su momento 1940, en la periferia hacia el norte de la ciudad, con base en los lineamientos generales de Bogotá Futuro. Se configura con una geometría ortogonal con algunos trazos en diagonal que conectan hacia el norte y occidente, a su vez, cuenta con vías que han transformado su entorno y son ejes muy importantes de flujo de transporte público y conectividad hacia el resto de la ciudad como la Av. Caracas y la Calle 72.

Aunque la tipología edificatoria es predominantemente de baja altura, en el entorno inmediato del ámbito de intervención se evidencian edificaciones en altura de comercio y servicios que han tomado gran importancia al ritmo que avanza la consolidación del Centro Financiero de la ciudad sobre la calle 72.

El sector tiene una ubicación estratégica que permite expandir la mezcla de usos sobre el borde de la Av. Calle 72. El interior de la intersección de estas vías se considera un elemento valioso en el cual se deben explorar alternativas en la formulación, que lleven a lograr una transición adecuada entre los usos existentes y propuestos.

Finalmente, este análisis histórico constituye una base que permite considerar elementos importantes en el proceso de transformación de este sector la ciudad y que deben tenerse en cuenta en la formulación del presente plan parcial y que se profundizan en el diagnóstico territorial a continuación.

3.2 Sistema ambiental

Con base en información secundaria generadas por las entidades distritales, se produce y analiza el sistema ambiental, y busca principalmente contextualizar las condiciones ambientales actuales del sector donde se encuentra el área de estudio del plan parcial y que se presentan en el presente componente.

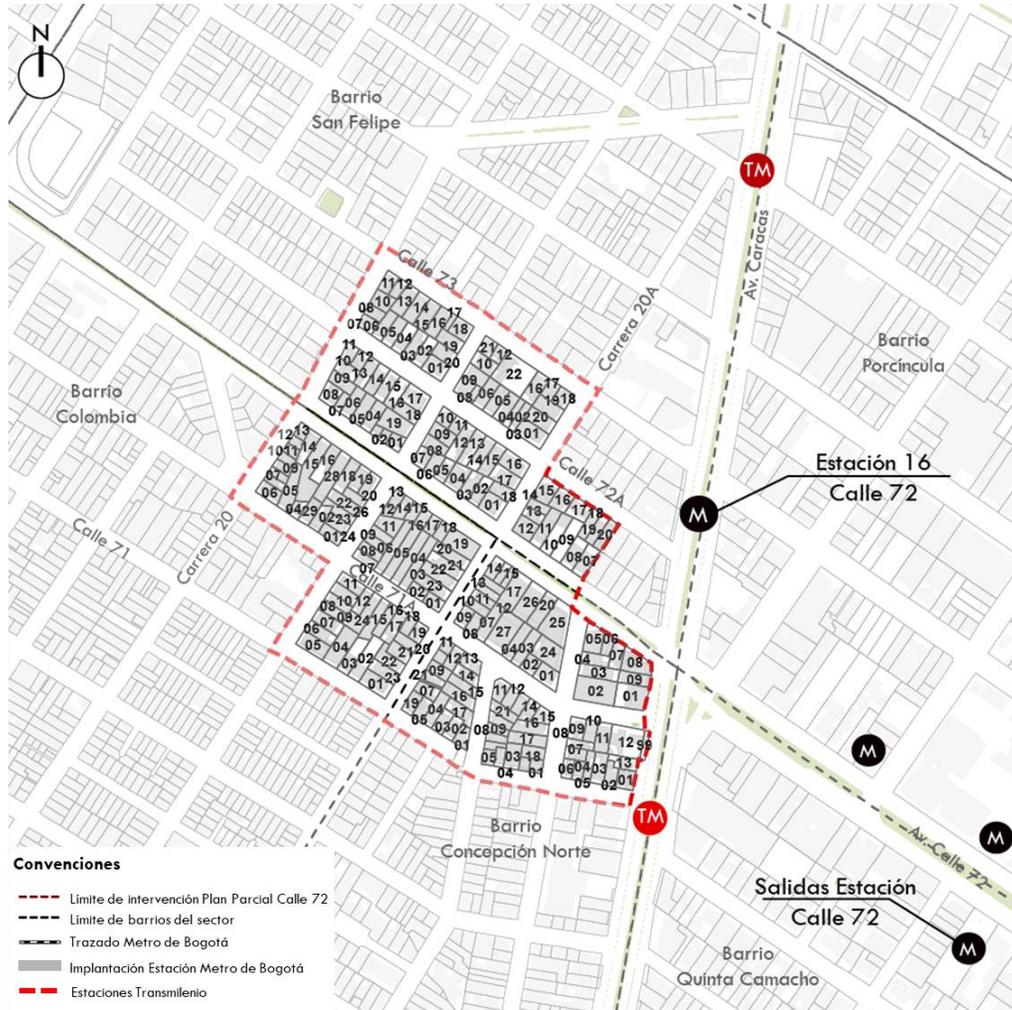
Cabe mencionar que en el Anexo 6 “Estudio Ambiental” se profundiza la información correspondiente al diagnóstico y estrategia de gestión ambiental planteada para el presente plan parcial.

Se denomina como el área de influencia del estudio ambiental, al área de influencia directa e indirecta del proyecto, pero teniendo en cuenta los límites hasta los cuales se podrían generar impactos ambientales durante los procesos de planeación, construcción y operación del Proyecto. Además de los elementos ambientales de importancia en estas áreas de influencia que necesiten articulación.

En lo que respecta al área de influencia directa, esta se relaciona con el sitio del proyecto y su infraestructura asociada y se entiende como aquella donde se manifiestan los impactos ambientales generados por las actividades de planeación, construcción y operación.

Por su parte, el área de influencia indirecta es aquella donde los impactos ambientales trascienden el espacio físico del proyecto, es decir, hasta donde se manifiestan.

Plano 3-7. Área de influencia directa del Proyecto Calle 72



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

3.2.1 Componente físico y biótico

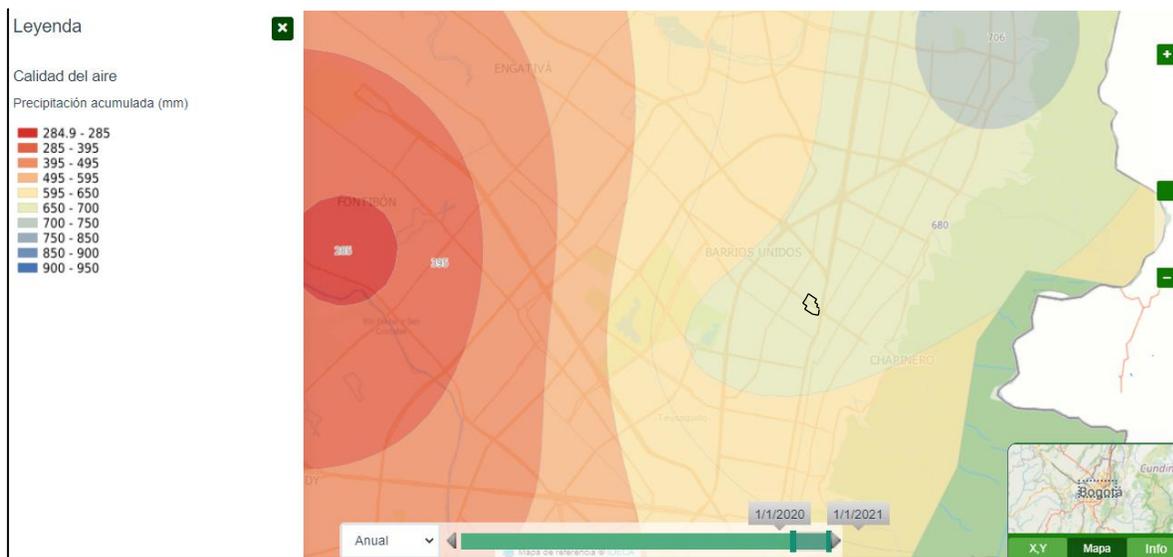
Meteorología, calidad del aire y ruido

Para referencia los elementos meteorológicos se retoma la información del visor geográfico ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente- SDA de los últimos 5 años 2016 a 2021.

Precipitación

En el área del estudio la precipitación disminuye de Oriente a Occidente, es decir, de los Cerros Orientales hacia la Sabana. Mostrando variaciones anuales como lo muestra el cuadro que van mínimas de 680 mm y máximas de 836 mm al año para los últimos 5 años, véase tabla 1; para el último periodo reportado 01.01.2021 al 01.01.2021 con precipitaciones acumulada anual de 680 mm y un promedio anual de 797 mm. Información que sitúa al área dentro de las precipitaciones media a alta en la ciudad.

Ilustración 3.2-1. Localización del proyecto y Precipitación acumulada anual del 01.01.2021 al 01.01.2021



Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://ambientebogota.gov.co) en febrero del 2022)

En general, se encuentra para el área de estudio un régimen de lluvia de tipo bimodal, es decir, con dos períodos de lluvias altas en abril – mayo y octubre – noviembre, separados por dos períodos de lluvias bajas en los meses intermedios de final-comienzo y mediados del año.

Temperatura

La siguiente ilustración muestra la variación de la temperatura del aire promedio anual de los últimos 5 años de 14,6 grados centígrados (oC) como lo muestra la tabla. Sin embargo, los datos de temperatura de la superficie terrestre pueden estar entre los 25.5 a 28 grados centígrados oC, una vez identificado el proyecto en el mapa efecto de isla de calor urbano, con incrementos de temperatura en el periodo comprendido entre 2008 a 2018 de 0,7. Este estudio además resalta este fenómeno para localidades con déficit de coberturas verdes, y la disminución de la temperatura en zonas con arbolado y cuerpos de agua como humedales.

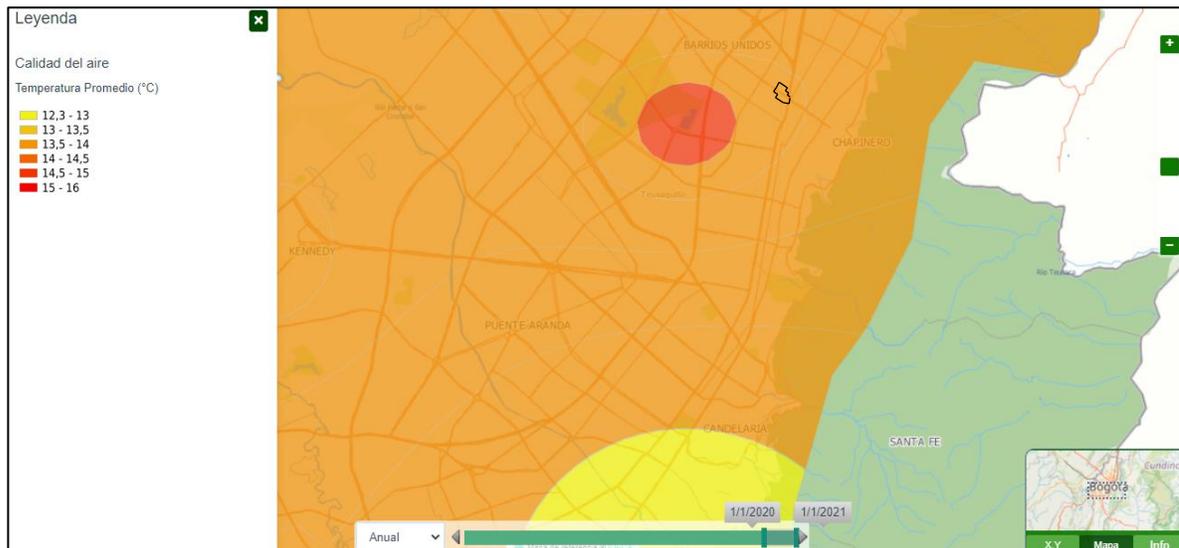
Tabla 3-1. Temperatura promedio al aire

Periodo	Temperatura promedio (grados centígrados oC)
01.01.2020 a 01.01.2021	14
01.01.2019 a 01.01.2020	15
01.01.2018 a 01.01.2019	14
01.01.2017 a 01.01.2018	15
01.01.2016 a 01.01.2017	15

Fuente: elaboración propia a partir de información Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://Visor Geográfico Ambiental (ambientebogota.gov.co)) en febrero del 2022)

Ilustración 3.2-2. Localización del proyecto y la temperatura del aire promedio anual del periodo 01.01.2020 al 01.01.2021

Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de Visor Geográfico Ambiental (ambientebogota.gov.co) en febrero del 2022)



Calidad del aire

Pm 2.5

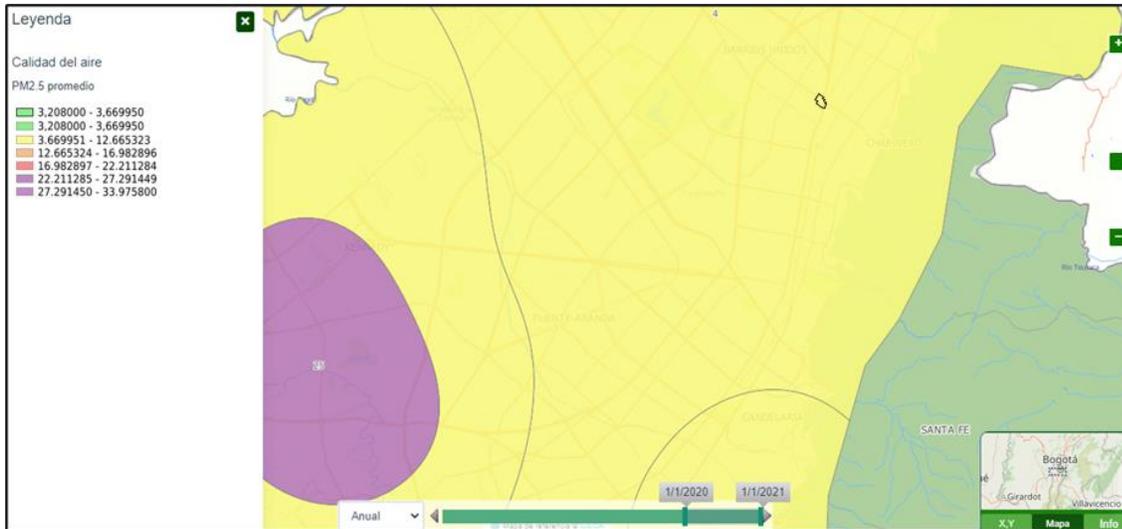
El material particulado o PM (por sus siglas en inglés) 2.5, son partículas muy pequeñas en el aire que tiene un diámetro de 2.5 micrómetros (aproximadamente 1 diezmilésimo de pulgada) o menos de diámetro. En el caso de las PM2,5, su origen está principalmente en fuentes de carácter antropogénico como las emisiones de los vehículos diesel, mientras que las partículas de mayor tamaño pueden tener en su composición un importante componente de tipo natural, como partículas de polvo.

En el área de estudio en los últimos 4 años que se encontraron datos no se sobrepasó los límites permisibles anuales llegando a máximos de 21 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ de PM 2,5 y un promedio de 10,75 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ de PM 2,5.

La Estructura Ecológica Principal – EEP del aplicable para la formulación del presente plan parcial, se encuentra definida en el artículo 16 del Decreto 190 de 2004 – POT y está constituida por una red de

Ilustración 3.2-3. Localización del proyecto PM 2,5 promedio 01.01.2021 al 01.01.2021

corredores ambientales dentro de la ciudad localizados dentro del perímetro de la ciudad que se encuentran integrados a la estructura ecológica regional, y cuyos componentes básicos son:



Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://ambientebogota.gov.co) en febrero del 2022)

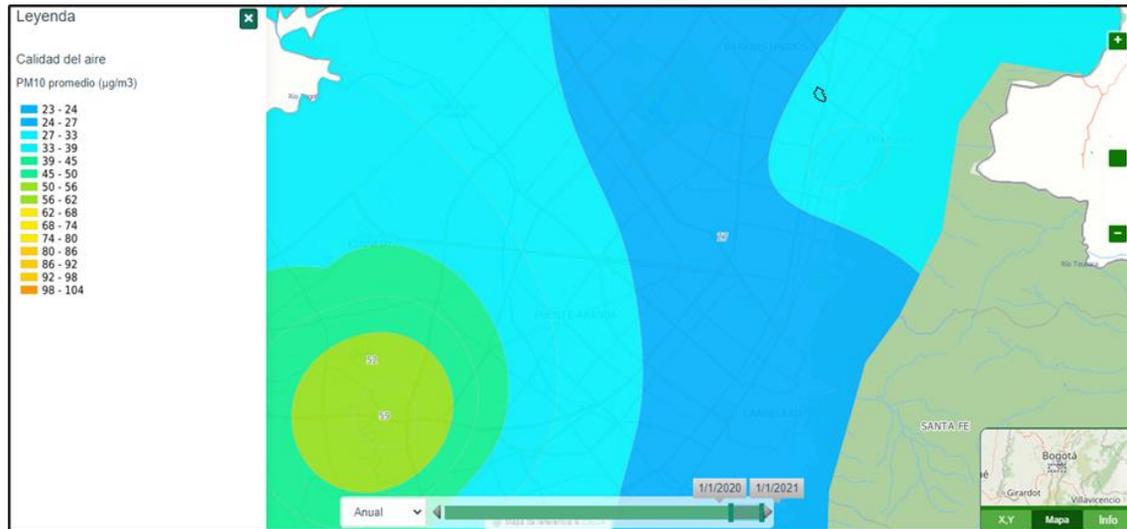
Pm 10

Las partículas PM10 se pueden definir como aquellas partículas sólidas o líquidas de polvo, cenizas, hollín, partículas metálicas, cemento o polen, dispersas en la atmósfera, y cuyo diámetro varía entre 2,5 y 10 μm (1 micrómetro corresponde la milésima parte de 1 milímetro). Están formadas principalmente por compuestos inorgánicos como silicatos y aluminatos, metales pesados entre otros, y material orgánico asociado a partículas de carbono (hollín).

Las fuentes de emisión de estas partículas pueden ser móviles o estacionarias, polvo resuspendido existente en la atmósfera, la industria, la construcción y el comercio, transporte; representan otros focos de contaminación de especial relevancia. Como fuentes minoritarias de contaminación es importante señalar quemas agrícolas y es de origen doméstico.

En el área de estudio en los últimos 4 años que se encontraron datos se sobrepasó los límites permisibles anuales llegando a máximos de 38 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ y promedio de 35 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ PM 10 muy cercano a sobrepasar los límites normativos.

Ilustración 3.2-4. Localización del proyecto PM 10 promedio 01.01.2019 al 01.01.2020



Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://ambientebogota.gov.co) en febrero de 2022)

Ruido diurno

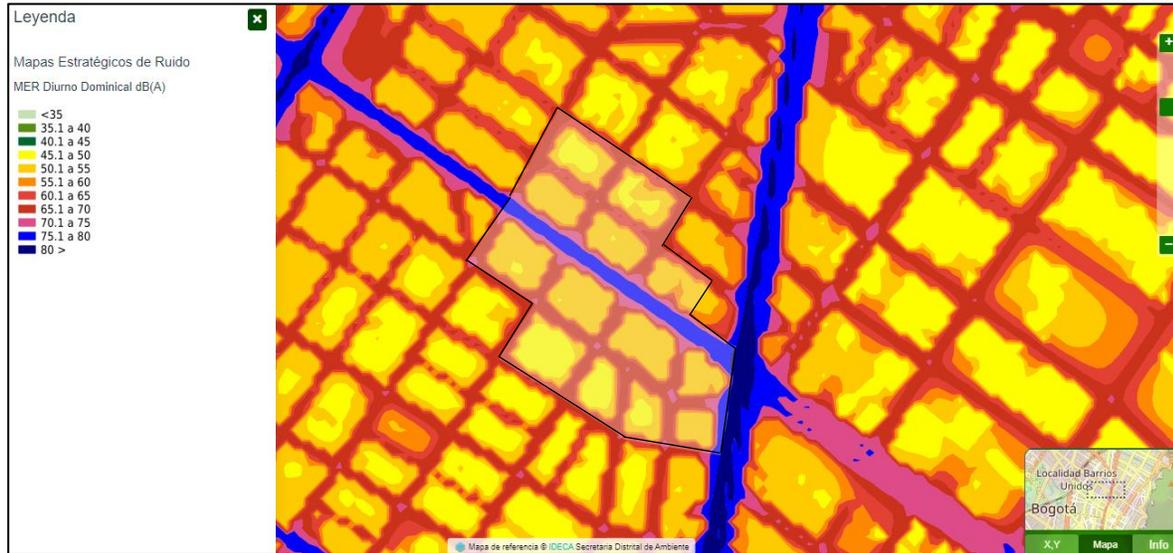
El mapa de niveles promedio diurno, evidencia que las zonas con alto flujo vehicular a lo largo de la Av. Caracas y Av. Chile presentan los niveles más altos en el área de estudio, por ello, se extrapolan los datos a niveles de manzanas, de la siguiente manera:

- Manzana entre la carrera 20 con calle 71 y carrera 19 con avenida chile.
- Manzana entre la carrera 19 con avenida chile y calle 71 con carrera 17.
- Manzana entre la calle 17 con avenida caracas hasta la avenida chile y la calle 71 a con carrera 17.
- Manzana entre la avenida chile con carrera 20 a y calle 73 con carrera 20 c.
- Manzana entre la carrera 20 a con avenida chile hasta la avenida caracas.

No obstante, en general, los niveles diurnos son altos y superan los 80 dB(A) por las zonas de flujo vehicular, en cuanto zonas residenciales por manzanas estos sectores están con niveles entre 45 y 70 dB(A).

Por tanto, en todas las manzanas se supera (no se cumple) el límite permitido diurno para zona residencial, de acuerdo con la Resolución 627 de 2006 del MAVDT, de 50 dB(A).

Ilustración 3.2-5. Mapa de ruido para el periodo diurno



Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://ambientebogota.gov.co) en febrero del 2022)

Ruido nocturno

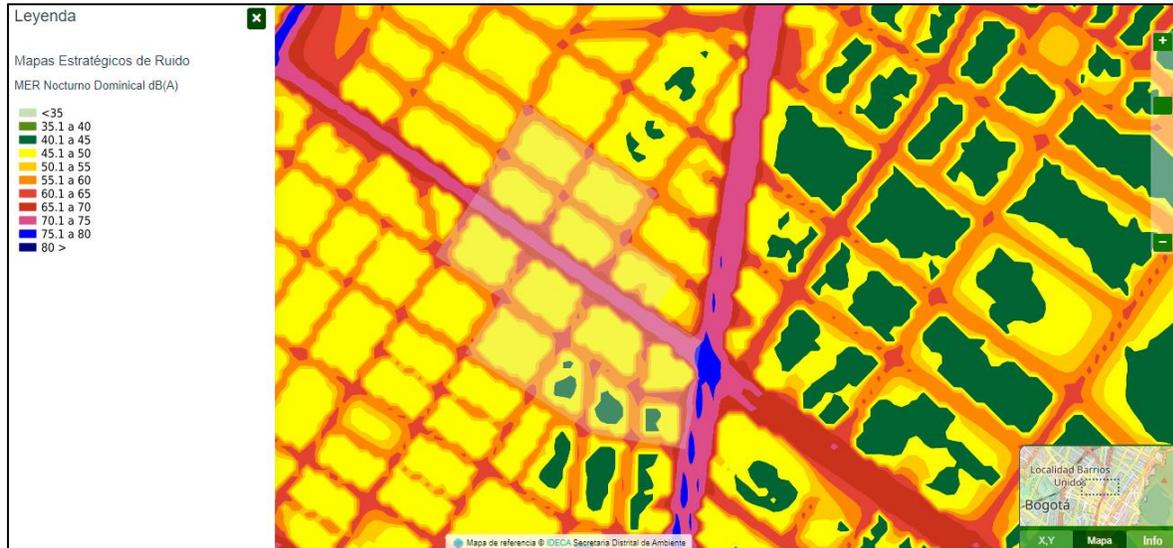
El mapa de niveles promedio diurno, véase ilustración 10, evidenciando que las zonas con alto flujo vehicular a lo largo de la Av. Caracas y Av. Chile presentan los niveles más altos en el área de estudio, por ello, se extrapolan los datos a niveles de manzanas, de la siguiente manera:

- Manzana entre la carrera 20 con calle 71 y carrera 19 con avenida chile.
- Manzana entre la carrera 19 con avenida chile y calle 71 con carrera 17.
- Manzana entre la calle 17 con avenida caracas hasta la avenida chile y la calle 71 a con carrera 17.
- Manzana entre la avenida chile con carrera 20 a y calle 73 con carrera 20 c.
- Manzana entre la carrera 20 a con avenida chile hasta la avenida caracas.

No obstante, en general, los niveles diurnos son altos y superan los 75 dB(A) por las zonas de flujo vehicular, en cuanto zonas residenciales por manzanas estos sectores están con niveles entre 40 y 70 dB(A).

Por tanto, en todas las manzanas se supera (no se cumple) el límite permitido diurno para zona residencial, de acuerdo con la Resolución 627 de 2006 del MAVDT, de 65 dB(A).

Ilustración 3.2-6. Mapa de ruido para el periodo nocturno



Fuente: Visor Geográfico ambiental (tomado de [Visor Geográfico Ambiental \(ambientebogota.gov.co\)](http://ambientebogota.gov.co) en febrero del 2022)

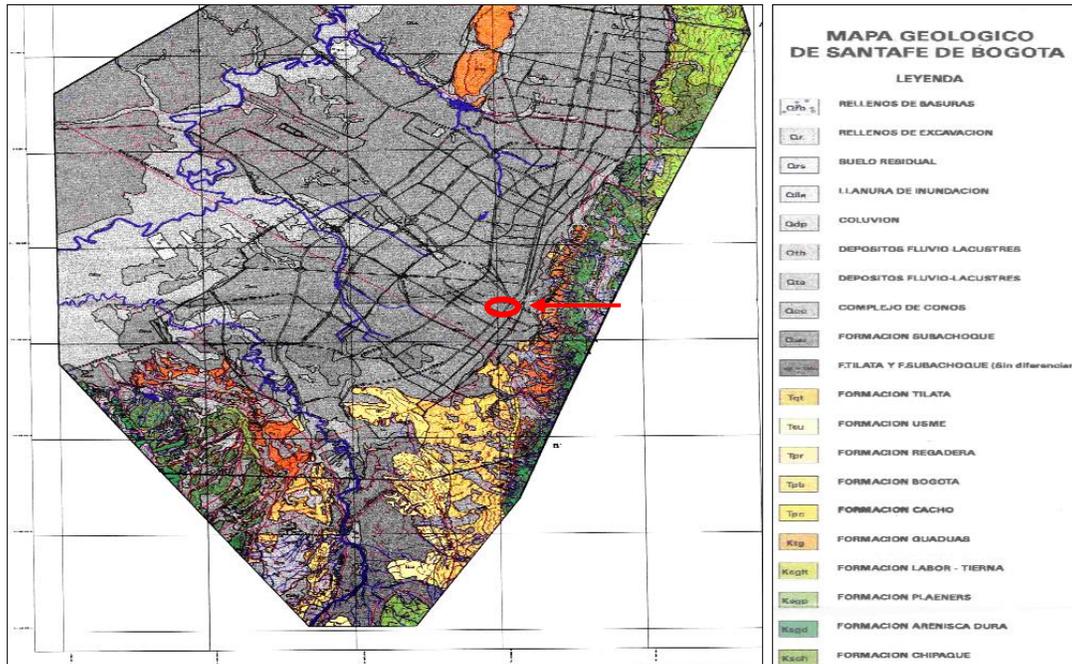
Geología

El área de influencia directa e indirecta del PPRU está localizada en la sabana de Bogotá, la cual es un gran depósito de origen fluvio-lacustre, bordeado por cerros de materiales sedimentarios y edades principalmente del Terciario y del Cretáceo. No obstante, estos cerros no alcanzan a formar parte del área de influencia del proyecto.

Específicamente, el área del PPRU está constituida por un complejo de conos aluvio-torrenciales (Qcc) formados por pequeños ríos y quebradas que descienden de los cerros. Inmediatamente aguas abajo, hacia el Occidente, se inicia la terraza alta (Qta) de la Formación Sabana, mientras hacia el Oriente, en las estribaciones de los Cerros Orientales, se observan depósitos coluviales o de pie de vertiente (Qdp). La ilustración 11 muestra la distribución general de estas unidades.

El complejo de conos está conformado por pequeños bloques y cantos de diverso tamaño, dentro de una matriz arcillo-arenosa, que en conjunto alcanza más de diez metros de espesor.

Ilustración 3.2-7. Geología del área



Fuente: Estudio de microzonificación sísmica de Santa Fe de Bogotá. Tomado en febrero del 2022)

Geomorfología

Fisiográficamente, el área forma parte del piedemonte de los Cerros Orientales, y su relieve es suavemente inclinado hacia el Occidente, si bien hacia el Oriente aumenta la pendiente, a medida que se acerca a los cerros. El área está completamente urbanizada, con su red vial pavimentada y, por tanto, no se observa la acción de los procesos morfogenéticos (erosión y/o acumulación).

Específicamente, se encuentra dentro del componente geomorfológico denominado “Área Urbanizada – Aur”, y se caracterizan por ser áreas consolidadas que presentan una importante cantidad de construcciones a nivel de viviendas y obras lineales (vías pavimentadas, líneas eléctricas, acueducto y/o alcantarillado), entre otras. Se considera, por lo tanto, que el área del ámbito del proyecto se encuentra dentro del ambiente geomorfológico denominado Antropogénico (A), representado por las áreas urbanizadas (Aur).

Al encontrarse el área completamente urbanizada, con su red vial pavimentada no se observa la acción de los procesos morfogenéticos (erosión y/o acumulación).

3.2.2 Estructura Ecológica Principal

De acuerdo con el Decreto 190 de 2004, en el artículo 17 establece que la Estructura Ecológica Principal: "tiene la función básica de sostener y conducir la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio del Distrito Capital (...)", y está constituida por los siguientes componentes:

- Los sistemas de áreas protegidas
- Los parques urbanos
- Los corredores ecológicos
- El área de manejo especial del río Bogotá

En el área de influencia determinado para el proyecto “Calle 72” se identifica únicamente como elemento de la Estructura Ecológica principal el parque La Estación, con un área de 1.555,70 m².

Ilustración 3.2-8.. Elementos de la EEP en el área de influencia plan parcial calle 72



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Dentro del área de estudio del PPRU, se encuentra poco representativo el elemento de la EEP dentro de la categoría de corredor ecológico de borde vial por la Av. Chile, Calle 73 y Av. Caracas; y parques urbanos, que pueden llegar a ser aportantes a los servicios ecosistémicos de la zona, llegando a favorecer la conectividad ecológica y el bienestar de la población.

Tabla 3-2. Componentes de la Estructura Ecológica Principal dentro del ámbito de estudio al área de influencia del Proyecto

Sistema	Componente	Categoría	Elemento
Corredores ecológicos	Controles ambientales del sistema vial V0 hasta V3(Corredores ecológicos viales)		Avenida Chile Calle 73 hasta la carrera 20 a Tramo pequeño de la Av. Caracas
	Corrientes de agua de Bogotá (Corredor ecológico de ronda)		Área de influencia indirecta (canal el Salitre y canal el virrey)
Parques urbanos	Parques de escala metropolitana y zonal	Zonal	Área de influencia indirecta (parque urbano alcázares y parque urbano la estación)

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (Estudio Ambiental)

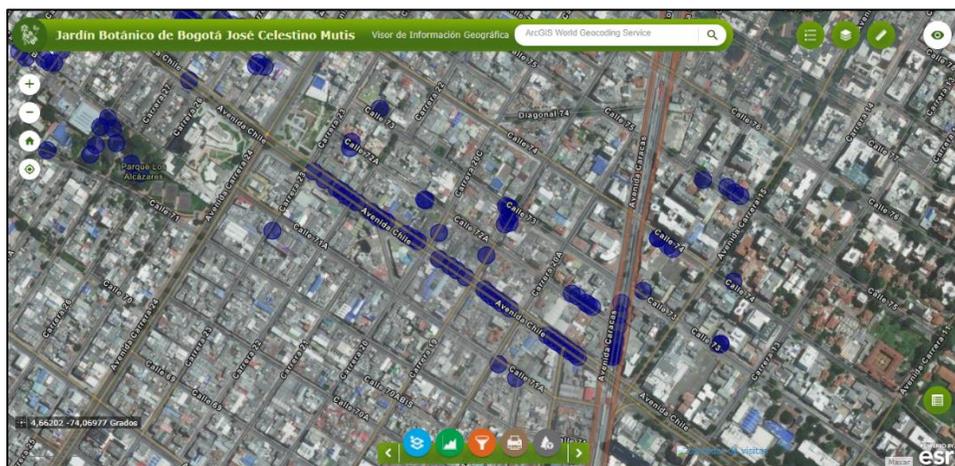
Los anteriores elementos son los que se identificaron cartográficamente dentro del ámbito de análisis local y regional como elementos de la EEP con proximidad y proyección de conectividad con los elementos de la infraestructura verde complementaria contemplados dentro del ámbito de actuación del Proyecto.

Vegetación

De acuerdo con el Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano (SIGAU) que en con información que va desde los años 2013 a 2021, del Jardín Botánico José Celestino Mutis, se han elaborado los mapas mostrados en la ilustración 14, los cuales muestran el Mapa de árboles patrimoniales de la zona de estudio de acuerdo con el censo levantado por el Jardín Botánico en 2007, y las afectaciones fitosanitarias de los árboles a esa fecha.

De la observación del mapa de la ilustración 3.2-8 se muestran los 65 árboles existente en espacio público en el área de influencia del plan parcial, se destaca lo siguiente: La mayor parte de los árboles identificados pertenecen las especies: Acacia morada cayeno y cedro, cedro andino, cedro clavel. La mayoría del arbolado urbano se encuentra sobre avenida de Chile.

Ilustración 3.2-9. Distribución arbórea para el área del PPRU



Fuente: Visor Geográfico SIGAU Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano. JBB (tomado de <https://sigau.jbb.gov.co/SigauJBB/VisorPublico/VisorPublico> en febrero del 2022)

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que a nivel urbano se tenga por lo menos 1 árbol por cada 3 habitantes, es decir, es decir 0.3 árboles por habitante.

De acuerdo con la revisión del Observatorio Ambiental de Bogotá, la localidad de Barrios Unidos cuenta con una relación de 0,36 árb/hab para el año 2020.

Lo anterior es un indicador de la necesidad de incorporar y mantener a través del PPRU individuos arbóreos que permitan mejorar el número de árboles por habitante conforme a las recomendaciones de la OMS y que, por lo tanto, mejoren la calidad ambiental del área de intervención y de las localidades en general.

Conclusiones del diagnóstico ambiental.

Precipitaciones: mínimas de 680 a máximas de 836 mm al año para los últimos 5 años con precipitaciones acumulada anual de 680 mm y un promedio anual de 797 mm al año. Información que sitúa al área dentro de las precipitaciones medias a alta de la ciudad.

La variación de la temperatura del aire promedio anual de los últimos 5 años de 14,5 grados centígrados (°C) como lo muestra la tabla 2. Sin embargo, los datos de temperatura de la superficie terrestre pueden estar entre los 25,5 a 28 grados centígrados °C, ya se tiene el área identificada dentro del efecto de isla de calor urbano.

En el ámbito del plan parcial la alta frecuencia de las calmas y la baja velocidad de los vientos son factores favorables a la contaminación atmosférica, debido a que generan una baja dispersión de los contaminantes.

En el área de estudio en los últimos 4 años que se encontraron datos no se sobrepasó los límites permisibles anuales llegando a máximos de 21 $\mu\text{m}/\text{m}^3$ de PM 2,5

Encontrando que los niveles diurnos son altos, pues se encuentran en el rango de 70 a 80 db(A) en zonas de flujo vehicular, pues dentro de las manzanas se encuentra entre 45 a 70 db(A), por tanto, supera el límite permitido diurno para la zona residencial, de acuerdo con la Resolución 627 de 2006 del MAVDT, de 65 db(A).

No se encuentran elementos de la estructura ecológica principal adicionales a los Corredores ecológicos viales.

Según el Jardín Botánico de Bogotá solo se encuentran 65 árboles en el ámbito del pp.

3.3 Sistema de espacio público

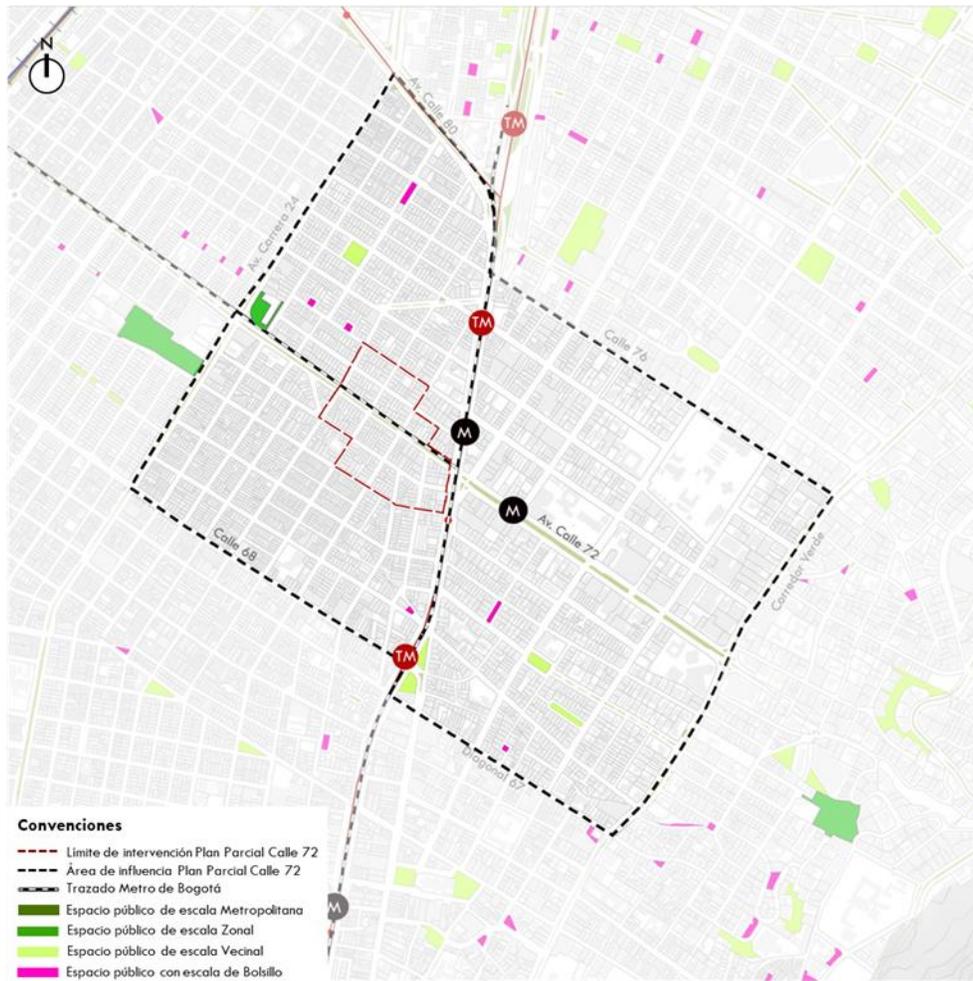
El sistema de espacio público se encuentra definido en el artículo 21 del Decreto 190 de 2004 como el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

Es una red que responde al objetivo general de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales, y está integrado funcionalmente con los elementos de la Estructura Ecológica Principal, a la cual complementa con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad en general.

3.3.1 Espacio público en el área de influencia

En el área de influencia definida para el proyecto se identifican un total de 12 espacios públicos, de los cuales 1 es de escala zonal, 5 de escala vecinal y 6 de bolsillo.

Ilustración 3.3-1. Espacio público en el área de influencia



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En la siguiente tabla se identifica el espacio público efectivo que se encuentra dentro del área de influencia:

Tabla 3-3. Identificación de espacio público efectivo

Tipo de espacio público	Nombre	Área - m2
Parque Zonal	La Estación	3.168,85
Parque de Bolsillo	San Felipe	393,77
Parque de Bolsillo	San Felipe	312,29
Parque de Bolsillo	Juan XXIII	936,91
Parque de Bolsillo	Chapinero Bajo	230,54
Parque de Bolsillo	Quinta Camacho	688,25
Parque de Bolsillo	Chicó Norte	101,55
Parque Vecinal	Urbanización San Felipe	2.374,03
Parque Vecinal	Las Flores	1.178,18
Parque Vecinal	Urbanización Quinta Camacho	1.708,54
Parque Vecinal	Quinta Camacho 2	1.580,95
Parque Vecinal	Quinta Camacho 3	1.372,29

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

3.3.2 Espacio público en el área de intervención

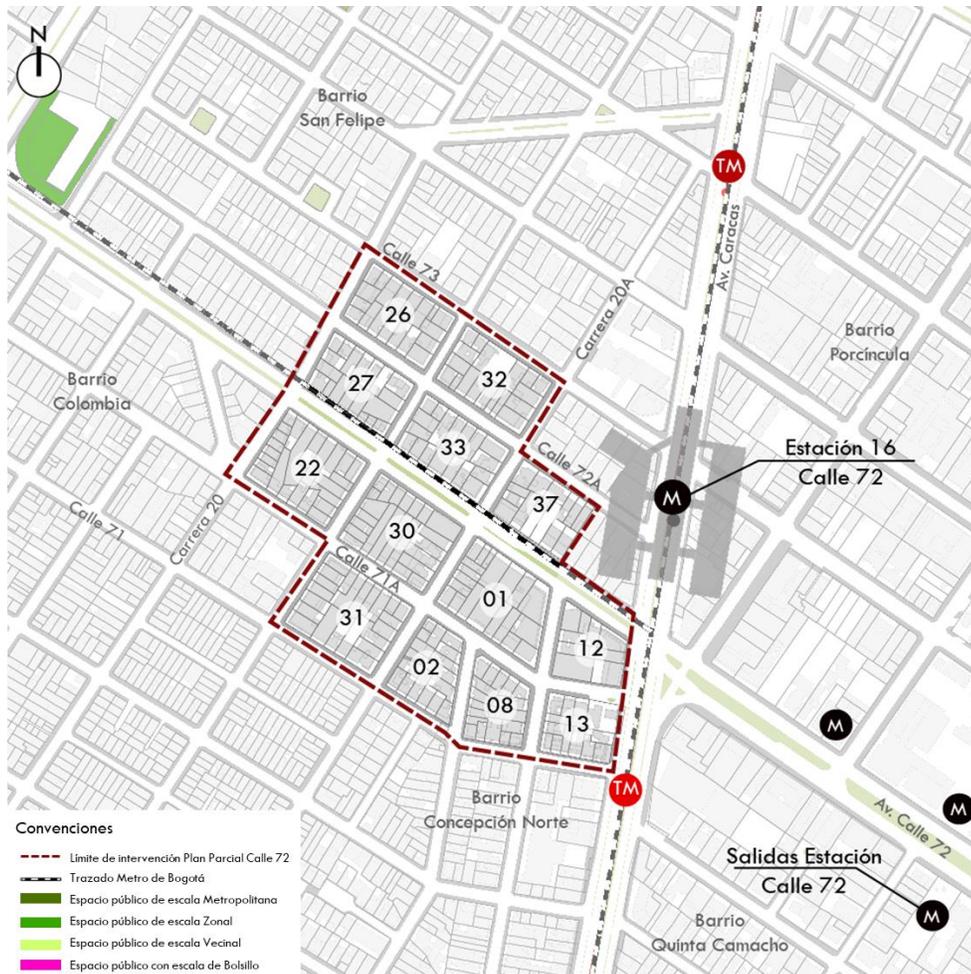
Dentro del ámbito de estudio no se identifican elementos del espacio público efectivo, el cual se define como de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas⁷.

Teniendo en cuenta lo anterior, actualmente el indicador de espacio público por habitante en el ámbito del plan parcial es 0 m²/hab. De acuerdo con el reporte técnico de indicadores de espacio público del año 2020 del observatorio de espacio público de Bogotá⁸ el indicador de espacio público efectivo para la ciudad es de 4,62 m²/ hab., aumentando su valor en comparación con el 2017 que era de 4,41m²/ hab. El aumento de indicador se debe por la generación e incorporación de espacio público en la ciudad y a las cifras actualizadas de población a nivel localidad entregadas por el DANE generando un aumento de la cifra.

⁷ Decreto 1077 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio. Artículo 2.2.3.2.5.

⁸ DADEP. “Reporte técnico de indicadores de espacio público 2020” Bogotá 2020. Pág.31

Ilustración 3.3-2 Espacio público en el área de intervención



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

De acuerdo a lo evidenciado en el diagnóstico y teniendo en cuenta que actualmente los indicadores presentados para este componente señalan que en el área de intervención no existe espacio público, se considera que el mejoramiento de este indicador debe ser uno de los principios fundamentales en la fase de formulación de plan parcial Calle 72

3.4 Sistema de equipamientos

El sistema de equipamientos se encuentra definido en el artículo 20 del Decreto 190 de 2004 (Norma aplicable para la presente formulación), como un sistema que comprende el conjunto de espacios y edificios que conforman la red de servicios sociales, culturales, de seguridad y justicia, comunales, de bienestar social, de educación, de salud, de culto, deportivos y recreativos, de bienestar social, de administración pública y

de servicios administrativos o de gestión de la ciudad, que se disponen de forma equilibrada en todo el territorio del Distrito Capital.

3.4.1 Equipamientos en el área de influencia

En el área de influencia definida para el proyecto se identifican un total de 91 equipamientos existentes según información de la Secretaría de Planeación Distrital, de los cuales 27 son de escala metropolitana, 1 de escala urbana y 63 de escala zonal y vecinal.

Ilustración 3.4-1 Equipamientos en el área de influencia



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En el área de influencia se identificó una gran extensión de equipamientos de escala metropolitana de usos principalmente educativos, estos cuentan con 23 establecimientos de educación superior, lo que demuestra un aporte importante al cubrimiento de este sector en la ciudad. Seguido de esto, los usos institucionales tienen presencia con 4 predios que brindan los servicios relacionados. A continuación se evidencian los aspectos generales de dichos equipamientos:

Tabla 3-4 Equipamientos en el área de influencia

Escala de equipamientos	Área m ²
Metropolitana	70.003 m ²
Urbana	1.008 m ²
Zonal y Vecinal	46.461 m ²

NOMBRE	UBICACIÓN	CARÁCTER	ÁREA m ²	ESCALA
CORPORACION UNIVERSITARIA UNITEC - SEDE C	CL 76 12 51	PRIVADO	2353	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL	AC 72 11 86	PÚBLICO	24369	METROPOLITANA
OFICINA DE REGISTRO DE INSTRUMENTOS PÚBLICOS SANTA FÉ DE BOGOTÁ	CL 74 13 40	PÚBLICO	1035	METROPOLITANA
DIRECCION DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES - DIAN SEDE NORTE	CL 75 15 49	PÚBLICO	805	METROPOLITANA
FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DEL ÁREA ANDINA	AK 14 70 A 41	PRIVADO	7308	METROPOLITANA
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA DE CIENCIA Y DESARROLLO - UNICIENCIA	CL 74 15 73	PRIVADO	400	METROPOLITANA
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA DE CIENCIA Y DESARROLLO - UNICIENCIA	CL 72 A 20 40	PRIVADO	349	METROPOLITANA
CONSEJO SUPERIOR DE LA JUDICATURA - DIRECCIÓN EJECUTIVA DE ADMINISTRACIÓN	AC 72 7 96	PÚBLICO	676	METROPOLITANA
CORPORACION UNIVERSITARIA UNITEC	CL 73 20 A 52	PRIVADO	1000	METROPOLITANA
PARLAMENTO ANDINO	AK 14 70 A 61	PÚBLICO	668	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL	CL 73 14 21	PÚBLICO	300	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS EAN - SEDE CALLE 74	CL 74 9 49	PRIVADO	550	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD SANTO TOMAS - SEDE NORTE	KR 9 72 90	PRIVADO	3600	METROPOLITANA
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA DE CIENCIA Y DESARROLLO - UNICIENCIA	KR 16 A 75 53	PRIVADO	276	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - EAN SEDE CALLE 72	AC 72 9 71	PRIVADO	3557	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA - OFICINA DE EGRESADOS Y BOLSA DE EMPLEO	KR 13 74 88	PRIVADO	319	METROPOLITANA
POLITECNICO INTERNACIONAL	CL 73 10 45	PRIVADO	2680	METROPOLITANA
CORPORACION UNIVERSITARIA UNITEC - SEDE A	CL 75 13 54	PRIVADO	1410	METROPOLITANA
FUNDACION UNIVERSITARIA MONSERRATE	AC 72 11 41	PRIVADO	3256	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD SERGIO ARBOLEDA	CL 74 14 14	PRIVADO	5073	METROPOLITANA
CORPORACION UNIVERSITARIA UNITEC - SEDE B	CL 76 13 31	PRIVADO	1441	METROPOLITANA
CORPORACION UNIVERSITARIA NUEVA COLOMBIA	CL 74 11 51	PRIVADO	2368	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD DE CIENCIAS APLICADAS - UDCA OFICINA DE ADMISIONES	AC 72 14 20	PRIVADO	1187	METROPOLITANA
CORPORACIÓN ESCUELA DE ARTES Y LETRAS - INSTITUCION UNIVERSITARIA	CL 70 12 40	PRIVADO	937	METROPOLITANA
UNIVESIDAD SANTO TOMAS	KR 10 72 50	PRIVADO	299	METROPOLITANA
UNIVERSIDAD CENTRAL - SEDE NORTE	CL 75 15 65	PRIVADO	3651	METROPOLITANA

FUNDACION INTERAMERICANA TECNICA FIT	CL 74 11 74	PRIVADO	3174	ZONAL Y VECINAL
CORPORACIÓN UNIVERSITARIA DE CIENCIA Y DESARROLLO - UNICIENCIA	AK 20 76 21	PRIVADO	166	METROPOLITANA

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

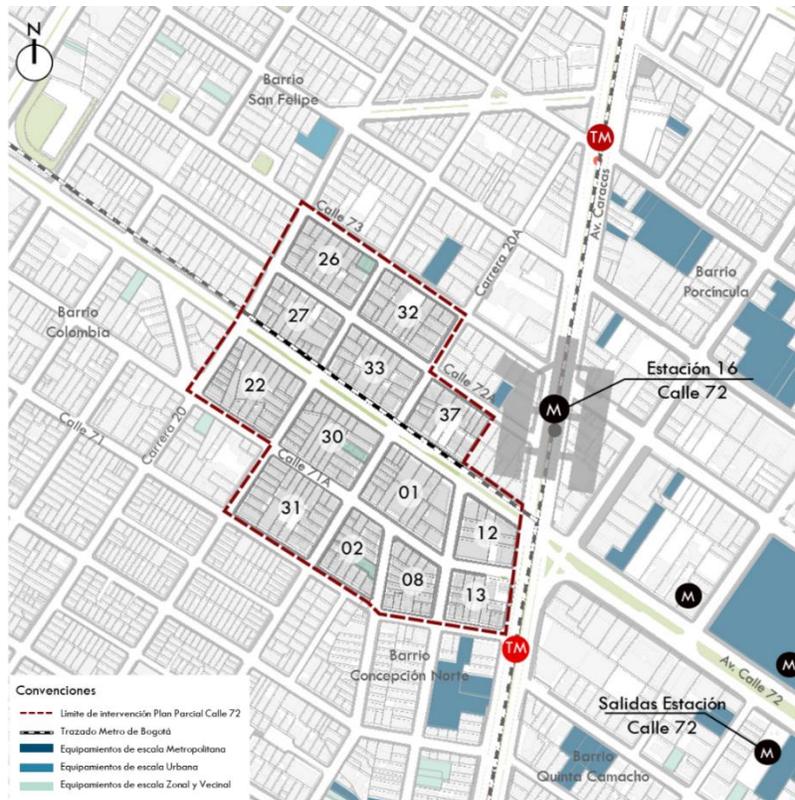
3.4.2 Equipamientos en el área de intervención

En el área de intervención se identifican como equipamientos 3 inmuebles de carácter privado con uso educativo identificados de la siguiente manera:

Tabla 3-5 Equipamientos en el área de intervención

ID	Nombre	Sector	Dirección	Carácter	Escala
1	Fundación Educativa San Francisco de Asís	Educación	KR 20 B 72 A 43	Privado	Zonal
2	Colegio Centro de Promoción Santa Fe		KR 17 71 A 39	Privado	Zonal
2	Colegio Moderno Americano Sede B		KR 15 71 29	Privado	Zonal

Ilustración 3.4-2 Equipamientos existentes en el área de intervención



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Condición de permanencia del uso dotacional

El Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 190 de 2004, establece en el numeral 1 del artículo 344 que los inmuebles de escala metropolitana, urbana o zonal con uso dotacional existentes, los señalados como institucionales por normas anteriores, los que se destinen en el futuro a este uso, o mediante la destinación del suelo hecha en este Plan, en sus fichas normativas, o sean incluidos mediante Planes de Regularización y Manejo, deben mantener el uso dotacional y quedan comprendidos por las normas del tratamiento de Consolidación para Sectores Urbanos Especiales.

Teniendo en cuenta lo anterior los tres equipamientos del sector educativo de escala zonal presentan condición de permanencia del uso dotacional, con un área predial de 608,9 m².

Teniendo en cuenta lo anterior los tres equipamientos del sector educativo de escala zonal presentan condición de permanencia del uso dotacional, con un área predial de 608,9 m², por tal razón en la formulación del plan parcial Calle 72 se incluirán estos metros cuadrados de permanencia adicionales a los nuevos equipamientos a incorporar con el proyecto urbano.

3.5 Sistema de movilidad

El Decreto 190 de 2004 establece en el artículo 19 que el sistema de movilidad tiene el objetivo de integrar *de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos, y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga.*

Así pues, a continuación el presente diagnóstico del sistema de movilidad que comprende, por un lado el sistema vial constituidos por elementos como la jerarquización vial, configuración del perfil vial y los sentidos de estos, y por otro, el sistema de transporte público existente, realizado con base en el estudio de tránsito realizado para el plan parcial de renovación urbana Calle 72 y el área de influencia delimitado, por medio del contrato ERU No 126-2022 de abril de 2022, En este sentido para profundizar acerca de las condiciones físicas, operativas, y la modelación de la situación actual, se dirige al Anexo 7. Estudio de Tránsito.

3.5.1 Subsistema vial

Jerarquización vial

La vialidad del sector se encuentra conformada por vías de la malla vial arterial, intermedia y local, las cuales facilitan la accesibilidad y continuidad de los tráficos conforme su articulación con la trama vial circundante y ordenamiento vial existente. En la siguiente imagen se puede observar la clasificación vial según el Decreto Distrital 190 de 2004.

Plano 3-8. Clasificación Malla Vial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

El plan parcial “Calle 72” se encuentra delimitado al oriente por la vía de la malla vial arterial, la **Av. Caracas (Carrera 14)** que se caracteriza por comprender cuatro calzadas, dos para tráfico mixto y dos para uso exclusivo del sistema Transmilenio, permite la circulación en sentido sur norte y viceversa. Su perfil vial actual presenta óptimas condiciones físicas para la circulación vehicular y peatonal.

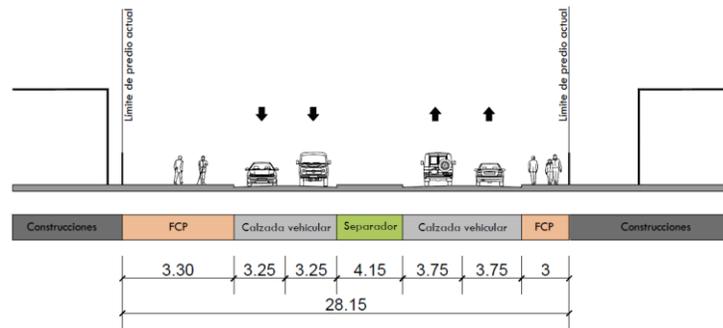
La **Av. Chile (Calle 72)** como eje longitudinal vial principal oriente- occidente, limite oriental del plan parcial, se caracterizan por tener por dos calzadas: una en sentido de circulación occidente oriente y la otra en sentido oriente occidente. Cada una con tres carriles de circulación. Actualmente presenta un buen estado físico, pero con presencia de condiciones en regular y mal estado físico en tramos de corta longitud. Todos con señalización adecuada, pero con demarcación deficiente en algunos tramos.

Tabla 3-6 Vías malla vial material

Clasificación	Tipo	Vía	Tramo
Arterial	V-2	Av. Chile (Calle 72)	Desde la Av. Caracas (Carrera 14) hasta la Carrera 20
	V-2	Av. Caracas (Carrera 14)	Desde la calle 71 hasta la calle 72

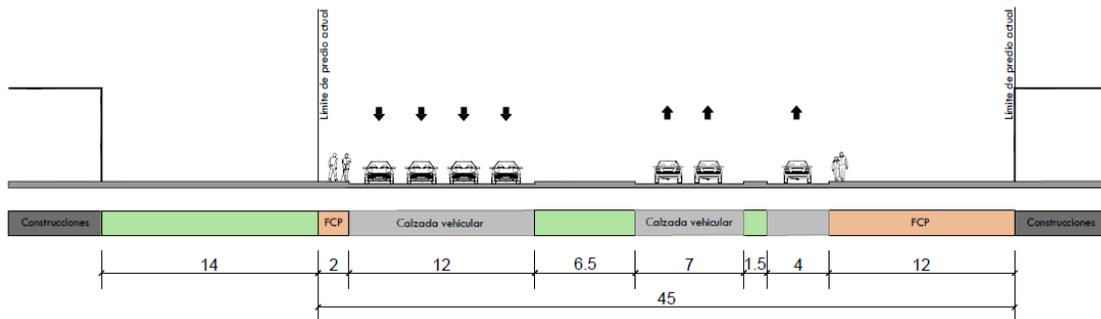
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-1 Sección vial actual Av. Calle 72



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-2 Sección vial actual Av. Caracas



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Dentro del área de planificación se identifican las siguientes vías de la malla vial intermedia, se evidencia que, aunque se encuentran jerarquizadas desde el POT como parte de la malla vial intermedia su tipo de vía asociado al ancho del perfil corresponde a malla vial local, que en promedio consideran unos andenes de 3m de ancho, en el cual escasea la arborización, como se evidencia a continuación:

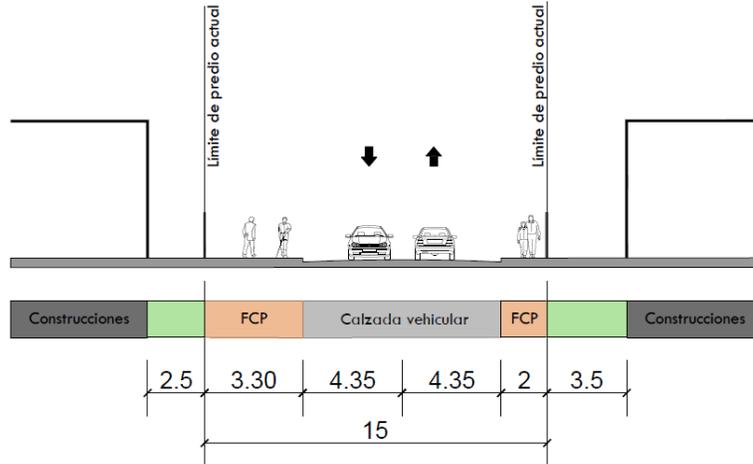
Tabla 3-7 Vías malla vial intermedia

Clasificación	Tipo	Vía	Tramo
Intermedia	V-6	Calle 71A	Desde la carrera 20c hasta la Av. Caracas (Carrera 14)
	V-6	Carrera 20	Desde la calle 71A hasta la Av. Chile (calle 72)
	V-6	Carrera 20C	Desde la AV. Chile (calle 72) hasta la calle 73
	V-6	Carrera 19	Desde la calle 71 hasta la Av. Chile (calle 72)
	V-7	Carrera 20B	Desde la AV. Chile (calle 72) hasta la calle 73
	V-6	Carrera 17	Desde la calle 71 hasta la Av. Chile (calle 72)
	V6	Carrera 15	Desde la carrera 71 hasta la Carrera 71A
	V-6	Carrera 14A	Desde la carrera 71 hasta la Av. Chile (Calle 72)

V-7	Carrera 20A	Desde la AV. Chile (calle 72) hasta la calle 73
-----	-------------	---

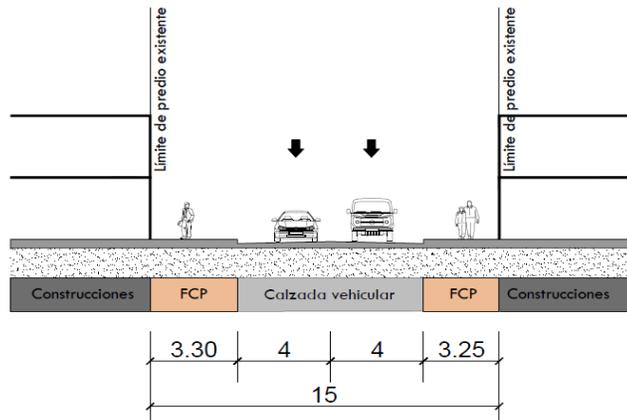
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-3 Sección vial actual Calle 71A



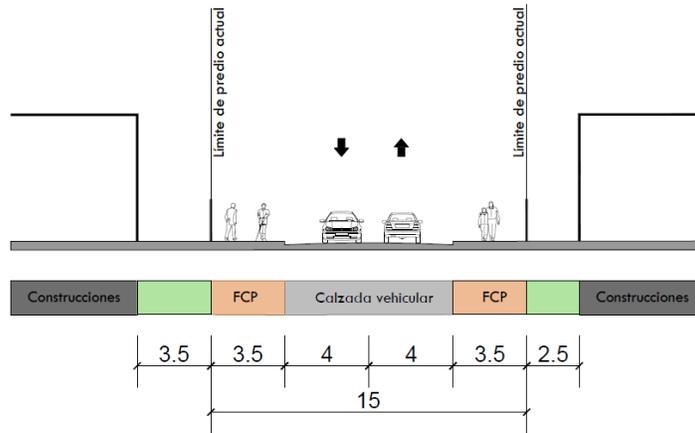
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-4 Sección vial actual Carrera 20 y Carrera 20c



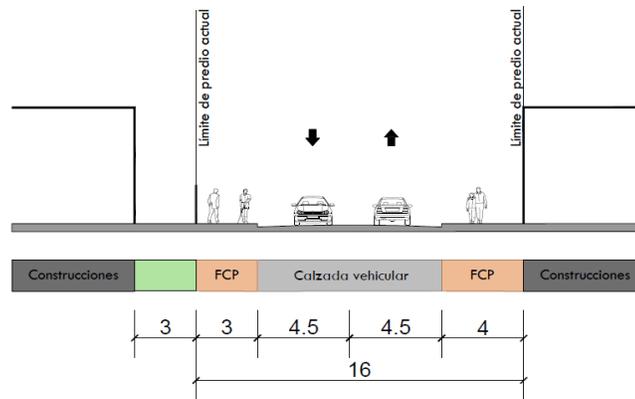
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-5. Sección vial actual Carrera 19 y Carrera 20b



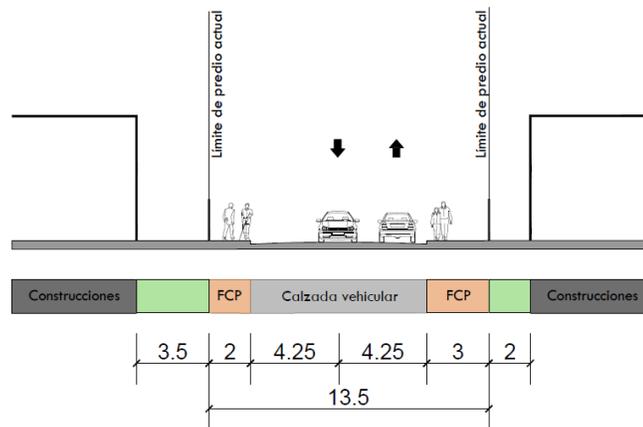
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-6 Sección vial actual Carrera 17 y Carrera 20a



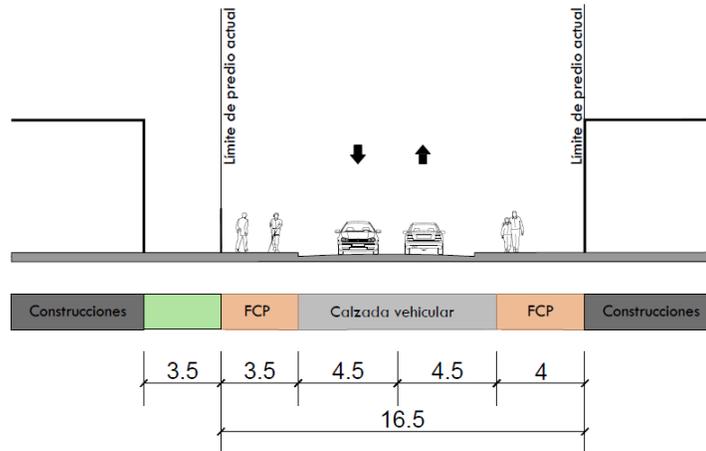
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-7 Sección vial actual Carrera 15



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-8 Sección vial actual Carrera 14A



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En cuanto a la malla vial local, se identifican las siguientes vías con características similares a la malla vial intermedia, con relación a las dimensiones de perfil con andenes en promedio de 3 m seguido por antejardines de aproximadamente 3 m hasta el inicio de la edificación, tal y como se demuestra:

Tabla 3-8 Vías malla vial local

Clasificación	Tipo	Vía	Tramo
Local	V-6	Calle 72 A	Desde la carrera 20c hasta la Av. Caracas (carrera 14)
	V-6	Calle 71	Desde la Carrera 19 hasta la Av. Caracas (Carrera 14)
	V-6	Calle 73	Desde la carrera 20c hasta la Av. Caracas (carrera 14)

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 3.5-9 Sección vial actual Calle 72A

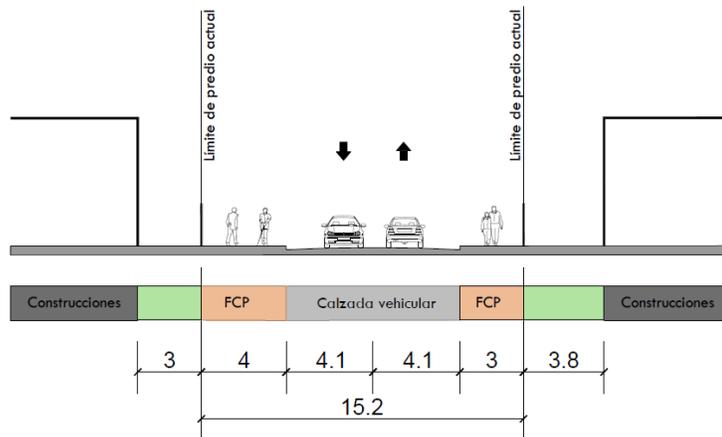


Ilustración 3.5-10 Sección vial actual Calle 71

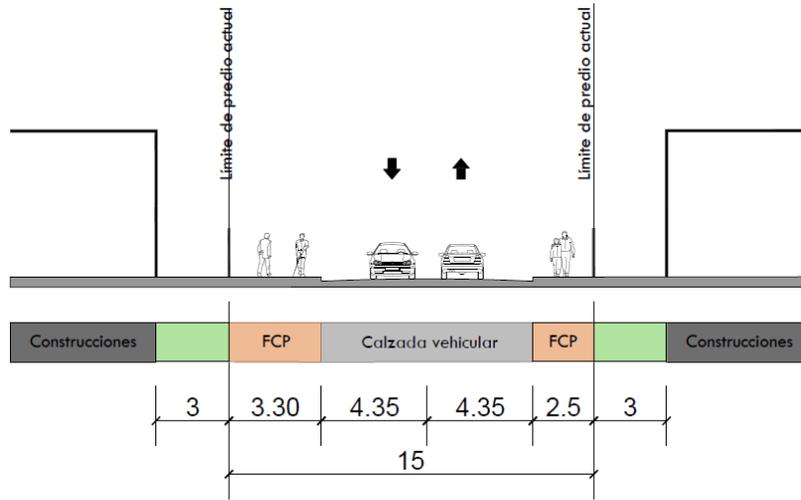
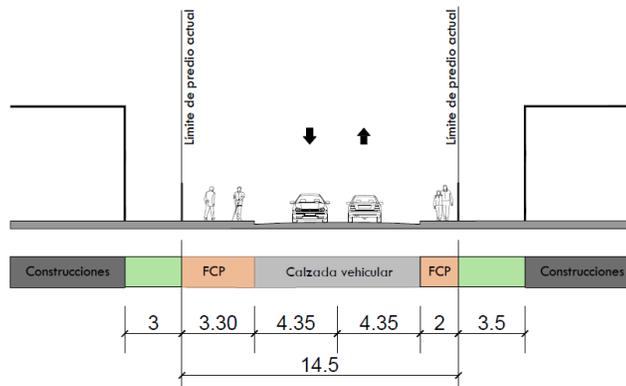


Ilustración 3.5-11 Sección vial actual Calle 73

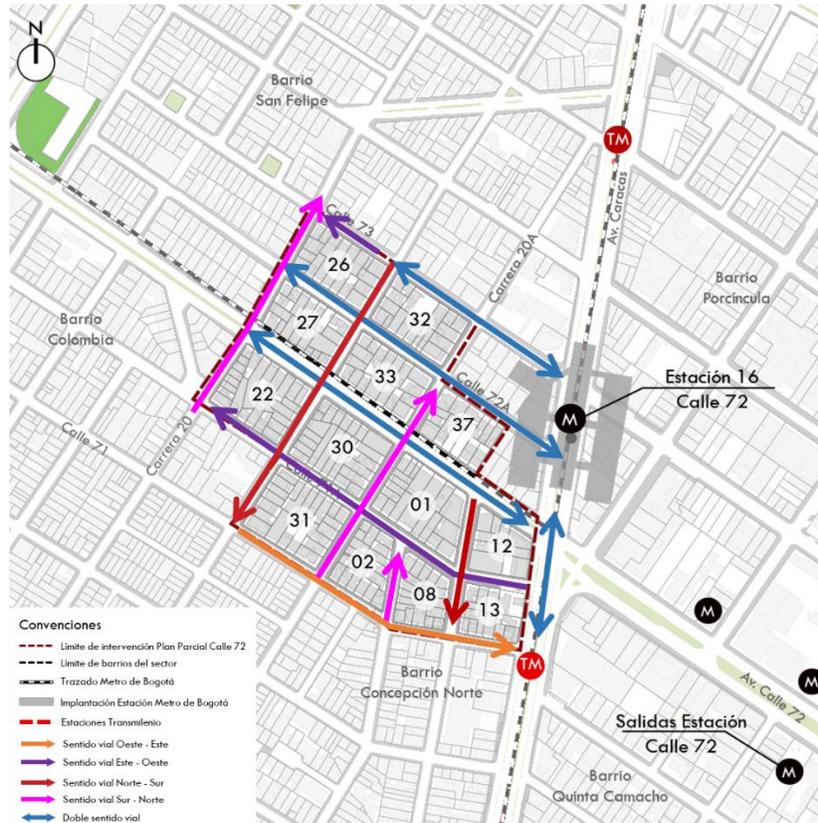


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Sentidos viales

De acuerdo a lo revisado, la malla vial arterial tiene sentido de circulación con una sección de doble calzada. La Calle 72 desplaza sus flujos vehiculares en sentido oriente-occidente y occidente – oriente, por otro lado, la Av. Caracas por su parte, dirige su flujo vehicular hacia el norte-sur y viceversa de la ciudad. La malla vial intermedia en su mayoría presenta el flujo vehicular en un solo sentido hacia el norte o sur de la ciudad. Por último, la malla vial local en cambio tiene la mayoría de las vías con doble sentido de circulación, lo cual permite una óptima conectividad con la malla vial arterial principalmente y continuidad hacia los diferentes puntos de la ciudad.

Ilustración 3.5-12. Sentido de las vías



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En consecuencia, los sentidos viales actuales que permiten la circulación en las vías de la zona de intervención, se evidencia la necesidad de analizar en la propuesta de diseño de tránsito para la fase de formulación, la conectividad adecuada con los ejes viales principales del sistema como la Calle 72 y la continuidad lógica de los sentidos viales propuestos con los existentes en el perímetro inmediato del plan parcial.

3.5.2 Subsistema de Transporte

Sistemas de transporte público masivo

El polígono de intervención se localiza en un punto estratégico de la ciudad en cuanto a la oferta actual y proyectada para la ciudad para el sistema de transporte público masivo.

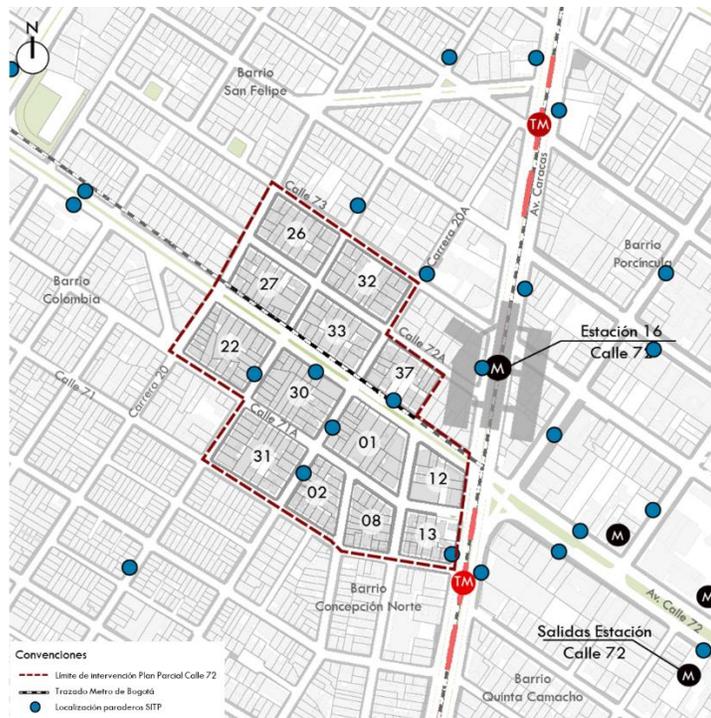
En la actualidad se encuentra en relación directa con la troncal de Transmilenio de la Av. Caracas (Carrera 14) y las estaciones Calle 72 y Calle 76 de este sistema. A una distancia aproximada de 500 metros al norte se encuentra la troncal de la Av. Calle 80. En el ámbito del plan parcial cuenta con presencia de rutas y

paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá – SITP, en el área de planificación se identifican 6 paraderos.

Con respecto a los sistemas de transporte público proyectado para la ciudad, el polígono se encuentra en relación directa al oriente con la primera línea del metro por la Av. Caracas (Carrera 14) y la estación proyectada entre las calles 72 y 74, así como en la intersección de la segunda línea del metro proyectada por la Av. Chile (Calle 72).

En la siguiente imagen se puede observar la localización de las estaciones de la troncal de Transmilenio de la Av. Caracas (Carrera 14), la estación proyectada del sistema metro y los paraderos del SITP existentes en el área de planificación y su entorno inmediato:

Ilustración 3.5-13 Identificación de Sistemas de Transporte Público



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

A continuación, se presentan los inventarios de estaciones y rutas de los diferentes sistemas de transporte masivos existentes y proyectados:

Tabla 3-9. Inventario estaciones Metro y Transmilenio

Componente	Línea / troncal	Estación	Localización
Metro	Primera	16	Avenida Caracas, entre Calles 72 y 74
Transmilenio	Avenida Caracas	Calle 72	Avenida Caracas entre Calle 70 y 72

		Calle 76	Avenida Caracas entre Calle 74 y 76
--	--	----------	-------------------------------------

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tabla 3-10. Inventario Rutas de Transporte Público (SITP)

Componente	Paradero	Localización
SITP	100A00	Kr 17 - AC 72 - Sentido S-N
	099A00	Kr 20 A - CI 74 - Sentido S-N
	627A00	Kr 20 B - CL 75 – Sentido N-S
	628A00	Kr 20 B - CL 73- Sentido N-S
	678A00	Kr 19 - AC 72 – Sentido N-S
	617A00	(Kr 19 - CI 70) – Sentido N-S
	050A00	AC 72 - Kr 22 – Sentido W-E
	317A00	AC 72 - Kr 17 – Sentido W-E
	398A00	AC 72 - Kr 13 – Sentido E-W
	313A00	AC 72 - Kr 17 – Sentido E-W
	002A00	AC 72 - AK 22 – Sentido E-W
	762A00	Kr 13 - AC 72 – Sentido N-S
	333A00	AK 24 - CI 74 ^a - Sentido S-N
	332A00	AK 24 - CI 74 ^a – Sentido N-S
	335A00	AK 24 - AC 72 – Sentido N-S
	299A00	AK 15 - CL 72 - Sentido S-N
	300A00	AK 15 - CL 75 - Sentido S-N
301A00	AK 15 - CL 76 - Sentido S-N	

Red de bici-usuarios

El área de planificación se encuentra actualmente conectada por un bici-carril por la carrera 19 y la carrera 15 hasta la calle 71A y después por la carrera 20 hacia el norte.

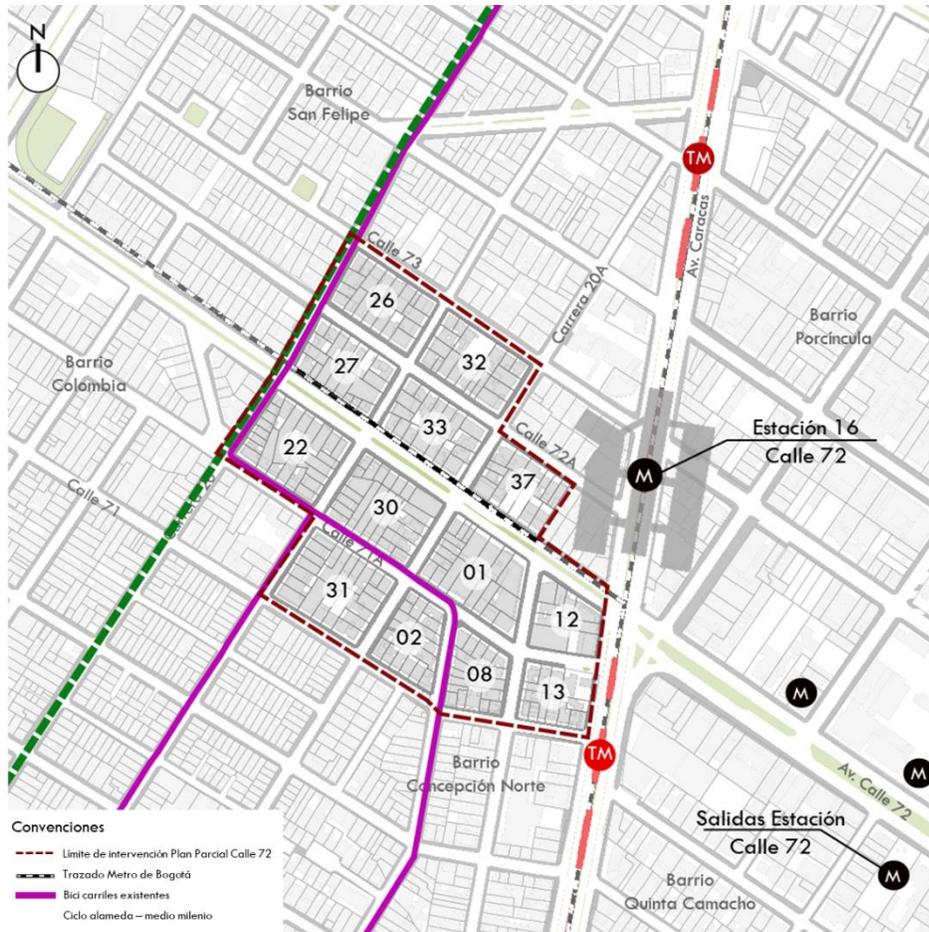
En cuanto a infraestructura proyectada en la zona, el polígono se encuentra bordeado al occidente por el proyecto “Ciclo-alameda del Medio Milenio” sobre la carrera 20.

El proyecto de “Ciclo-alameda del Medio Milenio” es uno de los proyectos más importantes de la actual administración, conectando el sur y el norte de la ciudad desde El Tunal hasta la Calle 170, el proyecto tiene 25 km de longitud⁹ y constituye una oportunidad y necesidad de integración con el plan parcial “Calle 72”, constituyéndose en un elemento estructurante para el planteamiento urbano propuesto en el sector.

En la siguiente imagen se puede observar la red para bici usuarios que se encuentra actualmente en funcionamiento y el trazado del proyecto “Ciclo-alameda del Medio Milenio”:

⁹ Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. 2020.

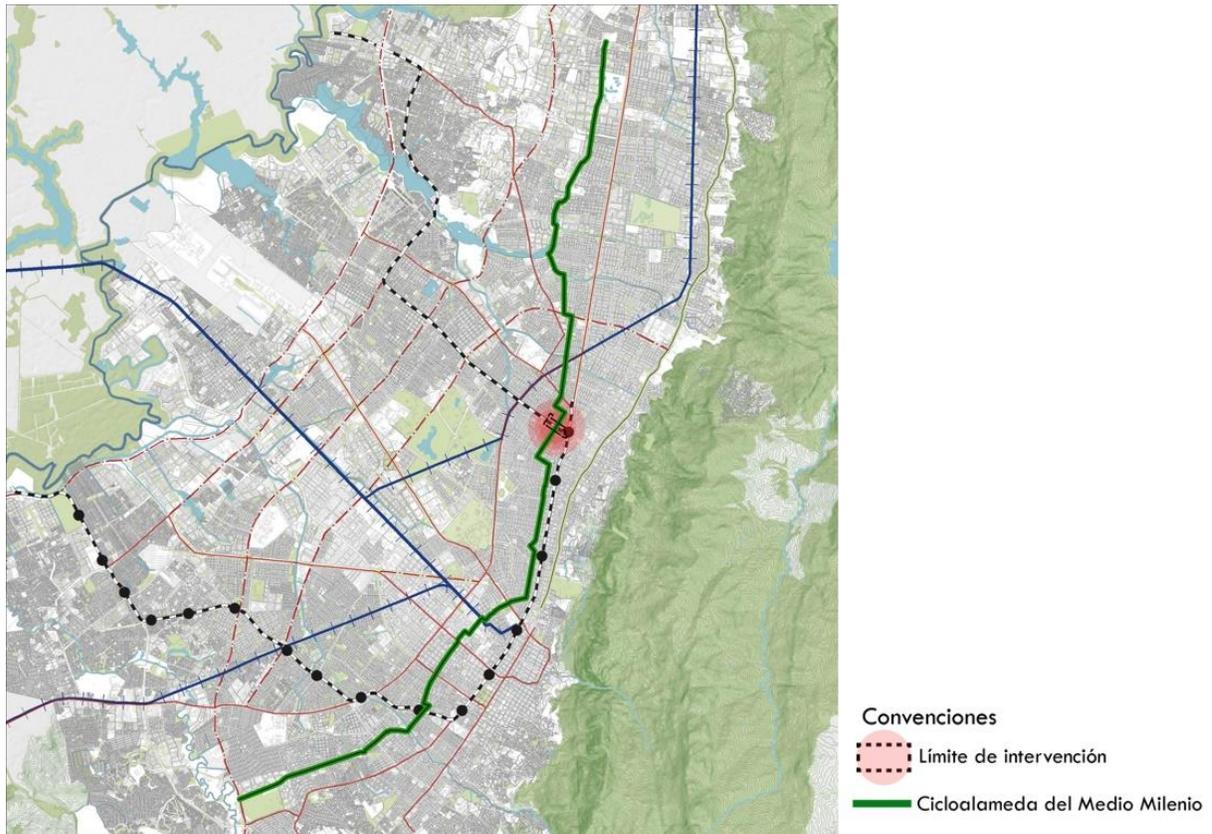
Ilustración 3.5-14 Red de biciusuarios existente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En la siguiente imagen se puede observar la localización del plan parcial “Calle 72” con respecto al trazado completo del proyecto “Ciclo Alameda del Medio Milenio”.

Ilustración 3.5-15 Trazado “Ciclo Alameda del Nuevo Milenio”



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Proyectos de infraestructura vial y de espacio público del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU

A través del concepto técnico SGDU 20212051775361 del 26 de noviembre de 2021, el cual acompaña el oficio de determinantes del plan parcial emitido mediante oficio SDP-2-2021-99361 por la Secretaría Distrital de Planeación - SDP, y el radicado IDU 20215261827112 el Instituto de Desarrollo Urbano – del 8 de noviembre de 2021, informó sobre los proyectos existentes en la malla vial en el ámbito del plan parcial y su entorno. Respecto es esto informó lo siguiente:

En la fase de formulación, el ámbito de planificación se relaciona de manera general con los proyectos de infraestructura vial y espacio público, desarrollados por el IDU, que se encuentran en estructuración, ejecución o terminación en el área de influencia y a continuación se observan:

Ilustración 3.5-16. Proyectos de malla vial arterial, intermedia y local en el ámbito de intervención del pp Calle 72



Fuente: SIGIDU- Elaboración IDU

Tabla 3-11. Descripción de proyectos de malla vial arterial, intermedia y local en el ámbito de intervención

MALLA VIAL ARTERIAL - AV. CARACAS (AC 20)								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
1	CONCESIÓN 163-2019	EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A. Primera Línea del Metro - Tramo 1	EN EJECUCION	Construcción	20/10/2020	13/03/2028	10,3%	Mediante radicación IDU número 20215261470842, se informó el inicio de obras de la fase previa en corredor vial de la Calle 72 con av. Caracas. En la actualidad existen varias obras anteriores dentro del área objeto de intervención en las obras (fase previa), que actualmente cuentan con pólizas de estabilidad vigentes a favor del IDU. Por este motivo, el ML1 confirma que asumirá la responsabilidad por cualquier daño que se ocasione sobre las obras con pólizas anteriores.
MALLA VIAL ARTERIAL - AV. CHILE CALLE 72.								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
2	IDU-1299-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS	EN EJECUCION	Estudios y diseños	17/09/2021	16/11/2022	4%	Meta física del proyecto: 1,6 km de vías, 39800 mts2 de espacio público y 11,3 km de cicloruta,
3	IDU-1692-2020	CONSERVACION DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL - VIGENCIA 2020-GRUPO 5	EN EJECUCION	Conservación	27/01/2021	26/11/2021	82%	Mantener Km-camil de Malla Vial Arterial 23,39 Km de camil. En la actualidad se trabaja en el recalce de sardinel existente,
4	IDU-1611-2019	MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y RECONSTRUCCION DE ESPACIO PUBLICO ASOCIADO A PARADEROS DEL SITP	TERMINADO-TRAMITE ACTA RECIBO FINAL DE OBRA	Conservación	10/02/2020	25/01/2021	98%	La obra incluye el mantenimiento de 86 unidades Paraderos SITP y 10.823 m2 de Espacio público.
5	1573 de 2020	DISEÑOS CICLOALAMEDA DEL MEDIO MLENIO TRAMO 3 Y TRAMO 4	SUSPENDIDO	Estudios y diseños	1/03/2021	28/01/2022	70%	El alcance del proyecto son los Diseños de la Cido Alameda Medio Mlenio, desde el Tunal hasta la Calle 108. El consultor reporta un avance del 76% de la Fase de Estudios y Diseños.
MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 20								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
3	1573 de 2020	DISEÑOS CICLOALAMEDA DEL MEDIO MLENIO TRAMO 3 Y TRAMO 4	SUSPENDIDO	Estudios y diseños	1/03/2021	28/01/2022	70%	El alcance del proyecto son los Diseños de la Cido Alameda Medio Mlenio, desde el Tunal hasta la Calle 108. El consultor reporta un avance del 76% de la Fase de Estudios y Diseños.

MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 20 A								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
6	IDU-1383-2017	CONSERVACIÓN MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL Y MALLA VIAL SITP GRUPO 2 - VIGENCIA 2017	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	Conservación	19/12/2017	18/12/2020	100%	Conservación de la malla vial arterial troncal y la malla vial que soporta las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. A nivel de calzada el contrato atiende Atención de Emergencias; Actividad tendiente a mitigar de manera puntual, problemas que afectan la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad.
MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 19								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
6	IDU-1383-2017	CONSERVACIÓN MALLA VIAL ARTERIAL TRONCAL Y MALLA VIAL SITP GRUPO 2 - VIGENCIA 2017	TERMINADO Y EN PROCESO DE LIQUIDACION	Conservación	19/12/2017	18/12/2020	100%	Conservación de la malla vial arterial troncal y la malla vial que soporta las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP. A nivel de calzada el contrato atiende Atención de Emergencias; Actividad tendiente a mitigar de manera puntual, problemas que afectan la seguridad y la movilidad en la infraestructura de la ciudad.
MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 17								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
4	IDU-1611-2019	MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y RECONSTRUCCION DE ESPACIO PUBLICO ASOCIADO A PARADEROS DEL SITP	TERMINADO- TRAMITE ACTA RECIBO FINAL DE OBRA	Conservación	10/02/2020	25/01/2021	98%	La obra incluye el mantenimiento de 86 unidades Paraderos SITP y 10,823 m2 de Espacio público.
MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 73 COSTADO ORIENTE AV CARACAS								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
7	IDU-1299-2020	CONEXIÓN PEATONAL CALLE 73 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS	EN EJECUCION	Construcción	18/12/2020	5/05/2022	7,17%	Alcance del proyecto: construcción de espacio público en la Calle 73, (8.996,0 m2) zona verde (190,0 m2.) (0,63 Km) de Ciclomuta.

Fuente: SIGIDU- Elaboración IDU

En relación con estos proyectos, se aclaran los escenarios y planteamientos que se deberán tener en cuenta:

Los proyectos que se encuentran en etapa de factibilidad o de estudios y diseños en el estado de terminado o ejecución, respecto de los cuales el IDU podría suministrar información existente o indicará que se realice la consulta directa para cruzarlos con la propuesta urbanística y/o acciones de mitigación resultado del Estudio de Tránsito.

Proyectos que se encuentran en la etapa de construcción, conservación y en estado de ejecución, respecto de los cuales el promotor consultará los planos aprobados, directamente en el repositorio institucional, realizará la superposición de planos y se ajustará a los aprobados en los proyectos IDU.

Por último, aquellos proyectos que se encuentran en la etapa de conservación en estado de terminado y liquidado, en este caso los proyectos se encuentran amparado por pólizas de estabilidad que pueden estar vigentes, por lo tanto, cualquier intervención deberá ser informado y concertado.

3.5.1 Metro de Bogotá

Por medio del Decreto 577 de 2013 se precisa y adopta el trazado o general del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá, que con 16 estaciones y es financiada por la Nación, el Distrito y la banca multilateral.

En el año 2016 después décadas de estudios y propuestas para la construcción del metro, el gobierno Nacional y el gobierno Distrital lograron establecer un acuerdo para la construcción de la Primera Línea del Metro de Bogotá, consolidando sí el inicio del desarrollo del proyecto de infraestructura más importante del país.

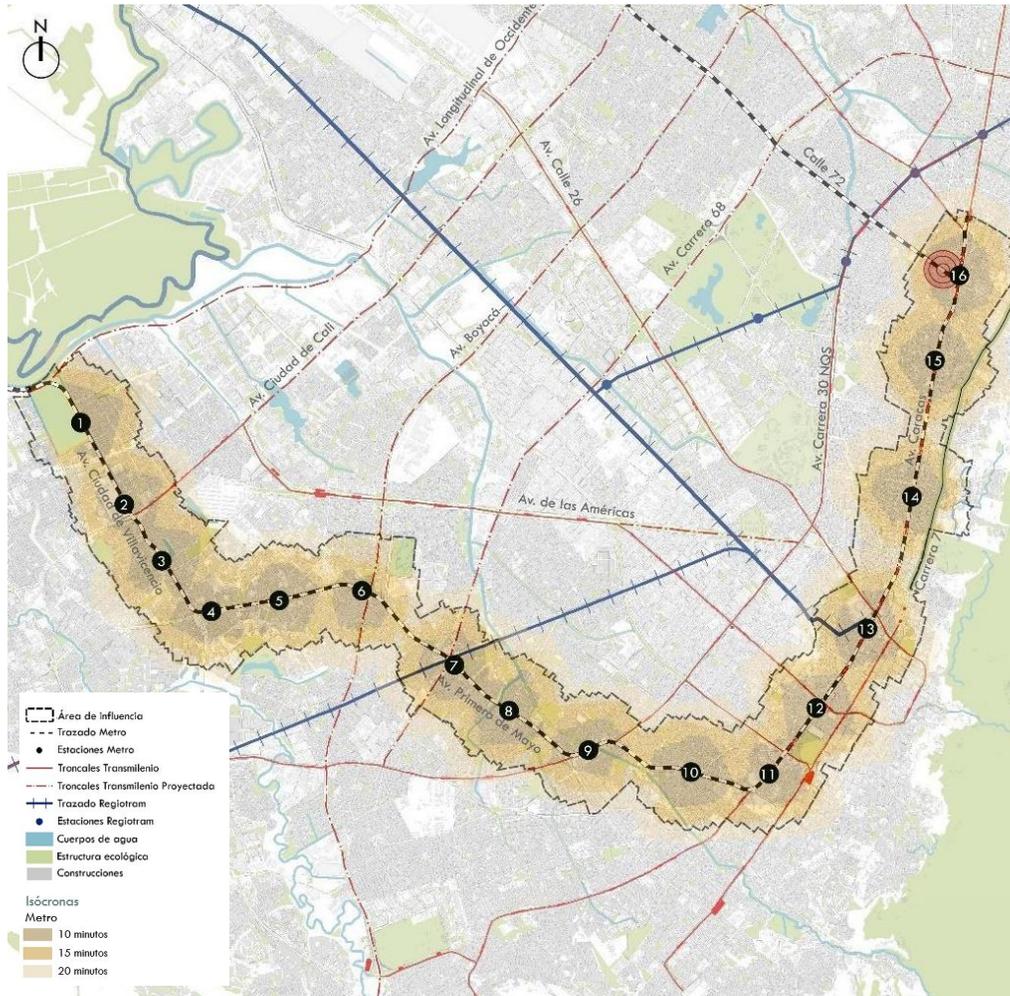
La Primera Línea del Metro de Bogotá, tendrá una longitud aproximada de 24 kilómetros y que serán en su totalidad con viaducto y estaciones elevadas, “inicia desde la intersección de la futura prolongación de la avenida Villavicencio con la futura Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). A partir de ese punto, toma la avenida Villavicencio, en sentido oriental, hasta la intersección con la avenida Primero de Mayo. Por esta vía, continúa en dirección al oriente, teniendo intersecciones con la avenida Boyacá, la avenida 68 y la carrera 50 hasta llegar a la avenida NQS. En este punto, realiza un giro al norte, para hacer una transición sobre la avenida NQS y, posteriormente, un giro al norte para continuar por la calle 8 sur hasta la intersección con la calle 1. Continúa por el eje del separador central de la calle 1 hasta la intersección con la avenida Caracas (avenida carrera 14), para tomar dicha avenida Caracas hasta la calle 72 (la línea incluye una cola de maniobras de 0,6 km que llega hasta la calle 78)” Empresa Metro de Bogotá.
<https://www.metrodebogota.gov.co/?q=preguntas-frecuentes>

Para el desarrollo de la Primera Línea del Metro de Bogotá, el trazado propuesto cuenta con dieciséis estaciones, diez estaciones estarán integradas a las troncales de Transmilenio existentes.

La Primera Línea de Metro se configura como un anhelo cumplido para la ciudad y un desafío urbano. Sobre el trazado se establecieron acciones que consoliden el corredor de acuerdo a las vocaciones de las estaciones e identificación de transversalidades como conectoras de la infraestructura de transporte con los equipamientos y espacio público del área de influencia del corredor de movilidad.

Una de las primeras obras iniciadas es la de un intercambiador vial en la calle 72 con Av. Caracas que ayudará a descongestionar ese importante sector de la ciudad antes del inicio de las obras del viaducto.

Ilustración 3.5.1-1. Trazado primera línea metro de Bogotá



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

El trazado de la segunda línea de metro quedó aprobado por parte de la Junta Directiva de la Empresa Metro de Bogotá el pasado 8 de abril, la primera estación se encuentra próxima a la estación 16 de la primera línea, actualmente en construcción y estará localizada en las manzanas 37 y 33 del barrio San Felipe, dentro del ámbito del presente plan parcial. La segunda línea de metro, de tipo subterráneo, se encuentra en etapa de prefactibilidad.

“La Línea 2, que también impactará positivamente a las localidades de Chapinero y Barrios Unidos, según resultados en la fase de prefactibilidad, tendrá una extensión de 15,8 kilómetros, de los cuales, la gran mayoría serán subterráneos.

A lo largo del trazado, se construirán 11 estaciones y, se calcula, que esta Línea 2 del metro de Bogotá comience a operar en el año 2030, con 23 trenes de seis vagones cada uno, movilizandounos 45.000 pasajeros por hora en cada sentido y aumentando el uso de la red metro en cerca de 700.000 viajes diarios.”

Ilustración 3.5.1-2 Tramo de la segunda línea del Metro de Bogotá



La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano priorizó dentro de este análisis la Estación 16, correspondiente al cruce de la Av. Caracas con la Calle 72, evidenciando allí una zona de oportunidad para la renovación urbana entorno al sistema transporte y la posibilidad de aplicación de los principios de Desarrollo Orientado al Transporte – DOT. Se identificaron en esta zona, las características urbanas y socioeconómicas específicas que permitieron delimitar una intervención un área específica entorno a la estación para el crecimiento económico, atracción de inversiones, el desarrollo de nuevas funcionalidades urbanas y generación de empleo cuyo elemento estructurante es el trazado del sistema de transporte.

Para este sector, el análisis y propuesta de lineamientos de inserción para los Corredores de Movilidad DOT, están dirigidas a:

- Fortalecer la infraestructura de Transporte.
- Fortalecer la integración intermodal.
- Mejorar las condiciones urbanas alrededor del corredor de transporte.

Conclusiones

El Diagnóstico de las condiciones de infraestructura vial y de transporte en el área de influencia definida para el PPRU Calle 72 permiten establecer que los predios del proyecto se encuentran un sector de baja densidad con uso predominante el residencial con comercio y servicios en menor participación, donde predomina el estrato 3 y presencia de estrato 4 y 5 en el costado oriental de la Av. Caracas.

La vialidad del área de influencia está conformada por vías de la malla vial arterial, intermedia y local; con presencia de rutas del servicio público colectivo y SITP por vía de la malla vial intermedia y arterial y de buses del sistema Transmilenio por la Troncal Av. Caracas.

Como condición general se tiene que la infraestructura de la malla vial arterial presenta un buen estado físico, al igual que la malla vial intermedia y local, con presencia de condiciones en regular y mal estado físico en tramos de corta longitud. Todos con señalización adecuada, pero con demarcación deficiente en algunos tramos.

La infraestructura peatonal, conformada por andenes o franjas de circulación peatonal presenta, en términos generales, condiciones inadecuadas para la circulación de peatones, especialmente para personas en condición de movilidad reducida, dada la irregularidad de las secciones de estos andenes y continuidad de los mismos (diferencias de nivel), deficiencia de rampas y vados y condiciones físicas en regular y mal estado.

No obstante, se observa que recientemente algunos tramos viales han sido objeto de reparación y/o mantenimientos de la carpeta asfáltica, incluyendo nuevos diseños operativos y de señalización, como en la Carrera 22 entre la Av. Calle 72 y Calle 76, las Calles 74A, Calle 75 y Calle 75A entre Carrera 20 C y Carrera 23 como parte de la estrategia del proyecto de Barrios Vitales en el sector del Barrio San Felipe.

La construcción de infraestructura de movilidad, se configura en una oportunidad para consolidar urbanísticamente la zona con un proyecto que consolide los principios de desarrollo orientado al transporte DOT, genere espacio público y multiplicidad de usos, con atracción de nuevos residentes y oferta de servicios y comercio

3.6 Sistema de servicios públicos

Para el desarrollo de la formulación del plan parcial, el Decreto Distrital 190 de 2004 estipula en el artículo 22 la ordenación del sistema de servicios públicos que se disponen en el territorio urbano. Actualmente el plan parcial cuenta con las factibilidades de los servicios de:

Tabla 3-12. Factibilidad de servicios públicos

Empresa	No. Radicado respuesta	Fecha
ENEL Codensa	265372630	2 de junio de 2022
Vanti - Gas Natural	10153620-0389-2022	20 abril 2022
ETB	2022-714-ECC-EIGC	29 abril 2022
EAAB	3050001-S-2022-119000	05 mayo 2022

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

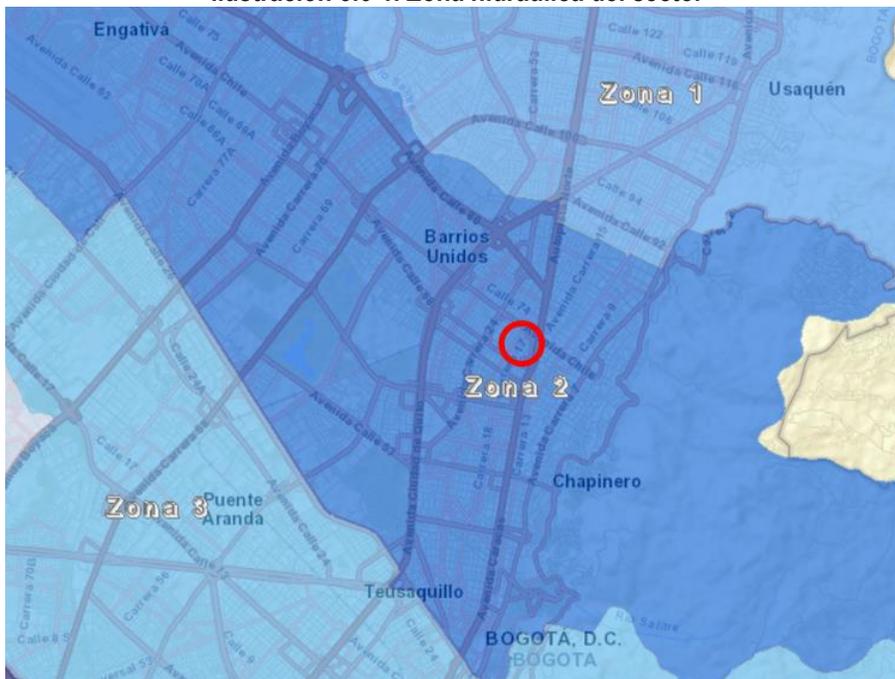
De acuerdo con lo anterior, el plan parcial cuenta con factibilidades por parte de servicios públicos. En el periodo de ejecución de este, el desarrollador de cada unidad de actuación deberá acogerse a los requerimientos técnicos establecidos por cada una de las empresas prestadoras de servicios. Por lo tanto, en la presente formulación se toman en cuentas las recomendaciones indicadas para la zona de intervención y podrá ampliarse la información de este en el Anexo 4. Factibilidades de servicios públicos

3.6.1 Red de acueducto

La consultora FLUXO “Ingeniería que crea valor”, presentó un diagnóstico y caracterización de las redes de acueducto y alcantarillado en el sector de delimitación para el plan parcial Calle 72 (Barrios San Felipe, Concepción norte y Colombia) para presentar alternativas de diseño en los sistemas de acueducto, alcantarillado sanitario y alcantarillado pluvial.

El proyecto PPRU CALLE 72 hace parte del distrito hidráulico 2170101 del sector hidráulico 217 de la Zona 2, tal como se muestra en la ilustración siguiente:

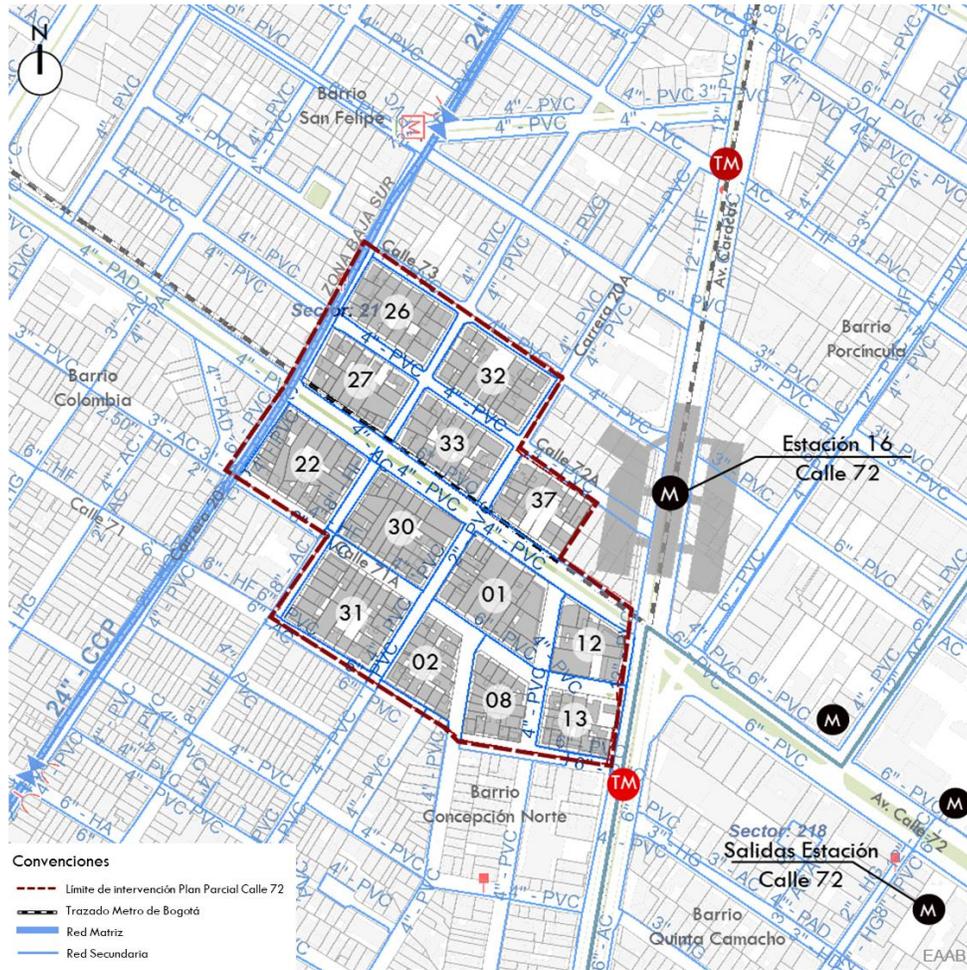
Ilustración 3.6-1. Zona hidráulica del sector



Fuente: Fluxo Ingeniería 2022

En el ámbito de estudio se identifica una red matriz existente de acueducto en la carrera 20. La red secundaria, se concentra principalmente en la calle 72 a, calle 72, calle 71ª calle 71. Por otro lado, hace parte del área de servicio de línea matriz (ZONA BAJA SUR) de 24" en CCP (Tubería Reforzada con cilindro de acero y varilla), localizada sobre la carrera 20, la cual se encuentra a una profundidad de 1.99 m. Lo anterior se aprecia en la siguiente ilustración.

Ilustración 3.6-2 Matriz de acueducto



Fuente: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá

A la altura de la Carrera 20C con Calle 77, la línea matriz de 24" cuenta con una derivación en 12", desde donde se le suministra agua a la Unidad Operativa a la cual pertenece el predio de interés.

Al interior del polígono del PRRU, se cuenta con redes de acueducto desde Ø2" hasta Ø12" en PVC, asbesto cemento y hierro fundido, las cuales deben ser reemplazadas por tubería de Ø6" en PVC, según lo requerido por la factibilidad de servicio. Así mismo se deben eliminar aquellas redes que pasen por debajo de las manzanas proyectadas del PRRU, o moverlas hacia los andenes proyectados por el urbanismo.

3.6.2 Red de alcantarillado

En el ámbito de estudio se identifican redes troncales en la calle 73 y la calle 71 para el sistema de alcantarillado existente. La red de alcantarillado local, se concentra principalmente en la calle 73, calle 72 a, calle 72, calle 71ª calle 71. En el área de influencia del proyecto, cruzan dos interceptores troncales con sentido oriente- occidente, interceptor Salitre bombeo e interceptor La Vieja:

Red troncal:

Interceptor Salitre bombeo

Este colector inicia en la calle 73 con Av. Caracas en Ø14" PVC recogiendo la cuenca Salitre DER 177. Su diámetro aumenta aguas abajo pasando por Ø24" y 26" en concreto reforzado, y posteriormente, a la altura de la carrera 20, pasa a 30" en ladrillo, sigue aumentando de diámetro en su recorrido hasta 1.8m en ladrillo, empantando en el interceptor bombeo bajo en el rio salitre.

Interceptor La Vieja

El interceptor La Vieja recibe los aportes de escorrentía y aguas residuales de las cuencas Salitre La vieja, Salitre DER 069 y Salitre DER 102 hasta donde se encuentra el PPRU CALLE 72 (Ver Figura 14). Este colector inicia en la carrera 2A con calle 72 BIS con diámetro de 1.05m en ladrillo, a medida que baja por la calle 69 aumenta de diámetro hasta 1.8m a la altura de la Av. Caracas, posteriormente se desvía por la calle 71 y a la altura del PPRU ya tiene un diámetro de 2.5m en ladrillo, en su recorrido aguas abajo cambia de sección presentando algunas contracciones hasta su emparte con el Int. Derecho Salitre a la altura del rio Salitre.

Ilustración 3.6-3 Sistema de alcantarillado



Fuente: Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá

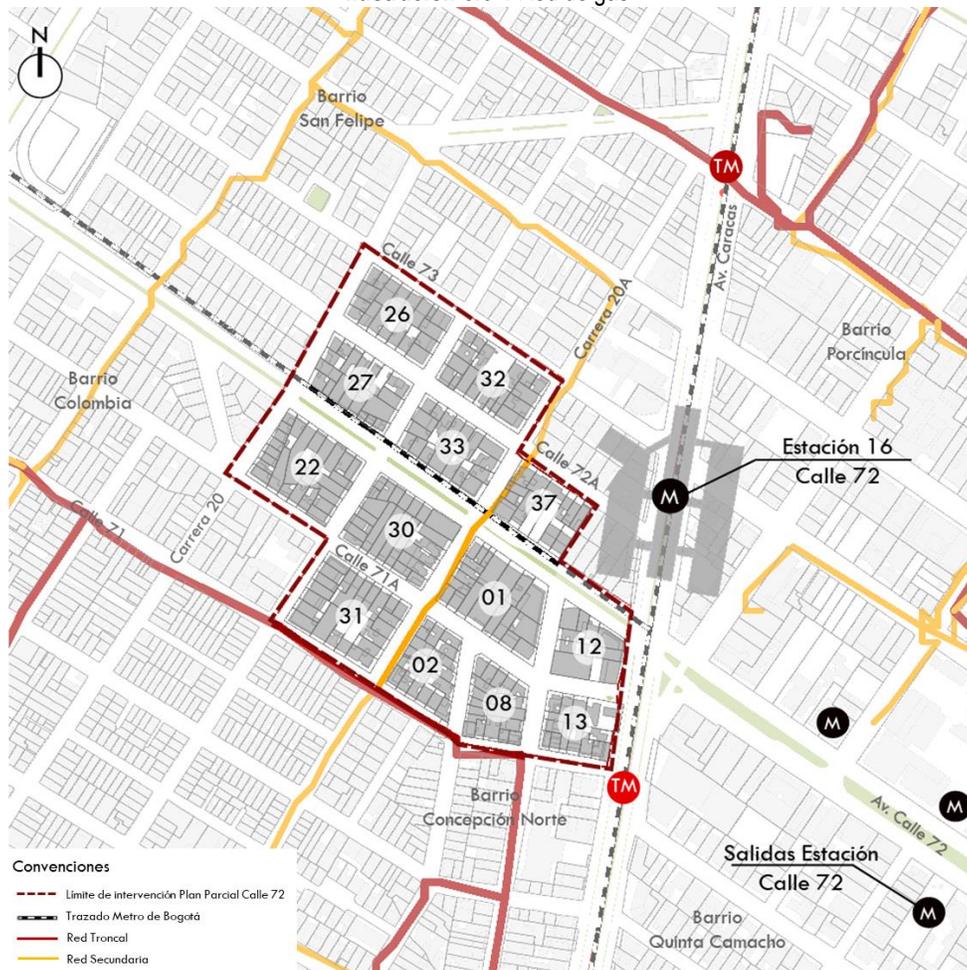
Red local

En cuanto a la red local al interior del polígono del Plan Parcial, se tienen redes de alcantarillado combinado desde las Ø8" hasta Ø30" en diferentes materiales como gres, concreto sin refuerzo y PVC, tal como se muestra en la Tabla 9.

3.6.3 Red de gas natural

En el ámbito de estudio se identifica una red troncal existente de gas natural en la Calle 71 y una red secundaria en la carrera 17 y 20a.

Ilustración 3.6-4 Red de gas

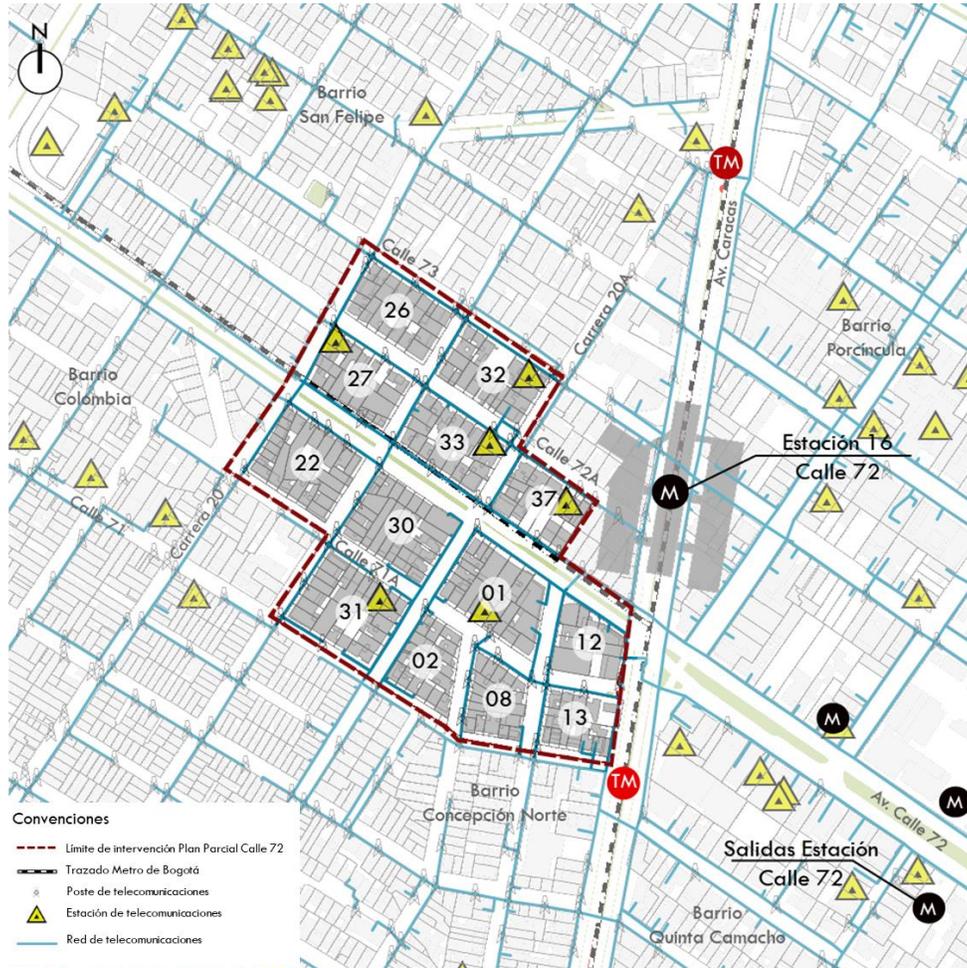


Fuente: Grupo Vanti ESP

3.6.4 Red de telecomunicaciones

El ámbito de estudio cuenta con 6 estaciones de telecomunicación, con capacidad para la atención de servicios de telecomunicaciones (voz, internet y TV).

Ilustración 3.6-5 Red de Telecomunicaciones



Fuente: Empresa de Telecomunicaciones de Bogotá

3.7 Patrimonio cultural material

Dentro del polígono de intervención hay dos inmuebles catalogados como Bienes de Interés Cultural – BIC del ámbito Distrital, declarados mediante decreto 606 de 2001. A los cuales se les asignó la categoría de conservación tipología. Los bienes de interés cultural están localizados en la manzana 37 del barrio San Felipe, predios 14 y 16.

Ilustración 3.7-1 Identificación de Bienes de Interés Cultural – BIC en el área de planificación



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU.

La identificación de los inmuebles declarados como BIC en la manzana 37 del barrio san Felipe es la siguiente:

<p>Predio 14 Dirección: Calle 72ª # 20-93 Categoría: Conservación Tipológica - CT</p>	<p>Predio 16 Dirección: Calle 72ª # 20-85 Categoría: Conservación Tipológica - CT</p>
 <p>Fuente: Google Street View. 2021</p>	

En el proceso de formulación del plan parcial se adelanta el estudio de valoración patrimonial, con el fin de determinar la pertinencia de solicitud de exclusión del inventario de Bienes de Interés Cultural del Distrito Capital, mantener los bienes declarados con una estrategia de puesta en valor y protección de estos BIC dentro de la propuesta urbana. Anexo 5. Estudio de valoración patrimonial

Los bienes declarados como de interés cultural tienen características presentes en otros sectores de la ciudad, aunque no se trata de elementos destacados, conservan las características referidas en las fichas de valoración individual, que sustentan su declaratoria.

Las condiciones urbanas en el contexto de los Bienes de interés Cultural, será sujeto de cambio drástico, con la construcción de infraestructura de transporte, los servicios de soporte que esta requiere y por la mezcla de usos que propone el plan parcial.

3.7.1 Valoración de los inmuebles ubicados en los predios no 14 y no 16 de la manzana No. 37 del barrio San Felipe

A continuación, se realiza la valoración de los inmuebles declarados en el ámbito de la formulación de la modificación del plan parcial Calle 72, sobre de los cuales se propone la permanencia de dos inmuebles localizados en los predios N°14 y N°16 de la manzana 37 del barrio San Felipe.

Manzana 37. Predio 14. Calle 72 a N° 16-91, carrera 17 N° 72-36. San Felipe

El inmueble corresponde a una casa esquinera, en el costado nor-occidental de la manzana 37, sobre la carrera 17 con calle 72 a, del barrio San Felipe. El predio presenta un lenguaje formal y volumetría como respuesta a la esquina.

La descripción de la licencia 1875 solicitada el 2 de mayo de 1947 y expedida el 11 de junio de 1947, contiene:

(...) concede licencia al señor Enrique Gaitán Cubides. (Carlos A. Tapia) para construir una casa de dos (2) pisos en el lote situado en la calle 72ª. Entre la avenida 13 y la carrera 17, costado S.E., a la corresponde en su puerta de entrada el número 16-91, incluye # 72-34 de la carrera 17, en todo un acuerdo con los planos aprobados por este Despacho y ciñéndose a la Demarcación # 1076 de 1947 que dice: por la calle 72 A y por la carrera 17 situar el nuevo paramento en esquina por medio de un ochave de 5 metros o de una curva circular de 5 metros de radio, tangente a los paramentos. Se dejarán un jardín delantero de 3m 50 de fondo. NOTA: El interesado queda en la obligación de construir en el sitio la obae, letrinas para el personal de obreros. Cualquier adición o modificación a la presente licencia será sancionado como lo prevee el Acuerdo 20 de 1940. (fdo) Néstor Gutiérrez B. Director del departamento de Control.”

Ilustración 3.7-2. Licencia de Construcción

ALCALDIA DE BOGOTÁ

OBRAS PUBLICAS MUNICIPALES
 DEPARTAMENTO DE CONTROL

Recibo por \$ 182,70
 Licencia No. 1,875

REFERENCIA:
 Solicitud del Sr. Enrique Galván Cubides.
 de fecha. 2 de mayo de 1,947.
 para una edificación.

Fecha 11 de junio de 1,947.

Se concede licencia al señor Enrique Galván Cubides. (Carlos A. Tapia.)
 para construir una casa de dos (2) pisos en el lote situado en la Calle 72-A, entre la -
 Avenida 13 y la Carrera 17 costado S.E., a la cual le corresponderá en su puerta -
 de entrada el número 16-91, Anclaje al # 72-34 de la Carrera 17, en un todo de acuer-
 do con los planes aprobados por este Despacho y citados a la Denunciación # 1076 de
 1,947 que dice: Por la Calle 72-A y por la Carrera 17; situar el nuevo paramento en
 las líneas determinadas en el terreno por medio de mojones. Terminar el ángulo de la
 esquina por medio de un ochave de 5 metros o de una curva circular de 5 metros de ra-
 dio, tangente a los paramentos. Se dejará un jardín delantero de 3m50 de fondo. **NOTA:**
 El interesado queda en la obligación de construir en el sitio de la obra, listrinas -
 para el personal de obreros. Cualquier adición o modificación a la presente licencia
 será sancionada como lo prece el Acuerdo 24 de 1,940. (Ido.) Héctor Gutiérrez S., Di-
 rector del Departamento de Control.
 b.m.

NOTA: Esta licencia implica la obligación del interesado de ceñirse, estrictamente, a ella y de tener en cuenta las
 advertencias indicadas al respaldo.

El Director del Departamento,

 DEPARTAMENTO DE CONTROL

Fuente: Archivo Secretaria Distrital de Planeación SDP.2022

El edificio de 2 pisos con uso habitacional, construido en 1947 de acuerdo con la licencia arriba descrita

Ilustración 3.7-3. Foto ficha de Valoración Individual. Predio 14 manzana 37 Barrio San Felipe



Fuente: DAPD. 2000.

El predio tiene un área de 358.02 metros cuadrados, 22.10 metros de frente por 16.20 metros de fondo, con un en el cual se implanta un volumen de dos plantas con un área de construcción de 404.33 m2. aproximadamente

La edificación presenta un patio posterior, alrededor de los cuales se distribuyen las habitaciones principales. La siguiente imagen de 1952, evidencia que los muebles objeto de este estudio son de las primeras edificaciones de la manzana 37 del barro San Felipe.

Ilustración 3.7-4. Aerofotografía 1952. Calle 72 A N° 16-91/ Carrera 17 N ° 72-36. 1952.



Fuente: IGAC.1952

Criterios de valoración para bienes de interés cultural –bic¹⁰

a) Autoría:

Identificación del autor, autores o grupo que hayan dejado testimonio de su producción, asociada a una época, estilo o tendencia. La autoría puede ser, excepcionalmente, atribuida.

El inmueble no se identifica como Obra de Autor.

a. Antigüedad.

Determinada por la fecha o época de origen, fabricación o construcción del bien.

De acuerdo con la licencia de construcción el inmueble fue tramitado en 1947, en el registro y aerofotográfico del sector, se ha identificado que el inmueble ya construido para 1952, siendo uno de los primeros inmuebles de la manzana 37 del barrio San Felipe.

En la aerofotografía de 1955, se evidencia el avance de la consolidación de la manzana 37 y las manzanas de sector. Se lee, asimismo, la configuración de la calle 72

¹⁰ Decreto 763 de 2009. Artículo 6.

Ilustración 3.7-5. Aerofotografía 1955



Fuente: IGAC.1952

b. Autenticidad:

Determinada por el estado de conservación del bien y su evolución en el tiempo. Se relaciona con su constitución original y con las transformaciones e intervenciones subsiguientes, las cuales deben ser claramente legibles. Las transformaciones o alteraciones de la estructura original no deben desvirtuar su carácter.

La edificación cuya destinación inicial fue vivienda, ha sufrido transformaciones de los espacios para ser adecuados como gimnasio. No se evidencian alteraciones de fachada, sin embargo, al interior del inmueble, se han demolido paredes interiores para integrar los espacios y adecuarlos a la nueva función.

c. Constitución del bien:

Se refiere a los materiales y técnicas constructivas o de elaboración.

Se evidencia que el inmueble se edificó con estructura en mampostería, no se identifican alteraciones en los vanos de la fachada. Se identifica cerramiento del patio, recubrimiento de paredes y pisos

d. Forma:

Se relaciona con los elementos compositivos y ornamentales del bien respecto de su origen histórico, su tendencia artística, estilística o de diseño, con el propósito de reconocer su utilización y sentido estético.

La fachada sobre la carrera presenta volumen central retrocedido, marca el primer piso con recubrimiento en piedra. La fachada sobre la calle marca el acceso principal con columnas y una ventada calada con vanos horizontales en el segundo nivel.

Ilustración 3.7-6. Elementos de fachada



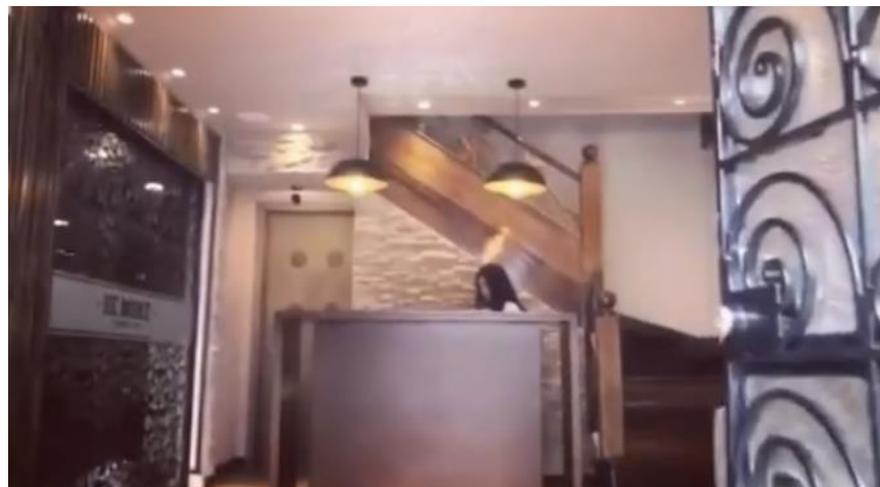
Fuente: DAPD 2001

Imagen 4 Fachada Carrera 17	Imagen 5 Estado Actual calle 72 a
	
<p>Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano.2022</p>	<p>Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano.2022</p>

e. Estado de conservación:

Condiciones físicas del bien plasmadas en los materiales, estructura, espacialidad o volumetría, entre otros. Entre las condiciones que lo determinan se encuentran el uso, el cuidado y el mantenimiento del bien.

Como se evidencia en las siguientes imágenes, la edificación ha sido alterada, principalmente para realizar adecuaciones funcionales. Las imágenes 11 y 12, muestran las adecuaciones de espacios en primer piso, recubrimientos en pisos y paredes.

Imagen 6 Estado actual primer piso**Imagen 7** Estado primer piso

Fuente: [lg. be_more-training](#)

De acuerdo al registro fotográfico y el estudio de las condiciones de determinaron su valoración como Bien de Interés Cultural, se encuentra que la edificación ha sido alterada, presenta pérdida parcial de elementos estéticos, arquitectónicos y funcionales.

Imagen 8 Estado actual primer piso



Imagen 9 Estado primer piso



Fuente: lg. be_more-training

Adiciones y modificaciones en cubierta.

El análisis efectuado permite concluir que las principales modificaciones y adiciones en cubierta corresponden a cerramientos de patio, obra adelantada recientemente.

AÑO	AEROFOTOGRAFÍA	DESCRIPCIÓN
1967		<p>En el año 1955 la cubierta de la edificación recién construida, mantiene en su estado original.</p> <p> Cubierta original del inmueble.</p>
1994		<p>En el año 1967 se mantiene la cubierta original del inmueble.</p> <p> Cubierta original del inmueble.</p>
2021		<p>En el año 2020 aparece una nueva adición (se cubre el patio oriental).</p> <p> Cambio total de la cubierta del inmueble.</p> <p> Adición (cerramiento de patio).</p>

--	--	--

Manzana 37. Predio 16. Calle 72 a N° 16-65. San Felipe

El inmueble corresponde a una casa medianera, en el costado norte de la manzana 37, sobre la calle 72 a, del barrio San Felipe.

La descripción de la licencia 4754 solicitada el 23 de octubre de 1947 y expedida el 26 de noviembre de 1947, contiene:

(...) concede licencia al señor Alfonso meza castillo. (Carlos A. Tapia) para construir una casa de dos (2) pisos en el lote situado en la calle 72ª. Entre la avenida 13 y la carrera 17, costado S., a la corresponderá en su puerta de entrada el número 16-85, en todo un acuerdo con los planos aprobados por este Despacho y ciñéndose a la Demarcación # 1074 de 1947 que dice: por la calle 72 A, situar el nuevo paramento en la línea determinada en el terreno por medio de mojones. Se dejarán un jardín delantero de 3m50 de fondo. NOTA: El interesado queda en la obligación de construir en el sitio la obra, letrinas para el personal de obreros. Cualquier adición o modificación a la presente licencia será sancionado como lo prevee el Acuerdo 20 de 1940. (fdo) Néstor Gutiérrez B. Director del departamento de Control."

Ilustración 3.7-7. Licencia de Construcción

ALCALDIA DE BOGOTÁ

Resibe por \$ 185,40

Licencia No. 4,754



REFERENCIA:

Solicitud del Sr. Alfonso Meza Castillo.

de fecha, 24 de octubre de 1,947.

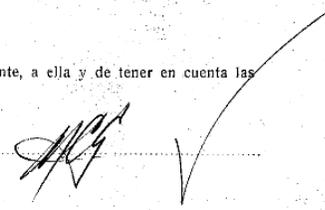
para una edificación.

Fecha 26 de noviembre de 1,947.

Se concede licencia al señor Alfonso Meza Castillo. (Carlos A. Tapia.)

para construir una casa de dos (2) pisos en el lote situado en la Calle 72-A entre la Avenida 13 y la Carrera 17 costado Sur, a la cual le corresponderá en su puerta de entrada el número 16-85, en un todo de acuerdo con los planos aprobados por este Despacho y ciñéndose a la Demarcación # 1074 de 1,947 que dice: Por la Calle 72-A; situar el nuevo paramento en la línea determinada en el terreno por medio de mojones. Se dejará un jardín de 3m50 de fondo. NOTA: El interesado queda en la obligación de construir en el sitio de la obra, letrinas para el personal de obreros. Cualquier adición o modificación a la presente licencia será sancionado como lo prevee el Acuerdo 20 de 1,940. (fdo.) Néstor Gutiérrez B., Director del Departamento de Control. b.m.

NOTA: Esta licencia implica la obligación del interesado de ceñirse, estrictamente, a ella y de tener en cuenta las advertencias indicadas al respaldo.

El Director del Departamento, 

Fuente: Archivo Secretaría Distrital de Planeación SDP.2022

El edificio de 2 pisos con uso habitacional, construido en 1947 de acuerdo con la licencia arriba descrita

Ilustración 3.7-8. Foto ficha de Valoración Individual. Predio 14 manzana 37 Barrio San Felipe



Fuente: DAPD. 2003.

El predio tiene un área de 396.55 metros cuadrados, 15.0 metros de frente por 19.77 metros de fondo, con un en el cual se implanta un volumen de dos plantas con un área de construcción de 376.91 m2. aproximadamente

La edificación presenta un patio posterior, alrededor de los cuales se distribuyen las habitaciones principales. La siguiente imagen de 1952, evidencia que los muebles objeto de este estudio son de las primeras edificaciones de la manzana 37 del barro San Felipe.

Ilustración 3.7-9. Aerofotografía 1952. Calle 72 A N° 16-85.1952.



Fuente: IGAC.1952

3.7.2 Criterios de valoración para bienes de interés cultural –BIC¹¹

a. Autoría:

Identificación del autor, autores o grupo que hayan dejado testimonio de su producción, asociada a una época, estilo o tendencia. La autoría puede ser, excepcionalmente, atribuida.

El inmueble no se identifica como Obra de Autor.

b. Antigüedad.

Determinada por la fecha o época de origen, fabricación o construcción del bien.

De acuerdo con la licencia de construcción el inmueble fue tramitado en 1947, en el registro y aerofotográfico del sector, se ha identificado que el inmueble ya construido para 1952, siendo uno de los primeros inmuebles de la manzana 37 del barrio San Felipe.

En la aerofotografía de 1955, se evidencia el avance de la consolidación de la manzana 37 y las manzanas de sector. Se lee, asimismo, la configuración de la calle 72 y la avenida Caracas

¹¹ Decreto 763 de 2009. Artículo 6.

Ilustración 3.7-10. Aerofotografía 1955



Fuente: IGAC.1952

c. Autenticidad:

Determinada por el estado de conservación del bien y su evolución en el tiempo. Se relaciona con su constitución original y con las transformaciones e intervenciones subsiguientes, las cuales deben ser claramente legibles. Las transformaciones o alteraciones de la estructura original no deben desvirtuar su carácter.

La edificación cuya destinación inicial fue vivienda, ha sufrido transformaciones de los espacios para ser adecuados como hostel. No se evidencian alteraciones de fachada, sin embargo, al interior del inmueble, se han demolido se han modificado los espacios para adecuarlos a la nueva función.

d. Constitución del bien:

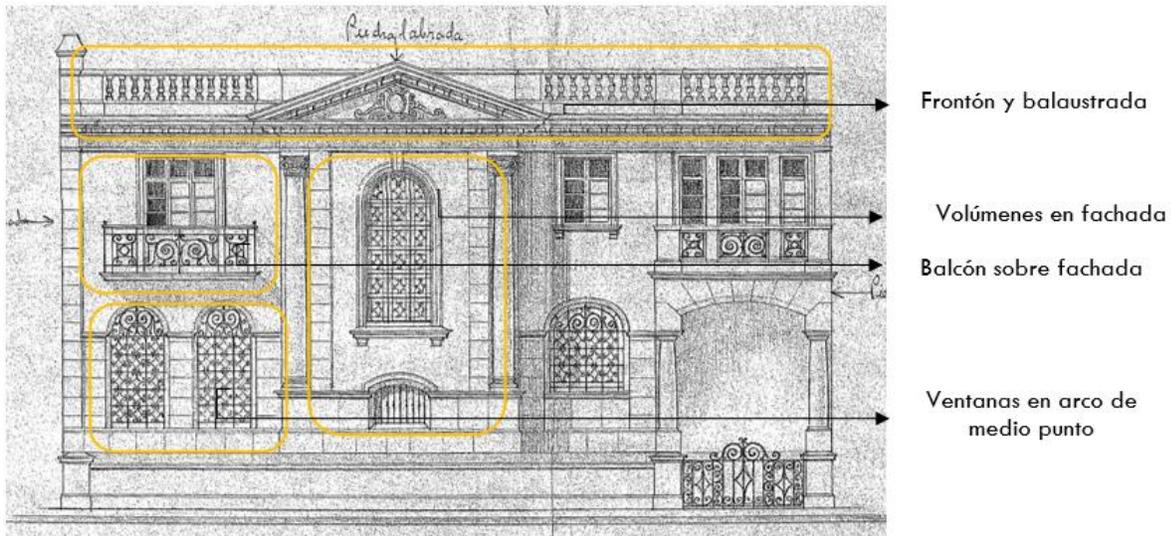
Se refiere a los materiales y técnicas constructivas o de elaboración.

Se evidencia que el inmueble se edificó con estructura en mampostería, no se identifican alteraciones en los vanos de la fachada. Se identifica cerramiento del patio.

e. Forma:

Se relaciona con los elementos compositivos y ornamentales del bien respecto de su origen histórico, su tendencia artística, estilística o de diseño, con el propósito de reconocer su utilización y sentido estético.

La fachada sobre la carrera presenta volumen central que sobresale alojando la escalera principal, la fachada está rematada por un frontón y balaustrada. Elementos ornamentales, carpintería metálica



Fuente: Archivo Secretaría Distrital de Planeación SDP.2022

Imagen 10 Fachada 1997	Imagen 11 Estado Actual
 <p>Fuente: DAPD 1997</p>	 <p>Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano.2022</p>

f. Estado de conservación:

Condiciones físicas del bien plasmadas en los materiales, estructura, espacialidad o volumetría, entre otros. Entre las condiciones que lo determinan se encuentran el uso, el cuidado y el mantenimiento del bien.

Como se evidencia en las siguientes imágenes, la edificación ha sido modificada, para realizar adecuaciones funcionales. Las imágenes 22 y 23, muestran cubrimiento de los patios, y adecuaciones de instalaciones para cocina

Imagen 12 Estado actual primer piso



Imagen 13 Estado primer piso



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano.2022

De acuerdo a la visita al inmueble y estudio de las condiciones de determinaron su valoración como Bien de Interés Cultural, se encuentra que la edificación ha sido alterada, sin embargo no presenta pérdida mayor de elementos estéticos, arquitectónicos y funcionales. Las imágenes 24 y 25, muestran el estado interior del inmueble.



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano.2022

La valoración contextual de los bienes de interés cultural, antes referidos en el barrio San Felipe, se ve afectada por la transformación de la manzana generada por la construcción de la estación 16 de la primera línea metro de Bogotá, que cambia drásticamente la ocupación de la manzana y modificado ampliamente el perfil urbano, quedan así, los inmuebles declarados fuera del contexto barrial, las edificaciones patrimoniales se convierten en elementos ajenos al entorno.

Los bienes declarados como de interés cultural tienen características presenta en otros sectores de la ciudad, aunque no se trata de elementos destacados, conservan las características referidas en las fichas de valoración individual, que sustentan su declaratoria.

Las condiciones urbanas en el contexto de los Bienes de interés Cultural, será sujeto de cambio drástico, con la construcción de infraestructura de transporte, los servicios de soporte que esta requiere y por la mezcla de usos que propone el plan parcial

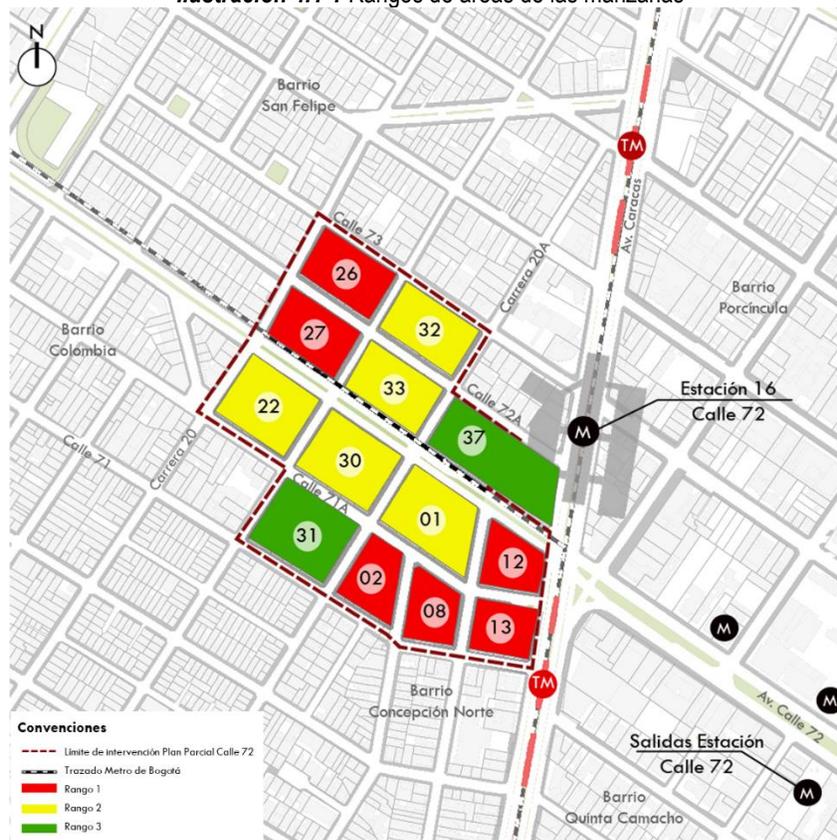
Se considera la permanencia de los bienes de interés cultural, objeto de este estudio, cuyas intervenciones estarán sujetas a la normativa vigente y que, en el marco del plan parcial, se definen como áreas de manejo diferenciado AMD.

4. Diagnóstico sistemas estructurados

4.1 Configuración morfológica de la manzana

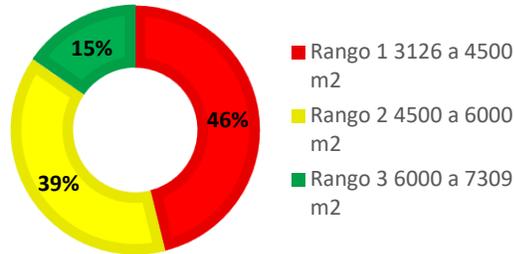
Sobre un total de 13 manzanas que conforman el polígono del plan parcial se identifican 3 tipos de manzanas: 6 cuadradas, 1 alargada y 5 rectangulares. Se definen tres rangos de tamaño de manzana: Rango 1, entre 3126 a 4500 m², dentro del que se encuentran 6 manzanas; Rango 2, entre 4500 a 6000 m², dentro del que se encuentran 4 manzanas; y Rango 3, entre 6000 a 7309 m², dentro del que se encuentran 2 manzanas. En el desarrollo de la formulación, la manzana 37 del barrio San Felipe, ubicada entre la calle 72 y 72^a; y con Av. Caracas y carreta 20a, se modificará de acuerdo a la intervención de la Empresa Metro de Bogotá, para la construcción de la estación 16 de la Primera Línea.

Ilustración 4.1-1 Rangos de áreas de las manzanas



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU.

Tabla 4-1 Rangos de áreas de las manzanas



Rangos áreas manzanas		
Rango	Área	No. de manzanas
Rango 1	3126 a 4500 m ²	6
Rango 2	4500 a 6000 m ²	5
Rango 3	6000 a 7309 m ²	2

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU.

4.2 Configuración predial

Sobre un total de 235 lotes se identificaron 5 rangos de áreas:

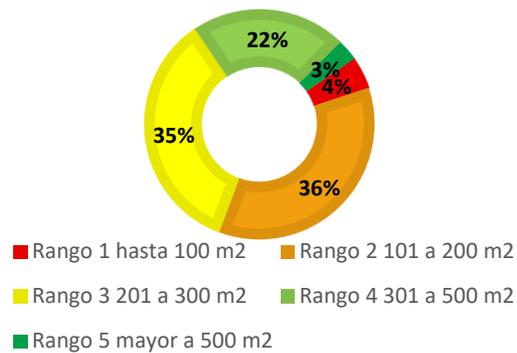
- 1) 0 a 100 m², corresponde el 4% de los predios.
- 2) 101 a 200 m², corresponde el 36% de los predios.
- 3) 201 a 300 m², corresponde el 35% de los predios.
- 4) 301 a 500 m², corresponde el 22% de los predios.
- 5) Mayor a 500 m², corresponde el 3% de los predios.

Se identifica un mayor porcentaje de lotes entre 101 y 300 m² de área, sumando el 71% del total de los lotes del polígono del plan parcial.

Ilustración 4.2-1 Rangos de áreas de los lotes



Tabla 4-2 Rangos de áreas de los lotes



Rangos áreas de lotes		
Rango	Área	No. de predios
Rango 1	hasta 100 m2	11
Rango 2	101 a 200 m2	84
Rango 3	201 a 300 m2	82
Rango 4	301 a 500 m2	51
Rango 5	mayor a 500 m2	7

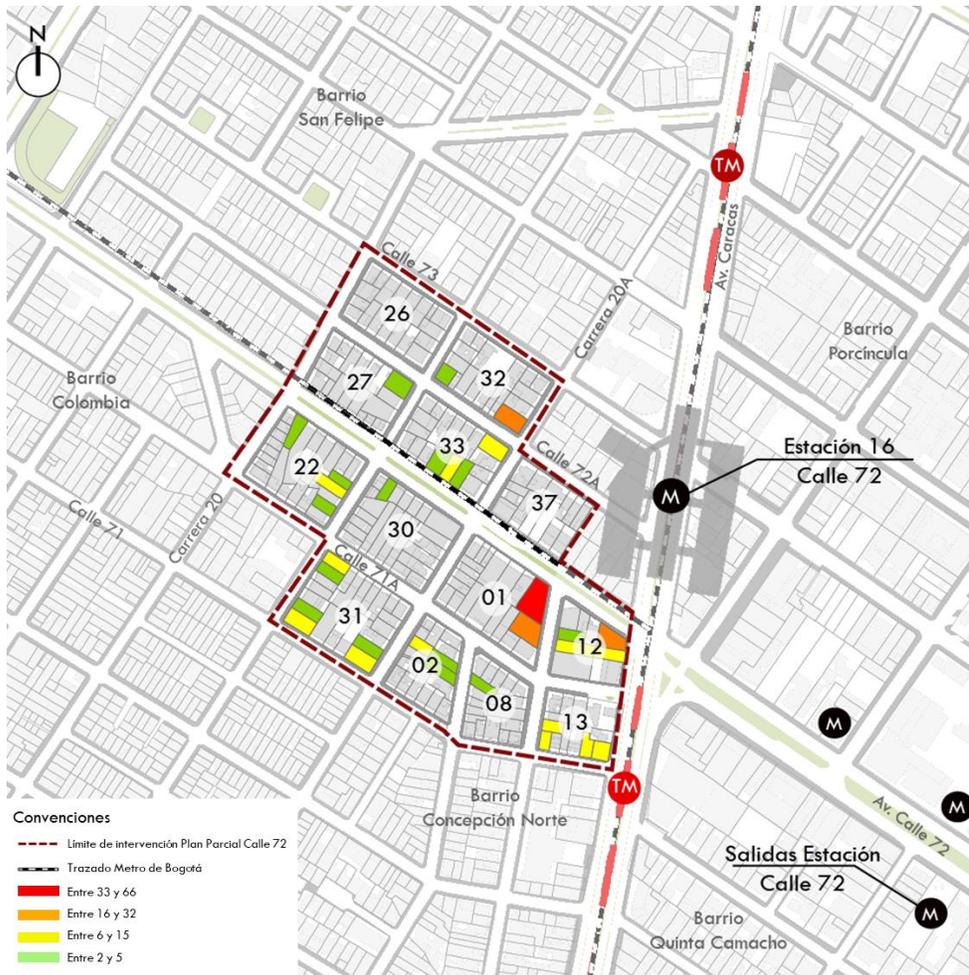
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU.

4.3 Concentración de unidades inmobiliarias

Se identifica un número reducido de Propiedades Horizontales y mayor porcentaje de edificaciones de baja y mediana altura (entre 1 y 3 pisos) lo cual permite una mayor posibilidad de gestionar el proyecto. De 235 lotes, 32 cuentan con edificaciones de propiedad horizontal.

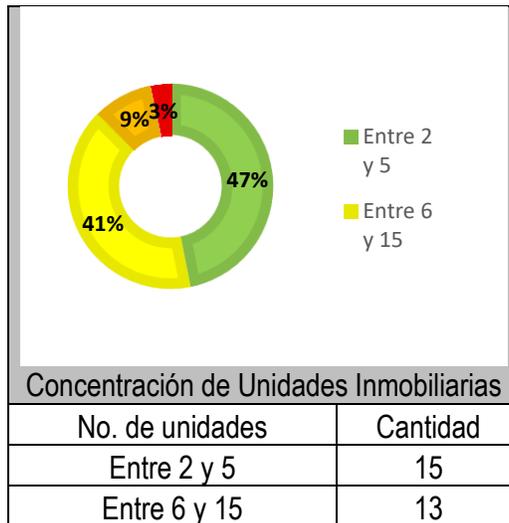
En las edificaciones con propiedad horizontal 15 tiene entre 2 y 5 unidades inmobiliarias; 13 tiene entre 6 y 15 unidades inmobiliarias; 3 tiene entre 16 y 32 unidades inmobiliarias; y 1 tiene entre 33 y 66 unidades inmobiliarias.

Ilustración 4.3-1 Concentración de unidades inmobiliarias



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU

Tabla 4-3 Concentración de unidades inmobiliarias



Entre 16 y 32	3
Entre 33 y 66	1
Total	32

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU.

Teniendo en cuenta que el área de intervención hace parte de configuración morfológica de la localidad de Barrios Unidos y que este sector de la ciudad presenta una estructura reticular clara en la configuración de sus manzanas, se recomienda conservar en la fase de formulación la forma existente y no alterar la estructura morfológica actual.

4.4 Uso del suelo

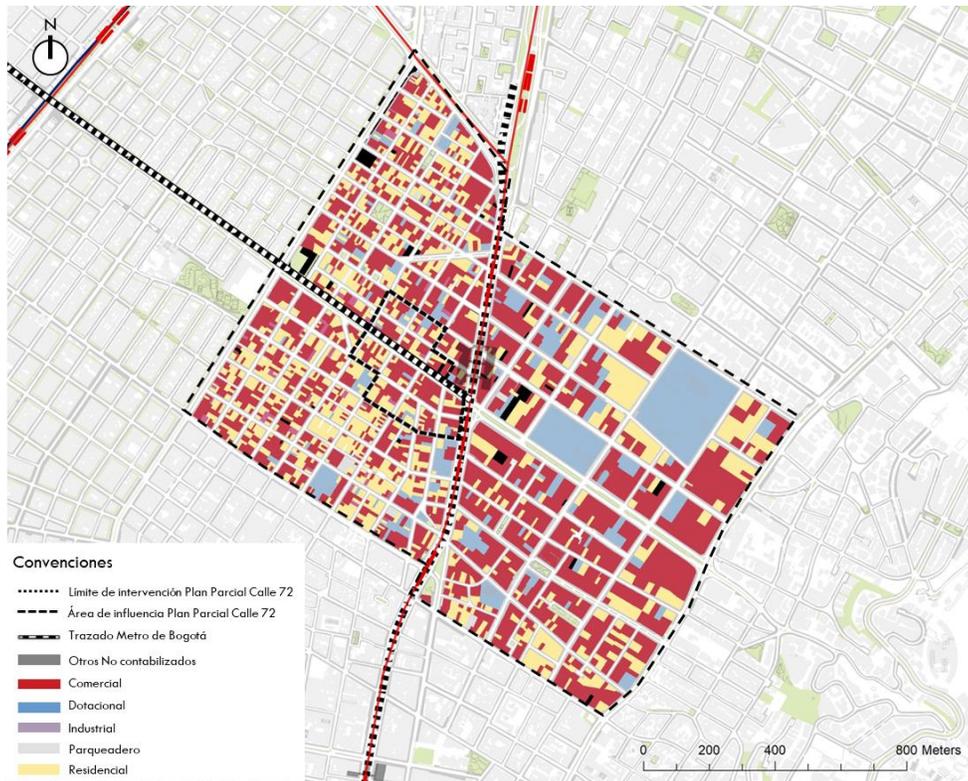
4.4.1 Usos del suelo en el área de influencia

En el área de influencia el polígono de intervención, el 53,1% del área del suelo tiene como uso predominante el comercio, especialmente importante sobre las vías principales y concentrado en lotes de mayor tamaño en el costado oriental de la Av. Caracas.

Con respecto al uso residencial, pese a su tendencia decreciente, este mantiene una participación del 29,8 %, especialmente en el costado sur de la Calle 72 y occidente de la Av. Caracas.

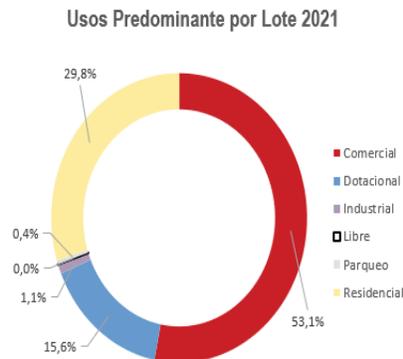
Dos equipamientos de escala urbana se destacan en el área de influencia, la Universidad Pedagógica y el colegio Gimnasio Moderno.

Ilustración 4.4-1 Usos del suelo área de influencia



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU con datos UAEC

Ilustración 4.4-2 Porcentaje usos del suelo área de influencia



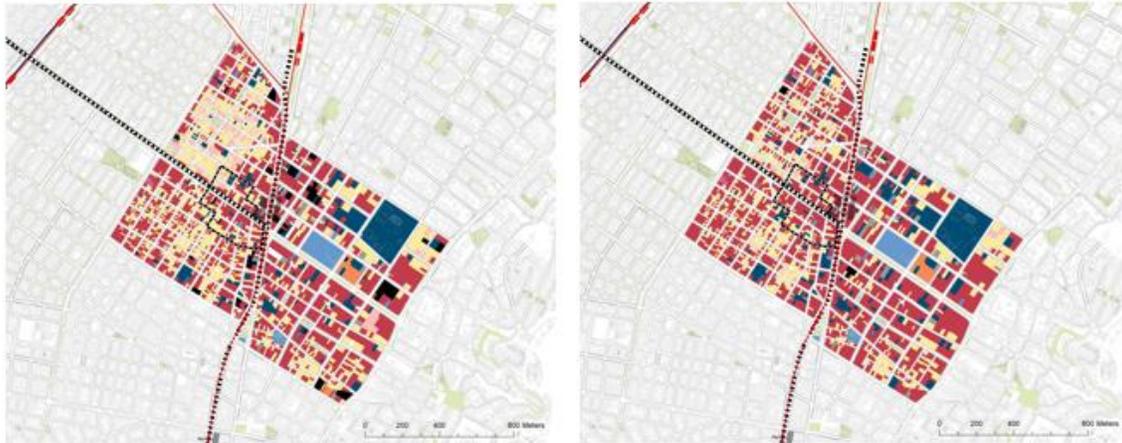
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana, ERU con datos UAEC

Con la información de destino económico de la última década de la base catastral, (ilustración siguiente), se demuestra que una parte importante de la reducción de la población está explicada por el tránsito de usos residenciales a usos económicos, especialmente a comercio. Mientras que el uso residencial habría disminuido cerca de 58.000 m² (con lo que su participación se redujo en cerca de 5 puntos porcentuales), el comercio en corredor comercial aumentó cerca de 113.000 m² y 9 puntos porcentuales. Algunas manzanas han registrado aumentos del comercio superiores al 100%.

Ilustración 4.4-3 Destinos económicos área de influencia

Destinos Económicos 2012

Destinos Económicos 2021



Destino Económico	Área m2 (2021)	%	Área m2 (2012)	%	Cambio m2	Variación
Comercio en Corredor Comercial	658.423	55,5%	545.200	46,6%	113.222	20,8%
Residencial	244.129	20,6%	302.891	25,9%	-58.762	-19,4%
Dotacional Privado	167.666	14,1%	136.379	11,7%	31.287	22,9%
Dotacional Público	35.411	3,0%	35.166	3,0%	245	0,7%
Comercio Puntual	19.347	1,6%	52.001	4,4%	-32.654	-62,8%
Parqueaderos	18.634	1,6%	13.624	1,2%	5.010	36,8%
Espacio Público	11.023	0,9%	4.452	0,4%	6.571	147,6%
Comercio en Centro Comercial	10.722	0,9%	11.957	1,0%	-1.235	-10,3%
Urbanizado No Edificado	6.032	0,5%	11.647	1,0%	-5.615	-48,2%
Vías	5.557	0,5%	327	0,0%	5.230	1598,6%
Sin Datos	4.001	0,3%	48.469	4,1%	-44.468	-91,7%
Industrial	2.817	0,2%	3.041	0,3%	-225	-7,4%
Lote del Estado	2.515	0,2%	3.853	0,3%	-1.337	-34,7%
Suelo Protegido	36	0,0%	-	-	30	-
Predios con Mejora Ajena	-	-	159	0,0%	-159	-
	1.186.314		1.169.166			

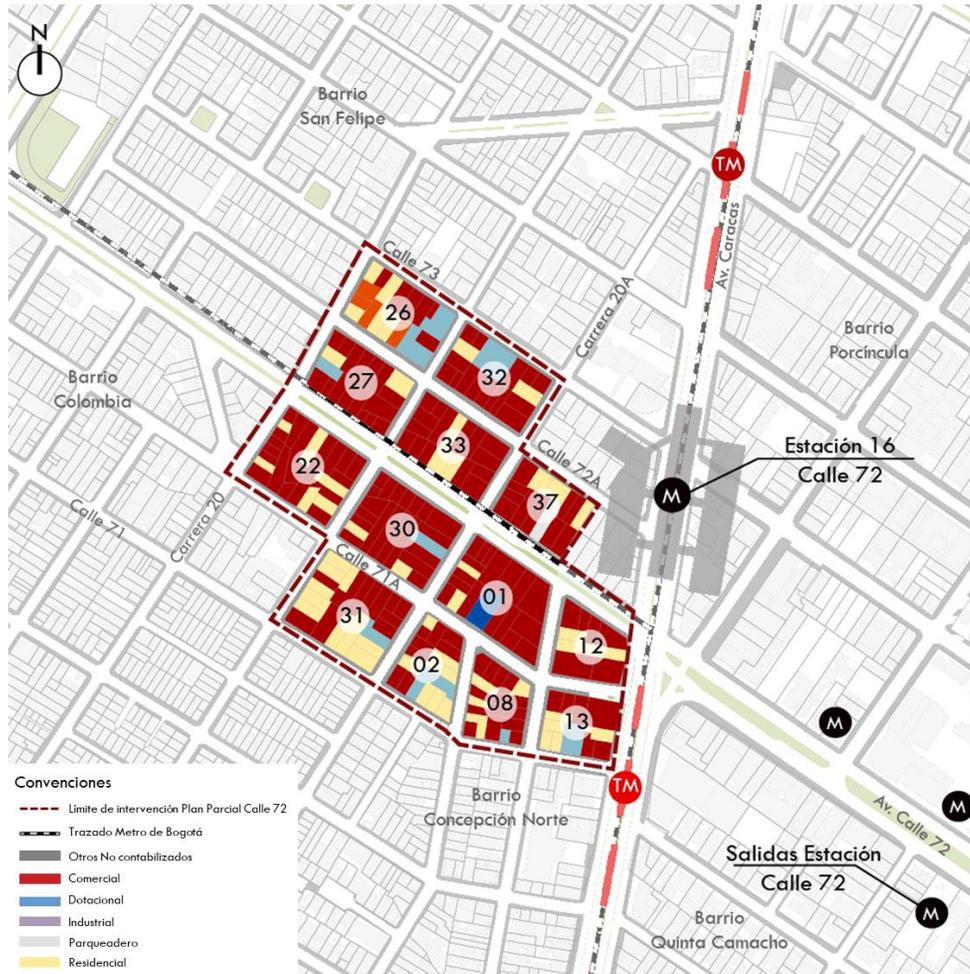
Fuente: UAEC, elaboración propia SGU-ERU

Las mayores transformaciones del suelo residencial se han localizado tanto en el Barrio San Felipe al norte de la Cl. 72 como en el Barrio Colombia al sur de la misma. Para el caso del costado oriental de la Av. Caracas, se puede afirmar que se han consolidado los usos allí existentes, principalmente el uso comercial.

4.4.2 Usos del suelo en el área de intervención

El uso predominante es el comercial con el 56,2%, seguido del residencial con el 36,5% de participación. El uso comercial se concentra en la calle 72.

Ilustración 4.4-4 Usos del suelo área de intervención



Fuente: UAEC, elaboración propia SGU-ERU

La zona es un corredor comercial en el que el uso residencial ha disminuido de manera importante en los últimos años (-35% desde 2012). Ilustración 4.4-5.

Ilustración 4.4-5 Destinos socioeconómicos 2012 y 2021



Destino	2021 m2	%	2012 m2	%	Cambio m2	Variación
Comercio en Corredor Comercial	40.324	70%	32.038	55%	8.286	26%
Comercio Puntual	898	2%	2.635	5%	-1.737	-66%
Dotacional Privado	3.815	7%	3.323	6%	492	15%
Dotacional Público	617	1%	617	1%	-	0%
Parqueos	390	1%	390	1%	-	0%
Residencial	11.781	20%	17.995	31%	-6.214	-35%
NA		0%	856	1%	-856	-100%
Total	57.825		57.854			

Fuente: UAEC, elaboración propia SGU-ERU

En el ámbito del plan parcial se presenta dos procesos económicos relevantes: por un lado, los usos residenciales ceden espacio a usos económicos; por otro, el comercio puntual tiende a consolidarse en corredores de comercio.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la propuesta de formulación del plan parcial Calle 72 se deberán tener en cuenta los usos existentes entre los cuales sobresale el uso residencial. Adicionalmente se considera pertinente mantener en un alto porcentaje este uso para aportar a la disminución del déficit de vivienda que presenta la ciudad, incluyendo una oferta de VIS y VIP. De igual manera y resaltando la importancia de la incorporación de los principios de desarrollo orientado al transporte – DOT, resulta fundamental potenciar la mezcla de usos en el sector con comercio, dotacional y servicios, garantizando un sector diverso, activo y conectado.

4.5 Alturas de las edificaciones

En el polígono de formulación del plan parcial Calle 72, se identifica 4 rangos de alturas de las edificaciones, de 0 a 1 piso con el 47% del área, de 2 a 3 piso con el 45% del área, un 5% de edificaciones de 4 pisos y un

3% con edificaciones mayores a 4 pisos. Lo anterior cual permite concluir una mayor flexibilidad en la gestión del proyecto dado que 92% de las edificaciones no superan los tres pisos.

Ilustración 4.5-1 Alturas actuales de las edificaciones en el ámbito de planificación

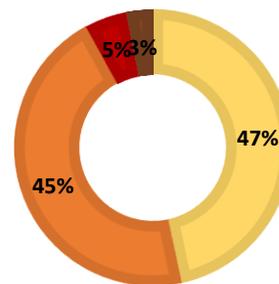


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tabla 4-4 Alturas de las edificaciones

Alturas	
No. de pisos	% de construcciones
0 -1 piso	47%
2-3 pisos	45%
4 pisos	5%
más de 4 pisos	3%

- 0 -1 piso
- 2-3 pisos
- 4 pisos
- más de 4 pisos



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

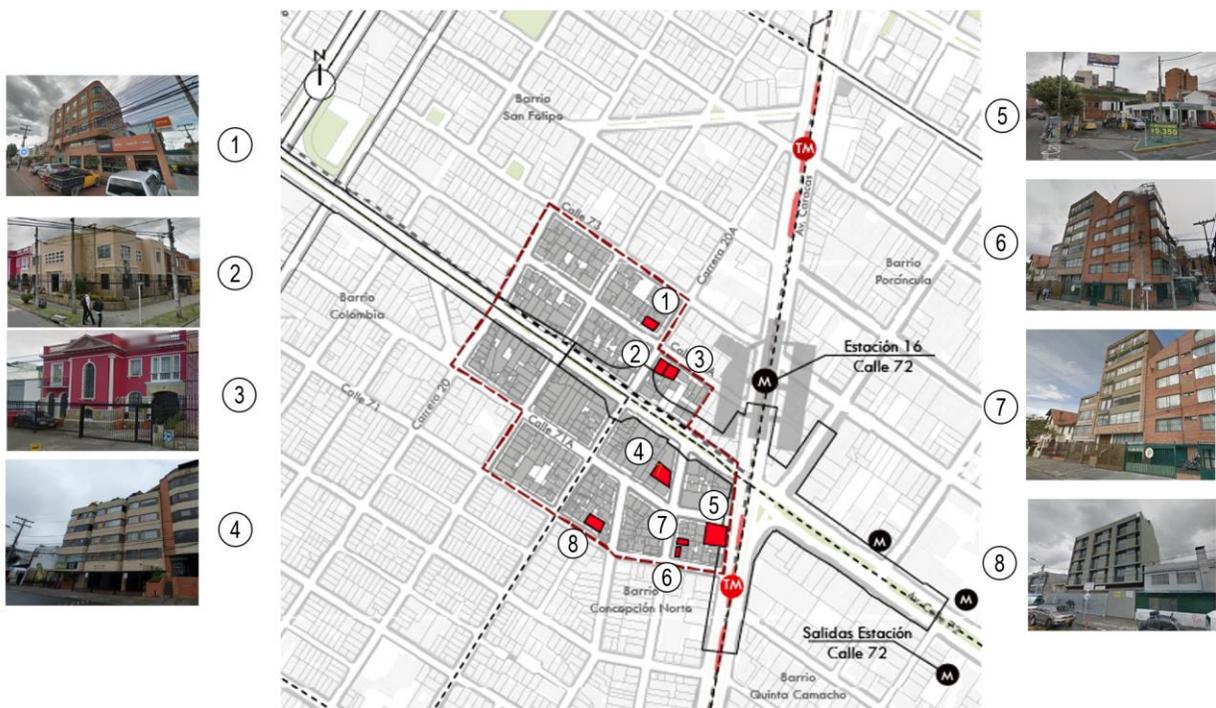
4.6 Identificación de predios con potencial de permanencia

Como parte del diagnóstico del área de planificación se identificaron las edificaciones a considerarse como permanencias dentro de la formulación del plan parcial dadas las siguientes condiciones:

- a) Inmuebles con declaratorias de Bienes de Interés Cultural
- b) Inmuebles que, por su altura, área construida, uso, condición de Propiedad Horizontal y estado.

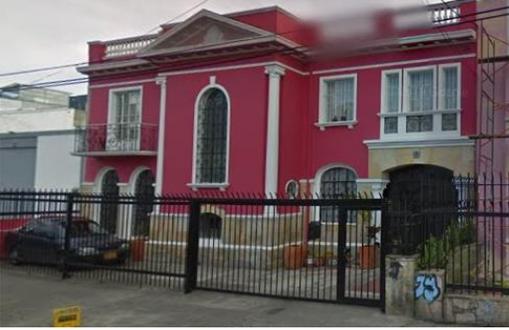
Lo inmuebles identificados son los siguientes:

Ilustración 4.6-1 Permanencias identificadas en el plan parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

2. Inmuebles con declaratorias de Bienes de Interés Cultural

Dirección: Calle 72A 20 93	Calle 72A 20 85
	

3. Inmuebles que, por su altura, área construida, uso y estado se considera su permanencia.

Dirección: CL 72A 20A 10 GJ 10, Barrio San Felipe, Manzana 32 Uso actual Hotel y Comercio	
	

Dirección: KR 14A 71A 19 LC, Barrio Concepción Norte, Manzana 01. Uso actual Hotel y Comercio	
	

Dirección: CL 71A 14 13, Barrio Concepción Norte, Manzana 13. Estación de Servicio



Dirección: KR 14A 71 08 GJ 1, Barrio Concepción Norte, Manzana 13
Uso actual residencial



Dirección KR 14A 71 16 AP 501, Barrio Concepción Norte, Manzana 13.
Uso actual residencial



Dirección KR 14A 71 16 AP 501, Barrio Concepción Norte, Manzana 13.
Uso actual residencial



5. Diagnóstico socioeconómico

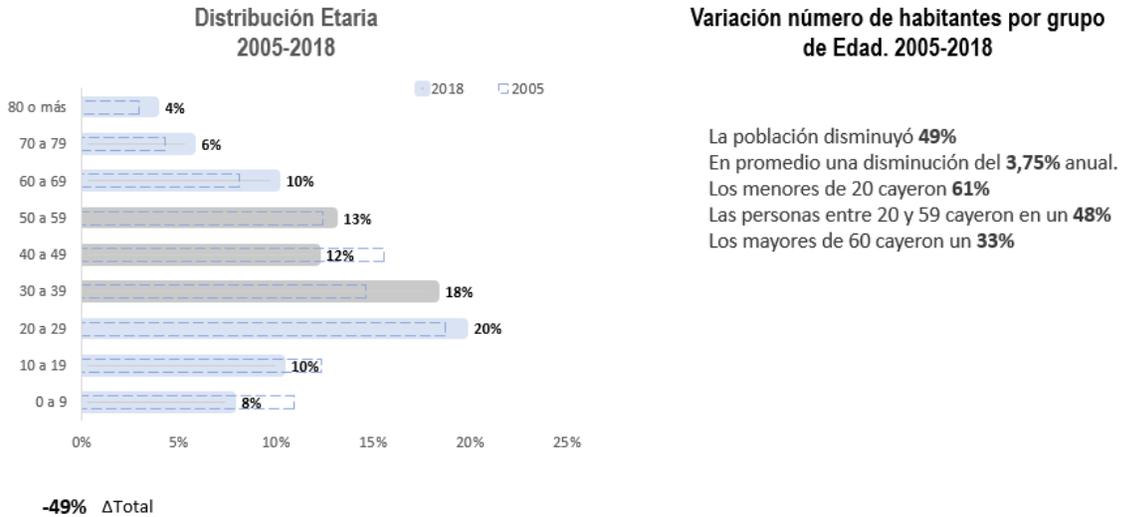
5.1 Análisis de población

5.1.1 Población en el área de influencia

Según el censo, la población del área de influencia era de 10.756 habitantes en 2018, de los cuales, el 53% correspondían a mujeres y el 47% a hombres. Al comparar dicho número con el registrado en el censo de 2005, que era de 21,017 habitantes, se encuentra una caída total en el número de habitantes de 49%, 3,75% promedio anual, lo que evidencia un proceso importante de vaciamiento residencial, que como se verá más adelante, se acompaña de una transformación a usos económicos.

Si bien la reducción de la población se presentó en todos los grupos etarios, fue más pronunciada en la población menor de 20 años, razón por la cual, hay una recomposición de la distribución y un aumento de la participación de la población mayor de 20 años.

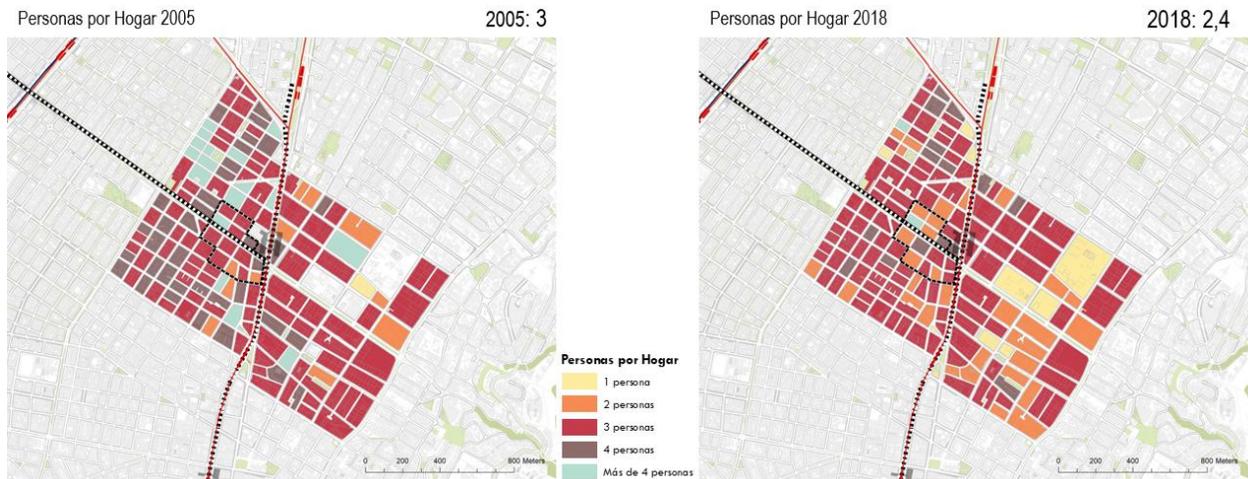
Ilustración 5.1-1 Información poblacional área de influencia



Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU

Al igual que el total de la ciudad, el sector presenta una disminución del tamaño promedio del hogar. En este caso, pasa de un promedio de 3 personas por hogar en 2005 a 2,4 en 2018. Si bien esta situación se presenta de manera más o menos generalizada en las diferentes zonas, se destaca al cambio en el corazón del barrio San Felipe.

Ilustración 5.1-2 Personas por hogar área de influencia

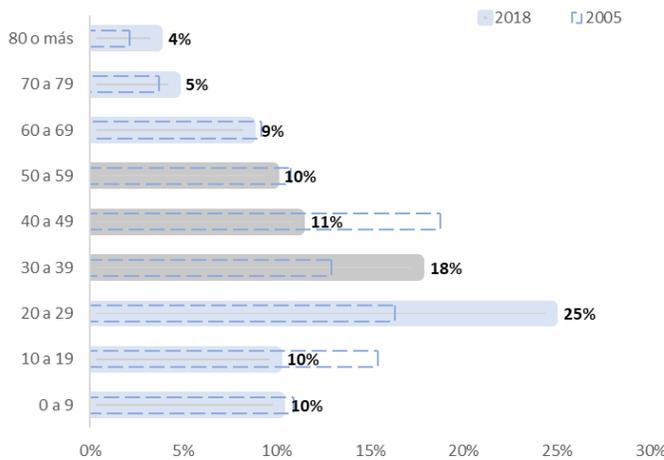


Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU

5.1.2 Población en el área de intervención

En el censo de 2018, el ámbito del plan parcial tenía 643 habitantes, con una variación negativa de -55% frente al registro de 2005. Al igual que para el área total, el grupo de mayor variación fue el de los jóvenes (-66%). En 2018, las mujeres participaron de 53% y los hombres de 47%.

Ilustración 5.1-3 Información poblacional área de intervención



La población disminuyó **55%**
En promedio una disminución del 4,26% anual.
Los menores de 20 cayeron **66%**
Las personas entre 20 y 59 cayeron en un **52%**
Los mayores de 60 cayeron un **50%**

Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

La zona correspondiente al plan parcial registra un promedio de 2,5 personas por hogar. Las manzanas con el mayor promedio son las del costado occidental, colindando con la futura estación del metro.

Ilustración 5.1-4 Personas por hogar área de intervención

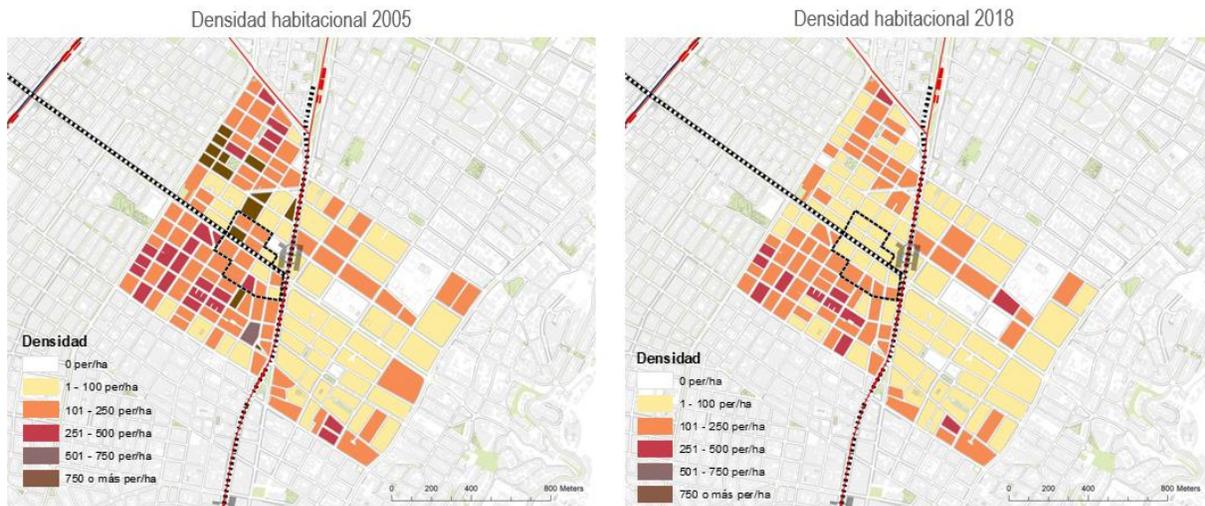


5.2 Densidad

5.2.1 Densidad en el área de influencia

De manera consistente con lo registrado con el número de habitantes, la zona ha presentado una reducción sustancial de la densidad residencial, al pasar de 306 hab./ha. en 2005 a 106 hab./ha. La zona tiene una mayor densidad poblacional al costado sur de la calle 72. Nuevamente, la reducción más importante se da en el barrio San Felipe, cuya densidad tiende a parecerse más a la del costado oriental de la Av. Caracas.

Ilustración 5.2-1 Densidad área de influencia



Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

5.2.2 Densidad en el área de intervención

El ámbito del plan parcial registra una densidad poblacional relativamente baja, 116 hab./ha. en 2018 versus 249 hab./ha. en 2005.

Las manzanas localizadas entre las calles 70 y 71^a son las que registran la mayor densidad.

Ilustración 5.2-2 Densidad poblacional

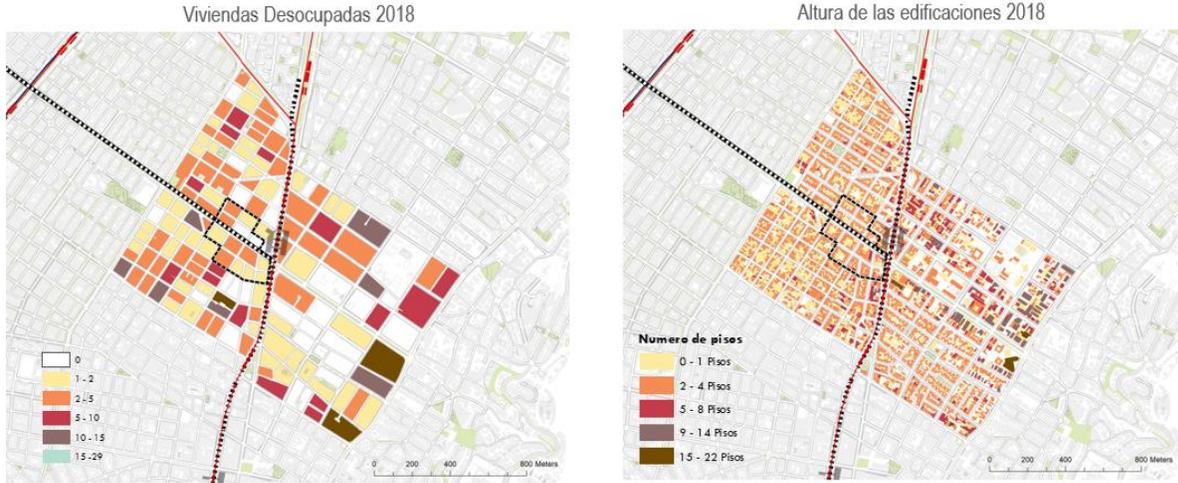


5.2.3 Viviendas desocupadas y alturas de las edificaciones

Viviendas desocupadas y alturas de las edificaciones en el área de influencia

Un dato complementario para explicar lo que ha sucedido con la población y la densidad es las viviendas desocupadas. En el caso del área de influencia definida para el plan parcial se destacan dos zonas: la primera, sobre la calle 68, en el costado sur occidental, donde pese a que las edificaciones son de baja altura, el censo registró un número importante de viviendas desocupadas. Esta zona presenta una dinámica que se asemeja de uso mucho más a la del Siete de Agosto que a la del barrio San Felipe; la segunda zona, es la localizada sobre y cerca a la Av. Séptima, que contrario a la anterior, cuenta con edificaciones en altura en usos residenciales y empresariales, lo que explica el mayor número de viviendas desocupadas.

Ilustración 5.2-3 Viviendas desocupadas y altura de las edificaciones área de influencia

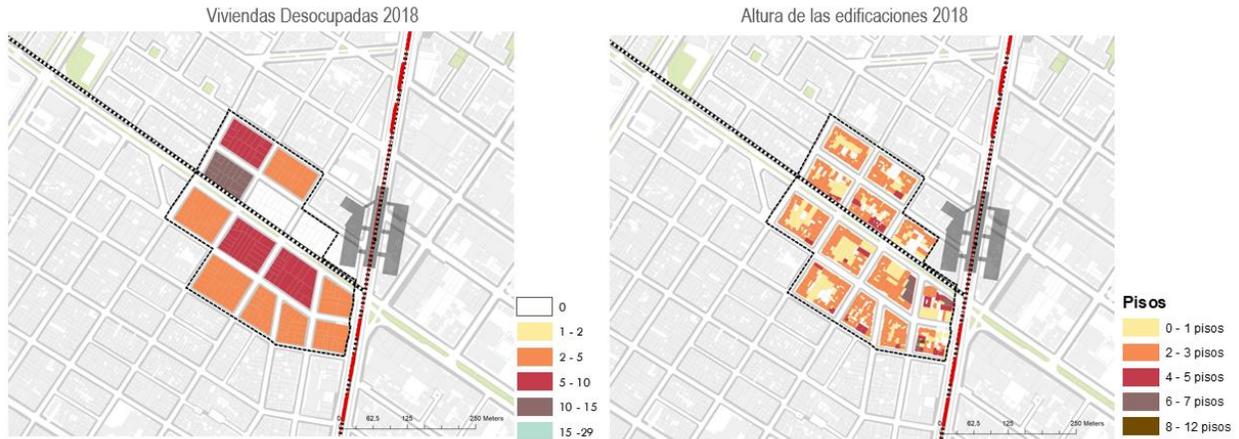


Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

Viviendas desocupadas y alturas de las edificaciones en el área de intervención

En el caso del área del plan parcial, se registra un número bajo de viviendas desocupadas.

Ilustración 5.2-4 Viviendas desocupadas y altura de las edificaciones área de intervención



Fuente: Censo 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU

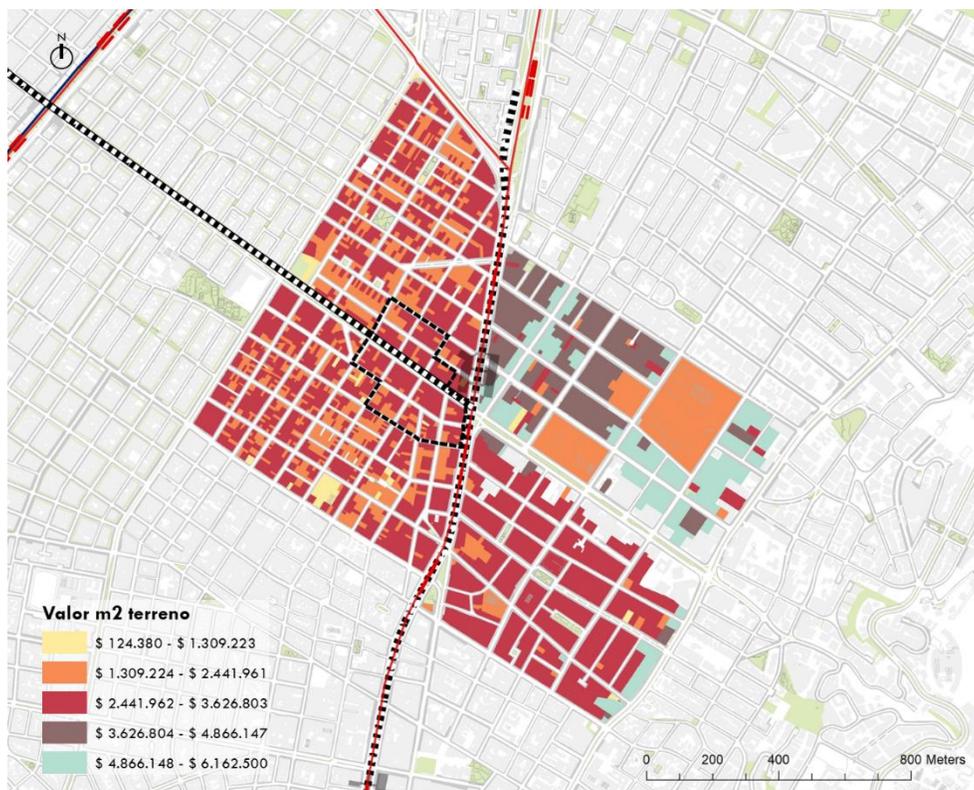
5.3 Precio del suelo

5.3.1 Precio del suelo área de influencia

Con respecto al precio del suelo, hay cuatro resultados especialmente importantes para destacar:

- La estrecha relación entre la predominancia comercial y los mayores precios del suelo
- El cambio sustancial del precio del suelo entre el costado oriental y occidental de la Caracas
- Tres áreas con precios del suelo relativamente homogéneos: el costado occidental de la Av. Caracas, el costado nororiental y el costado sur oriental.
- La valorización de los últimos años ha sido relativamente estable sobre el 7%.

Ilustración 5.3-1 Valor m² área de influencia



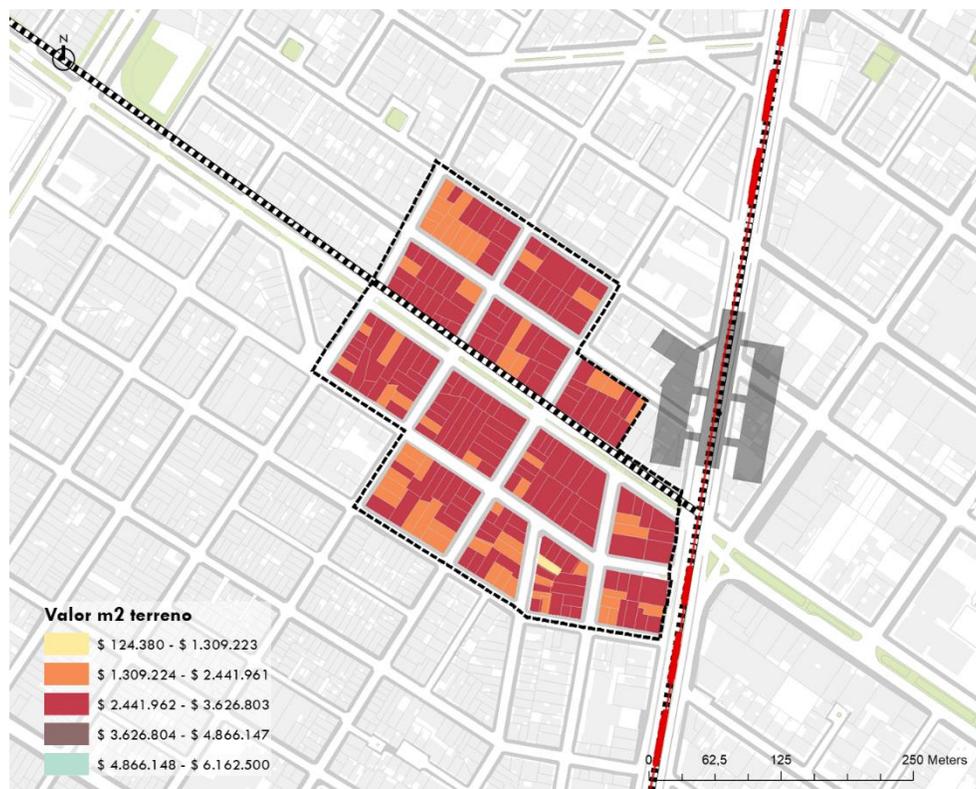
Fuente: Censo 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU

5.3.2 Precio del suelo área de intervención

Según el valor de referencia de la UAECD, el precio promedio del suelo en el área del plan parcial está cercano a los \$3 millones de pesos. Como es de esperar, los predios con frente a la Avenida Caracas y la Calle 72 son los que registran el mayor precio.

La valorización del suelo en el sector ha ido en aumento desde el 2013.

Ilustración 5.3-2 Precio del suelo área de intervención



Fuente: UAECD

5.4 Análisis de actividad económica

5.4.1 Establecimientos económicos en al área de influencia

Si bien hay cambios importantes en función de la zona, en el ámbito completo hay una importante cantidad de establecimientos de servicios que representan el 40% de los establecimientos.

Tabla 5-1 Establecimientos económicos en al área de influencia

Actividad Económica	Establecimientos	%
Servicios	1191	40,0%
Comercio	1093	36,7%
Industria Manufacturera	267	9,0%
Educación	126	4,2%
Logística y Transporte	98	3,3%
Salud	70	2,3%
Informática y Comunicaciones	45	1,5%
Industrias Creativas	37	1,2%
Actividades Inmobiliarias	24	0,8%
Construcción	22	0,7%
Servicios del Estado	4	0,1%
Servicio Publico Esencial	3	0,1%
Total general	2980	100,0%

Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

La mayor parte son micro establecimientos:

85,1% Micro

13,2% Pequeños

1,7% Medianos

5.4.2 Establecimientos económicos en al área de intervención

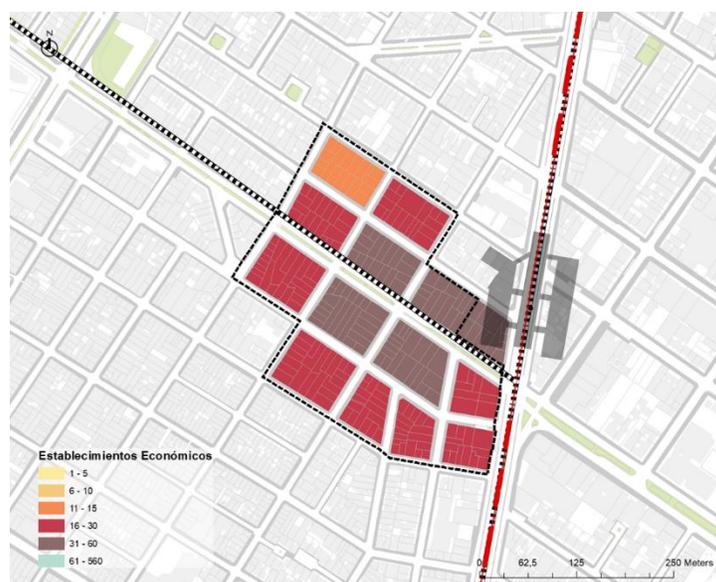
Según la Encuesta de Establecimientos Económicos, en 2017 había 246 establecimientos, 38% en servicio y 36% en comercio; la mayor parte micro establecimientos; con un aproximado de 1.352 trabajadores.

Tabla 5-2 Establecimientos económicos en al área de intervención

Actividad Económica	Establecimientos	%
Servicios	93	37,8%
Comercio	88	35,8%
Industria Manufacturera	30	12,2%
Educación	15	6,1%
Logística y Transporte	8	3,3%
Salud	5	2,0%
Informática y Comunicaciones	3	1,2%
Industrias Creativas	2	0,8%
Construcción	1	0,4%
Actividades Inmobiliarias	1	0,4%
Total general	246	100,0%

Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

Ilustración 5.4-1 Establecimientos económicos



Fuente: Censo 2005 y 2018 DANE. Cálculos SGU-ERU.

5.5 Análisis de Licenciamiento

Para adelantar el análisis de licenciamiento en el ámbito del plan parcial calle 72 y área de influencia de adelantaron las siguientes acciones:

Conteo de licencias 2015-2021

Áreas licenciadas 2015-2021

Áreas por usos licenciadas 2015-2021

Se realizó la revisión de licencias en los últimos 3 años: construcción de obra nueva aprobadas.

5.5.1 Conteo de Licenciamiento 2015-2021

Se identifican entre el año 2015 y 2021 un total de 156 licencia el al área de influencia y 15 licencias ejecutoriadas en el ámbito del plan parcial calle 72.

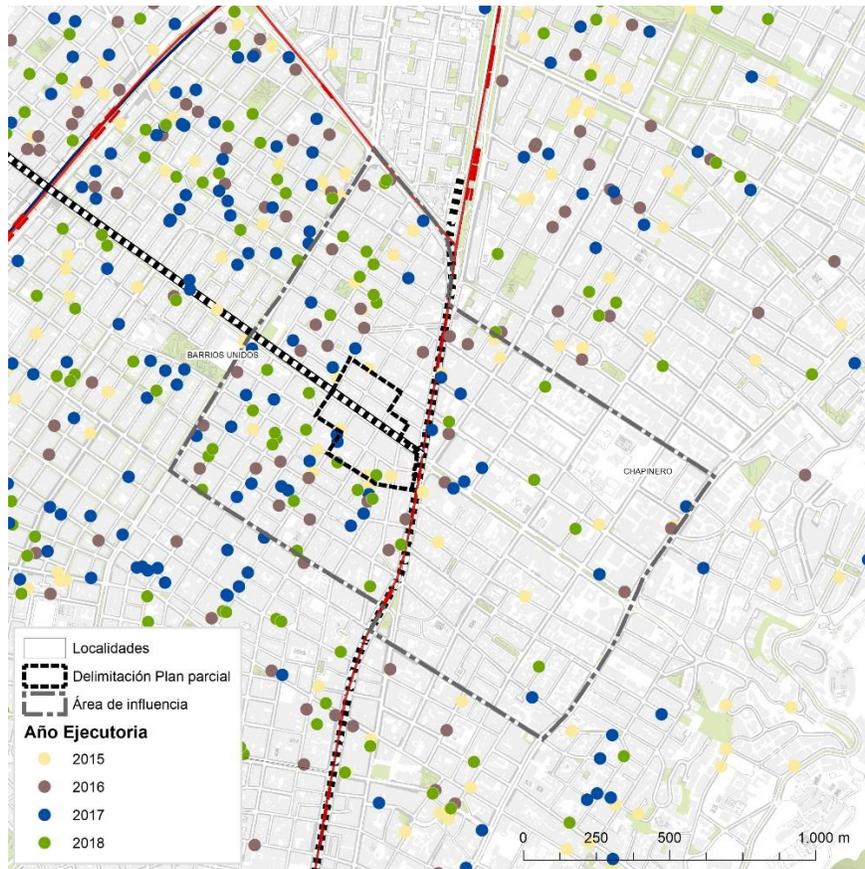
Tabla 5-3. Licenciamiento 2015-2021

Año Ejecutoria	Plan Parcial	Área de Influencia
2015	4	21
2016		27
2017	1	30
2018	1	31
2019	4	23
2020	4	20
2021	1	4
Total	15	156

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana. ERU

En el 2019, como en el 2020 y 2015 en el ámbito del plan parcial se aprobaron 4 licencias respectivamente. En el 2017, 2018 y a agosto de 2021 solo estaba aprobaba 1 licencia. En el 2021 las licencias aprobadas en el PP representaban el 25% de las licencias dentro del área de influencia. Para el área de influencia, el año con mayor licenciamiento fue el 2018 con 31 licencias seguido del 2017 con 30 licencias.

Ilustración 5.5-1 Licenciamiento 2015-2021



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana. ERU

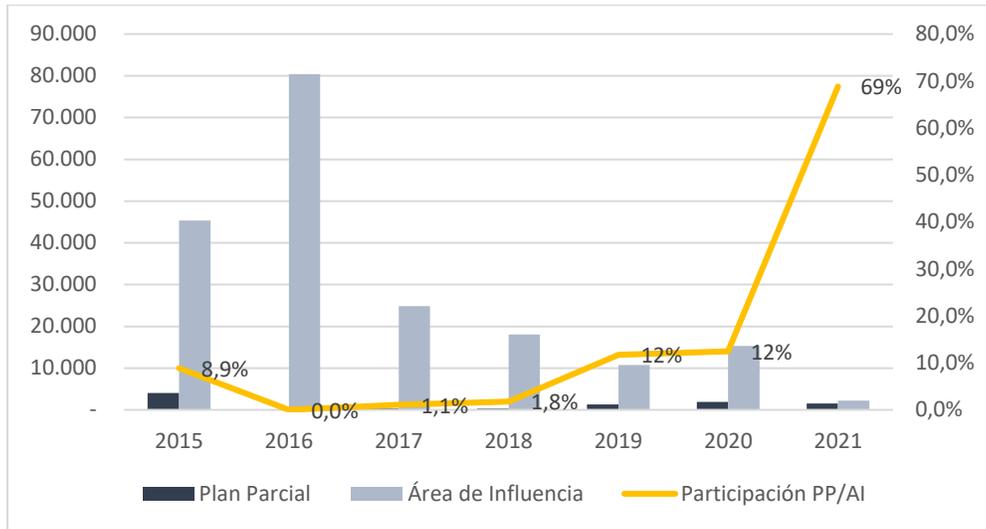
5.5.2 Áreas licenciadas 2015-2021

En el ámbito del PP se han aprobado licencias cuya sumatoria en área asciende a 9.200 m². En el caso del área de influencia, entre el 2015 y 2020 se aprobó un total en área superior a los 196.000 m².

Tanto en el 2019 como en el 2020 en la participación del área aprobada en el ámbito del plan parcial calle 72, frente a la aprobada en el área influencia fue del 12%. Para el caso del 2021, la única licencia allí aprobada representa en área el 69% del área aprobada en toda el área de influencia.

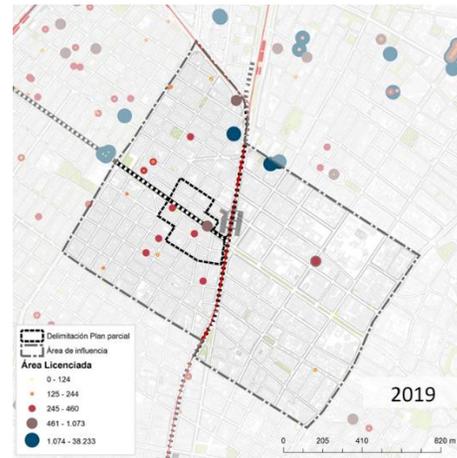
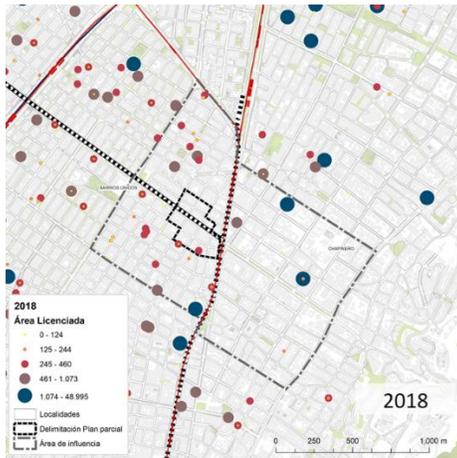
En el 2021 las licencias aprobadas en el ámbito del plan parcial calle 72 representaban el 25% de las licencias dentro del área de influencia. En el 2016 que fue el año con mayor licenciamiento en área no se aprobaron licencias dentro del Plan parcial. En el plan parcial se han aprobado licencias con áreas entre 245 m² y 1.700 m².

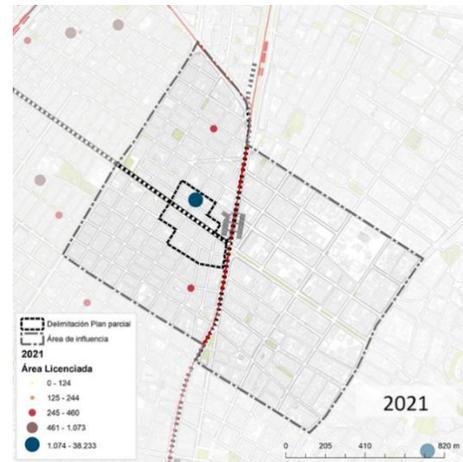
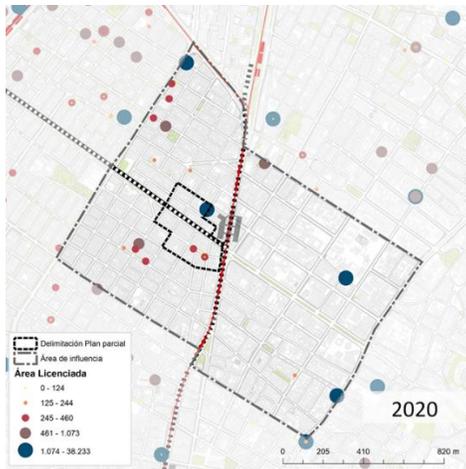
Tabla 5-4 Licenciamiento / Áreas Licenciadas 2015-2021



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana. ERU

Ilustración 5.5-2 Licenciamiento por uso 2018-2021





Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana. ERU

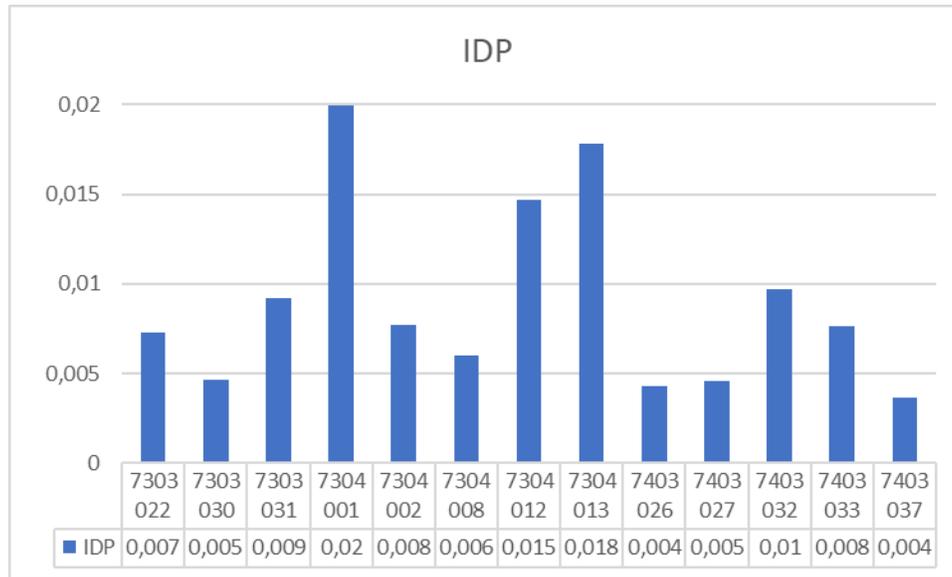
5.6 Caracterización predial y jurídica de las manzanas que componen el plan parcial plan parcial “Calle 72”

La Dirección de Predios de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. adelantó la caracterización predial y jurídica, estudio de títulos a como insumo de análisis para el presente capítulo de diagnóstico, sobre las manzanas 022, 030 y 031 del sector catastral 007303 – Colombia; las manzanas 001, 002, 008, 012 y 013 del sector catastral 007304 – Concepción Norte y las manzanas 026, 027, 032, 033 y 037 del sector catastral 007403-San Felipe

5.6.1 Índice de Densidad Predial (IDP)

Número de unidades prediales por metro cuadrado de terreno, el cual resulta de dividir el número de unidades prediales de la manzana entre el área de terreno de esta. En el siguiente gráfico se muestra el comportamiento de este índice calculado por manzana para el área de influencia solicitada:

Gráfico 1 índice de Densidad Predial



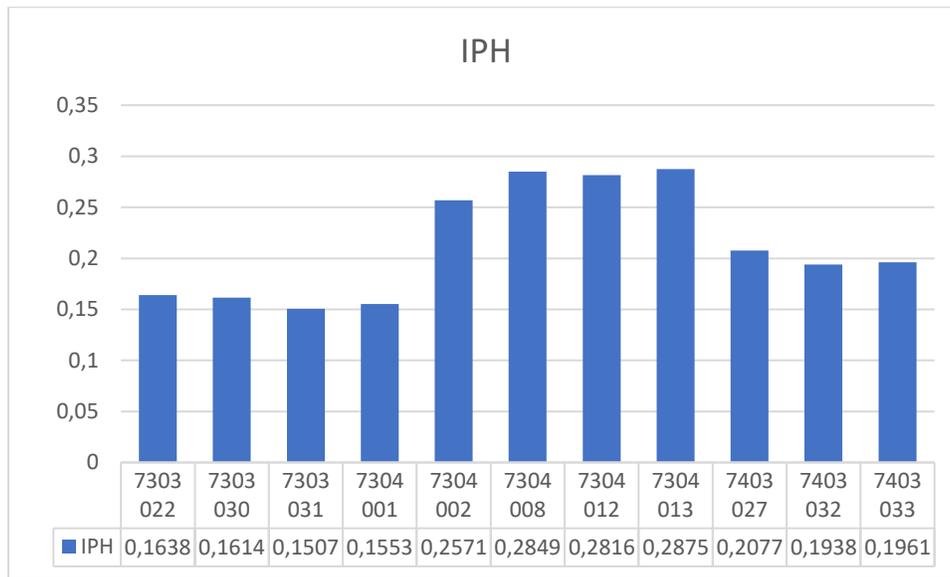
Fuente: Dirección de Predios. ERU

De acuerdo con los resultados obtenidos, se evidencia que las manzanas 001, 012 y 013 del sector 007304 presentan mayor grado de dificultad para la gestión de adquisición, desde el punto de vista de la densidad predial, pues por cada m² de terreno a gestionar existe 0.02, 0.015 y 0.018 predios, mientras que en las demás manzanas por cada m² de terreno a gestionar existen menos de 0.009 predios.

5.6.2 Índice de Terreno Afecto a Propiedad Horizontal (IPH)

Corresponde al número de metros cuadrados afectos a propiedad horizontal por metro cuadrado de terreno. Resulta de dividir el área de terreno de los predios en propiedad horizontal de la manzana sobre el área total de la misma. En el siguiente gráfico se muestra el comportamiento de este índice calculado por manzana para el área solicitada:

Gráfico 2 índice de Terreno Afecta a la Propiedad Horizontal



Fuente: Dirección de Predios. ERU

Del gráfico anterior se concluye que las manzanas 002, 008, 012 y 013 del sector 007304 presentan mayor densidad de terreno afecto a propiedad horizontal, dado que por cada metro cuadrado a gestionar en estas manzanas entre 25% y 28,75% presentan afectación a propiedad horizontal, razón por la cual se considera que afecta el proceso de adquisición predial por la cantidad de unidades prediales a negociar y los costos asociados a la misma.

5.6.3 VPM² (Valor promedio metro cuadrado de terreno)

El cual corresponde al valor en millones de pesos que costaría liberar cada m² de terreno de una manzana incluyendo el valor de la construcción. Es importante mencionar que la proyección fue realizada con base en un incremento del 50% sobre el avalúo catastral que corresponde a un valor aproximado al avalúo comercial de las unidades prediales que se encuentran dentro del área de influencia solicitada, dichos costos contemplan el valor global por terreno y construcción. A continuación, se relacionan los valores para cada manzana:

Gráfico 3 Valor promedio metro cuadrado de terreno.



Fuente: Dirección de Predios. ERU

Del anterior gráfico se puede concluir que las manzanas 01, 012 y 013 del sector 007304 presentan mayor dificultad para la gestión del suelo, toda vez que cada metro cuadrado a liberar en las mismas tendría un costo aproximado que va desde los 6.24 hasta los 7.55 millones siendo la manzana 01 la que presenta mayor valor entre todas las manzanas.

5.6.4 Estado jurídico de los inmuebles

Para el efecto se remite matriz predial en la que se realizó un análisis preliminar de la situación jurídica de los inmuebles, la cual, en todo caso podrá ser objeto de modificación conforme los estudios de títulos que se realicen previo al inicio de un eventual proceso de adquisición predial.

Con lo anterior, se realizó la semaforización correspondiente de los inmuebles, obteniendo de manera general, la siguiente información:

Ilustración 5.6-1. Estado jurídico de los predios

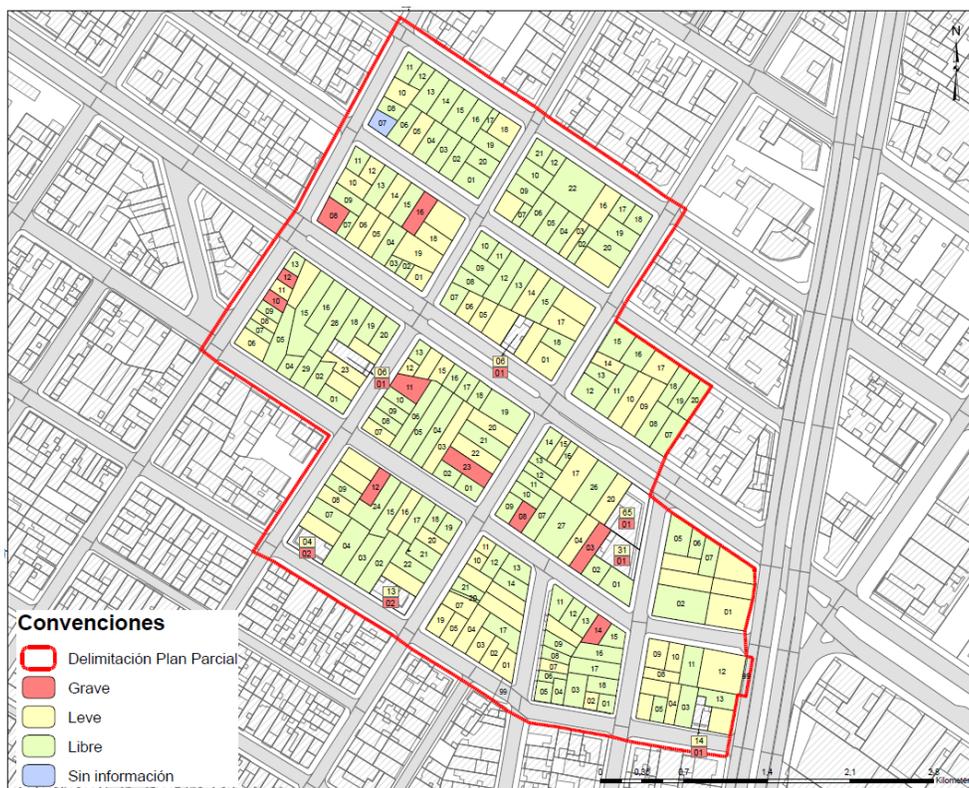


Tabla 5-5 Semaforización de predios

SEMAFORIZACIÓN	AFECTACIONES	CANTIDAD
	Graves	20
	Leves	228
	Libre	270
	Sin información	1
TOTAL		519

Fuente: Dirección de Predios. ERU

Del resultado de la semaforización, se definieron 3 grupos por estado de cada predio obteniendo un resumen de la situación jurídica de los inmuebles, a otorgando una calificación por colores, siendo el **verde** la condición más favorable para gestionar el suelo y el **rojo** la condición menos favorable, distribuidos de la siguiente forma:

Con fundamento en la Ley 9ª de 1989 y Ley 388 de 1997, la adquisición de los predios requeridos para el Plan Parcial de Renovación Urbana “Calle 72”, se realizará mediante el proceso de enajenación voluntaria y/o expropiación por vía administrativa o mediante la vinculación y participación de propietarios al proyecto conforme se defina por la Empresa.

Así, se considera analizar, previo al proceso de adquisición, la cadena de tradición o histórica del inmueble, con el fin de identificar de manera puntual, además del propietario, las limitaciones, afectaciones, gravámenes o cualquier otro acto jurídico que grave o limite la propiedad e impida la transferencia inmediata del derecho real de dominio o genere incertidumbre sobre la titularidad del inmueble, a fin de generar las observaciones y recomendaciones a que haya lugar y trazar la línea de trabajo a seguir para la transferencia de la propiedad inmobiliaria, a fin de consolidar el suelo para el desarrollo del proyecto.

Para tal fin, se tendrá en cuenta el grado de dificultad que presente cada inmueble de conformidad con la clasificación previa (semaforización) en graves, leves y libres, entendiéndose que estos últimos no requieren de ningún tipo de gestión adicional para poder efectuar la transferencia o vinculación del inmueble, distinta a la voluntad de sus propietarios para enajenación voluntaria, o si no hay interés de vinculación o enajenación se podrá optar por la expropiación por vía administrativa.

En consecuencia, con lo expuesto, para la gestión de los predios que serán objeto de desarrollo en el ámbito de delimitación del Plan Parcial y dadas las competencias de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. previstas en el Acuerdo Distrital 643 de 2016 en relación con la adquisición de suelo, se prevé la aplicación del mecanismo de adquisición de suelo por motivos de utilidad pública conforme las disposiciones señaladas en el Capítulo VIII de la Ley 388 de 1997.

Así, y a partir del análisis de las condiciones jurídicas de los inmuebles se establecen diferentes mecanismos o estrategias de gestión, sin perjuicio de los estudios puntuales que se realicen, así como la validación de diferentes componentes que se consideran determinantes en la gestión de suelo, como el valor del suelo, el área de las construcciones, el número de unidades inmobiliarias, y el número de propietarios, a saber:

- Predios definidos con situación jurídica GRAVE, se recomienda iniciar el trámite de expropiación por vía administrativa, ya que esta es la única forma de sanear dichos predios en el marco del proceso de adquisición por motivos de utilidad pública e interés social en los términos previstos en la Ley 388 de 1997.
- Predios definidos con situación jurídica LEVE, se recomienda en el marco del proceso de enajenación voluntaria verificar las medidas y gravámenes a fin de explorar con el propietario del predio las posibilidades de gestión mediante negociación directa, coadyuvando en la solución y liberación de la afectación o gravamen.
- Los predios LIBRES permiten negociación de manera inmediata, desde que exista la voluntad del propietario de vender o participar en el proyecto.

Análisis predial del espacio público

Dentro del ámbito de delimitación del Plan Parcial Calle 72 se identifican 10 segmentos viales distribuidos entre vías locales e intermedias que se describen a continuación:

Carreras

1. Carrera 20 entre Calle 71A y Calle 72; Carrera 20C entre Calle 72 y Calle 73
2. Carrera 19 entre calle 71 y calle 72; Carrera 20B entre Calle 72 y Calle 73
3. Carrera 17 entre calle 71A y calle 72; Carrera 20A entre Calle 72 y Calle 73

FT-132-V4 Página 3 de 8

4. Carrera 15 entre Calle 71 y Calle 71A

5. Carrera 14A entre Calle 71 y Calle 72

Calles

6. Calle 71 entre Carrera 19 y Av. Caracas

7. Calle 71A entre Carrera 20 y Av. Caracas

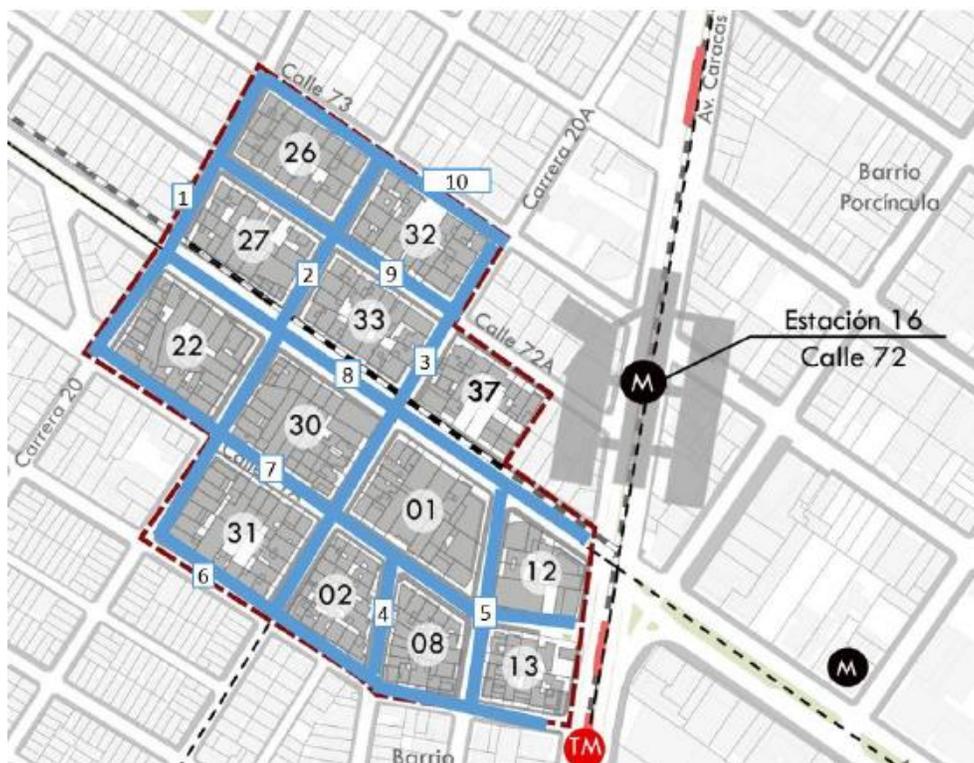
8. Calle 72 entre Carrera 20 y Av. Caracas

9. Calle 72 A entre Carrera 20C y Carrera 20A

10. Calle 73 entre Carrera 20C y Carrera 20^a.

Es de precisar que las vías objeto de análisis se encuentran identificadas dentro del patrimonio inmobiliario del Distrito Capital administrado por el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, así:

Ilustración 5.6-2 Segmentos de espacio público



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana

Tabla 5-6. Segmentos de espacio público

SEGMENTOS VIALES	RUPI	AREA	FMI	TOMA DE POSESION	ESCRITURAS PÚBLICAS
Carrera 20 entre Calle 71A y Calle 72	4161-2	1.027,50	Sin información	Sin información	ESCRITURA No. 4384 de 23/10/1946 CESION GRATUITA
Carrera 20C entre Calle 72 y Calle 73	1356-2 537-11 537-10	191,69 Sin información Sin información	Sin información 50C-1796108 50C-1796108	No. 080 de 10/10/2011 No. 080 de 10/10/2011	ESCRITURA No. 9740 de 05/12/1968 CESION OBLIGATORIA ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA
Carrera 19 entre calle 71 y calle 72	2786-11 537-15	5638,63 Sin información	Sin información 50C-1796110	No. 154 de 21/12/2011 No. 080 de 10/10/2011	Sin información ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA
Carrera 20B entre Calle 72 y Calle 73	537-14 537-13	Sin información Sin información	50C-1796110 50C-1796110	No. 080 de 10/10/2011 No. 080 de 10/10/2011	ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA
Carrera 17 entre calle 71A y calle 72	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información
Carrera 15 entre Calle 71 y Calle 71A	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información
Carrera 14A entre Calle 71 y Calle 72	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información	Sin información
Calle 71 entre Carrera 19 y Av. Caracas	2786-13	1.373,20	Sin información	No. 154 de 21/12/2011	Sin información
Calle 71A entre Carrera 20 y Av. Caracas	4161-8	4.657,50	Sin información	Sin información	ESCRITURA No. 4384 de 23/10/1946 CESION GRATUITA
Calle 72 entre Carrera 20 y Av. Caracas	537-5		50C-1796103	No. 080 de 10/10/2011	Sin información
Calle 72 A entre Carrera 20C y Carrera 20A	537-6	5.242,50	50C-1796104	No. 080 de 10/10/2011	ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA
Calle 73 entre Carrera 20C y Carrera 20ª	537-7 537-3 537-2 537-8	3.930,00 739,87 292,50 281,26	50C-1796106 50C-1782799 50C-1782798 50C-1796107	Sin información Sin información Sin información No. 080 de 10/10/2011	ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA) ESCRITURA No. 2895 de 26/07/1946 CESION OBLIGATORIA) ESCRITURA No. 2895 de 26/07/1946 CESION OBLIGATORIA) ESCRITURA No. 2187 de 24/07/1930 CESION GRATUITA

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana

De acuerdo con lo anterior, se evidencia una carencia de información en relación a la identificación jurídica de algunos de los predios que hacen parte de los segmentos viales localizados dentro del Plan Parcial, por lo cual, es importante para el proceso de redefinición del espacio público, verificar la situación jurídico y técnica de los predios a través de un estudio que permita conocer las líneas a seguir de cara a un eventual saneamiento de esas zonas de manera articulada con el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, buscando la consolidación del derecho real de dominio en favor del Distrito Capital.