

COMITÉ DISTRITAL DE RENOVACIÓN URBANA
ACTA No. 4 DE 2019
SESION ORDINARIA

FECHA: 29 de octubre de 2019
HORA: 9:00 a.m.
LUGAR: Sala de juntas del despacho de la
Secretaría Distrital de Planeación (Piso 8°).

Integrantes del **COMITÉ DISTRITAL DE RENOVACIÓN URBANA** reglamentado mediante Decreto Distrital Decreto 638 de 2001.

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Si	No	
Mauricio Acosta Pinilla	Subsecretario de Planeación Territorial	Secretaría Distrital de Planeación - SDP	x		
Guillermo Herrera	Secretario Distrital del Hábitat	Delegado del Alcalde Mayor	x		
Jorge Torres	Subdirector	Secretaría Distrital del Hábitat	x		
Úrsula Ablanque Martha Arango Astrid Olarte Bellanith Vargas Alejandra Vallejo Lina María Eraso Juliana Ossa Moreno Esteban Castro	Gerente Directora de Proyecto Asesor Contratista Contratista Contratista Contratista Contratista	Empresa de Renovación Urbana	x		
Ana Patricia Herrera Jhon González	Prof. Especializado Sub. Infraestructura Subdirector	Secretaría Distrital de Movilidad	x		
Patricia González	Subdirectora	Secretaría Distrital de Ambiente	x		
Luis Gutiérrez Nohora M. Ardila	Contratista SGDU Contratista SGDU	Instituto de Desarrollo Urbano- IDU	x		
Nelson Valencia Isela Sarmiento	Gerente Gerencia Zona 2 Profesional Especializado	Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá – EAAB	x		
Antonio José Vega	Profesional Senior	Codensa	x		

SECRETARÍA TÉCNICA:

Nombre	Cargo	Entidad
Camila Neira Acevedo	Directora de Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación – SDP

INVITADOS:

Nombre	Cargo	Entidad	Asiste		Observaciones
			Si	No	
Carolina Cuenca Guillermo Ávila Santiago Ángel	Contratista Subdirector Arquitecto Especialista	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público	x		
Andrés Acosta	Asesor	Secretaría General	x		
Mauricio Uribe G. María V. Villamil	Director Subdirectora	Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura	x		
Pedro Jaimes	Profesional Esp.	Empresa de Teléfonos de Bogotá	x		
Fabiola Rodriguez	Gerente constructores	Gas Natural VANTI	x		
Alejandro Medrano	Contratista	Transmilenio	x		
Luis Fernando Barrera	Director Planes Maestros y Complementarios	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Jorge Gómez	Profesional Esp. Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Carolina Romero	Profesional Esp. Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Astrid Garzón	Dirección Taller Espacio Público	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Ana María Forero Macías	Dirección Taller Espacio Público	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Mónica Ocampo	Directora Taller Espacio Público	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Javier Niebles Alba	Contratista Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Leandro Forero	Profesional Univ. Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		
María Carolina Rueda	Contratista Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		
Edwin Garzón	Contratista Patrimonio y Renovación Urbana	Secretaría Distrital de Planeación	x		

ORDEN DEL DÍA:

9:00Am	Llamado Asistencia Delegados del Comité.
9:15Am	Presentación y Aprobación PPRU Ferrocarril- Calle 13
9:35Am	Presentación y Aprobación PPRU Estación Metro Calle 26
10:15Am	Presentación PIRU Alameda Entreparques
10:40Am	Otros (Presentación de observaciones CAR-Universidad Libre)
10:45Am	Cierre de la sesión del Comité Técnico.

APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DIA:

Los integrantes y asistentes invitados a la sesión del Comité Distrital de Renovación Urbana, aprueban el orden del día.

DESARROLLO:

1. VERIFICACIÓN DEL QUÓRUM

Siendo las 9:00 a.m. se da inicio a la sesión del Comité Distrital de Renovación Urbana, haciendo llamado a lista de los delegados al Comité los cuales se encuentran presentes.

2. INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN			INTRODUCCIÓN			
ADOPTADOS EN ADMINISTRACIONES ANTERIORES 2009- 2015	MODIFICADOS 2016-2019	DELIMITACIÓN DE UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 2016-2019	ADOPTADOS EN LA BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS 2016-2018	CON VIABILIDAD	EN PROCESO DE FORMULACIÓN 2016-2019	
1. PROSCENIO Decreto 334 de 2010	1. Decreto 674 de 2018	1. UAU 1, 2 y 3 Decreto 562 de 2019	1. TRIÁNGULO DE BAVARIA Decreto 441 de 2016	2. CAR- UNIVERSIDAD LIBRE Resolución 0505 de 2019	14. PLAZA CHLO Julio de 2018	
2. ESTACIÓN CENTRAL Decreto 211 de 2013	2. Estación Metro 26		2. CIUDADELA NUEVO SALITRE Decreto 583 de 2016	8. OSORAPELES Resolución 653 de 2019	15. TEXTILIA Diciembre 2018	
3. TRIÁNGULO DE FENICIA Decreto 420 de 2014	3. Decreto 421 de 2017 4. Decreto 877 de 2018	2. UAU 1 - Decreto 346 de 2016 3. UAU 4 - Decreto 373 de 2018 4. UAU 3 - en SID 5. UAU 5 - en curso 6. UAU 2 - en curso	3. BAVARIA FABRICA Decreto 364 de 2017	9. SOLEGAS DEL RHIN Resolución 620 DE 2019	16. HOA Diciembre 2018 DESISTIDO	
4. CLÍNICA SHAO Decreto 193 de 2014			4. CIUDAD CAN Decreto 635 de 2017	10. CASAS FLORESCIA Resolución 1807 DE 2019	17. ECOPETROL Febrero 2019	
5. EL PEDREGAL Decreto 188 de 2014			5. VOTO NACIONAL Decreto 201 de 2019	11. MUNTEVIDEO	18. UNIMUNDO Enero 2019 SUSPENDIDO	
6. LA SABANA Decreto 073 de 2015	5. Decreto 583 de 2018		6. SAN BERNARDO Decreto 508 de 2019	12. FERROCARRIL CALLE 13 Marzo 2019	19. KIRA Abril 2019	
				13. ESTACION CENTRAL Febrero 2019	20. ALAMEDA ENTREPARQUES	
					21. CENTERBARO (804) Agosto 2019	
					22. BENFORT (621) Agosto 2019	
					23. COFFEBIAS LAAB Septiembre 2019	
					24. BENFORT Mayo 2019	
					25. CENTRO URBANO Octubre 2019	
					26. MODIFICACIÓN TRIÁNGULO DE BAVARIA Septiembre 2019	
					27. LA MERCED Octubre 2019	
					28. CARTÓN	
					29. ARMOR	

La arquitecta Camila Neira inicia el Comité indicando el balance de los planes parciales de renovación urbana que se han gestionado y/o se encuentran en proceso de revisión. Presenta los dos Planes Parciales y el Proyecto Integral de Renovación Urbana que serán expuestos al auditorio y hace énfasis en el cambio de nombre del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 (antes Estación Central).

Continúa detallando el número de planes parciales que se han adoptado hasta el momento desde que inició la administración, se enumeran los 3 proyectos que se presentan en el Comité, dos de ellos para viabilidad, y se mencionan los que posiblemente serán objeto de presentación en la siguiente sesión.

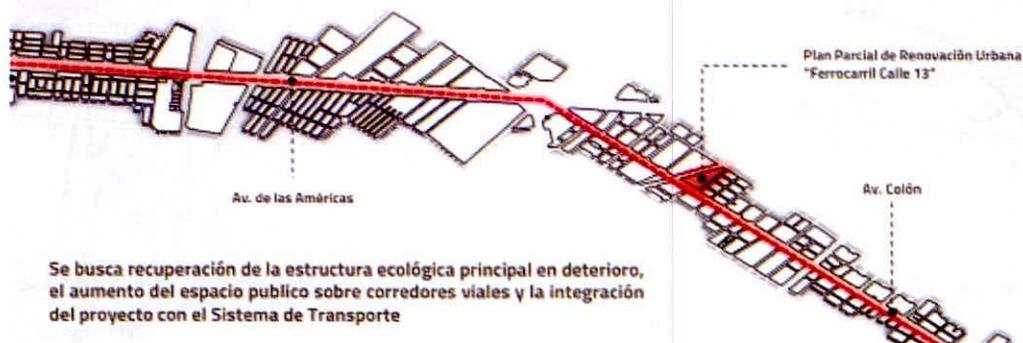
3. PRESENTACIÓN Y APROBACIÓN DE LOS PLANES PARCIALES DE RENOVACIÓN URBANA

3.1. PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA FERROCARRIL CALLE 13

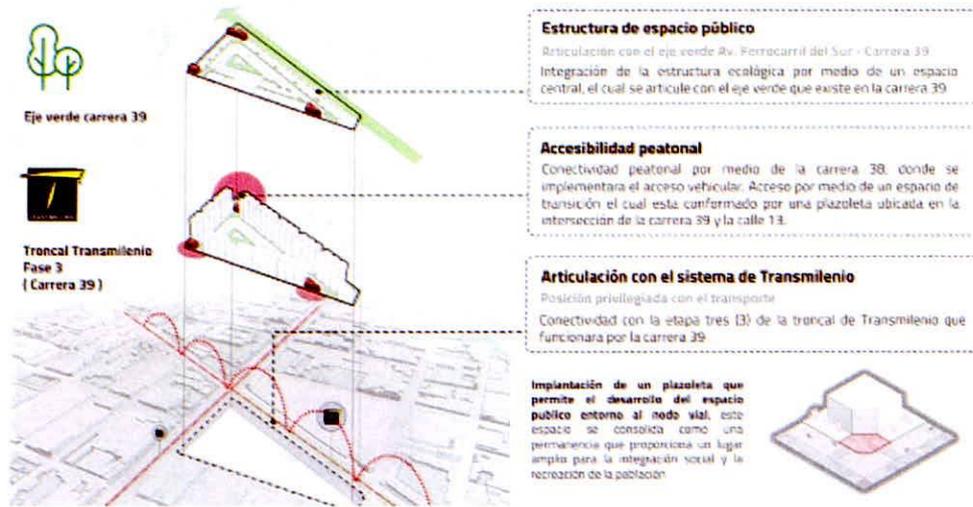
La exposición comienza destacando el tamaño del plan parcial y su eficaz formulación por tratarse de predios ubicados sobre los corredores definidos en los Decretos 621 de 2016 y 804 de 2018. El Plan Parcial de Renovación Urbana Ferrocarril Calle 13 se implanta en el centro de la UPZ número 108 “Zona Industrial”, reconocida como Territorio Social, Industrial y comercial de la ciudad de Bogotá.



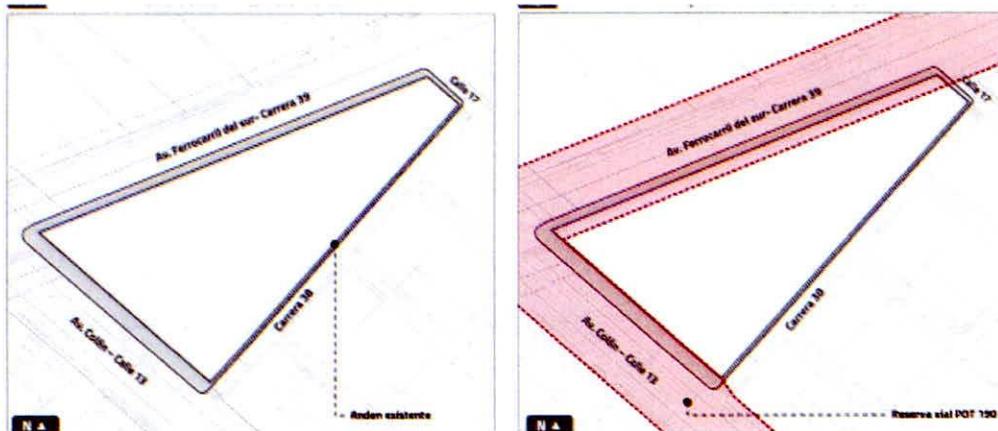
El desarrollo del P.P.R.U Ferrocarril Calle 13, busca consolidarse como un proyecto el cual permita la revitalización de la zona, que por medio del Decreto 804 del 2018 plantea la integración del uso residencial y la conformación de espacio público.



Camila Neira pondera la disposición de espacio público y la cercanía del Plan Parcial con las estaciones del Transmilenio:



Al predio se sobrepone la reserva vial de la Av. Ferrocarril de Sur- Carrera 39 y la Av. Colón- Calle 13 (Línea rojo claro entre punteada) la cual solo determina como carga general la franja de andén de la vía vehicular proyectada.



La delimitación del terreno actual entre los ejes viales; Av. Colón (Calle 13), Av. Ferrocarril del Sur (Carrera 39), Calle 17 y Carrera 38 conforma el lindero original en donde se estructura y proyecta el Plan Parcial de Renovación Urbana Ferrocarril Calle 13 que cuenta con un área de 22.767,55 M2.



PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA FERROCARRIL CALLE 13		
1	DELIMITACIÓN PLAN PARCIAL - ÁREA BRUTA (Polígono base catastral)	22.767,35 100%
2	RESERVA VALES - CARGAS GENERALES - ÁREA NO OBJETO DE REPARTO	415,68 1,8%
2.1	Reserva Vial Carrera 39 (Av. Ferrocarril del Sur) vía vehicular	415,68 1,8%
3	ÁREA ÚTIL URBANIZABLE - ÁREA OBJETO DE REPARTO	22.767,35 100,0%
4	CESIÓN DE ESPACIO PÚBLICO (EXIGIDA - 20% A.B)	4.553,51 20,00%
5	CESIÓN DE ESPACIO PÚBLICO (PROPUESTA - 20% A.B)	4.553,51 20,00%
5.1	Cesión para Conformación Andén Carrera 39 sobre Reserva vial	2.021,09 8,88%
5.2	Cesión para Conformación Andén Calle 13 sobre Reserva vial	0,15 0,00%
5.3	Cesión para Conformación Andén Carrera 39	1.347,06 5,92%
5.4	Cesión para Conformación Andén Calle 13	245,02 1,08%
5.5	Cesión para Conformación Andén Calle 17	30,16 0,13%
5.6	Cesión para Conformación Andén Carrera 39	655,48 2,88%
5.7	Plazoletas	254,55 1,12%
6	ÁREA ÚTIL	17.798,35 78,17%



Camila Neira menciona que se entregará como carga general un área de 415,68 m² correspondiente a vía vehicular proyectada (Av. Ferrocarril de Sur- Carrera 39 - Perfil V3) y será área no objeto de reparto. Así mismo se cederá la exigencia del 20% de espacio público. Además, se proyectan las cesiones para la conformación de andenes sobre las vías perimetrales del proyecto. El área que hace falta para completar el perfil de andén de 12 y de 5 metros de andén que queda dentro del predio será compensado en una plazoleta de 254,55 m² cedida al Distrito como parte de las cargas urbanísticas del 20% de espacio públicos.

Adicionalmente, se describen las rutas de acceso y los estudios acústicos, señalando que, por encontrarse el Plan Parcial en una zona industrial, se deben mitigar riesgos de contaminación auditiva.



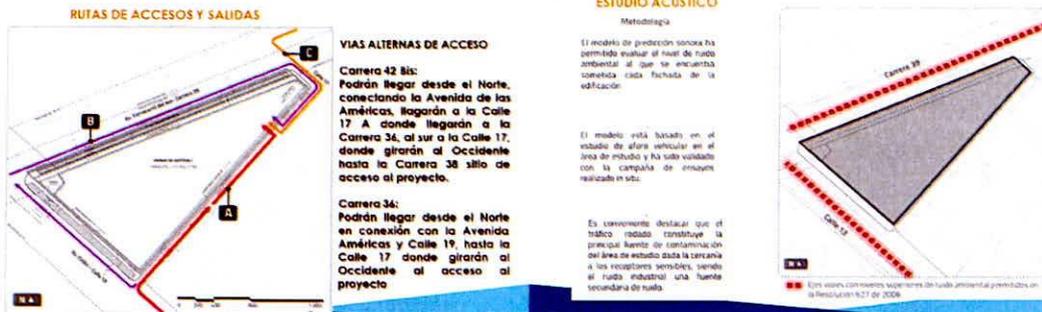
ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

COMPONENTE DE MOVILIDAD



COMPONENTE AMBIENTAL



Una vez terminada la exposición, interviene Milena Ardila en representación del Instituto de Desarrollo Urbano, indicando que existen cinco observaciones por parte del IDU a la formulación del Plan Parcial Ferrocarril Calle 13. De las cuales se hace especial énfasis en la indicación del área de reserva vial de la Avenida Ferrocarril – Carrera 39, tanto en cuadro de áreas como en cartografía haciendo el cruce correcto entre área de reserva – POT y propuesta del PPRU teniendo en cuenta que dicha área es diferente al área de cesión para conformación de Andén del Decreto 804 de 2018. Como anexo al presente documento se encuentra el oficio con radicado número 1-2019-73120, el cual contiene dichas observaciones, expuestas en la sesión del comité.

Por su parte el representante de la Secretaría de Movilidad, John González, señala que, si bien el Plan Parcial no precisó un estudio de tránsito, existen preocupaciones respecto a la movilidad en el sector. Queda pendiente entonces el pronunciamiento de la Secretaria Distrital de Movilidad, en relación con las acciones de mitigación indicadas en la propuesta para la Carrera 38.

Finalmente, Isela Sarmiento comenta que se encontraron algunas diferencias en el número de viviendas y áreas de comercio entre los diferentes documentos técnicos presentados por el promotor del Plan Parcial, lo cual será subsanado en un concepto posterior.

3.2. MODIFICACIÓN DEL DECRETO 213 DE 2013 PPRU “ESTACIÓN CENTRAL”, AHORA LLAMADO PPRU “ESTACIÓN METRO 26”

Se realiza una exposición general del plan parcial inicial adoptado mediante Decreto 213 de 2013, y de sus objetivos enfocados en un desarrollo que tenía como base el proyecto de la Estación Central de Transmilenio de la Fase III de Transmilenio integrado a un proyecto de renovación.

Se muestra el proceso de gestión predial realizado entre los años 2009 a 2018 por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - ERU, en donde se adquirieron 136 predios a favor de la ERU y 76 predios a favor de Transmilenio S.A.,. En los predios propiedad de Transmilenio se realizó la construcción de un intercambiador vial paralelo a la Av. Calle 26 que hace parte de la Fase III de Transmilenio. El proceso de adquisición predial en la UAU 1 por parte de la ERU se encuentra actualmente finalizado.

DECRETO 213 DE 2013

Plan Parcial de Renovación Urbana "Estación Central"

"El Plan Parcial de Renovación Urbana 'Estación Central' se adopta mediante el Decreto 213 de 2013, que integra al proyecto de renovación con el Plan 33 de Transmilenio, y la necesidad de localizar la Estación del Transporte Masivo que permitirá integrar oportunamente las Avenidas Calle 24, Avenida Caracas y Avenida Carrera 18. Definiendo como localización definitiva para la Estación, el terreno en oriental del cruce de la Calle 26 con Avenida Caracas."



- OBJETIVOS**
- Aprovechar el desarrollo de la Estación Central de Transmilenio, como elemento estructurante para el desarrollo urbanístico.
 - Mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, otorgar nuevos habitantes al Centro aprovechando la localización y potenciando los sistemas de transporte que conectan al plan parcial con el resto de la ciudad.
 - Generar espacios públicos que estructuran el espacio urbano, articulando el sistema de movilidad con los dinámicos sistemas propios del sector.
 - Articular las propuestas de transporte pública a las decisiones de ordenamiento territorial referidas a procesos de radicación y mezcla de usos.
 - Promover la sostenibilidad en la infraestructura de estacionamientos.

GESTIÓN DEL SUELO A CARGO DEL DISTRITO

GESTIÓN DEL SUELO A CARGO DE LA ERU-UAU 1



Adquisición de 248 predios:
136 a favor de la ERU
112 a favor de TRANSMILENIO

EN EL AU DE LA UAU 1 DE LA PROPUESTA 17% ES PROPIEDAD DE TM Y 83% DE LA ERU

GESTIÓN DEL SUELO A CARGO DEL DISTRITO

ADQUISICIÓN PREDIAL - UAU1

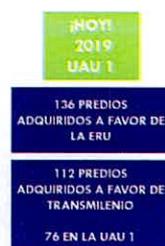


PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL UAU1 FINALIZADO

Fuente: Dirección Comunal - 188

GESTIÓN DEL SUELO A CARGO DEL DISTRITO

CONDICIÓN ACTUAL: UAU (2019)



PROCESO DE ADQUISICIÓN PREDIAL UAU1 FINALIZADO

Fuente: Dirección Comunal - 188

A continuación se presentan las justificaciones del ajuste al plan parcial inicial:

- Nuevas dinámicas del mercado inmobiliario, en donde después de realizar un estudio de mercado en la zona se concluyó que en la ciudad de Bogotá hay una sobre oferta de oficinas y necesidad de vivienda en el centro. Para darle respuesta a esta nueva dinámica la modificación del plan parcial replantea la intensidad de los usos, priorizando la vivienda.
- Nuevos proyectos de infraestructura de la administración pública.
 - Producto de los estudios técnicos realizados por la Empresa Metro de Bogotá, se determinó el trazado de la PLMB por la Av. Caracas y la localización de una estación y el Puesto Central de Control en el ámbito del plan parcial.
 - Se modifican los requerimientos técnicos de Transmilenio y se localiza una estación sobre el intercambiador vial existente del sistema.
 - Le Empresa Férrea Regional localiza la llegada del "Ramal Metro" del proyecto Regiotram de Occidente sobre la Transversal 17 en inmediaciones del plan parcial.
 Es necesario entonces realizar la integración funcional de estos tres sistemas entre sí y con el nuevo desarrollo planteado.
- Proyecto en la franja prioritaria del Plan Zonal del Centro, articulando la propuesta con los objetivos del mismo.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

JUSTIFICACIÓN DE MODIFICACIÓN



Nuevas dinámicas del mercado inmobiliario



Proyectos de Infraestructura Pública



Proyecto en Franja Prioritaria Plan Zonal del Centro

NECESIDAD DE AJUSTE DEL PPRU ESTACIÓN CENTRAL



NUUEVAS DINÁMICAS DEL MERCADO INMOBILIARIO



SE DESPARO OFERTA DE OFICINAS CLASE A EN EL PRIMER TRIMESTRE EN BOGOTÁ



Bogotá y Medellín, con mayor sobreoferta de oficinas de lujo

NIUEVAS DINÁMICAS DEL MERCADO INMOBILIARIO (ESTUDIO DE MERCADO)

SUBOFERTA DE OFICINAS

NECESIDAD DE VIVIENDA EN EL CENTRO



NECESIDAD DE AJUSTE DEL PPRU ESTACIÓN CENTRAL

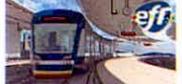


PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

ESTACIÓN DE TRANSBORDO CONEXIÓN TRONCALES



ESTACIÓN REGIOGRAM DE OCCIDENTE



PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

ESTACIÓN METRO - PUESTO CENTRAL DE CONTROL



ESTACIÓN PUEBLO EN PUESTO CENTRAL DE CONTROL



¿POR QUÉ EL METRO EN ESTACIÓN CENTRAL?



DEFINICIÓN DE LA UBICACIÓN DEL PUESTO CENTRAL DE CONTROL. CONTRATO DEL 2017

NECESIDAD DE AJUSTE DEL PPRU ESTACIÓN CENTRAL



PROYECTO EN FRANJA PRIORITARIA PLAN ZONAL DEL CENTRO

PLAN ZONAL DEL CENTRO DE BOGOTÁ

PROYECTO EN FRANJA PRIORITARIA DEL PLAN ZONAL DEL CENTRO PZC



Las claves de un buen proceso de retorno a los centros históricos



UN CENTRO PARA VIVIR

UN CENTRO CON EQUIDAD Y EQUILIBRIO TERRITORIAL

UN CENTRO CONSERVADO, REFORZADO Y CONSOLIDADO

UN CENTRO COMPACTIVO

Se realiza un recuento de los nuevos objetivos por componente del PPRU en el marco de la modificación del mismo.

OBJETIVOS POR COMPONENTE

Articular los proyectos de transporte masivo a las decisiones de ordenamiento territorial referidas a procesos de reconfiguración y mezcla de usos, con el fin de implementar estrategias de desarrollo urbano orientadas al transporte.

Proyectar espacios públicos que estructuran el espacio urbano, articulando el sistema de movilidad con las dinámicas urbanas propias del sector, garantizando áreas para la integración modal Metro - Transmilenio.

Generar un proyecto consecuente con las dinámicas urbanas propias del sector, que promuevan la localización de servicios empresariales, comercio, equipamientos, espacios públicos y mejores condiciones de accesibilidad.

Plantear en el proyecto oferta de vivienda en cumplimiento de las metas del Plan Zonal del Centro para mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, atraer nuevas (...).

Integrar los Bienes de Interés Cultural con el planteamiento urbano propuesto, resaltando su valor patrimonial y garantizando la preservación de los valores que dieron origen a las declaratorias, generando condiciones para su sostenibilidad mediante usos compatibles.

Plantear un proyecto urbano que incentive por su ubicación estratégica y planteamiento urbano el uso de transporte público masivo, así como modos de transporte alternativos y sostenibles.

Se realiza la presentación de la descripción del ámbito de planificación conformado por 11 manzanas catastrales, 4 de las cuales se encuentran en el barrio Santa Fe de la Localidad de Mártires y 7 en el barrio La Alameda de la localidad de Santa Fe. El polígono de intervención y el área bruta del proyecto mantienen su delimitación inicial.

Con respecto a la delimitación de las UAU, el Decreto 213 de 2013 contaba con 3 sectores que en el marco del ajuste, el PPRU "Estación Metro 26" se propone la delimitación de 5 UAU y/o UG con el

fin de facilitar la gestión de las obras de urbanismo y desarrollo de los proyectos inmobiliarios de las mismas, adicional se delimitan como AMD las áreas de intervención correspondiente a las infraestructuras de transporte de la Empresa Metro de Bogotá y Transmilenio.



Se realiza la presentación del esquema urbano planteado en la propuesta de modificación discriminando las áreas.



En la propuesta de modificación, el PPRU "Estación Metro 26" reconoce los elementos identificados por el Decreto 213 de 2013 y se identifica adicionalmente como espacio público existente un predio propiedad del IDU sobre la AV. Calle 26.

Se exponen las áreas del sistema de espacio público tenidas en cuenta para calcular el indicador de espacio público por habitante en la propuesta de modificación y se aclara con respecto a la plataforma intermodal el área contabilizada corresponde al mínimo 72% del área total del intercambiador actual existente y aunque no es espacio público de cesión por su uso público será tenido en cuenta para el cálculo del indicador de m2 por habitante.



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

SISTEMA DE TRANSPORTE



- ESTACIÓN FINAL REGIOTRAM RAMAL METRO
- ESTACIÓN METRO CALLE 26 PUESTO CENTRAL DE CONTROL
- ESTACIÓN TRANSMILENIO CONEXIÓN ENTRE TRONCALES



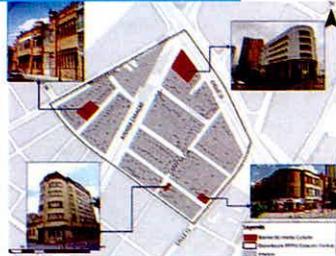
En cuanto al componente patrimonial, en el Decreto 213 de 2013, se contemplaron 4 BIC del orden distrital, a los cuales no se les asignaron usos, y por lo tanto se generó una dificultad para desarrollarse. En la modificación se reconocen y se fija una estrategia que permita su rehabilitación, que consiste en la asignarles usos incluso de escala metropolitana (caso Panautos) y para los BIC de la AMD 5B y 56 se contempla que los desarrolladores deberán realizar acciones de primeros auxilios en cubiertas y fachadas.

Mauricio Uribe, director del IDPC indica que es importante que los BICs del plan parcial tengan una norma que les permita desarrollarse de manera adecuada y que existen iniciativas para ponerlos en valor y recuperarlos.

PATRIMONIO CONSTRUIDO



ESTRATEGIA PARA LA REHABILITACIÓN DE LOS BICs



CATEGORÍA DEL USO	
VIVIENDA	Vivienda
SERVICIOS	Servicios Empresariales
	Servicios Personales
COMERCIO	Comercio Urbano
	Comercio Local
	Comercio Vecinal
DOTACIONAL	Educativa
	Bienestar social
	Cultura
SERVICIOS URBANOS BÁSICOS	Salud
	Defensa y Justicia
	Servicio de la Administración Pública

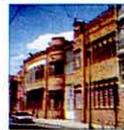
PATRIMONIO CONSTRUIDO



ESTRATEGIA PARA LA REHABILITACIÓN DE LOS BICs



AMD 1 - PANAUTOS
Se desafectan 634.51 m² del predio que se encontraban marcados como un APAUP de conexión con el Centro Internacional y que ya no se requiere por la condiciones actuales del proyecto, posibilitando una posible activación sobre esta área.



AMD 5A - Cámara 14 No. 24-45
Se beneficia en la propuesta de modificación la asignación de usos permitidos, ya que ni el Decreto 213 de 2013 ni la UPZ le asignaban. La inclusión de estos que fueron concertados con la Universidad facilitará un aprovechamiento más activo del inmueble y resaltar su valor institucional como sede fundacional de esta institución.

PATRIMONIO CONSTRUIDO



ESTRATEGIA PARA LA REHABILITACIÓN DE LOS BICs

AMD 5B y 5C
Calle 24A No.13 04/06/08/14 y Carrera 13A No. 24 26

En el marco de la licencia de construcción, y como acción de mitigación y obligación del urbanizador responsable, o titular de licencia de urbanismo, general o por etapas, de la unidad de gestión o activación respectiva colindante con el BIC, se deberán realizar acciones de primeros auxilios en cubierta y fachada, así como apuntalamientos requeridos, con el fin de garantizar su preservación de acuerdo a una inspección y evaluación técnica previa de acciones requeridas.



Se presenta la propuesta general de usos y edificabilidad para cada una de las UAU propuestas en la modificación.



Jorge A. Torres Vallejo de la Secretaría Distrital de Hábitat, manifiesta su inquietud en el sentido de que el Decreto 213 de 2013 contemplaba unidades de vivienda de interés prioritario entre los usos del Plan Parcial. La Secretaría Distrital de Planeación, a través de Mauricio Acosta aclara que la norma actual no contempla obligación de suelo útil para proyectos VIP y/o VIS en el tratamiento de renovación urbana en la modalidad de redesarrollo. Así mismo, Astrid Olarte argumenta que Estación Metro Calle 26 es una de las intervenciones públicas más grandes de Bogotá, por ello se ha hecho una gran adquisición de predios con el fin de renovar el sector, y la VIP es un producto que incide fuertemente para el cierre financiero del proyecto, y además ya el Distrito contempla en la franja de intervención prioritaria definida en el PZCB, la provisión de cerca de 4.000 VIS, en el plan parcial San Bernardo. No obstante, en el decreto se justificará por qué este Plan Parcial no incluye VIP.

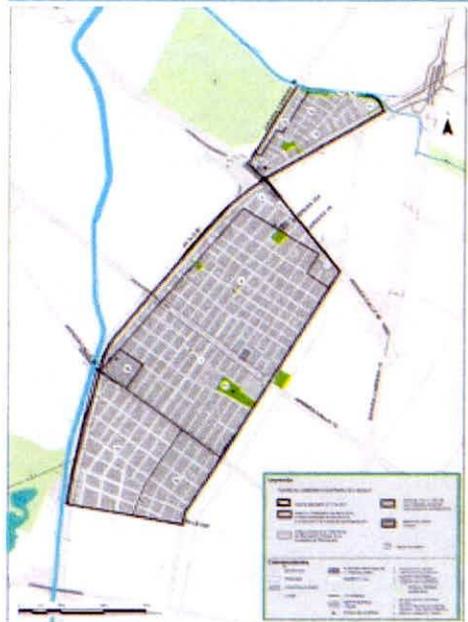
Por otra parte, surge la inquietud respecto a la “tapa” localizada en la AMD 3, denominada “Plataforma Peatonal Intermodal de Transmilenio”, ante lo cual Astrid Olarte responde que dicha “tapa” hace parte del área manejo diferenciado 3 y se constituye un espacio de tránsito peatonal que articula la estación de Metro y la Estación Central de Transmilenio, aclarando que en el Decreto de debe fijar normas para el sostenimiento de esta plataforma, que en todo caso hace parte de la intervención de Transmilenio para la estación.

Sobre este tema, Milena Ardila indica que el IDU a petición de la ERU estimó el costo de la plataforma en \$55.347.458.000 de pesos y sugiere que Transmilenio se pronuncie sobre los recursos adicionales a los \$6.500.000 que destina el plan parcial para su construcción, dado que el IDU no ha contemplado recursos para este tema. Además, menciona que también existen observaciones, entre las cuales se indica que falta incorporar la propuesta de Estación del sistema Regiotram que se cruza con la Plazoleta de la Luz, y otras observaciones que se anexan a éste documento, radicadas bajo el número 1-2019-73117. Camila Neira propone no incluir el valor de la tapa y sólo indicar quién se hará cargo de su construcción, propuesta que es acogida por la representante del IDU. Se cierra el tema mencionando las obras de mitigación en andenes y malla vial adyacente, ante lo cual la ERU y Secretaría de Movilidad estuvieron de acuerdo en que las observaciones fueron ya subsanadas. Finalmente, Camila Neira anuncia que la SDM ya emitió el acta de compromisos que hace parte del concepto técnico favorable del plan parcial.

Teniendo en cuenta lo anterior, los asistentes al Comité deciden darle viabilidad al proyecto una vez se subsanen las observaciones realizadas por los intervinientes.

3.3. PIRU Alameda Entreparkes

Martha Arango, Gerente del proyecto Alameda Entreparkes, inicia su intervención describiendo el Proyecto Integral, destaca su alto componente ambiental, la conservación de algunos usos y la posibilidad de potenciar otros.



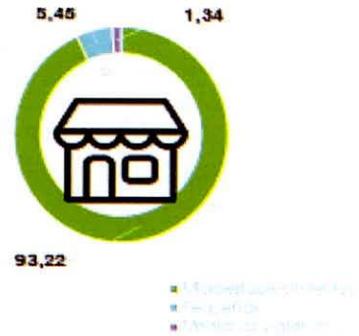
185,5 ha
3 sectores y 10 barrios:

- **Patria (20 ha - 11 %)** - Barrio La Patria (San Martín).
- **Alcázares (117,5 ha - 63 %)** - Barrios Alcázares, La Merced, Alcázares Norte, Juan XXIII, La Aurora, 11 de Noviembre y Santa Sofía.
- **Siete de Agosto (47 ha - 26 %)** - Barrios la Paz y Siete de Agosto.





Se resalta que el sector cuenta con una dinámica económica que se debe respetar y potenciar.



En la actualidad, no es posible crecer en altura. Alameda Entreparkes plantea alternativas y cambios en la norma para lograr mayores edificabilidades.

- Norma restrictiva insuficiente para la actualización del sector.
- Las viviendas existentes no están siendo ocupadas por nuevos hogares (familias jóvenes buscan otros productos inmobiliarios).
- En ellas se está dando la instalación de unidades económicas que adaptan su negocio a las construcciones pre existentes.

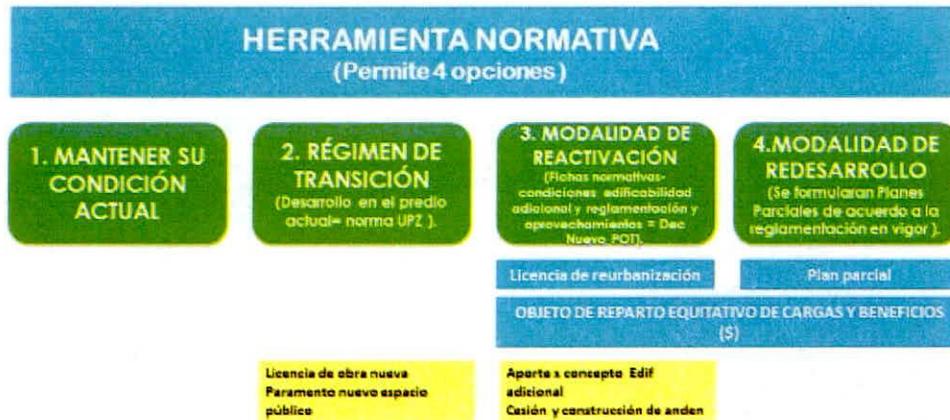


La expositora plantea la pregunta: ¿Cómo generar espacio público en ciudad construida dándole herramientas al territorio para transformarse a su ritmo, permitiendo la permanencia de los habitantes actuales y las dinámicas económicas del sector?



A través del Decreto 671 de 2017 que permite la ampliación del polígono de incorporación al tratamiento de renovación urbana y la incorporación de la modalidad de reactivación para toda el área incorporada a tratamiento de renovación urbana.

Se destacan también las cuatro opciones que se presentan como herramientas normativas para la formulación y desarrollo del Plan Parcial:



Martha Arango describe las bondades del proyecto que redefine el espacio público generando andenes, el Parque zonal Alameda Entreparkes y parques vecinales, mantiene trazados de manzanas, redefine las normas de aislamientos, la intensidad del aprovechamiento de los predios privados y sus alturas máximas, establece la localización de nuevo suelo para configurar nodos de equipamientos, define la necesidad de ampliación de nuevas vías según estudio de tránsito como las calles 72 y 68 y la Carrera 24, define la necesidad de nuevas redes de servicios públicos y define la necesidad de mejoramiento de los asfaltos de las vías existentes.



En cuanto a las observaciones de las entidades, Milena Ardila pregunta cuál es el indicador del espacio público para Alameda Entreparkes, cuya respuesta fue: 5.6m² por persona, cifra que puede aumentar porque se planteó el escenario más pesimista, en donde se construirían sólo viviendas.

4. OTROS



Para terminar, Camila Neira presenta los aspectos que fueron presentados al Comité Técnico de Patrimonio y posteriormente al Consejo Nacional de Patrimonio del Ministerio de Cultura en sesiones del 9 y 10 de octubre respectivamente e indica que dicha entidad se pronunció de manera favorable y que se está a la espera del acta del consejo para continuar con los trámites de adopción de los planes parciales Car Universidad Libre y Ecopetrol.

Milena Ardila pregunta si es un solo proyecto (CAR-Universidad Libre y Ecopetrol) a lo cual la arquitecta Camila responde que el Ministerio quería ver la propuesta como un proyecto integral pero definitivamente son dos planes distintos que tienen momentos de avance distintos.

Se exponen los cambios que aprobó el Ministerio de Cultura y se resuelve la duda acerca de la repartición de la carga del deprimido: 70% Ecopetrol y 30% CAR. Finalmente, se hizo precisión en la importancia de la tapa.

De esta manera, se da por terminado el Comité de Renovación Urbana del 29 de Octubre de 2019.

GUILLERMO HERRERA CASTAÑÓN
Secretario Distrital del Hábitat Delegado del
Alcalde Mayor

CAMILA NEIRA ACEVEDO
Directora de Patrimonio y Renovación Urbana
Delegada Secretario Distrital de Planeación