

Plan Parcial de Renovación Urbana ESTACIÓN METRO CALLE 26



- > Modificación del
- > Plan Parcial de
- > Renovación Urbana
- > “Estación metro
- > 26”. Decreto 822
- > de 2019

Documento técnico de soporte
Mayo 2022

PLAN PARCIAL ESTACIÓN METRO CALLE 26

COMPONENTE DE FORMULACIÓN:	8
Objetivos y estrategias del Plan Parcial:	8
1.1. Objetivo general:	8
1.2. Objetivos específicos y estrategias:	8
Objetivo 1 – Definir un esquema de desarrollo asociado a las políticas del DOT:	8
Objetivo 2 – Mejorar las condiciones ambientales del área de planificación y su entorno, aportando al reverdecimiento urbano:.....	9
Objetivo 3 – Definir un esquema de movilidad equitativo e incluyente a través de la consolidación de supermanzanas.....	10
Objetivo 4 – Definir estrategias de gestión que permitan el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital:	10
Objetivo 5 – Incorporar estrategias para la protección y el fortalecimiento del Patrimonio de la ciudad:	11
Objetivo 6 – Vincular de manera efectiva los actores involucrados en el desarrollo futuro del plan parcial:	11
Objetivo 7 – Implementar de manera eficiente mecanismos e instrumentos de gestión del suelo y financiación para la consolidación del planteamiento urbanístico:.....	12
Objetivo 8 – Incorporar la protección a moradores y actividades económicas en las estrategias de gestión del plan parcial.....	13
2. Principios del Plan Parcial:	14
2.1. Principio de equidad:.....	14
2.2. Principio de flexibilidad:.....	14
2.3. Principio de Autonomía:	14
2.4. Principio de Diversidad:.....	15
2.5. Principio de sostenibilidad:.....	16
3. Definiciones del plan parcial:	17
4. Áreas que componen el Plan Parcial:	20
4.1. Área Bruta:	20
4.2. Malla vial existente:	23
4.2.1. Malla vial arterial:	23
4.2.2. Malla vial intermedia y local:	24

4.3.	Espacio público existente:.....	27
4.3.1.	Plazoleta de La Luz:.....	29
4.3.2.	Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A:.....	30
4.3.3.	Calle 25A, entre Avenida Caracas y la Carrera 13A:	30
4.4.	Áreas de Manejo Diferenciado – AMD:	30
4.4.1.	Área de Manejo Diferenciado 1 (AMD-1) – Panauto:	33
4.4.2.	Área de Manejo Diferenciado 2 (AMD-2) – Edificio de vivienda 1 – La Alameda:.....	34
4.4.3.	Área de Manejo Diferenciado 3 (AMD-3) – Edificio de vivienda 2 – La Alameda:.....	35
4.4.4.	Área de Manejo Diferenciado 4 (AMD 4) – edificio de vivienda 3 – La Alameda:.....	36
4.4.5.	Área de Manejo Diferenciado 5 (AMD 5) – Edificios de vivienda 4 – La Alameda:	37
4.4.6.	Área de Manejo Diferenciado 6 (AMD-6) – Edificios En Territorio - DNP y Superintendencia de Notariado y Registro - SNR:.....	39
4.4.7.	Área de Manejo Diferenciado 7 (AMD-7) – Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes:	40
4.4.8.	Área de Manejo Diferenciado 8 (AMD-8) – BIC Sede XXX Aniversario - Universidad INCCA:	41
4.4.9.	Área de Manejo Diferenciado 9 (AMD-9) – Edificio de vivienda 5 – La Alameda (BIC):.....	42
4.5.	Área Predial:	43
4.5.1.	Saneamiento Predial en curso:	45
5.	Planteamiento urbanístico del Plan Parcial:.....	48
5.1.	Definición de los sistemas de movilidad:.....	51
5.1.1.	Subsistema vial:	52
5.1.2.	Sistema de transporte:	79
5.1.3.	Infraestructura de transporte existente y proyectada en el plan parcial para la aplicación del instrumento de financiación – Derecho Real Accesorio de Superficie.	85
5.1.4.	Acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad:.....	90
5.1.5.	Armonización con Proyectos IDU:.....	91
5.2.	Sistema de espacio público:.....	92
5.2.1.	Enfoque del sistema de espacio público:	92
5.2.2.	Descripción del sistema de espacio público en el plan parcial:.....	94
5.2.3.	Elementos del sistema de espacio público en el plan parcial:.....	95
5.2.4.	Plataforma Peatonal sobre la Calle 26:	100
5.2.5.	Componentes del sistema de espacio público de acuerdo con la asignación de cargas urbanísticas: 101	
5.2.6.	Áreas complementarias al sistema de espacio público:	107
5.2.7.	Aportes de las UAU al sistema de espacio público y comparación con el D.D. 822 de 2019:.....	109
5.2.8.	Redefinición de espacios públicos en el plan parcial:	110
5.2.9.	Indicador resultante de espacio público por habitante en el plan parcial:	115

2.2.1.	Criterios de manejo e intervención del sistema de espacio público:	117
5.3.	Sistema de equipamientos:	121
5.3.1.	Dotacionales con la condición de permanencia:	122
5.3.2.	Infraestructura de acceso a los sistemas de transporte público masivo propuestos:	125
5.3.3.	Nuevo Centro Administrativo Distrital - CAD:	129
5.1.1.	Equipamiento Comunal Público:	133
5.1.2.	Equipamiento Comunal Privado:	133
5.2.	Componente de Patrimonio en la formulación del Plan Parcial:	134
5.2.1.	Bienes de Interés Cultural en el plan parcial:	134
5.2.2.	Norma aplicable a los Bienes de Interés Cultural de acuerdo con la Resolución 088 de 2021:	137
5.2.3.	Articulación de las definiciones del PEMP para la configuración del perfil urbano de la Carrera 13: 142	
5.2.4.	Estrategia para la conservación de los Bienes de Interés Cultural:	145
5.3.	Componente ambiental del plan parcial.	146
5.3.1.	Estrategia de gestión ambiental:	146
5.3.2.	Impactos con Plan Parcial:	147
5.3.3.	Determinantes ambientales para la formulación del Plan Parcial:	148
5.4.	Componente de servicios públicos:	153
6.	Proyecto de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:	154
6.1.	Criterios para la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:	155
6.2.	Áreas generales de las Unidades de Actuación Urbanística propuestas:	156
6.3.	Proyecto de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística:	157
6.3.1.	Unidad de Actuación Urbanística 1 – UAU 1:	157
6.3.2.	Unidad de Actuación Urbanística 2 – UAU 2:	161
6.3.3.	Unidad de Actuación Urbanística 3 – UAU 3:	166
6.3.4.	Unidad de Actuación Urbanística 4 – UAU 4:	171
6.3.5.	Unidad de Actuación Urbanística 5 – UAU 5:	179
6.3.6.	Unidad de Actuación Urbanística 6 – UAU6:	181
6.3.7.	Unidad de Actuación Urbanística 7 – UAU 7:	183
6.3.8.	Unidad de Actuación Urbanística 8 – UAU 8:	185
6.4.	Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística:	186
7.	Norma urbana propuesta:	189
7.1.	Usos del suelo:	189
7.1.1.	Usos del suelo para las UAU localizadas en el Plan Zonal del Centro y en el área de influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá:	189

7.1.2.	Usos del suelo para las UAU en la UPZ 102 – La Sabana:	190
7.1.3.	Usos del suelo definidos para las Unidades de Actuación Urbanística:	190
7.2.	Aprovechamientos urbanísticos:	197
7.2.1.	Aprovechamientos para las Unidades de Actuación Urbanística:	198
7.2.2.	Aprovechamientos para las Áreas de Manejo Diferenciado:	200
7.2.3.	Aprovechamientos transitorios en el plan parcial:	201
7.3.	Normas para el desarrollo privado:	201
7.3.1.	Normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística:	201
7.3.2.	Normas para el desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado:	207
7.4.	Norma sobre estacionamientos:	216
8.	Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios y simulaciones urbanístico – financieras:	218
8.1.	Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:	218
8.1.1.	Descripción general de la Metodología de reparto:	218
8.1.2.	Aplicación de la metodología de reparto:	221
8.1.3.	Aporte a cargas urbanísticas de las AMD:	237
8.1.4.	Otras exigencias del plan parcial:	238
8.1.5.	Convertibilidad de usos:	240
9.	Gestión y financiación del plan parcial:	244
9.1.	Operador Urbano para el desarrollo urbanístico del Plan Parcial:	244
9.1.1.	Funciones específicas en la Gestión Urbanística e Inmobiliaria:	244
9.1.2.	Funciones específicas en la Gestión Social:	245
9.2.	Iniciativa de la gestión:	245
9.2.1.	Convenio Interadministrativo 344 de 2021:	246
9.3.	Financiación para la ejecución de las cargas locales del plan parcial:	247
9.4.	Aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS:	248
9.5.	Gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital:	249
9.6.	Aprovechamiento económico del Espacio Público:	250
9.7.	Etapas de desarrollo:	250
9.8.	Vigencia del Plan Parcial:	250
	BIBLIOGRAFÍA	252
	ANEXOS	253

COMPONENTE DE FORMULACIÓN:

Objetivos y estrategias del Plan Parcial:

1.1. Objetivo general:

El objetivo principal del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 es la definición de una base normativa que permita el desarrollo de un proyecto urbanístico icónico en la ciudad articulado a la principal estación intermodal del distrito, a partir de la consolidación de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26; la Estación Central de TransMilenio y la Estación de Regiotram de Occidente. Busca resignificar el territorio a través de la inserción de nuevos usos del suelo y densidades habitacionales soportadas en espacialidades públicas con altos estándares, fortaleciendo las cualidades ambientales de los espacios públicos existentes, principalmente de los elementos de la malla vial al interior del área de planificación, consolidando corredores verdes que aporten a la conectividad ecológica y, con esto, al fortalecimiento de la estructura ambiental. Igualmente, busca generar nuevos espacios públicos verdes en la ciudad, permitiendo la consolidación de un “Bosque Urbano” para Bogotá, y en armonía con el potencial de desarrollo urbanístico.

Así mismo, articular el desarrollo del nuevo Centro Administrativo Distrital como uno de los principales elementos estructurantes de la propuesta y factor determinante para el desarrollo urbanístico futuro del plan parcial, aportando a su vez dinamismo y vitalidad urbana a los espacios públicos. Se propone en articulación a los sistemas de transporte público, garantizando la accesibilidad de los ciudadanos a este equipamiento de ciudad.

Finalmente, busca hacer uso de mayor y mejor aprovechamiento urbanístico de los suelos al interior del área de planificación, sustentado en las ventajas que representan los sistemas públicos estructurantes del planteamiento urbanístico, atrayendo nuevos usos del suelo y población residente.

1.2. Objetivos específicos y estrategias:

Objetivo 1 – Definir un esquema de desarrollo asociado a las políticas del DOT:

Promover el Desarrollo Orientado al Transporte, por medio de la definición de un esquema normativo que priorice los procesos de densificación y desarrollo urbanístico en torno a los sistemas de transporte público, consolidando una plataforma de integración los sistemas de transporte público proyectados en el plan parcial, aportando al desarrollo de la principal Estación Intermodal del Distrito, al tiempo que se generan recursos por medio de la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo e instrumentos de financiación.

Estrategias:

- Promover la articulación de las estaciones de los sistemas de transporte público con los desarrollos inmobiliarios, que promuevan procesos de densificación en este sector de la ciudad, distribuyendo los flujos peatonales y permitiendo la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo.
- Promover de manera prioritaria el desarrollo urbanístico de los suelos localizados en el área de influencia inmediata de los sistemas de transporte público proyectados, viabilizando la ejecución de los proyectos urbanísticos en armonía con las temporalidades previstas para la ejecución de dichos sistemas.
- Fomentar el desarrollo de parqueaderos de integración en las Unidades de Actuación Urbanística cercanas a las estaciones de los sistemas de transporte público masivo, con el fin de incentivar su uso, al tiempo que se desincentive el uso de medios de transporte público particulares motorizados.
- Precisar un marco normativo que permita la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie como mecanismo para la financiación de las infraestructuras de transporte proyectadas, y hacer uso del potencial de edificabilidad y densidades habitacionales propuestas por el plan parcial sobre los suelos vinculados a las infraestructuras de transporte.

Objetivo 2 – Mejorar las condiciones ambientales del área de planificación y su entorno, aportando al reverdecimiento urbano:

El plan parcial busca mejorar la oferta de espacios públicos urbanos con un enfoque ambiental, a través de la generación de nuevas zonas verdes que permitan la implantación de individuos arbóreos de diferentes portes y especies, que aporten al reverdecimiento urbano en este sector estratégico de la ciudad mediante la configuración de un bosque urbano, mitigando las condiciones de contaminación ambiental y la isla de calor urbana.

Estrategias:

- Definir lineamientos para el desarrollo de los espacios públicos y las áreas privadas afectas al uso público, priorizando las zonas verdes con el fin de incorporar variedades de especies arbóreas que permitan la consolidación de un bosque urbano.
- Definir lineamientos para la incorporación de Soluciones Basadas en la Naturaleza, tanto en las espacialidades públicas como para los desarrollos privados que promuevan beneficios para los ciudadanos y mejora de las condiciones ambientales del área de planificación y su entorno.
- Definir lineamientos y criterios de intervención sobre los ejes viales en el plan parcial, con el fin de generar zonas verdes con arbolado urbano que permitan consolidar corredores verdes urbanos.
- Incluir franjas de control ambiental sobre la Avenida Caracas y la definición de lineamientos y criterios de intervención, con el fin de aislar los futuros desarrollos de los impactos de las infraestructuras de movilidad sobre este corredor, mejorando las cualidades ambientales y paisajísticas del plan parcial.
- Articular a la propuesta de espacios público el proyecto de la plataforma peatonal entre la Avenida Caracas y la Carrera 10 propuesta por el Instituto de Desarrollo Urbano, como apuesta para mejorar el espacio público en el eje de la Calle 26 y la articulación entre el norte y el sur de la ciudad en torno a este eje representativo.

Objetivo 3 – Definir un esquema de movilidad equitativo e incluyente a través de la consolidación de supermanzanas.

Definir un esquema de movilidad organizado y jerarquizado en el que las vías principales en el área de planificación asuman los principales volúmenes vehiculares, configurando súper-manazas que viabilicen el desarrollo de vías de tráfico calmado y mixto al interior del plan parcial, sirviendo de acceso a los desarrollos privados en el plan parcial, pero articulándose a los sistemas de espacio público donde se prioriza al peatón y a los medios de movilidad no motorizados.

Estrategias:

- Mejorar las condiciones de las ciclorrutas existentes en el área de planificación y permitir la articulación efectiva con los sistemas de transporte público existentes y proyectados.
- Definir un marco normativo para los desarrollos privados que reduzca la demanda de vehículos particulares en el plan parcial, y fomente el uso de los sistemas de transporte público y los medios de movilidad no motorizados.
- Promover un esquema de usos del suelo mixto que permita el desarrollo de sinergias entre los desarrollos residenciales, comerciales y de servicios, aportando a la disminución de desplazamientos, y acercando a la población a los usos y servicios urbanos.

Objetivo 4 – Definir estrategias de gestión que permitan el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital:

El plan parcial busca incorporar un esquema de gestión que permita el desarrollo del nuevo Centro Administrativo Distrital articulado al desarrollo urbanístico e inmobiliario de las Unidades de Actuación Urbanística que se desarrollarán por iniciativa pública, disminuyendo la inversión del Distrito para la concreción de este equipamiento de ciudad, y sea el hecho dinamizador del proceso de revitalización urbana previsto.

Estrategias:

- Definir un marco normativo desde los porcentajes de mixtura de usos que permita el desarrollo del nuevo Centro Administrativo Distrital y sus usos complementarios en las Unidades de Actuación Urbanística donde se concentran los suelos de dominio público.
- Incorporar un esquema de gestión que permita el desarrollo del Centro Administrativo Distrital, articulando esfuerzos y recursos del sector público y privado, y disminuyendo la inversión pública para concretar este equipamiento de ciudad.
- Definir estrategias de articulación interinstitucional que garanticen la ejecución de los aprovechamientos urbanísticos y permitan generar recursos para los planes y proyectos de los entes públicos involucrados en el plan parcial, al tiempo que se articule el desarrollo progresivo de las Unidades de Actuación Urbanística con la gestión del Centro Administrativo Distrital.

- Definir estrategias para la vinculación efectiva y eficiente del sector privado en el desarrollo del plan parcial, y el desarrollo prioritario del Centro Administrativo Distrital.

Objetivo 5 – Incorporar estrategias para la protección y el fortalecimiento del Patrimonio de la ciudad:

El plan parcial busca armonizar el potencial de desarrollo del área de planificación con las apuestas del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, incorporando las directrices y normas urbanísticas para el desarrollo de los Bienes de Interés Cultural en el plan parcial y sus predios colindantes, así como los suelos que no cuentan con condiciones patrimoniales; y generar recursos para la concreción de los proyectos del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central, en los suelos cercanos al plan parcial localizados en el área de influencia del Cementerio.

Estrategias:

- Identificar las condicionantes normativas para el desarrollo de los Bienes de Interés Cultural y sus predios colindantes en el ámbito del plan parcial, incorporando estas definiciones en la formulación del instrumento, en armonía con lo establecido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.
- Definir el potencial normativo de los Bienes de Interés Cultural y sus predios colindantes, y precisar estrategias de gestión y financiación que aporten a la restauración y/o conservación de los inmuebles patrimoniales.
- Armonizar la norma urbanística definida desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, con el potencial de desarrollo y densificación de los suelos que no cuentan con valores patrimoniales.
- Incorporar dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial los proyectos del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central en los suelos próximos al área de planificación, aportando recursos para la concreción de los proyectos del PEMP.
- Incorporar los lineamientos y criterios normativos para el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1, donde se localiza el inmueble de la Universidad Externado de Colombia, articulado a las condiciones resultado del proceso de exclusión de este inmueble del inventario de Bienes de Interés Cultural del Distrito, de acuerdo con las definiciones concertadas en el Concejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Objetivo 6 – Vincular de manera efectiva los actores involucrados en el desarrollo futuro del plan parcial:

Definir estrategias de gestión que permitan la articulación del sector público, como principal promotor del plan parcial, con los actores del sector privado, concertando de manera integral la visión de desarrollo del territorio, y viabilizando la ejecución de los aprovechamientos y espacialidades públicas definidas para cada Unidad de Actuación Urbanística.

Estrategias:

- Definir un marco normativo atractivo que fomente el desarrollo urbanístico y los procesos de densificación y crecimiento urbano, atrayendo la inversión tanto pública y privada y, en lo posible, incentivando una actuación conjunta sobre este sector estratégico de la ciudad.
- Definir estrategias de gestión del suelo que permitan el desarrollo de las infraestructuras públicas estructurantes, especialmente los sistemas de transporte público proyectados, y la participación efectiva de las empresas prestadoras del servicio de transporte tanto en el desarrollo del plan parcial como en la captura de valor del suelo.
- Implementar mecanismos de financiación que viabilicen las intervenciones previstas desde el planteamiento urbanístico y hagan atractivo el desarrollo inmobiliario, garantizando la viabilidad técnica, legal y financiera del desarrollo futuro del plan parcial.
- Definir estrategias de gestión, asociadas a la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística, con el fin de mejorar las condiciones de gestión del suelo y promover el desarrollo activo del plan parcial.
- Diseñar un sistema de reparto de cargas y de beneficios que haga posible la autonomía de los desarrollos por Unidades de Actuación Urbanística, al tiempo que se consolide de manera progresiva las espacialidades públicas que sustentan el desarrollo integral del plan parcial.

Objetivo 7 – Implementar de manera eficiente mecanismos e instrumentos de gestión del suelo y financiación para la consolidación del planteamiento urbanístico:

Definir un marco normativo claro que permita la aplicación de instrumentos de gestión del suelo y de financiación, que permitan el desarrollo progresivo del planteamiento urbanístico, bajo principios de flexibilidad y autonomía, y garanticen el reparto equitativo de cargas y beneficios.

Estrategias:

- Fomentar la gestión asociada del suelo de manera eficiente, con el fin de definir una nueva estructura morfológica y predial que sustente los desarrollos futuros previstos en el área de planificación, al tiempo que se garantice el aporte a cargas urbanísticas, de acuerdo con lo que precise el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial.
- Definir estrategias que permitan la captura de valor del suelo asociada principalmente a la ejecución de los proyectos de transporte público masivo en el área de planificación, y la vinculación efectiva de las empresas prestadoras de los servicios de transporte en la gestión y desarrollo del plan parcial.
- Definir esquemas que permitan la participación en los mayores valores del suelo y de los productos inmobiliarios futuros, derivados de los proyectos de infraestructura pública por parte de la Administración Distrital, destinando de manera efectiva recursos para la consolidación de las espacialidades públicas proyectadas, tanto al interior del área de planificación como en su entorno cercano.
- Identificar los retos en términos de gestión del suelo, asociados al estado jurídico de las propiedades, e incorporar estrategias de gestión del suelo que viabilicen la consolidación del planteamiento urbanístico propuesto por el plan parcial.

- Incorporar el principio de flexibilidad como eje del desarrollo futuro del plan parcial, desde el esquema de usos del suelo, permitiendo desarrollar proyectos que atiendan a las demandas actuales y futuras de usos del suelo de la ciudad, así como la definición de estrategias que permitan el desarrollo autónomo y progresivo de las Unidades de Actuación Urbanística.
- Incorporar factores de convertibilidad de usos del suelo que permitan el desarrollo flexible de los aprovechamientos proyectados por el plan parcial, favoreciendo la consolidación de usos comerciales y de servicios, en armonía con los usos residenciales, con el fin de atender a las demandas económicas de la ciudad y consolidar una oferta de empleo futuro.

Objetivo 8 – Incorporar la protección a moradores y actividades económicas en las estrategias de gestión del plan parcial.

Definir estrategias que fomenten la protección a moradores y actividades económicas, permitiendo la vinculación de los propietarios actuales del área de planificación en los procesos de desarrollo urbanístico e inmobiliario que habilite el plan parcial.

Estrategias:

- Implementar estrategias y planes de gestión social que permitan la vinculación de los propietarios en el desarrollo futuro del plan parcial, en los suelos objeto de intervención por parte del sector público, con el fin de garantizar la protección a moradores y actividades económicas.
- Desarrollar el plan de gestión social para los suelos que serán objeto de intervención por parte del Distrito, que además incorpore lineamientos para la vinculación de los propietarios y moradores actuales del suelo en las Unidades de Actuación Urbanística que serán desarrolladas por iniciativa privada.
- Promover procesos de participación ciudadana en los procesos de gestión del suelo, con el fin de identificar las problemáticas, anhelos y expectativas de la población moradora en el área de estudio, asociado a las intervenciones puntuales que se adelanten, tanto en función de los sistemas públicos estructurantes como a los procesos de densificación y crecimiento previstos.
- Precisar un esquema de usos del suelo que atienda a la vocación del territorio, permitiendo articular en los futuros desarrollos los usos existentes que se armonicen con la visión de desarrollo del área de planificación, al tiempo que se fomenten los procesos de densificación a los que apuesta el Plan Parcial, promoviendo desarrollos de usos mixtos que atraigan la inversión de actores tanto públicos como privados vinculados al desarrollo del territorio.

2. Principios del Plan Parcial:

El plan parcial concreta un modelo de ocupación que, además de responder a las necesidades de desarrollo del área de planificación y su entorno, y articularse con la visión de desarrollo de la ciudad en este sector estratégico de renovación urbana, responde a las expectativas de desarrollo de los actores públicos y privados que han tenido participación en el proceso de formulación.

Con base en lo anterior, se definen los siguientes principios sobre los que fue estructurada la propuesta de planificación y que orientan las decisiones de gestión del suelo para el desarrollo futuro del instrumento; el principio de Equidad, de Flexibilidad, de Autonomía, de Diversidad y Sostenibilidad.

2.1. Principio de equidad:

Parte del principio legislativo del ordenamiento territorial de la distribución equitativa de cargas y beneficios, y se concreta a través de la definición de un sistema de reparto novedoso en el Distrito que garantiza la participación en los aprovechamientos urbanísticos en relación con el aporte en suelo y cargas, por cada Unidad de Actuación Urbanística. Con la aplicación de este principio se garantiza no sólo la rentabilidad de los desarrollos futuros para los propietarios del suelo sino un desarrollo urbano de calidad que contribuya al mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y disfrute del territorio.

2.2. Principio de flexibilidad:

Parte de la necesidad de atender de manera efectiva las demandas de usos del suelo de la ciudad y dar al plan parcial, como un instrumento de planificación de largo plazo, las herramientas para la adaptación al mercado inmobiliario en el escenario post-COVID sin que ello suponga posteriores procesos de reformulación.

Por tanto, el plan parcial responde a este principio a través de la definición de un sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios que incorpora factores de convertibilidad de usos, permitiendo, bajo parámetros claramente establecidos, desarrollar los usos del suelo que más convengan a los proyectos urbanísticos e inmobiliarios, al tiempo que se garantiza la concreción de los sistemas públicos de soporte proyectados. Este principio, se ve reflejado igualmente en la asignación de los porcentajes de mixtura de usos por cada Unidad de Actuación Urbanística.

2.3. Principio de Autonomía:

Este principio busca que cada Unidad de Actuación Urbanística pueda desarrollarse de manera independiente, asumiendo de manera proporcional a los aprovechamientos asignados, las cargas urbanísticas que viabilizan su desarrollo. Por tanto, tal como se expondrá más adelante, no se define una secuencialidad estricta de desarrollo de las UAU en el plan parcial.

Esto, a su vez, se relaciona con la secuencialidad en el desarrollo y su relación con la transformación de los usos del suelo, estableciendo el derecho de permanencia de las actividades existentes hasta el momento en que se gestionen las Unidades de Actuación o Unidades de Gestión.

Por tanto, el principio de Autonomía ha determinado la asignación de cargas urbanísticas por cada Unidad de Actuación, garantizando principalmente los siguientes puntos:

- 1. Definición de las cargas de cesión o adecuación de las vías en el plan parcial**, con el fin de garantizar, de manera autónoma, la accesibilidad a los futuros desarrollos, partiendo de las infraestructuras de movilidad existentes en el plan parcial. En tal sentido, las adecuaciones a la malla vial existente se gestionarán conforme se desarrollen las Unidades de Actuación Urbanística, factor que fue determinante para el desarrollo del estudio de tránsito que sustenta este proceso de formulación.
- 2. El desarrollo de las áreas de cesión para parques y zonas verdes, y la articulación de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público:** el plan parcial propone de manera prioritaria el desarrollo de las Unidades de Actuación de iniciativa pública que, a la vez que concentran el mayor porcentaje de los aprovechamientos urbanísticos en el plan parcial, igualmente se le asignan las mayores áreas de cesión pública y los espacios privados articulados al sistema de parques y zonas verdes, que dotan de capacidad de soporte al territorio. Sin embargo, estas espacialidades son definidas de manera equitativa a los aprovechamientos urbanísticos proyectados por cada Unidad de Actuación, por lo que la propuesta puede desarrollarse de manera paulatina sin generar desequilibrios en el territorio.
- 3. En el desarrollo de las infraestructuras de servicios públicos:** como se expondrá más adelante, se define un esquema de gestión en el que las cargas monetarias que corresponden, en parte, al desarrollo de las redes húmedas y secas de servicios públicos domiciliarios, se priorizarán, en acompañamiento del Operador Urbano para el desarrollo del plan parcial, a la ejecución de las infraestructuras necesarias para garantizar el desarrollo progresivo de la propuesta. Lo anterior, de manera articulada con las empresas prestadoras de servicios públicos.
- 4. Desde la autonomía en el desarrollo de los usos del suelo:** esto se relaciona con el PRINCIPIO DE FLEXIBILIDAD, donde cada UAU, desde los parámetros establecidos en términos de densidades, edificabilidades máximas y mixtura de usos, puede desarrollar las actividades que resulten más ventajosas al momento del desarrollo urbanístico e inmobiliario. Esto implica una adaptación en el esquema de usos del suelo de las demás Unidades de Actuación o de Gestión que se desarrollen posteriormente, por temas relacionados con la demanda del mercado inmobiliario; hecho que sustenta las apuestas del plan parcial en la definición de un esquema de desarrollo flexible de los usos del suelo.

2.4. Principio de Diversidad:

La formulación del Plan Parcial parte de la incorporación del concepto de diversidad en la definición del planteamiento urbanístico, en lo relativo a los usos del suelo, las tipologías edificatorias y los espacios públicos, buscando generar un entorno urbano diverso que dé como resultado una ocupación heterogénea, con sistemas de movilidad y espacios públicos cuyos componentes respondan de manera concreta a la función de cada área.

Este principio se ve reflejado en los lineamientos y criterios normativos para la intervención en las espacialidades públicas, y la precisión de normas comunes para la ocupación privada, y lineamientos precisos de acuerdo con las características y condicionantes para el desarrollo de cada Unidad de Actuación Urbanística; pero a su vez, permitiendo el desarrollo libre de las edificaciones que deriven en piezas arquitectónicas de gran calidad.

2.5. Principio de sostenibilidad:

Si bien en el plan parcial no se encuentran elementos de la estructura ecológica del Distrito, se busca generar espacialidades públicas que contribuyan a la mitigación de las condiciones de contaminación e isla de calor en el plan parcial, incorporando zonas verdes con arbolado urbano, aportando igualmente al reverdecimiento de la ciudad.

Tanto para las espacialidades públicas como para las ocupaciones privadas, se definen lineamientos tendientes a incorporar soluciones basadas en la naturaleza y otros criterios de desarrollo urbanístico, que reduzcan el consumo energético; promuevan el uso eficiente de los recursos; y que aporten a la calidad ambiental del área de planificación, promoviendo la salud y el bienestar de la ciudadanía.

3. Definiciones del plan parcial:

El Plan Parcial Estación Metro Calle 26 adopta las siguientes definiciones que serán relevantes para la asignación e interpretación de la norma definida en el presente proceso de planificación:

1. **Altura Máxima:** corresponde a los metros lineales en altura que pueden alcanzar las edificaciones, y se establece de manera diferencial para cada Unidad de Actuación Urbanística. La altura máxima contempla todas las áreas cubiertas en los últimos pisos de las edificaciones e instalaciones técnicas tales como antenas, torres de telecomunicaciones o similares.
2. **Área Bruta:** corresponde al área total delimitada por el plan parcial. Incluye tanto los suelos a los que se le asignan aprovechamientos urbanísticos, objeto de licenciamiento, incluidos en Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, como las espacialidades públicas que serán objeto de adecuación conforme a las estrategias de gestión del plan parcial.
3. **Áreas de Manejo Diferenciado -AMD-:** en aplicación de lo establecido en el artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016, las Áreas de Manejo Diferenciado en el presente plan parcial corresponden a las edificaciones declaradas como Bienes de Interés Cultural o predios con edificaciones que, debido a su alto grado de consolidación, no se incluyen en la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión. Las AMD cuentan con un esquema diferencial de reparto.
4. **Área de intervención:** corresponde a la delimitación para la asignación de cargas urbanísticas por Unidad de Actuación Urbanística. En esta delimitación se armoniza la propuesta del límite de intervención de la primera línea del Metro de Bogotá, según lo definido en el Contrato de Concesión 163 de 2019; y el límite de intervención del proyecto Regiotram de Occidente. Esta delimitación se establece como la base para la definición del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
5. **Área Predial:** corresponde las áreas y linderos originales de los predios que componen las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, antes de las cesiones definidas por el planteamiento urbanístico del plan parcial. Estos predios son objeto del licenciamiento urbanístico y de la aplicación de los mecanismos de gestión asociada definidos desde la Ley 388 de 1997.
6. **Área para el cálculo del Índice de Construcción:** de conformidad con lo establecido en el numeral 3 del artículo 2 del Decreto Distrital 080 de 2016, el área para el cálculo del índice de construcción corresponde a la sumatoria del área total edificable que puede ser comercializada en los desarrollos inmobiliarios, tales como apartamentos, locales comerciales u oficinas; son las áreas objeto de distribución entre las Unidades de Actuación Urbanística en el sistema de reparto del plan parcial. No se contabiliza en las áreas para el cálculo del índice de construcción:
 - Los parqueaderos localizados en sótanos o semisótanos, o aquellos localizados en los primeros tres pisos de las edificaciones.

- Puntos fijos y circulaciones horizontales o verticales.
 - Las azoteas, hall de cubiertas y las áreas resultado de la aplicación de los índices de ocupación sin cubrir o techar.
 - Las áreas para instalaciones mecánicas, cuartos de máquinas, cuartos técnicos, salones de equipos gabinetes de equipos o cuartos y espacios técnicos exigidos por las normas y/o reglamentos técnicos; y subestaciones.
 - Cuartos de residuos y ductos.
 - Áreas para la localización de equipamientos comunales privados en cualquier piso de las edificaciones.
7. **Área Privada Afecta al Uso Público:** corresponde al área no ocupada del Área Útil, resultado de la aplicación de los índices de ocupación, que se articula al espacio público existente y proyectado como áreas de cesión por el planteamiento urbanístico, y aporta a las metas de espacio público del plan parcial, por lo que se definen criterios de manejo e intervención de manera que se garantice la libre accesibilidad y disfrute ciudadano.
8. **Área Útil:** es el resultado de descontar, al área predial, las áreas correspondientes a las cesiones urbanísticas por concepto de espacios públicos o sistemas de movilidad propuestos por el planteamiento urbanístico del plan parcial.
9. **Bosque urbano:** consiste en la implantación extensiva de árboles, arbustos y zonas verdes incluidas los árboles en los espacios públicos urbanos incluidos en zonas verdes concentradas, los que se localizan en los corredores de movilidad y en los elementos constitutivos de la estructura ecológica.
10. **Densidad Habitacional:** corresponde a la cantidad máxima de unidades de vivienda por hectárea que se define para un territorio y se determina en función del **Área Predial** que compone cada Unidad de Actuación Urbanística.
11. **Índice de Construcción:** corresponde al número máximo de veces que el **Área Predial** de cada Unidad de Actuación Urbanística puede convertirse en área construida.
12. **Índice de Ocupación:** corresponde a la porción del **Área Útil** de suelo que puede ser ocupada por la edificación en primer piso bajo cubierta, y se expresa por el cociente que resulta de dividir el área que puede ser ocupada por edificación en primer piso por el **Área Útil** de cada Unidad de Actuación Urbanística.
13. **Mezcla de Usos:** se entiende como el mecanismo que permite distribuir equitativamente en el territorio las actividades comerciales, de servicios y la vivienda, de acuerdo con el potencial máximo de aprovechamientos urbanísticos de cada Unidad de Actuación Urbanística o Unidad de Gestión, y de acuerdo con los estándares establecidos en el presente proceso de planificación.

- 14. Supermanzanas:** consisten en la agrupación de manzanas a través de la peatonalización o restricción parcial del tráfico de las vías que las conectan, donde se priorizan los espacios públicos, el tráfico peatonal y los medios de movilidad no motorizados.
- 15. Unidad de Actuación Urbanística:** se asume la definición contenida en el artículo 2.2.4.1.6.1.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015. Es el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el Plan de Ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.
- 16. Unidad de Gestión:** se asumen la definición contenida en el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015. Corresponde al área objeto de la actuación urbanística, cuando los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística, según lo definido en el presente plan parcial, soliciten una única licencia de urbanización para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el plan parcial.

4. Áreas que componen el Plan Parcial:

En esta sección del Documento Técnico de Soporte, se aborda la identificación de las áreas que actualmente componen el área de planificación del plan parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26:

4.1. Área Bruta:

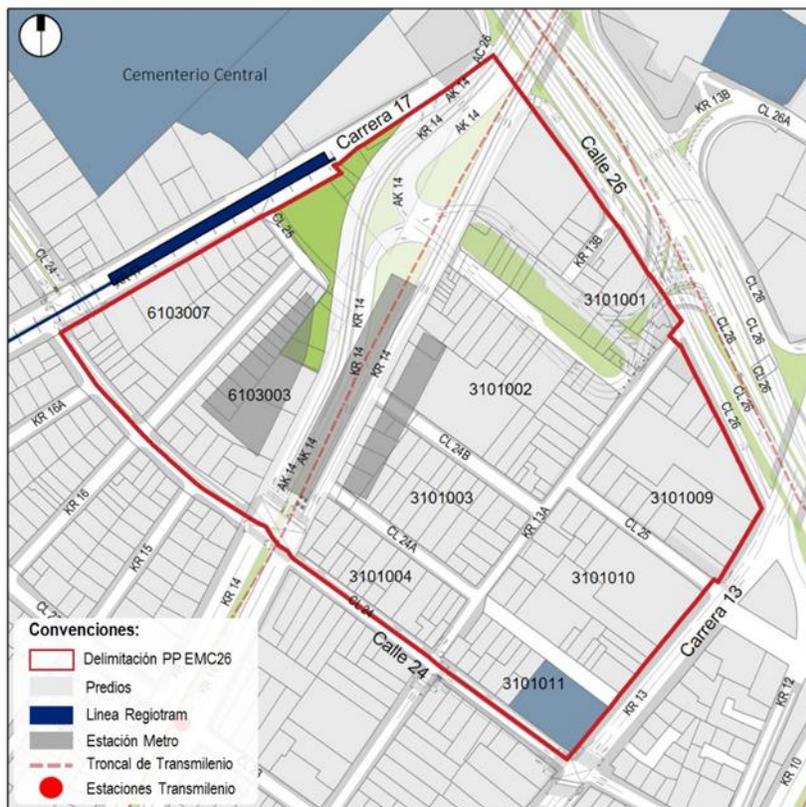
Como se mencionó anteriormente, corresponde al área total delimitada por el plan parcial. del área de planificación. Parte de la redelimitación del área de planificación aprobada por la Secretaría Distrital de Planeación mediante oficio con radicado No. 2-2020-48263 del 14 de octubre de 2020¹, donde se excluyen áreas de la malla vial que marca los límites del plan parcial, debido al alto grado de consolidación de estos ejes viales y con el fin de facilitar la gestión y el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanísticas.

No obstante, lo anterior, el plan parcial propone intervenciones sobre estos ejes como cargas externas al plan parcial, con el fin de garantizar la ejecución del planteamiento urbanístico de manera integral y aportar al mejoramiento de las cualidades urbanas de su entorno.

La delimitación del área de actuación del Plan Parcial es la siguiente:

¹ Ver Anexo 12. Redelimitación Plan Parcial.

Ilustración 4.1-1. Delimitación del área de planificación 2022



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

En ese sentido, la delimitación del área de planificación se configura de acuerdo con lo expuesto a continuación:

- Por el Oriente, la Carrera 13, excluyendo la sección pública de la vía existente.
- Por el Sur, por el eje vial de la Calle 24.
- Por el Occidente, la Transversal 17, excluyendo la sección pública de la vía existente.
- Por el Norte, la Avenida Calle 26, excluyendo la sección pública de la vía existente.

El área de planificación abarca una extensión de 93.055,8 m², que corresponde al **Área Bruta** del plan parcial. Igualmente, el área de planificación está compuesta por 11 manzanas, 221 lotes y 232 unidades prediales, según la información obtenida de la cartografía oficial de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD año 2021.

Tabla 4.1-1. Área bruta del Plan Parcial

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,78	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Los puntos que marcan la delimitación del área de planificación y el sistema de coordenadas de esta delimitación, se presentan a continuación:

Sistema de coordenadas: MAGNA_Colombia_Bogota

Proyección: Transverse_Mercator

Faso Este: 1000000,00000000

Falso Norte: 1000000,00000000

Meridiano Central: -74,07750792

Factor de Escala: 1,00000000

Latitud de Origen: 4,59620042

Unidad Lineal: Metros

Tabla 4.1-2. Punteo de la delimitación del área de planificación.

N°	Coordenada en X	Coordenada en Y
1	1.000.303,3	1.001.977,2
2	1.000.350,6	1.002.004,6
3	1.000.405,2	1.002.034,5
4	1.000.400,4	1.002.039,2
5	1.000.415,0	1.002.049,8
6	1.000.496,6	1.002.105,8
7	1.000.524,7	1.002.067,8
8	1.000.546,6	1.002.038,1
9	1.000.546,7	1.002.038,0
10	1.000.573,4	1.002.000,3
11	1.000.591,0	1.001.973,2
12	1.000.610,2	1.001.945,2
13	1.000.602,8	1.001.936,0
14	1.000.609,9	1.001.929,4

N°	Coordenada en X	Coordenada en Y
15	1.000.626,3	1.001.897,0
16	1.000.645,0	1.001.859,4
17	1.000.658,5	1.001.831,5
18	1.000.632,0	1.001.787,0
19	1.000.629,8	1.001.788,7
20	1.000.612,0	1.001.766,9
21	1.000.580,5	1.001.728,1
22	1.000.555,4	1.001.697,1
23	1.000.541,1	1.001.679,8
24	1.000.490,6	1.001.716,8
25	1.000.457,5	1.001.741,9
26	1.000.432,8	1.001.759,9
27	1.000.389,3	1.001.791,7
28	1.000.359,7	1.001.820,4
29	1.000.317,6	1.001.846,7
30	1.000.284,7	1.001.877,1

N°	Coordenada en X	Coordenada en Y
31	1.000.235,9	1.001.938,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

4.2. Malla vial existente:

4.2.1. Malla vial arterial:

Las áreas de la malla vial arterial del área de planificación corresponden a la sección pública de la Avenida Caracas, entre la Calle 26 y el eje vial de la Calle 24. Esta área fue tomada de la información del levantamiento topográfico elaborado para la reformulación del Plan Parcial en el año 2019, dado que, desde la adopción del Decreto 822 de 2019, estas áreas no han sufrido modificaciones.

Es importante señalar que parte de sección pública de la Avenida Caracas corresponde a los lotes identificados con códigos catastrales 006103002001, 006103002003, 006103003023, 006103003024, 006103003025 y 006103003026, sobre los cuales se desarrolló la “Plazoleta de la Luz”, tal como se expondrá más adelante. Estos predios fueron adquiridos por la Empresa TransMilenio para la construcción del intercambiador vial de la Avenida Caracas, asociado al proyecto de la Estación Central y, a la fecha, siguen siendo propiedad de esta empresa. Igualmente, dentro de los suelos de la malla vial arterial, se incluyen los predios identificados con códigos catastrales 003101001097, 003101001098 y 003101001099, igualmente propiedad de TransMilenio y que hacen parte de la sección pública de la Calle 26.

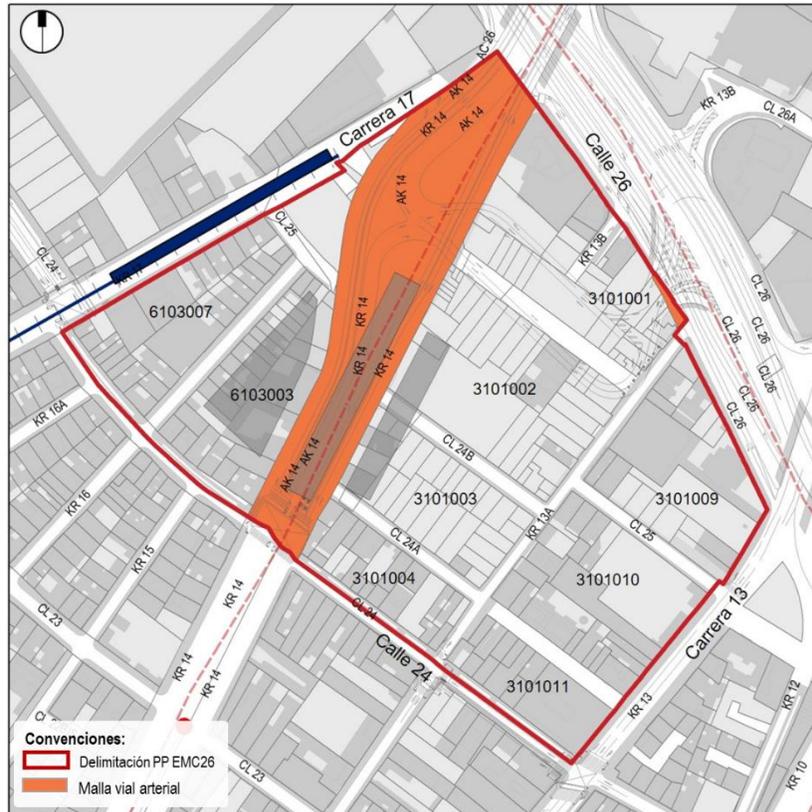
La identificación de las áreas que componen la malla vial arterial en el plan parcial se muestra en la ilustración y tabla a continuación:

Tabla 4.2-1.Malla vial arterial existente.

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0%
Malla vial arterial existente		
Avenida Caracas	16.221,0	17,4%
Calle 26	157,8	0,2%
Total Malla vial arterial existente	16.378,8	17,6%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022.

Ilustración 4.2-1. Malla vial arterial existente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

4.2.2. Malla vial intermedia y local:

Las áreas correspondientes a la malla vial intermedia y local en el área de planificación del plan parcial, están conformadas por las siguientes áreas:

- **La calzada, andenes y ciclorrutas norte de la Calle 24, entre la Carrera 13A y la Carrera 17:** los tramos viales de la Calle 24 que hacen parte del área de planificación, al oriente y al occidente de la Avenida Caracas, están identificados con los RUPI 2372-5 (CHIP AAA0253JPDM – FMI 50C-1571831), 4434-4 y 4434-13. Cuentan con un área total de 4.740,33 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, como solo se tuvo en cuenta la calzada norte de esta vía, por lo que el área al interior del área de planificación corresponde a 2.186,4 m².
- **La sección pública de la Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A:** identificada con el RUPI 1-5038, el CHIP AAA0273YFJZ y el FMI 50C-2072555. Cuenta con un área de 1.067,1 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, al hacer la verificación frente al área del

levantamiento topográfico realizado en el año 2018, se evidenció que la vía tiene un área de 1.074,3 m². Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área derivada del levantamiento topográfico.

- **La sección pública de la Calle 24B, entre la Avenida Caracas y Carrera 13A:** identificada con el RUPI 1-5037, el CHIP AAA0273YFHK y el FMI 50C-2072554. Cuenta con un área de 1.337,82 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, al hacer la verificación frente al área del levantamiento topográfico realizado en el año 2018, se evidenció que la vía tiene un área de 1.335,3 m². Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área derivada del levantamiento topográfico.
- **La sección pública de la Calle 25 entre la Carrera 13A y la Carrera 13:** identificada con el RUPI 4434-15. Cuenta con un área de 962,05 m² según Acta de Toma de Posesión. Para obtener esta área, se extrajo la zona de la vía (según incorporación al inventario DADEP) que se encuentra dentro del área de planificación, y que corresponde a 948,0 m²; los restantes 14,05 m² se encuentran fuera del plan parcial.
- **La sección pública de la Calle 25, entre la Carrera 17 y la Carrera 16:** identificada con el RUPI 2372-4, el CHIP AAA0251KKHY y el FMI 50C-1571830. Cuenta con un área de 376 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Para el caso de esta vía, el área incorporada y el área catastral, difieren del área consignada en la cartografía oficial del DADEP. Adicionalmente, estas áreas se traslapan con el espacio público consolidado de la Plazoleta de La Luz. Esta superposición ocurre porque la base catastral de la que fueron tomadas las áreas de la vía no contempla la construcción de la plazoleta, cuya información fue actualizada en el levantamiento topográfico de 2018.

Por tanto, fue necesario hacer un ajuste cartográficamente contrastando la información del levantamiento topográfico elaborado en el año 2018, llegando a un área de 427,4 m². Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área derivada del levantamiento topográfico.

- **La sección pública de la Carrera 13A, entre la Calle 24 y la Calle 26:** identificada con el RUPI 1-5035, el CHIP AAA0273YFDE y el FMI 50C-2072544. Cuenta con un área de 2.367,75m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Para obtener esta área, se extrajo la zona de la vía (según incorporación al inventario DADEP) que se encuentra dentro del área de planificación. En ese sentido, el área final es 2.315,5 m² ya que los restantes 52,25 m² se encuentran fuera del plan parcial.
- **La sección pública de la Carrera 13B, desde la Calle 26 hasta el límite de los predios asociados al intercambiador vial de TransMilenio:** identificada con el RUPI 4434-8. Cuenta con un área de 484,45m² según Acta de Toma de Posesión; sin embargo, al hacer la verificación frente al área al levantamiento topográfico realizado en el año 2018, se evidenció que la vía tiene un área de 487,3 m². Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área derivada del levantamiento topográfico.

- **La sección pública de la Carrera 16 entre las calles 24 y 25:** identificada con el RUPI 2372-7 y el FMI 50C-1571839. Cuenta con un área de 1.560 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, al realizar el ajuste cartográfico con la delimitación del área de planificación, se precisa que esta vía tiene un área de 1611,0 m² al interior del plan parcia.

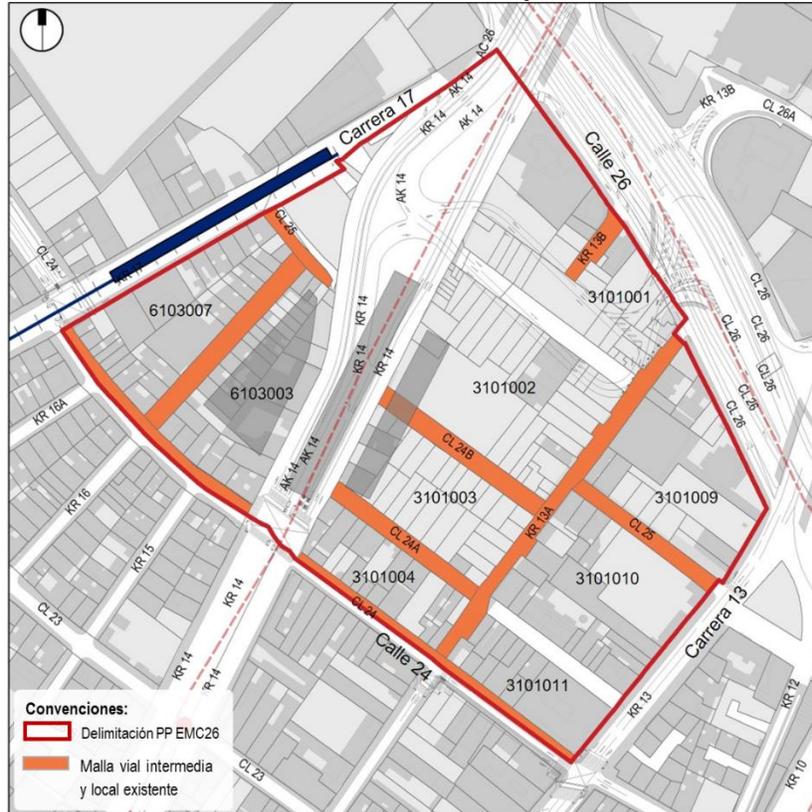
A continuación, se presentan las áreas descritas anteriormente:

Tabla 4.2-2.Malla vial intermedia y local existente

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m ²)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0%
Malla vial arterial existente		
Avenida Caracas	16.221,0	17,4%
Calle 26	157,8	0,2%
Total Malla vial arterial existente	16.378,8	17,6%
malla vial intermedia y local existente		
Calle 24	2.186,4	2,3%
Carrera 16	1.611,0	1,7%
Carrera 13A	2.315,5	2,5%
Carrera 13B	487,3	0,5%
Calle 24A entre Caracas y Cr. 13A	1.074,3	1,2%
Calle 24B entre Caracas y Cr. 13A	1.335,3	1,4%
Calle 25 entre Cr. 17 y 16	427,4	0,5%
Calle 25 entre Cr. 13A y Cr. 13	948,0	1,0%
Total malla vial intermedia y local	10.385,1	11,2%
Total Malla vial existente	26.763,9	28,8%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Ilustración 4.2-2. Malla vial intermedia y local existente



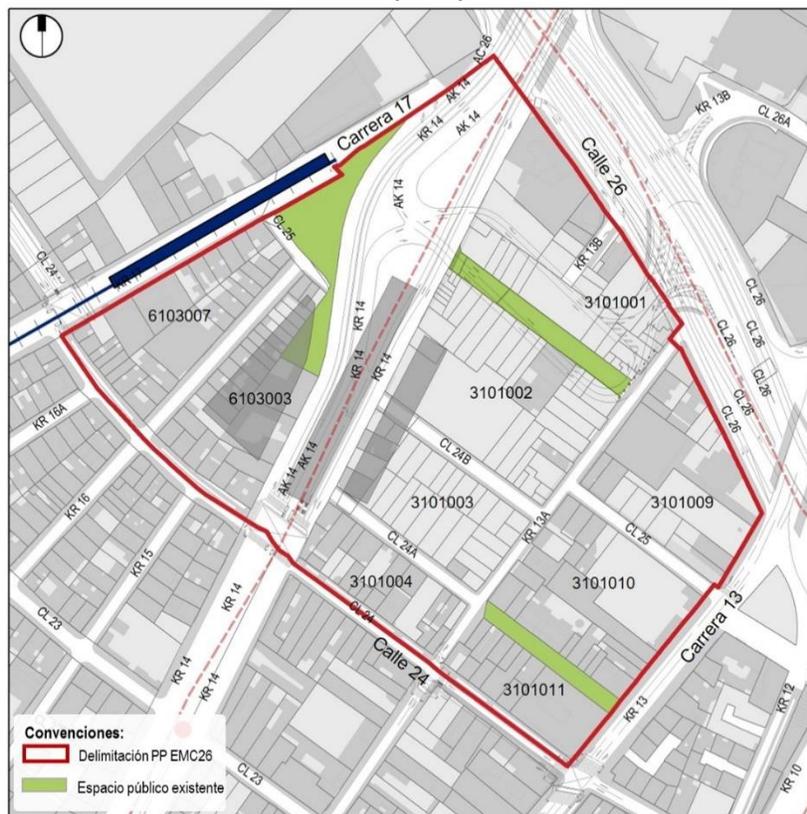
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

4.3. Espacio público existente:

El espacio público existente en el área de planificación del plan parcial comprende la Plazoleta de La Luz, ubicada en el occidente de la Avenida Caracas, al sur de las Calles 25 y 26; la antigua vía denominada calle 25A entre la Avenida Caracas y la Carrera 13A y la vía peatonal de la Calle 24A comprendida entre la carrera 13 y la carrera 13A.

La información de la Plazoleta de La Luz fue tomada del levantamiento topográfico realizado en 2018, en el marco del proceso de formulación del plan parcial adoptado por medio del Decreto Distrital 822 de 2019, dado que, desde la adopción de dicho instrumento, este espacio público no ha sufrido modificaciones. Por su parte, el área de la vía peatonal de la Calle 24A y la antigua vía calle 25A, fue tomada de los sistemas de información geográfica del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá – DADEP.

Ilustración 4.3-1. Espacio público existente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Tabla 4.3-1. Espacio público existente

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0 %
Malla vial arterial existente		
Avenida Caracas	16.221,0	17,4%
Calle 26	157,8	0,2%
Total Malla vial arterial existente	16.378,8	17,6%
malla vial intermedia y local existente		
Calle 24	2.186,4	2,3%
Carrera 16	1.611,0	1,7%
Carrera 13A	2.315,5	2,5%
Carrera 13B	487,3	0,5%
Calle 24A entre Caracas y Cr. 13A	1.074,3	1,2%
Calle 24B entre Caracas y Cr. 13A	1.335,3	1,4%

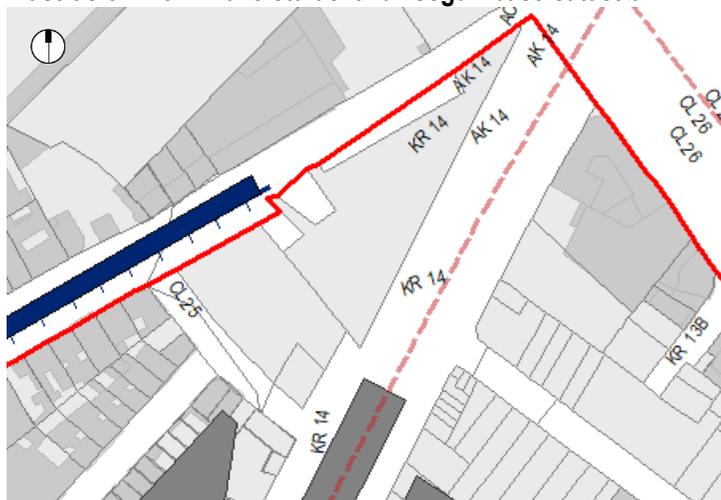
Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Calle 25 entre Cr. 17 y 16	427,4	0,5%
Calle 25 entre Cr. 13A y Cr. 13	948,0	1,0%
Total malla vial intermedia y local	10.385,1	11,2%
Total Malla vial existente	26.763,9	28,8%
Espacio público existente		
Plazoleta de La Luz	2.776,8	3,0%
Calle 24A entre Cr. 13A y Cr. 13	997,1	1,1%
Calle 25A entre Caracas y Cr. 13A	1.557,9	1,7%
Total espacio público existente	5.331,8	5,7%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021

4.3.1. Plazoleta de La Luz:

Esta plazoleta ubicada al sur de la Calle 26, entre la Avenida Caracas y la Carrera 17. Este espacio público ha surtido un proceso de actualización a través de los años con las intervenciones viales de la Avenida Caracas asociadas a las infraestructuras de TransMilenio; sin embargo, a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, aún no se ha actualizado la formación predial de la plazoleta, ni de los predios propiedad de TransMilenio, tal como se muestra en la imagen a continuación:

Ilustración 4.3-2.Plazoleta de la luz según base catastral



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

En la base catastral cuenta con un área de 3.116,62 m²; no obstante, una vez contrastada la información contenida en el levantamiento topográfico producido de 2018, se precisa un área a 2.776,8 m² de la Plazoleta al interior del área de planificación, así:

Ilustración 4.3-3. Plazoleta de la luz según levantamiento topográfico 2018



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

4.3.2. Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A:

Identificada con el RUPI 4434-14. Cuenta con un área de 997,14 m² según Acta de Toma de Posesión. Esta vía actualmente funciona como vía peatonal.

4.3.3. Calle 25A, entre Avenida Caracas y la Carrera 13A:

Identificada con el RUPI 1-5036. Cuenta con un área de 1.557,9 m² según Acta de Toma de Posesión. Esta vía actualmente no existe como vía vehicular, ya que en esta zona fue construido el intercambiador de Transmilenio. Sin embargo, según lo establecido en la Resolución 263 del 10 de julio de 2019 se incorporó al inventario de espacio público de la ciudad como un predio público de no cesión.

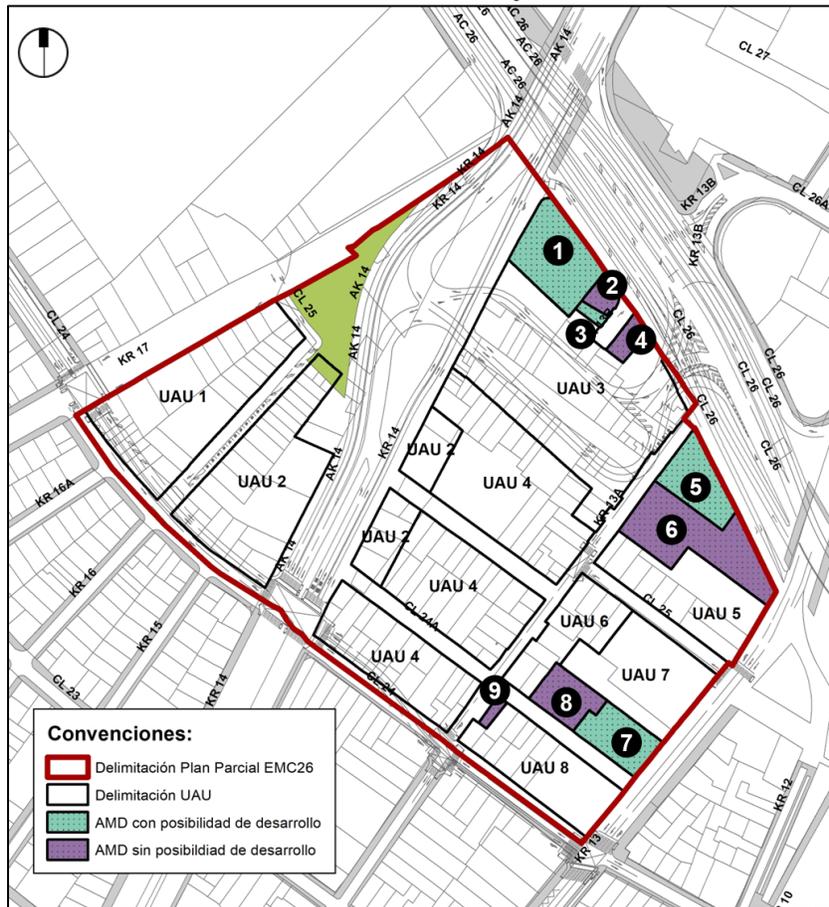
4.4. Áreas de Manejo Diferenciado – AMD:

Al interior del área de planificación se identifican nueve (9) Áreas de Manejo Diferenciado que, tal como se expuso en las definiciones del numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte, corresponden a Bienes de Interés Cultural o sus predios colindantes, o a edificaciones con alto grado de consolidación que, con el fin de promover

una gestión urbanística eficiente del plan parcial, no son incorporadas en la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística.

El plan parcial incorpora los lotes y las unidades prediales que conforman las Áreas de Manejo Diferenciado, con base en la información cartográfica de la base catastral de la UAECD del año 2020, tal como se muestra en la imagen a continuación:

Ilustración 4.4-1.Áreas de Manejo Diferenciado



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

En el presente proceso de reformulación, las AMD se diferencian en dos tipos: las áreas con posibilidad de desarrollo, es decir, aquellas que cuentan con áreas libres o predios donde se puede dar un proceso de crecimiento y densificación, concretando aprovechamientos urbanísticos en función a un aporte a cargas urbanísticas definidas en el capítulo de gestión del plan parcial; y las AMS sin posibilidad de desarrollo, que contienen edificaciones con un alto grado de consolidación por lo que no se prevé su redesarrollo o aumento de aprovechamientos y densidades habitacionales.

La identificación de las Áreas de Manejo Diferenciado se presenta a continuación:

Tabla 4.4-1. Áreas de Manejo Diferenciado

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0%
Malla vial arterial existente		
Avenida Caracas	16.221,0	17,4%
Calle 26	157,8	0,2%
Total Malla vial arterial existente	16.378,8	17,6%
malla vial intermedia y local existente		
Calle 24	2.186,4	2,3%
Carrera 16	1.611,0	1,7%
Carrera 13A	2.315,5	2,5%
Carrera 13B	487,3	0,5%
Calle 24A entre Caracas y Cr. 13A	1.074,3	1,2%
Calle 24B entre Caracas y Cr. 13A	1.335,3	1,4%
Calle 25 entre Cr. 17 y 16	427,4	0,5%
Calle 25 entre Cr. 13A y Cr. 13	948,0	1,0%
Total malla vial intermedia y local	10.385,1	11,2%
Total Malla vial existente	26.763,9	28,8%
Espacio público existente		
Plaza de la luz	2.776,8	3,0%
Calle 24A entre Cr. 13A y Cr. 13	997,1	1,1%
Calle 25A entre Caracas y Cr. 13A	1.557,9	1,7%
Total espacio público existente	5.331,8	5,7%
Áreas de Manejo Diferenciado - AMD		
1. Edificio Panauto	2.193,6	2,36%
2. Edificio Residencial Calle 26 - 1	333,5	0,36%
3. Edificio Residencial Carrera 13B	136,4	0,15%
4. Edificio Residencial Calle 26 - 2	351,4	0,38%
5. Edificio Residencial Calle 26 - 3	1.377,6	1,48%
6. En Territorio – Superintendencia Notariado y Registro	2.790,5	3,00%
7. BIC Carrera 13 y predios colindantes	1.222,5	1,31%
8. Sede XXX Aniversario U. Incca	966,0	1,04%
9. Edificio Residencial Carrera 13A	129,0	0,14%
Total Áreas de Manejo Diferenciado	9.500,4	10,22%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

4.4.1. Área de Manejo Diferenciado 1 (AMD-1) – Panauto:

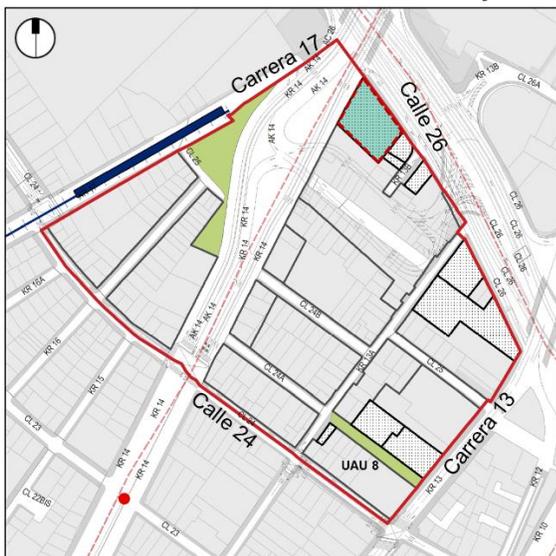
Esta AMD corresponde al predio privado identificado con código catastral 003101001017; cuenta con un Área Predial de 2.208,9 m², de los cuales el área ocupada por el edificio de Panauto de 651,05 m² (29,5% del Área Predial). El edificio de Panautos corresponde con un Bien de Interés Cultural del Distrito.

Tabla 4.4-2. Identificación predial AMD 1

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD -1	Edificio Panautos (BIC). Mz-01/Lt.17	2.208,9	003101001017	050C00481778

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-2. Localización y edificación existente “PANAUTOS” BIC- AMD 1



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Esta AMD se identifica dentro de las Áreas **con posibilidad de desarrollo** dentro del ámbito del Plan Parcial debido a su posibilidad de ampliación, ya que el predio actualmente no se encuentra ocupado en su totalidad por el BIC. Lo anterior, de acuerdo con las posibilidades de Desarrollo definidas en la Resolución 088 de 2021, del Ministerio de Cultura, según la asignación normativa que se describe a continuación:

a) Código Normativo desde el PEMP del Centro Histórico (Nivel de Intervención Del BIC):

La Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura clasificó este BIC con el código normativo N2-T5-G4, lo cual corresponde con nivel de intervención 2, tipo arquitectónico 5 y lenguaje del grupo 4, como se describe a continuación:

- **Nivel de Intervención 2: Conservación Arquitectónica:** Aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial identificadas en el PEMP – CHB. (Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021)
- **Tipo Arquitectónico 5: Edificio Convencional:** Edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento. (Artículo 49 de la Resolución 088 de 2021).
- **Lenguaje Arquitectónico Grupo 4:** Edificaciones que cuentan con algún o varios elementos de la variada arquitectura del periodo premoderno, como fachadas planas con retrocesos o salientes, superficies convexas, remates rectos, decoración geométrica, acentuación líneas verticales, blancas superficies, paulatina reducción de ornamentos, techos planos, volúmenes prismáticos, regularización de la estructura, en ocasiones sigue siendo simétrica, mezcla no digerida de distintas precedencias, alegoría náutica, líneas curvas envolventes, ventanas circulares (ojos de buey). (Artículo 50 de la Resolución 088 de 2021).

4.4.2. Área de Manejo Diferenciado 2 (AMD-2) – Edificio de vivienda 1 – La Alameda:

Esta AMD corresponde al lote y construcciones con uso predominantemente residencial identificado código catastral 003101001018. Cuenta con un área de terreno de 327,01 m² y una altura edificada de 15 pisos, según información de la UAECD.

Tabla 4.4-3. Identificación predial AMD 2

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-2	Edificio de vivienda 1 - Barrio La Alameda. Mz 01Lt. 18	327,0	003101001018	050C00175948

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Presenta un alto grado de consolidación, por lo tanto, el presente proceso de planificación se reconoce como Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**, conforme a lo indicado en el numeral 7 del Artículo 37 del Decreto 080 de 2016.

Ilustración 4.4-3. Localización y Edificación existente “Edificio 1 La Alameda” – AMD 2



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021) y Google Maps

Teniendo en cuenta que esta edificación tiene un alto grado de consolidación, se mantiene el mismo potencial de edificación desarrollado en la actualidad; por lo tanto, esta AMD no se le asignan aprovechamientos adicionales.

4.4.3. Área de Manejo Diferenciado 3 (AMD-3) – Edificio de vivienda 2 – La Alameda:

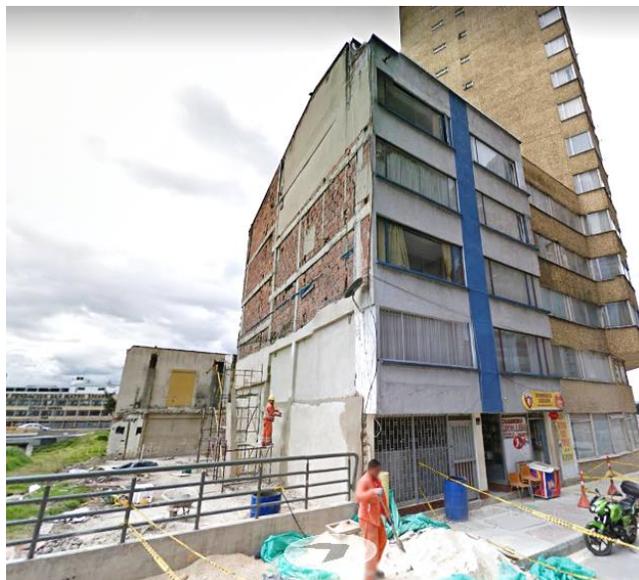
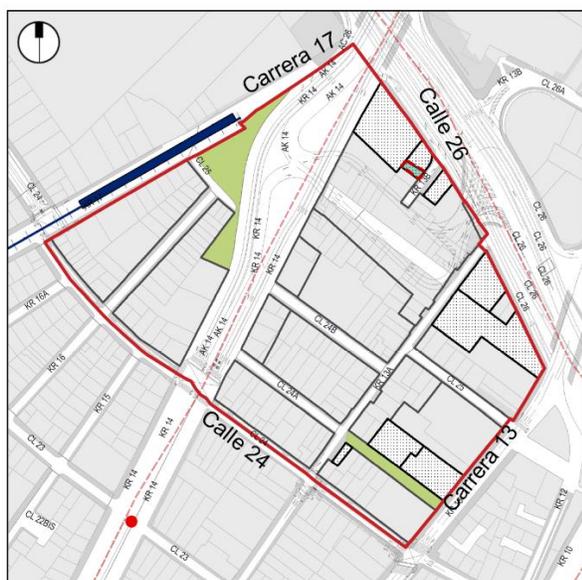
Esta AMD corresponde al predio de uso residencial identificado con código catastral 003101001019, con un Área Predial de 131,45 m² y una altura edificada de 5 pisos, según información de la UAECD. El presente proceso de reformulación lo reconoce como Área de Manejo Diferenciado **con Posibilidad de Desarrollo**. Tal como se describirá más adelante, su posibilidad de desarrollo está asociada a la integración con la UAU 3.

Tabla 4.4-4. Identificación predial AMD 3

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-3	Edificio de vivienda 2 - Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 19	131,4	003101001019	050C00308234

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Ilustración 4. Localización y edificaciones existente Edificios 2- La Alameda AMD 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.4.4. Área de Manejo Diferenciado 4 (AMD 4) – edificio de vivienda 3 – La Alameda:

Esta AMD comprende dos predios privados, de uso predominantemente residencial, identificados con códigos catastrales 003101001025 y 003101001024. Cuentan con un área de terreno de 323,02 m² y 28,33 m², respectivamente.

Cuentan con una altura edificada de 16 pisos, según información de la UAECD, por lo que en el presente proceso de planificación se reconoce como Área de Manejo Diferenciado Sin Posibilidad de Desarrollo.

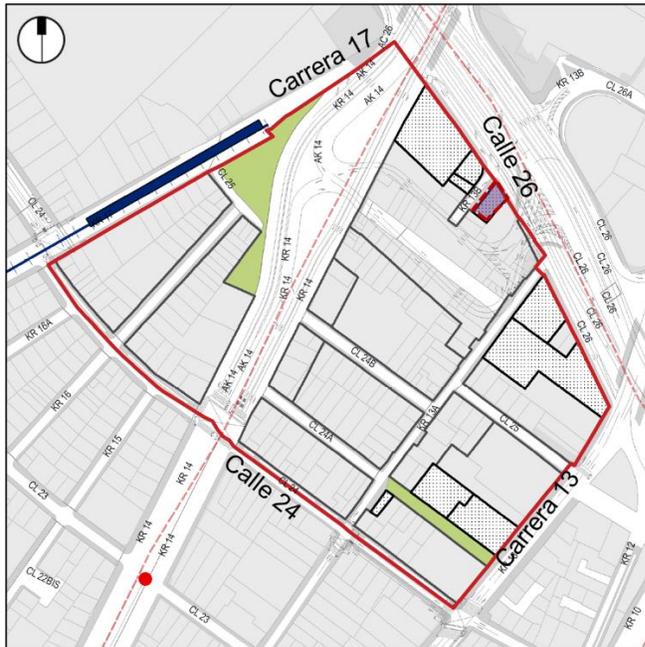
Tabla 4.4-5. Identificación predial AMD 4

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-4A	Edificio 1 - Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 25	323,0	003101001024	050C00288208

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-4B	Zona parqueo Edificio 1 - Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 24	28,3	003101001025	050C00000000

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-4. Localización y edificación AMD 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.4.5. Área de Manejo Diferenciado 5 (AMD 5) – Edificios de vivienda 4 – La Alameda:

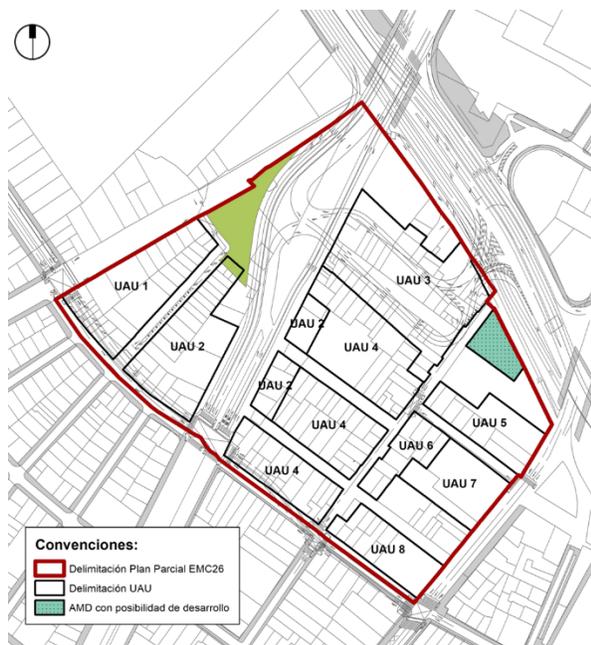
Esta AMD corresponde los predios de uso predominantemente residencial, identificados con códigos catastrales 0031010090, 003101009010, 003101009011, 003101009012, 003101009013 y 003101009014, con un Área Predial de 399,2 m², 199,8 m², 324,2 m², 129,1 m² y 325,1 m², respectivamente. Estos corresponden con dos edificaciones de vivienda con altura de 10 pisos, según información de la UAEC; un lote donde en la actualidad funciona un parqueadero de motos, localizado sobre la Carrera 13A colindante con el edificio de la Superintendencia de Notariado y Registro; y dos lotes donde actualmente funciona un parqueadero, localizado sobre la Calle 26.

Tabla 4.4-6. Identificación predial AMD 5

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-5A	Edificio de Vivienda – La Alameda. Mz 09/Lt.12	399,2	003101009012	050C00703852
AMD-5B	Mz 09/Lt.11 (Bien fiscal IDU)	199,8	003101009011	050C01619758
AMD-5C	Edificio de Vivienda – La Alameda. Mz 09/Lt.10	324,2	003101009010	050C00389141
AMD-5D	Mz 09/Lt.9	129,1	003101009009	050C00129106
AMD-5E	Parqueadero. MZ 09/Lotes 13 y 14.	325,1	003101009013 y 003101009014	050C00146861 y 050C00335204

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-5. Localización y edificación AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.4.6. Área de Manejo Diferenciado 6 (AMD-6) – Edificios En Territorio - DNP y Superintendencia de Notariado y Registro - SNR:

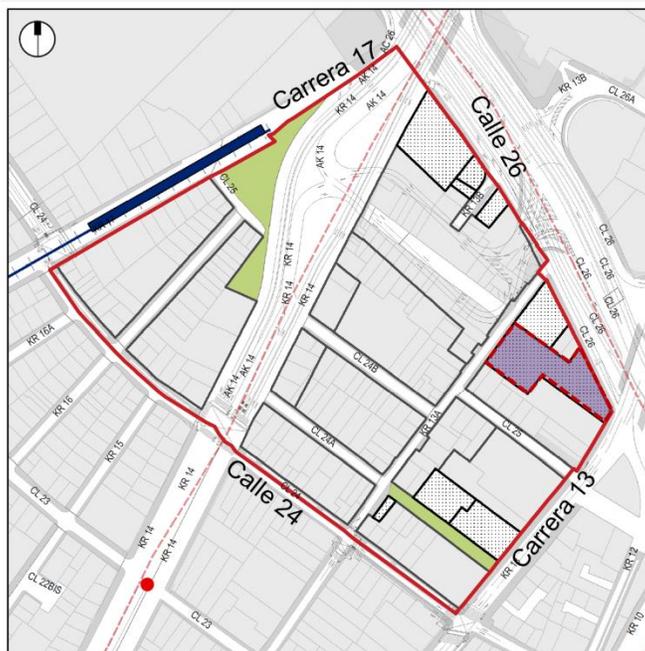
Esta AMD corresponde al predio que alberga las instalaciones de las siguientes entidades públicas: El Departamento de Planeación Nacional y En Territorio (Antes FONADE) y la Superintendencia de Notariado y Registro – SNR, correspondiendo con un uso dotacional de “Servicios de la administración pública”, según la clasificación de usos del POT (Decreto Distrital 190 de 2004). El predio se identifica con código catastral 003101009008, y cuenta un Área Predial de 2.794,38 m2.

Tabla 4.4-7. Identificación predial AMD 6

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-6	Edificios ENTERRITORIO, DNP y SNR. Mz 09/Lt. 08	2.794,38	003101009008	050C00419312

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Ilustración 4.4-6. Localización AMD 6



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – SGU – 2022

Ilustración 4.4-7. Edificaciones existentes “DNP, ENTERRITORIO y SUPERINTENDENCIA DE NOTARIADO Y REGISTRO – SNR”



Fuente: Google Maps

4.4.7. Área de Manejo Diferenciado 7 (AMD-7) – Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes:

Esta AMD, está conforma por siete (7) predios. El predio localizado en la esquina noroccidental de la intersección entre la Calle 24A y la Carrera 13, corresponde con un Bien de Interés Cultural del Distrito; los seis restantes son predios colindantes cuya posibilidad de desarrollo depende de la norma definida por la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura. Estos predios se identifican según información de la UAECD.

Dado que comprende predios que cuentan con posibilidad de Desarrollo, con Nivel de Intervención 4 de acuerdo con lo establecido por el PEMP del Centro Histórico, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **Con Posibilidad de Desarrollo**.

Tabla 4.4-8. Identificación predial AMD 7

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-7A	Predio Edificio BIC CL 24A 13 04	346,83	003101010028	050C00795253
AMD-7B	Predio colindante KR 13 24A 23	197,31	003101010027	050C00046726
AMD-7C	Predio colindante KR 13 24A 27	170,77	003101010026	050C00798173
AMD-7D	Predio colindante CL 24A 13 26	87,85	003101010002	050C00555035

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-7E	Predio colindante CL 24A 13 30	89,76	003101010003	050C00699843
AMD-7F	Predio colindante CL 24A 13 3	248,81	003101010004	050C00303037
AMD-7G	Predio colindante CL 24A 13 46	81,14	003101010005	050C00474102

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-8. Localización y Edificación BIC Calle 24A No.13-04 AMD 7



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.4.8. Área de Manejo Diferenciado 8 (AMD-8) – BIC Sede XXX Aniversario - Universidad INCCA:

Esta AMD, está conformada por el predio en el cual se localiza el Bien de Interés Cultural de la Sede del XXX Aniversario de la Universidad INCCA, el cual corresponde a un Bien de Interés Cultural del Distrito. Este predio se identifica según información de la UAECD.

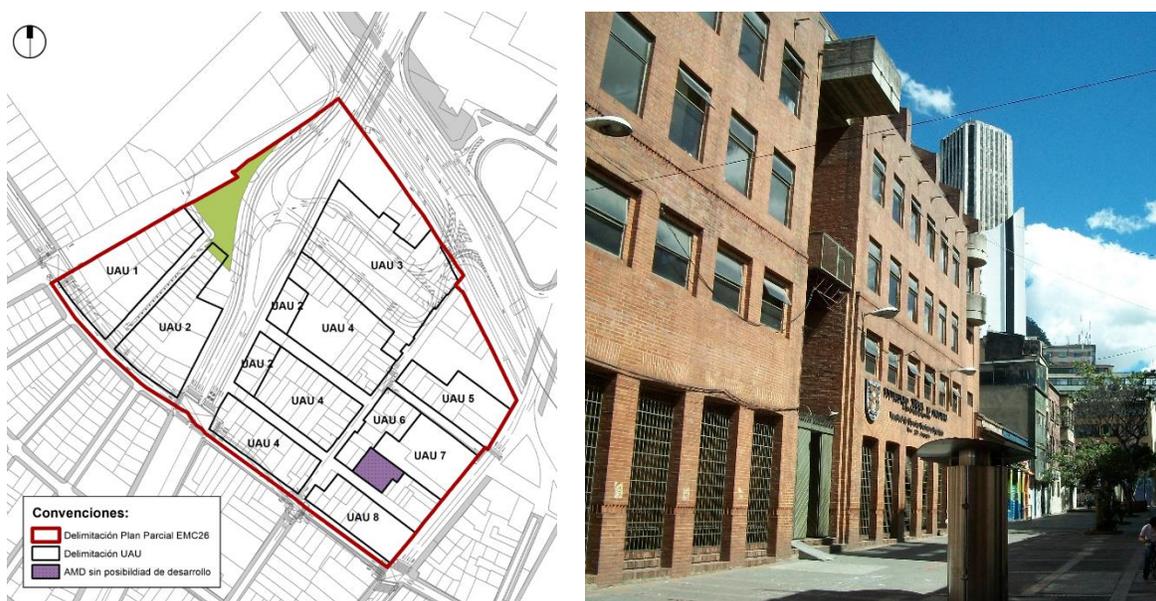
Debido a su declaratoria como BIC, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**, donde las intervenciones que puedan desarrollarse en este predio estarán supeditadas a lo definido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.

Tabla 4.4-9. Identificación predial AMD 8

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-8	Edificio XXX Aniversario UNINCCA	965,9	003101010006	050C01226230

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-9 Localización y Edificación “UNINCCA XXX ANIVERSARIO” BIC- AMD 8



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.4.9. Área de Manejo Diferenciado 9 (AMD-9) – Edificio de vivienda 5 – La Alameda (BIC):

Esta AMD está conformada por el predio identificado con nomenclatura Carrera 13 A 24-26 y código catastral 003101011007, el cual corresponde con un Bien de Interés Cultural del Distrito. Cuenta un Área Predial de 128,95 m2. Este BIC se define como AMD según lo establecido en el numeral 2 del artículo 27 del Decreto Distrital 080 de 2016.

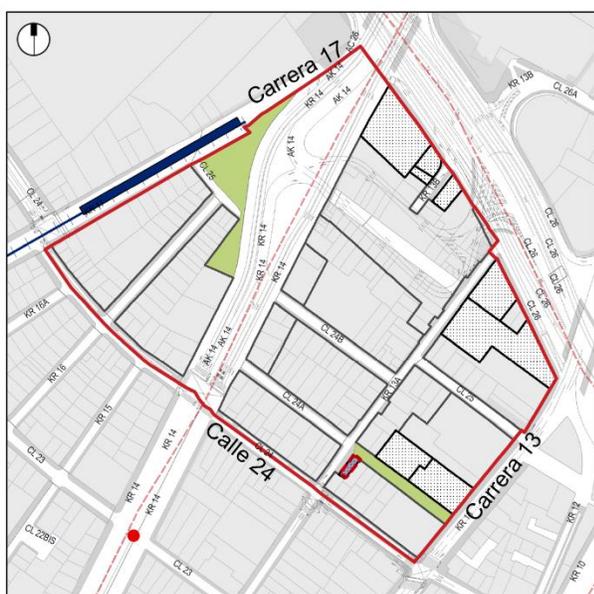
Dado el alto grado de consolidación de este predio y debido a que se encuentra con declaratoria como Bien de Interés Cultural, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**.

Tabla 4.4-10. Identificación predial AMD 9

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-9	Predio Edificio de Vivienda 5 – La Alameda (BIC), Mz11/Pr.07	128,95	003101011007	050C00000000

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 4.4-10. Localización y edificación existente BIC- AMD 9



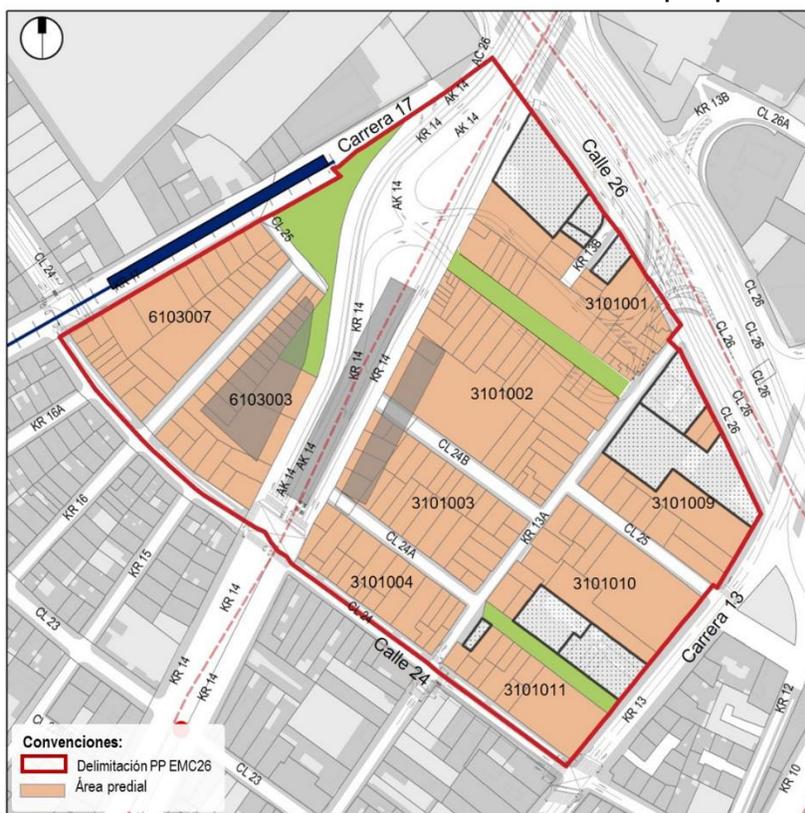
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022) y Google Maps

4.5. Área Predial:

Tal como se expuso en el numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte, el Área Predial corresponde las áreas y linderos originales de los predios que componen las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, antes de las cesiones definidas por el planteamiento urbanístico del plan parcial. Por tanto, son las áreas a las que se le asignan aprovechamientos urbanísticos en el plan parcial, por lo que son objeto del licenciamiento urbanístico y de la aplicación de los mecanismos de gestión asociada definidos desde la Ley 388 de 1997.

En el plan parcial, esta área corresponde a un total de **52.994,6 m²**, de acuerdo con la información de la base catastral de UAECD 2020. Es el resultado de descontar, del área bruta del plan parcial, las áreas correspondientes a los espacios públicos, vías existentes, y áreas de manejo diferenciado, tal como se presenta a continuación:

Ilustración 4.5-1. Área Predial del ámbito de delimitación del plan parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Tabla 4.5-1. Área Predial

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m ²)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0%
Malla vial arterial existente		
Avenida Caracas	16.221,0	17,4%
Calle 26	157,8	0,2%
Total Malla vial arterial existente	16.378,8	17,6%
malla vial intermedia y local existente		
Calle 24	2.186,4	2,3%
Carrera 16	1.611,0	1,7%
Carrera 13A	2.315,5	2,5%

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Carrera 13B	487,3	0,5%
Calle 24A entre Caracas y Cr. 13A	1.074,3	1,2%
Calle 24B entre Caracas y Cr. 13A	1.335,3	1,4%
Calle 25 entre Cr. 17 y 16	427,4	0,5%
Calle 25 entre Cr. 13A y Cr. 13	948,0	1,0%
Total malla vial intermedia y local	10.385,1	11,2%
Total Malla vial existente	26.763,9	28,8%
Espacio público existente		
Plaza de la luz	2.776,8	3,0%
Calle 24A entre Cr. 13A y Cr. 13	997,1	1,1%
Calle 25A entre Caracas y Cr. 13A	1.557,9	1,7%
Total espacio público existente	5.331,8	5,7%
Áreas de Manejo Diferenciado - AMD		
1. Edificio Panauto	2.193,6	2,36%
2. Edificio Residencial Calle 26 - 1	333,5	0,36%
3. Edificio Residencial Carrera 13B	136,4	0,15%
4. Edificio Residencial Calle 26 - 2	351,4	0,38%
5. Edificio Residencial Calle 26 - 3	1.377,6	1,48%
6. En Territorio – Superintendencia Notariado y Registro	2.790,5	3,00%
7. BIC Carrera 13 y predios colindantes	1.222,5	1,31%
8. Sede XXX Aniversario U. Incca	966,0	1,04%
9. Edificio Residencial Carrera 13A	129,0	0,14%
Total Áreas de Manejo Diferenciado	9.500,4	10,22%
Área predial		
Área predial	52.994,6	56,9%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021

4.5.1. Saneamiento Predial en curso:

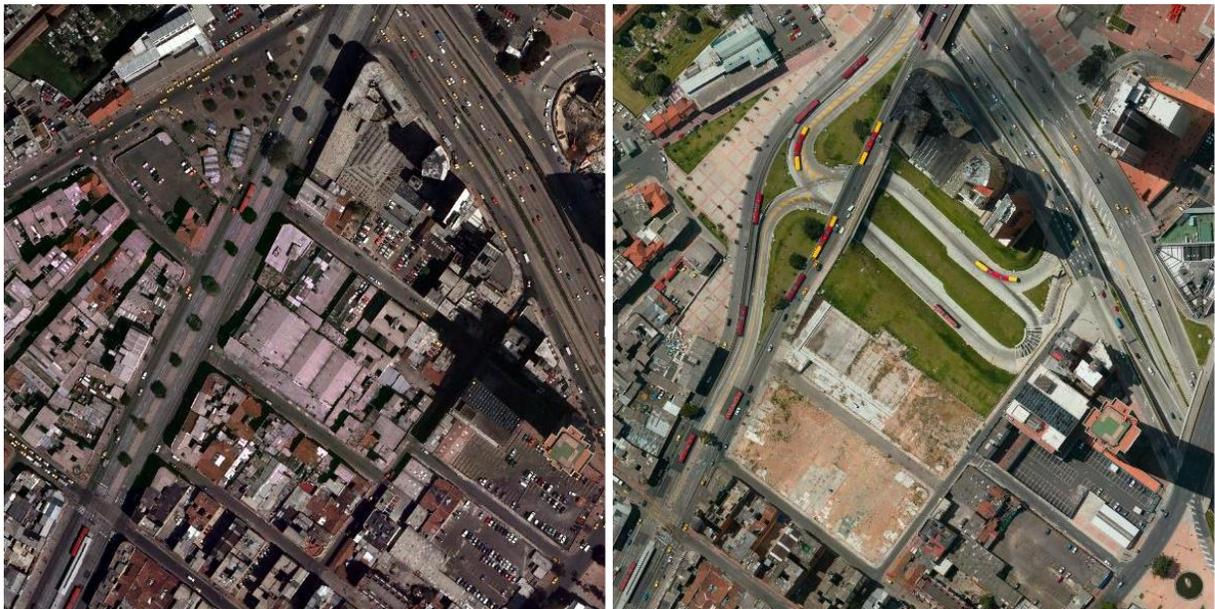
En el año 2019 se suscribió el Contrato Interadministrativo 614-2019 entre la Empresa De Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A. con el fin de adelantar la gestión para la consolidación predial de los predios de propiedad de TRANSMILENIO que hacen parte del Área de Manejo Diferenciado 3, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 822 de 2019 (UAU 3, en el actual proceso de reformulación). Dentro de los alcances de este contrato se incluye efectuar el englobe, desenglobe o división material a que haya lugar para el desarrollo de la Estación Central.

Con este contrato se busca además articular los suelos objeto de saneamiento a las perspectivas de desarrollo del plan parcial en el actual proceso de reformulación. Las actividades de dicho contrato interadministrativo comenzaron el 30 agosto de 2021 con la suscripción del acta de inicio.

Dentro de los predios objeto de saneamiento, se encuentra el área que otrora correspondía a la Calle 25 A, entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, pero que desapareció con la ejecución del intercambiador de TransMilenio. Sin embargo, esta vía continúa apareciendo en la base catastral de la UAEDC año 2020 por falta de actualización, y fue incorporada como espacio público del Distrito por medio de la Resolución 263 de 2019, del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá D.C.

A continuación, se hace una comparación de aerofotografías que permiten ver el cambio en esta zona entre los años 2009 y 2014.

Ilustración 4.5-2. Configuración predial 2009 y 2014



Fuente: Mapas Bogotá

La citada Resolución 263 del 10 de julio de 2019, “Por la cual se declara un bien baldío urbano en los términos del artículo 123 de la Ley 388 de 1997, se declara como dominio pleno a nombre de Bogotá Distrito Capital, el área correspondiente a la Calle 25A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, tal como se describe en el segundo punto de su artículo 1.

De acuerdo con lo anterior, en la presente reformulación se incorporó como espacio público existente la Calle 25A. Este espacio público será **SUSTITUIDO** en el marco del proceso de reajuste de tierras asociado a la gestión de la Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, para conformar el sistema de espacio público proyectado por el Plan Parcial y la ejecución de la Estación Central y los aprovechamientos urbanísticos propuestos sobre los predios de

TransMilenio. Por tanto, el plan parcial delimita claramente las áreas que serán objeto de dicho proceso de Sustitución y las incorpora como cargas urbanísticas proponiendo la adecuación del área sustituida, asociada a la gestión de dichas UAU 3 y 4.

5. Planteamiento urbanístico del Plan Parcial:

El planteamiento urbanístico del plan parcial busca la consolidación de la principal Estación Intermodal del Distrito, articulando los proyectos asociados a los sistemas de transporte público proyectados, la primera Línea del Metro de Bogotá y la Estación de la Calle 26; el proyecto de Regiotram de Occidente y la Estación de la Calle 17, localizada en el extremo noroccidental del área de planificación; y la futura Estación Central de TransMilenio y sus infraestructuras asociadas. Define un sistema de espacialidades públicas que buscan articular los flujos de sistemas de transporte público, y propone el desarrollo de proyectos inmobiliarios de usos mixtos, haciendo uso del potencial edificatorio del área de planificación, sustentado en las ventajas de las infraestructuras públicas de soporte.

El planteamiento urbanístico del Plan Parcial parte del reconocimiento de las condiciones actuales del área de planificación, tanto de los sistemas públicos existentes como de la estructura morfológica y predial. Se reconocen aquellos elementos que, debido a su grado de consolidación, o por albergar usos dotacionales de diferentes escalas, se proponen como Áreas de Manejo Diferenciadas –AMD- por lo que se constituyen en preexistencias del área de planificación y sobre los cuales no se prevé que alberguen, en el largo plazo, procesos de crecimiento o densificación intensivos; y se identifica el Área Predial que será objeto de actuaciones urbanísticas mediante las cuales se consoliden las intervenciones de los sistemas públicos existentes y proyectados, así como la concreción del potencial de crecimiento y densificación del plan parcial, en el marco del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

A continuación, se describen los elementos que componen el planteamiento urbanístico:

1. La Estación Intermodal como principal elemento estructurante del planteamiento urbanístico:

El Plan Parcial parte de la incorporación de las áreas destinadas a los sistemas de transporte público del Metro de Bogotá, TransMilenio y Regiotram de Occidente, articulando las reservas de suelo necesarias para la ejecución de las estaciones y sus infraestructuras asociadas, e identificando el potencial de desarrollo de áreas libres de las infraestructuras, potenciales para la aplicación de instrumentos de financiación como el Derecho Real Accesorio de Superficie.

El planteamiento urbanístico incorpora el trazado vial y el diseño de las infraestructuras que serán objeto de intervención por parte de la Empresa Metro de Bogotá sobre la Avenida Caracas, en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019, pero propone lineamientos para el desarrollo articulado de dichas infraestructuras con las perspectivas de desarrollo físico y ambiental del plan parcial. Adicionalmente, se incorpora el trazado y los suelos que serán intervenidos por el proyecto Regiotram de Occidente, sobre la Carrera 17 que marca el límite occidental del área de planificación. Pese a que este sistema de transporte no se encuentra dentro el área de planificación, el plan parcial propone espacios públicos complementarios con el fin de articular los flujos entre el Sistema Regiotram con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.

Por último, integra de igual manera la propuesta de desarrollo de la Estación Central de TransMilenio, y propone un esquema de ocupación que permita la explotación del potencial de desarrollo de los suelos asociados a estas infraestructuras, de manera programada y articulada con el desarrollo futuro del plan parcial, y promoviendo la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo e instrumentos de financiación.

2. Un espacio público que integra los flujos de usuarios de los sistemas de transporte:

El planteamiento urbanístico incorpora amplias áreas para el desarrollo de parques y zonas verdes, proyectadas de manera continua como la plataforma de articulación de los flujos entre los sistemas de transporte público masivo que confluyen en el área de planificación. Esto, dada la imposibilidad de integrar físicamente las estaciones del Metro de Bogotá, TransMilenio y Regiotram, debido a su localización y las diferencias temporales en su ejecución.

La red de parques y zonas verdes que integran el sistema de espacio público se proyecta de tal forma que concrete un equilibrio entre las zonas duras destinadas al tráfico peatonal con áreas verdes que permitan la implantación de individuos arbóreos y especies arbustivas, contribuyendo al reverdecimiento y a la consolidación de un Bosque Urbano, mejorando la calidad ambiental tanto del área de planificación como de su entorno.

El espacio público de integración está conformado tanto por suelos públicos existentes que se adecúan para incorporar los criterios de desarrollo propuestos por el plan parcial; las áreas de cesión para la generación de nuevos espacios públicos urbanos; y las áreas privadas afectas al uso público, asociadas a los desarrollos privados, pero que se integran al sistema de parques y zonas verdes de manera que permitan la libre accesibilidad y el disfrute de los ciudadanos.

Igualmente, el planteamiento urbanístico propone primeros pisos permeables que permitan la circulación fluida entre las áreas destinadas al uso público y los usos privados, así como el desarrollo de usos comerciales y de servicios en los primeros pisos de las edificaciones, aportando dinamismo al espacio público y garantizando su seguridad.

3. Configuración de supermanzanas, priorizando los flujos peatonales y no motorizados:

El planteamiento urbanístico propone la distribución equilibrada de los flujos vehiculares en el área de planificación, concentrando las mayores demandas en las vías principales que delimitan el plan parcial; como la ampliación del perfil vial de la Calle 24 la Calle 24, la Calle 26 y la Carrera 13, así como en la Avenida Caracas; permitiendo la configuración de supermanzanas donde se promueva el desarrollo de vías de tráfico calmado al interior del plan parcial.

Estas vías de tráfico calmado servirán de acceso a los futuros desarrollos inmobiliarios, permitiendo la mezcla de los medios de movilidad, pero priorizando los medios de movilidad no motorizados. De acuerdo con lo anterior, se proyectan a nivel de los espacios públicos y en materiales que induzcan a la circulación vehicular con bajas velocidades.

4. Desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD- como elemento detonante del proceso de renovación urbana:

El planteamiento urbanístico incorpora el proyecto del Nuevo Centro Administrativo Distrital, propuesto como un desarrollo de aproximadamente 45.000 metros cuadrados edificados para albergar las dependencias de la Administración Distrital que requieren de mayores áreas para su funcionamiento.

Este equipamiento de ciudad se propone como el desarrollo prioritario del plan parcial, y se busca sea concretado por medio de la definición de estrategias de gestión conjunta entre el sector público y el privado, con el fin de disminuir la inversión pública en la ejecución de este equipamiento de ciudad.

El Centro Administrativo Distrital se proyecta articulado a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, y en cercanía a la Estación de TransMilenio, con el fin de garantizar la accesibilidad desde los sistemas de transporte público masivo, para los funcionarios y usuarios futuros del CAD.

5. Puesta en valor del patrimonio cultural:

El Plan Parcial identifica los Bienes de Interés Cultural y articula el marco normativo definido desde el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, armonizando la posibilidad de desarrollo de las áreas libres de estos inmuebles y sus predios colindantes, y proponiendo estrategias de gestión y financiación para la recuperación o el mantenimiento de estos elementos.

Igualmente, incorpora los lineamientos definidos desde el PEMP del CHB en la configuración del perfil urbano propuesto sobre la Carrera 13, armonizado con el potencial de desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística sobre este eje, así como las demás determinaciones para el desarrollo de los predios sin valores patrimoniales en el área de planificación que se encuentran, a su vez, en el área de influencia del Plan Especial.

Finalmente, el plan parcial propone concretar cargas patrimoniales por fuera del área de planificación, con el fin de aportar recursos para el desarrollo de los proyectos previstos en la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central, para parte de los predios localizados sobre la carrera 17 que hacen parte del área de influencia del PEMP.

6. Desarrollos icónicos de usos mixtos:

El planteamiento urbanístico propone el desarrollo de edificaciones de usos residenciales, comerciales y de servicios, definiendo un esquema de gestión que permita la concreción de los mayores y mejores aprovechamientos urbanísticos, atendiendo a la demanda futura de usos en el Distrito, sustentando en las ventajas que representa la localización estratégica del plan parcial en la ciudad y la confluencia de los sistemas de transporte público masivos.

El Plan Parcial define lineamientos que articulen el potencial de crecimiento previsto, asociado a la liberación de alturas aprobada por la Aeronáutica Civil respecto a lo adoptado en el Decreto Distrital 822 de 2019, pero articulando la visión de desarrollo del Centro Histórico de acuerdo con lo establecido en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá –PEMPCHB-.

Busca concretar proyectos con tipologías de desarrollo diverso y piezas arquitectónicas icónicas, y sistemas de espacios públicos ejecutados con altos estándares, generando un referente de transformación y revitalización urbana en la ciudad y el país.

7. Una plataforma de espacio público que garantice la continuidad entre el sur y el norte de la Calle 26:

El Plan Parcial propone igualmente el desarrollo de una plataforma de espacio público, de acuerdo con las proyecciones del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- como parte integral de la propuesta urbanística. Esta plataforma busca la integración del Plan Parcial con los desarrollos al norte de la Calle 26, integrando los sistemas de transporte público masivos en el plan parcial con la demanda instalada en el sector del Centro Internacional y el desarrollo de las torres Atrio.

Si bien este proyecto se encuentra por fuera del área de planificación y su desarrollo no depende de las gestiones del plan parcial, es un elemento determinante para la articulación del proyecto con el norte de la Calle 26, mitigando la segregación física que actualmente representa este eje en la ciudad.

5.1. Definición de los sistemas de movilidad:

La propuesta de reformulación del plan parcial se fundamenta en el desarrollo de la principal Estación Intermodal del Distrito, asociada a la ejecución de los proyectos de transporte público masivo de la Primera Línea del Metro, la Estación de la Calle 26 y su Puesto Central de Control; la Estación Central de Transmilenio, incluyendo las infraestructuras, los usos y servicios complementarios; la Estación de Regiotram de Occidente; la Estación localizada en la Carrera 17, entre las Calles 24 y 25 que, si bien se encuentra por fuera del área de planificación, condiciona el desarrollo del planteamiento urbanístico; y la Estación del Cable Aéreo Reencuentro – Monserrate, localizada en la esquina noroccidental de la intersección entre la Calle 25 con la Carrera 13.

Igualmente, incorpora los perfiles viales de la Calle 26, vía que presenta un alto nivel de consolidación, y sobre la cual el plan parcial propone un mejoramiento de sus cualidades paisajísticas y ambientales, incorporando franjas de paisajismo y mobiliario que contribuyan al reverdecimiento de este eje; el perfil de la Calle 24, armonizado según los lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad, y en articulación de las intervenciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá y Regiotram de Occidente; y la Carrera 13, que al igual que en la Calle 26, se propone un mejoramiento de sus cualidades paisajísticas, incorporando franjas de paisajismo y mobiliario, y complementando

la sección pública por medio del desarrollo de franjas de circulación, en cumplimiento de los estándares definidos desde la Cartilla de Andenes del Distrito.

Las demás vías al interior del área de planificación se proponen como ejes de tráfico calmado, articulados al sistema de espacio público, que sirven de acceso a los desarrollos privados, permitiendo la configuración de supermanzanas.

A continuación, se describen los componentes del sistema de movilidad, así como los lineamientos de intervención, en armonía con los objetivos del plan parcial y con los elementos del planteamiento urbanísticos descritos en el numeral anterior.

5.1.1. Subsistema vial:

El trazado del Subsistema Vial, en su generalidad, continúa tal como se había definido desde el Decreto 822 de 2019; salvo en el caso de la Calle 24, cuyo perfil se modifica con el fin de articular las intervenciones propuestas por la Primera Línea del Metro de Bogotá y Regiotram de Occidente, que impactarán la movilidad en su área de influencia. De manera particular, la intervención de la Primera Línea del Metro de Bogotá propone la modificación del perfil de la Avenida Caracas, la cual pasará a tener un carril vehicular por sentido, lo que a su vez disminuye las demandas vehiculares potenciales sobre la Calle 24.

Las demás modificaciones obedecen a la definición de criterios de manejo para la ejecución de las vías locales al interior del área de planificación, priorizando los medios de movilidad no motorizados y generando áreas de tráfico calmado.

Es importante indicar que las intervenciones generadas sobre las vías de la Malla Vial Local, así como sobre las vías de la Malla Vial Intermedia, serán ejecutadas por parte del promotor de las Unidades de Actuación Urbanística y en coordinación con el Operador Urbano del Plan Parcial; y así mismo serán programadas simultáneamente con el desarrollo de las UAU, de acuerdo con las cargas urbanísticas definidas por el Sistema de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios.

Igualmente, los promotores del Plan Parcial, con el acompañamiento del Operador Urbano del Plan Parcial, serán los responsables de adelantar la solicitud de acompañamiento para estudios, diseños y construcción de cargas locales y cargas generales ante el IDU- Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura (DTAI).

a) Elementos de la Malla Vial Arterial:

Los ejes viales que hacen parte de la malla vial arterial en el área de planificación del Plan Parcial son la Avenida Caracas y la Avenida Calle 26, y se identifican en el Plano 02. Red vial y perfiles viales, anexo al presente documento.

I. Avenida Caracas entre Calle 24 y Av. Calle 26 (Vía tipo V-2):

Como parte de las estrategias para el desarrollo del plan parcial, se incorpora el Área de Intervención de la Primera Línea del Metro de Bogotá, de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Concesión 163 de 2019, por lo que, en el marco de este contrato, se realizarán las intervenciones en la Avenida Carrera 14, tanto de las adecuaciones en las calzadas y separadores viales necesarios para la inserción de las infraestructuras del Metro, como en las Franjas de Paisajismo y Mobiliario -FPM-, las Franjas de Circulación Peatonal -FCP- y los Controles Ambientales.

De acuerdo con lo anterior, las intervenciones sobre este eje NO se incorporan dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial, toda vez que su financiación y ejecución cuenta con asignación de recursos desde la Administración Distrital y de la Nación.

Dentro de esta área de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019, se incluyen las áreas de reserva vial de la Av. Jorge Eliecer Gaitán, su intersección con Avenida Caracas, adoptada mediante Resolución 826 de 2007; y las áreas establecidas en los numerales 2.4 y 2.5 del artículo 2º de la Resolución 1864 de 2018 *“Por la cual se modifica la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo 1 contenida en la Resolución 1145 de 2017, y se define la Zona de Reserva para el Ramal Técnico y las Estaciones y se dictan otras disposiciones”*.

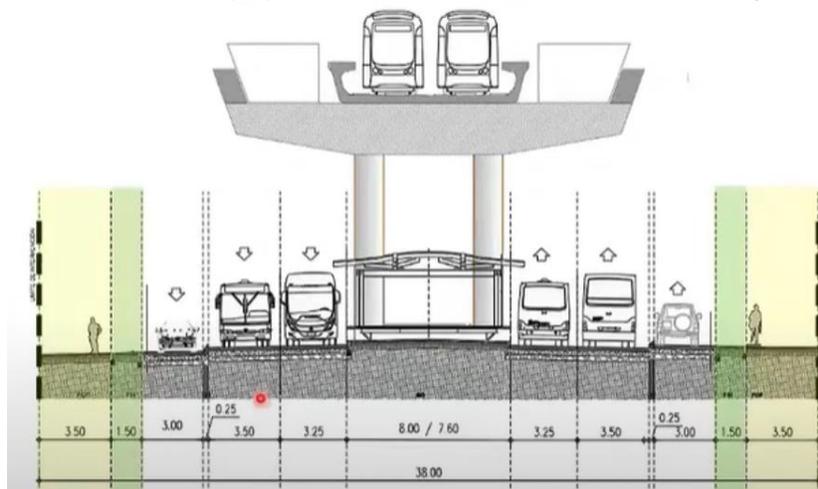
De igual forma, incorpora en el área de reserva, según lo definido por la Resolución 883 de 2021 *“Por medio de la cual se adicionan unos predios a la zona de reserva vial de la Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB, adoptada mediante la Resolución No. 1864 del 24 de diciembre de 2018”*.

Por tanto, la definición precisa del perfil de la Avenida Caracas será detallada en los estudios y diseños del Contrato de Concesión 163 de 2019.

Sin embargo, en la formulación del plan parcial se acoge el perfil vial propuesto según los estudios y diseños para la incorporación PLMB, en el tramo entre la Calle 1A y la Calle 72, de acuerdo con lo tratado en las mesas de trabajo con la Secretaría de Movilidad. En las mesas de trabajo mencionadas se presentaron dos (2) alternativas del perfil vial; con y sin ciclorruta; de las cuales, con sustento en los estudios de tránsito, se elige el perfil de la alternativa 2; es decir, **el perfil vial sin ciclorruta**, permitiendo la configuración de Franjas de Circulación Peatonal y Franjas de Paisajismo y Mobiliario más amplias.

Este perfil se presenta a continuación:

Ilustración 5.1-1. Sección propuesta de la Avenida Caracas entre la Calle 1A y la Calle 72



Fuente: Estudios para la incorporación de la PLMB – 2022.

Componentes mínimos de la sección pública:

Las intervenciones de la Avenida Caracas están sujetas a las precisiones que se adelanten en el marco del desarrollo de estudios y diseños del Contrato de Concesión 163 de 2019.

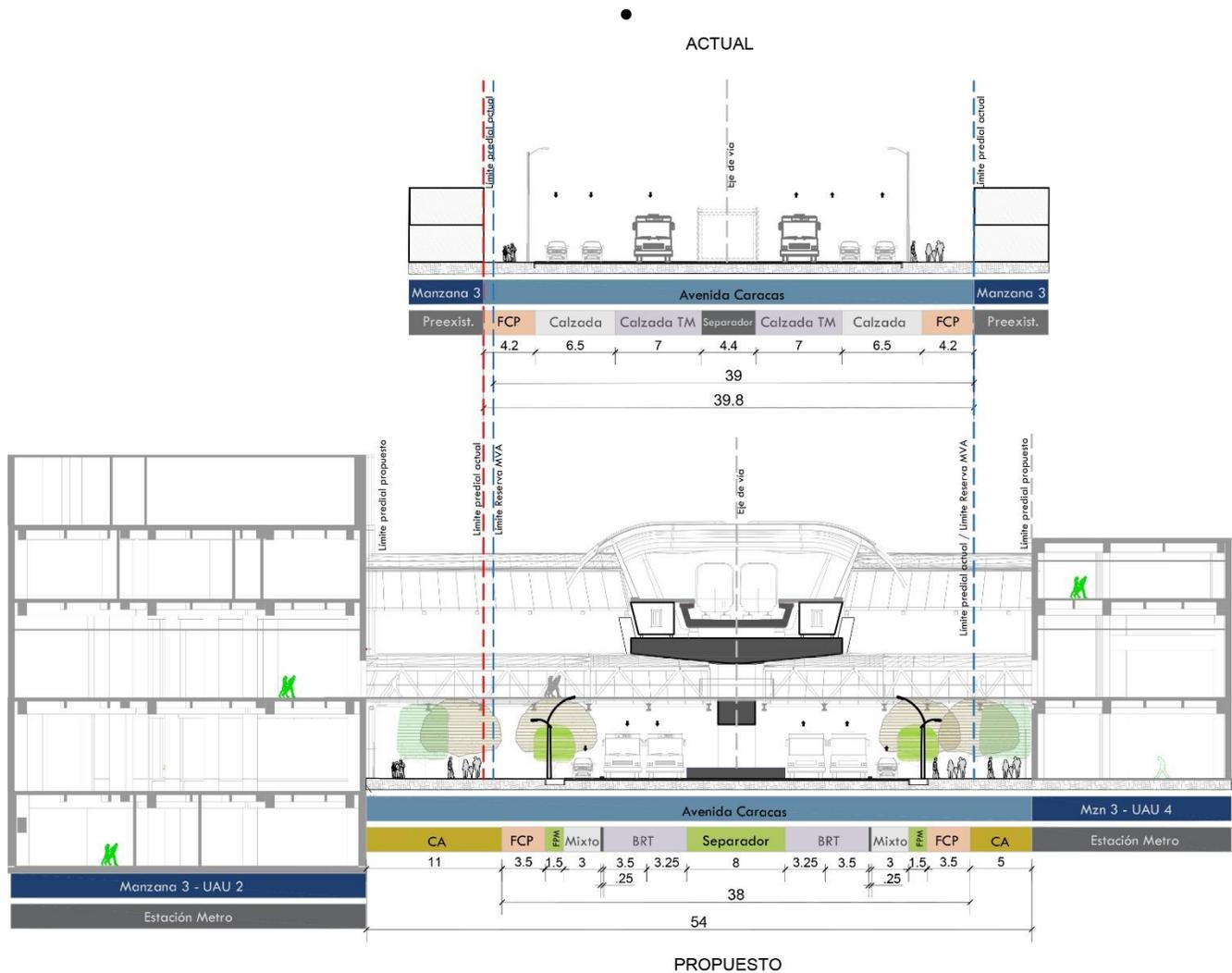
Desde la formulación del plan parcial se incorporan las características del perfil vial, según los avances a la fecha de elaboración del presente documento técnico de soporte, en los diseños para la incorporación de la Primera Línea del Metro de Bogotá, y en todo caso, los criterios mínimos para la articulación de estas intervenciones con los estándares contenidos en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C., de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Taller del Espacio Público.

Los componentes mínimos de la sección pública de la vía son los siguientes:

- **Control ambiental costado oriental:** 5 metros mínimo. Su dimensión puede variar con relación al paramento del edificio de acceso de la Estación de Metro.
- **Franja de circulación peatonal en ambos costados:** 3,5 metros mínimo.
- **Franja de paisajismo y mobiliario en ambos costados:** 1,5 metros mínimo.
- **Calzada tráfico mixto en ambos costados:** una calzada de un carril por sentido de 3 metros de ancho mínimo.
- **Calzadas BRT en ambos costados:** una calzada con dos carriles unidireccionales, en el costado oriental y occidental de la vía. Cada calzada estará conformada por un carril de 3,5 metros y otro de 3,25 metros.
- **Separador entre carril de BRT y carril mixto:** 0,25 metros mínimo.

- **Separador central:** 8 metros mínimo. Sobre este se localizan las pilonas del viaducto y la estación de la Primera Línea del Metro de Bogotá.
- **Control ambiental costado occidental de la vía:** 10 metros mínimo. Su dimensión puede variar con relación al paramento del edificio de acceso de la Estación de Metro.

Ilustración 5.1-2. Criterios de intervención Av. Caracas entre Calle 24 y Av. Calle 26



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Cabe resaltar que, en el esquema de configuración de la Avenida Caracas, aportado por la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría de Movilidad (ver Ilustración 5.1 1.), se observa que la calzada vehicular se encuentra al mismo nivel de los andenes laterales. Sin embargo, esto será desarrollado más en detalle en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019.

Se recomienda que en la precisión de estos diseños se analice la posibilidad de canalización de peatones hacia los cruces protegidos y habilitados sobre la Av. Caracas entre Av. Jorge Eliecer Gaitán y la Calle 24, mediante implementación de elementos físicos.

II. Avenida Calle 26 entre Av. Caracas y Carrera 13 (Vía tipo V-2):

Respecto a las intervenciones en la sección Pública de la Calle 26, el plan parcial propone la intervención de la calzada sur, asociada a las adecuaciones necesarias sobre las redes de servicios públicos, y de los andenes existentes, incorporando Franjas de Paisajismo y Mobiliario, con el fin de aportar a la consolidación de la Calle 26 como un corredor ambiental, y la ampliación de los andenes, en las áreas incluidas en las Unidades de Actuación Urbanística, llegando a los estándares mínimos contenidos en la Cartilla de Andenes de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Taller de Espacio Público.

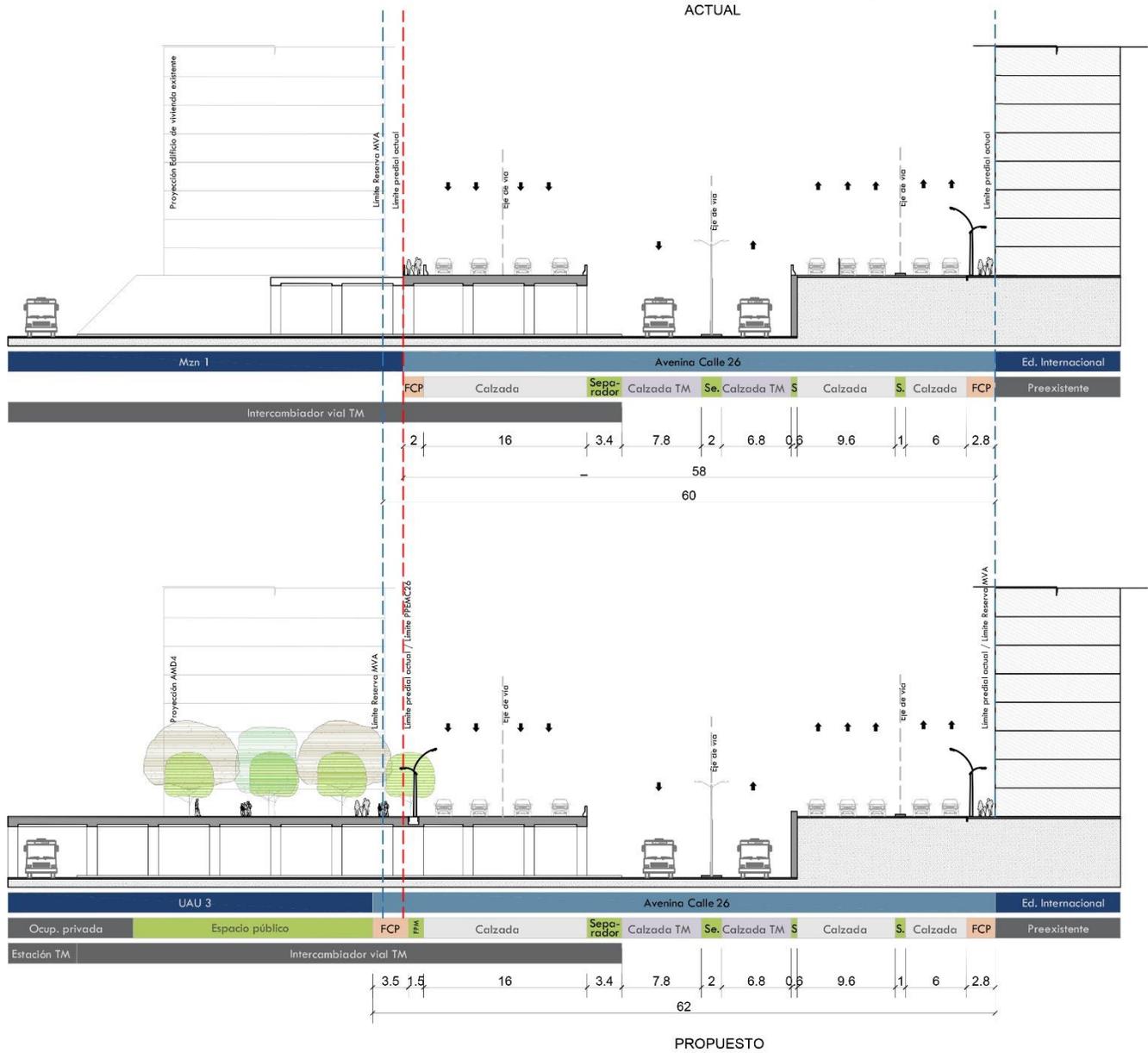
Es importante mencionar que durante el actual proceso de planificación se expidió la Resolución 088 de 2021 que adopta el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de Bogotá – CHB, el cual propone un proyecto para la consolidación de la Calle 26 como un eje de articulación entre el norte y el sur de la vía y para el mejoramiento de sus condiciones ambientales por medio del reverdecimiento. Este proyecto se consigna en la Ficha EN_E1 que acompaña dicha resolución, en la cual se presentan **imágenes indicativas de plataformas elevadas y puentes peatonales** sobre el corredor de esta avenida, con alta nivel de tratamiento paisajístico.

Al respecto, en esta reformulación se propone al costado sur del perfil de la Calle 26, la generación de Franjas de Paisajismo y Mobiliario; la ampliación de las Franjas de Circulación Peatonal; y la adecuación de la calzada de servicio sur, que deberá ser intervenida con el fin de ampliar las redes de servicios públicos.

Componentes mínimos de la sección pública:

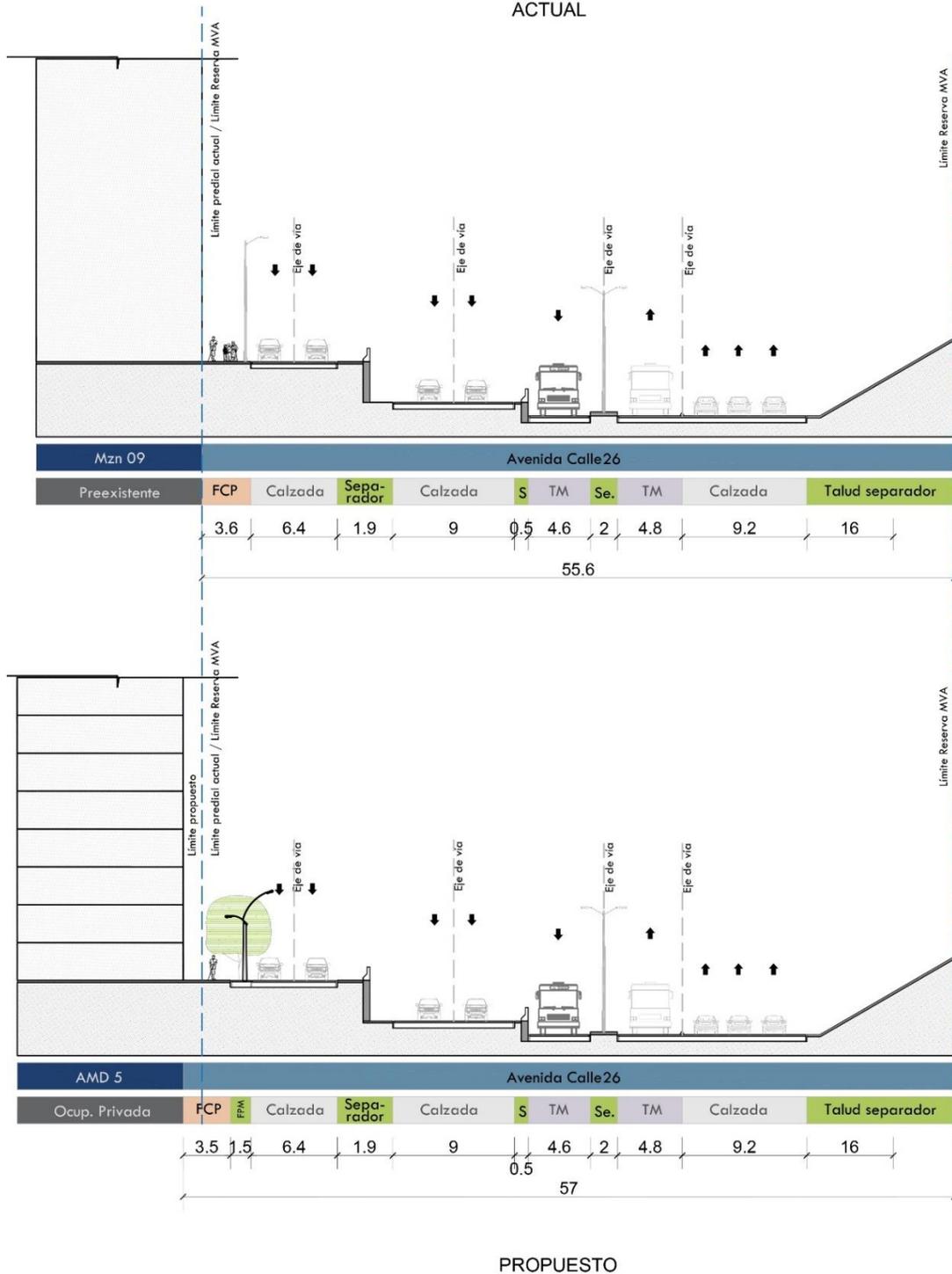
- **Calzada sur:** Variables. Corresponde a las dimensiones actuales según el diseño de la vía.
- **Número de carriles:** 2 carriles unidireccionales en sentido occidente-oriente.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,25 metros.
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en el andén sur:** 1,5 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a AMD:** variables. Corresponden a la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario y el paramento de las edificaciones definidas como Áreas de Manejo Diferenciado.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a los predios que componen las UAU 3 y 5:** 3,5 metros.

Ilustración 5.1-3. Criterios de intervención Avenida Calle 26 entre Av. Caracas y Carrera 13.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

Ilustración 5.1-4. Criterios de intervención Avenida Calle 26 entre Av. Caracas y Carrera 13 – Perfil frente a la UAU 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2022

El trazado de la Calle 26 podrá ser modificado con base en los estudios y diseños detallados de los proyectos del PEMP del Centro Histórico de Bogotá o el proyecto de la Plataforma Peatonal sobre la Calle 26 del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU-, y deberán ser articulados al desarrollo futuro de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 5. Para ello, el Operador Urbano coordinará la ejecución de los recursos de las cargas urbanísticas que le corresponden a cada UAU con los mencionados proyectos sobre la Calle 26, de manera que no exista un desequilibrio de cargas que conlleve a una nueva modificación del plan parcial.

III. Resumen de las intervenciones propuestas en los elementos de la Malla Vial Arterial:

A continuación, se resumen las intervenciones previstas en los elementos de la malla vial arterial:

Tabla 5.1-1. Intervenciones Malla Vial Arterial

Vía	Tramo			Intervención Propuesta Modificación
	Jerarquía / Tipo de vía	Desde	Hasta	
Av. Caracas (Carrera 14)	V -2	Calle 24	Av. Calle 26	Adecuación en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2021 para la ejecución de la Primera Línea del Metro y la Estación de la Calle 26.
Av. Calle 26 (El Dorado)	V - 2	Transv. 17	Carrera 13	Intervención en la calzada Sur para la adecuación de redes de servicios públicos. Intervención de andenes del costado sur, incorporando Franjas de Paisajismo y Mobiliario y mejorando las condiciones de los andenes existentes.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

b) Elementos de la Malla Vial Intermedia:

Los ejes viales de la malla vial intermedia corresponden a las áreas objeto de intervención del Plan Parcial sobre la Carrera 13, la Carrera 17 y la Calle 24, y se identifican en el Plano 02 Red vial y perfiles viales, anexo al presente documento.

I. Carrera 13 entre Av. Calle 26 y Calle 24 (Vía tipo V-5):

El Plan Parcial propone la intervención de la calzada vehicular, sin cambiar sus dimensiones o número de carriles, a razón de las adecuaciones de la infraestructura de servicios públicos, por lo que se considera dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial. Igualmente, se propone la adecuación de los andenes del costado occidental, ampliando la Franjas de Paisajismo y Mobiliario, y mejorando las condiciones de las Franjas de Circulación Peatonal.

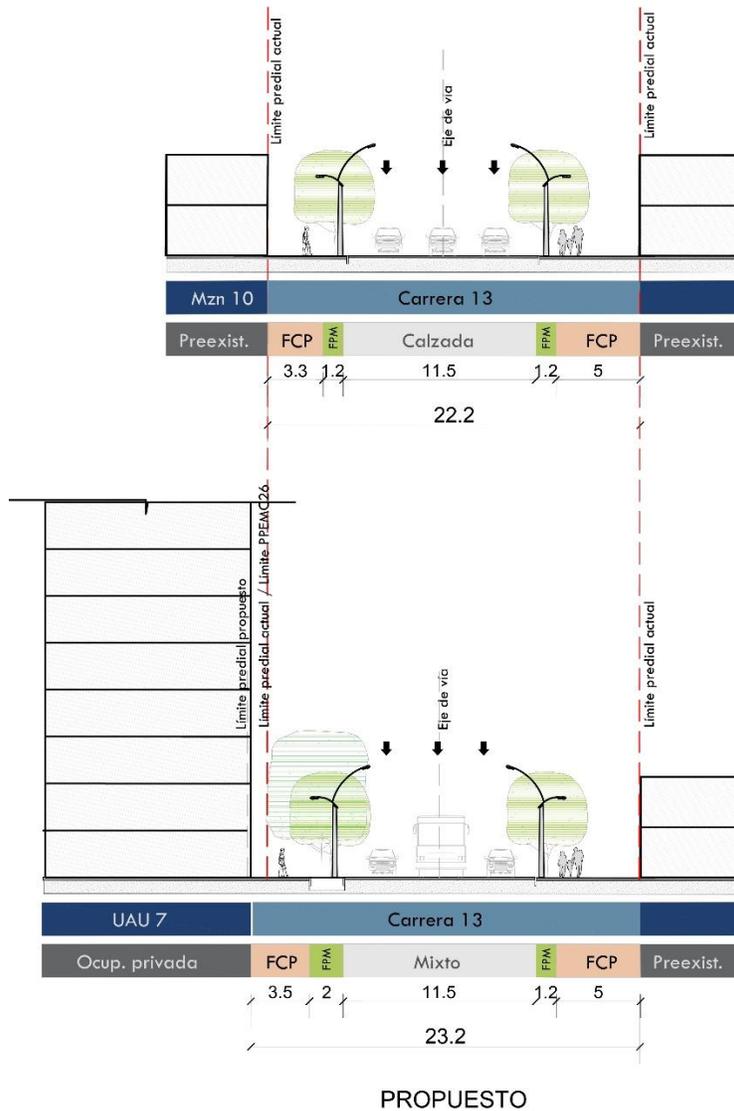
El PEMP del Centro Histórico de Bogotá, propone la intervención de esta vía de manera indicativa, tal como ilustra en perfiles en la Ficha EI-E7-Carrera 13. En estos perfiles indica la ampliación y reverdecimiento de andenes y la opción de inclusión de un sistema de tranvía. Al respecto, en este proceso de planificación se prevé la ampliación y reverdecimiento sobre el andén occidental a través de la ampliación de las Franjas de Circulación Peatonal y la incorporación de Franjas de Paisajismo y Mobiliario, pero no se modifica la distribución de la calzada existente, dado que se encuentra por fuera del área de planificación.

No obstante, el plan parcial incorpora como carga urbanística de las UAU 7 y 8 la adecuación de la calzada vehicular, que será intervenida para ampliar las redes de servicios públicos de acueducto y alcantarillado.

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular:** 11,5 metros (conservando las dimensiones de la calzada existente)
- **Número de carriles:** 3 carriles unidireccionales en sentido norte-sur.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,25 metros (carriles de tráfico mixto).
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en el andén occidental:** 2,0 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a AMD:** variables. Corresponden a la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario y el paramento de las edificaciones definidas como Áreas de Manejo Diferenciado.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a los predios que componen las UAU 5, 7 y 8:** 3,5 metros.

Ilustración 5.1-5. Perfil vial Carrera 13 entre Av. Calle 26 y Calle 24.
ACTUAL



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Se resalta que las Franjas de Circulación Peatonal propuestas para el andén occidental de la Carrera 13, cuentan con dimensiones superiores a las mínimas definidas en la Cartilla de Andenes de Bogotá, para las vías tipo V-5, como en el caso de la Carrera 13 entre las calles 24 y 26 que, de acuerdo con su jerarquía corresponderían a 2,5 metros. Adicionalmente se amplía la Franja de Paisajismo y Mobiliario existente, de 1,2 metros, a 2,0 metros. Lo anterior, con el fin de desarrollar andenes más amplios que permitan la circulación peatonal, dada la alta afluencia proyectada para el área de planificación, e incorporando zonas verdes adicionales, para la implantación de individuos arbóreos de talla mediana, grande y especies arbustivas.

Iguamente, es importante señalar que el trazado de la Carrera 13 podrá ser modificado con base en los estudios y diseños detallados de los proyectos del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, y deberán ser articulados al desarrollo futuro de las Unidades de Actuación Urbanística 7 y 8. Para ello, el Operador Urbano coordinará la ejecución de los recursos de las cargas urbanísticas que le corresponden a cada UAU con los mencionados proyectos sobre la Calle 26, de manera que no exista un desequilibrio de cargas que conlleve a una nueva modificación del plan parcial.

II. Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25 (Vía tipo V4):

Las áreas que componen la sección pública de la Carrera 17 se encuentran por fuera del área de planificación del Plan Parcial, toda vez que su intervención se dará en el marco de la ejecución del proyecto de Regiotram de Occidente. Por tanto, el planteamiento urbanístico incorpora el perfil vial propuesto por la Empresa Férrea en el proceso de reformulación.

Sin embargo, dicha propuesta propone conservar la calzada oriental de la Carrera 17, como una vía unidireccional con una sección de 3,25 metros, con el fin de garantizar la accesibilidad a los predios de la Manzana 7 del barrio Santa Fe, hasta tanto se gestione el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1. No obstante, el planteamiento urbanístico propone que el acceso a los desarrollos futuros de la UAU 1, se dé por la Carrera 16, por lo que se propone eliminar la calzada occidental, incorporándola al sistema de espacio público proyectado, con el fin de atender la afluencia peatonal futura de la Estación del Regiotram de la Carrera 17, y su integración con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.

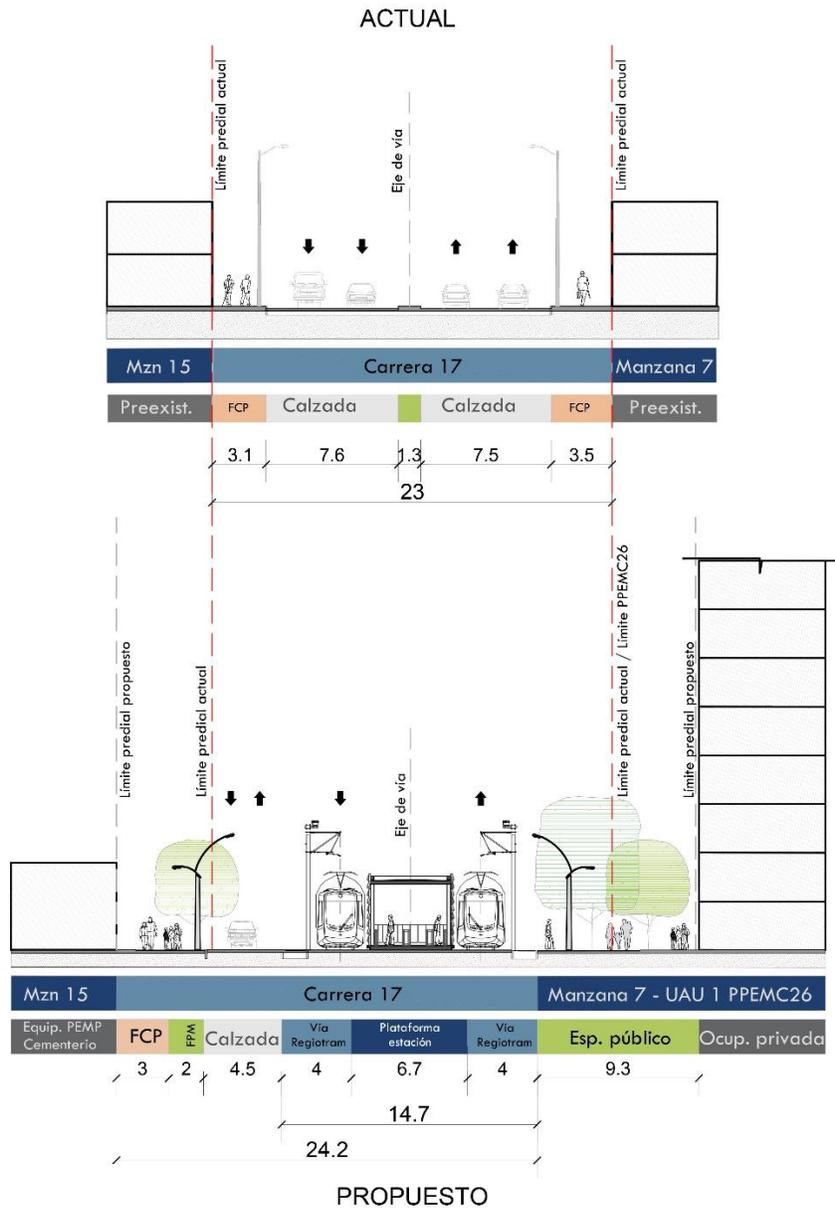
Iguamente, tal como se indica en el perfil vial propuesto por el proyecto de Regiotram de Occidente, se propone conservar la calzada occidental, con el fin de garantizar la accesibilidad a los predios localizados al occidente de la Carrera 17, hasta tanto se gestionen los proyectos de espacios públicos, dotacionales o los procesos de renovación urbana previstos desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Patrimonio -PEMP- del Cementerio Central.

De acuerdo con lo anterior, se proponen los siguientes criterios de intervención:

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular occidental, de tráfico calmado:** 6,0 metros mínimo.
- **Número de carriles:** 2 carriles bidireccionales.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,0 metros.
- **Plataformas tranviarias y estación:** 13,2 metros.
- **Espacio público costado oriental:** 10,0 metros.

Ilustración 5.1-6. Perfil vial Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que se excluyen de la asignación de cargas urbanísticas las áreas públicas existentes y proyectadas al interior del límite de intervención propuesto para el proyecto Regiotram de Occidente, dado que la ejecución del sistema y las adecuaciones viales en dicho límite de intervención estarán enmarcadas en el desarrollo de la infraestructura de transporte.

III. Calle 24 entre Carrera 17 y Carrera 13 (Vía tipo V-5):

La propuesta sobre este eje vial adoptada en el Decreto Distrital 822 de 2019, proponía el desarrollo del proyecto vial de acuerdo con los estudios y diseño fueron realizados por el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, para el desarrollo de las infraestructuras complementarias al corredor de TransMilenio de la Calle 26. Este proyecto, consistía en continuar el perfil de la Calle 24 en doble calzada desde la Carrera 17 hasta la Carrera 13, con un separador central de 1,2 metros; 3,0 metros para el andén sur; y 8,05 metros para el andén del costado norte, que integraba la Franja de Paisajismo y Mobiliario, la Ciclorruta la Franja de Circulación Peatonal.

La consolidación de este proyecto vial implicaba la gestión de suelos al sur del área de planificación que, en el Decreto Distrital 822 de 2019, fueron incluidas como cargas externas de urbanización, dificultando el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística. Adicionalmente, esta configuración representaba conflictos viales con la inserción del proyecto Regiotram de Occidente, en la intersección de la Calle 24 con la Carrera 17.

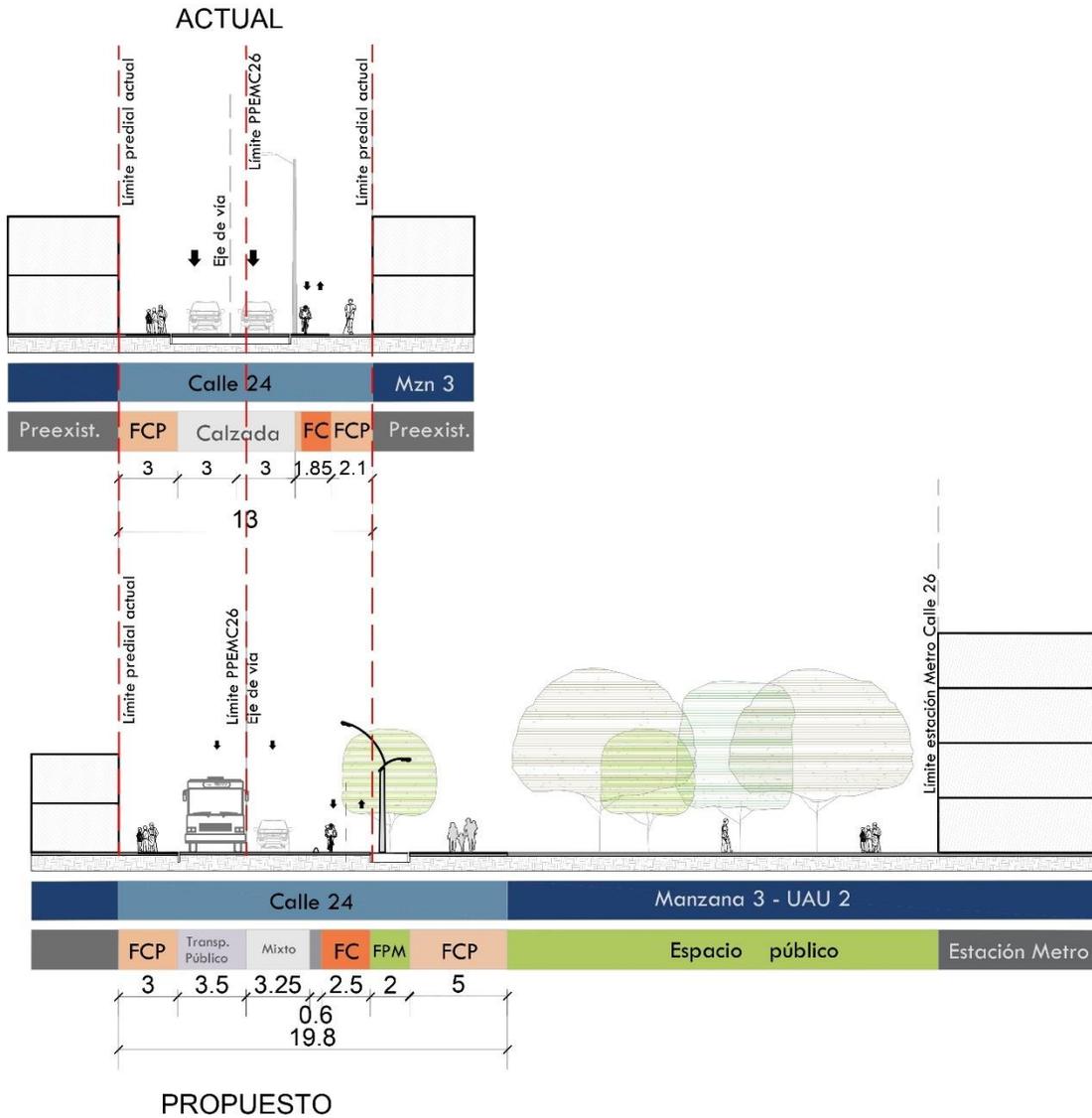
Por tanto, en el presente proceso de planificación, se propone una reconfiguración de la Calle 24, incluyendo las ampliaciones necesarias en los suelos al interior del área de planificación del plan parcial, garantizando el adecuado funcionamiento del tráfico vehicular, sustentado en los estudios de tránsito que hacen parte integral del presente Documento Técnico de Soporte, y mitigando de los posibles impactos negativos de los futuros desarrollos sobre la infraestructura vial existente.

Lo anterior se propone de manera que las intervenciones previstas desde el planteamiento urbanístico se gestionen de manera progresiva con el desarrollo de las UAU, sin que esto implique la adquisición de predios por fuera del plan parcial, con el fin de facilitar la gestión autónoma y flexible de los futuros desarrollos.

Igualmente, cabe resaltar que, durante el actual proceso de planificación, se han adelantado los estudios y diseños para la inclusión de la Primera Línea de Metro de Bogotá, según lo cual, y debido a la reducción de carriles vehiculares sobre la Avenida Caracas, se reducen igualmente los flujos hacia la Calle 24. Por tal razón se ajusta el perfil vial a 2 carriles vehiculares en sentido occidente-oriente, atendiendo a lo indicado en mesas de trabajo con la Secretaría de Movilidad y sustentado en los estudios de tránsito del actual proceso de planificación.

Adicionalmente, durante en el marco de la formulación del plan parcial se expidió la Resolución 088 de 2021 que adopta el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de Bogotá – CHB, el cual propone un proyecto para la consolidación de la Calle 24 como un paseo peatonal. Este proyecto se consigna en la Ficha EI_E1 que acompaña dicha Resolución, en la cual se indica mediante perfiles viales esquemáticos, la ampliación y reverdecimiento de andenes, así como la pacificación e implementación de transporte público con uso de energías limpias. Al respecto, en esta reformulación se propone al costado norte del perfil de la Calle 24, la ampliación tanto de las Franjas de Circulación Peatonal, como de las Franjas de Paisajismo y Mobiliario, así como la disposición de áreas de espacio público y de APAUP contiguas al perfil de la vía.

Ilustración 5.1-7. Perfil Vial Calle 24



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que la definición de la sección pública de la Calle 24 parte de la línea de paramento de los predios localizados al sur de la Calle 24. Así mismo, las intervenciones de la sección pública existente, que se determinan como cargas urbanísticas del plan parcial, corresponden a la adecuación y ampliación de la calzada existente, y a la intervención de los andenes del costado norte de este eje vial. De acuerdo con lo anterior, las adecuaciones de los andenes en el costado sur se desarrollarán según se determine en el proceso de planificación gestión del suelo de renovación urbana al sur del Plan Parcial Estación Metro Calle 26.

Por lo tanto, las adecuaciones de los andenes en el costado sur se desarrollarán según se determine en el proceso de planificación gestión del suelo de renovación urbana al sur del Plan Parcial Estación Metro Calle 26.

Igualmente, es importante señalar que los componentes de la vía, como Franja de Ciclorruta, Franjas de Circulación Peatonal y Franjas de Paisajismo y Mobiliario, se determinan con base en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C., superando los mínimos indicados. Así las cosas, se proponen los siguientes criterios de intervención:

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Andenes en el costado Sur (no se consideran dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial):** variables. Corresponden con las secciones de andén existentes.
- **Calzada vehicular:** una calzada de 6,75 metros, con el fin de consolidar un carril con tránsito de buses articulados de 3,50 metros, y un carril de tráfico mixto de 3,25 metros.
- **Número de carriles:** 2 carriles unidireccionales en sentido occidente-oriente.
- **Ancho mínimo de carriles de tráfico mixto:** 3,25 metros mínimo.
- **Ancho mínimo de carriles de transporte público:** 3,5 metros mínimo.
- **Ciclorruta sobre calzada en el costado norte:** 2,5 metros, bidireccional.
- **Franja de segregación entre la Ciclorruta y calzada vehicular:** 0,6 metros
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en el costado norte:** 2,0 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal en el costado norte:** 5,0 metros.

Tabla 5.1-2. Resumen de las intervenciones propuestas en los elementos de la Malla Vial Intermedia

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Intervención Propuesta Modificación
		Desde	Hasta	
Carrera 13	V-5	Calle 24	Av. Calle 26	Intervención de la calzada vehicular existente sin variar sus dimensiones o número de carriles, asociadas a las adecuaciones de las redes de servicios públicos. Intervención en los andenes del costado occidental, ampliando las Franjas de Paisajismo y Mobiliario y las Franjas de Circulación Peatonal.
Carrera 17	V-4	Calle 24	Plazoleta de La Luz	Se incorpora el trazado propuesto para el sistema Regiotram de Occidente. Se incorpora la calzada y andenes del costado oriente de la vía en el sistema de espacios públicos proyectados por el plan parcial.

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Intervención Propuesta Modificación
		Desde	Hasta	
Calle 24	V-5	Carrera 13	Carrera 17	Se propone la ampliación de la Calle 24 hacia los suelos al interior del área de planificación. Se adecua la calzada vehicular para configurar un carril con tránsito de buses articulados y un carril de tráfico mixto. Se incorporan Franjas de Paisajismo y Mobiliario en el andén del costado norte de la vía y se amplía la sección de la Franja de Circulación Peatonal. Redefinición de la ciclorruta existente para desarrollarla a nivel de la calzada vehicular y generando una Franja de Segregación.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

c) Elementos de la Malla Vial Local:

La malla vial local vehicular en el área de planificación del Plan Parcial, está compuesta por la Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A; la Calle 25, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A; la Carrera 13A, entre Calle 24 y Avenida Calle 26; la Carrera 13B al sur de la Avenida Calle 26; y la Carrera 16, entre la Calle 24 y la Calle 25. Estas vías se identifican en el Plano 02 Red vial y perfiles viales, anexo al presente documento. Como criterio general, estas vías se proyectan como ejes de tráfico calmado, asociado a la estrategia de desarrollo de supermanzanas.

Igualmente, se propone el cambio de uso para incorporar al sistema de espacios públicos del plan parcial la Calle 25 entre las carreras 16 y 17; la Calle 24A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; y la Calle 24b entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas.

I. Calle 24 A, entre Carrera 13 y Carrera 13A (Vía tipo V-8):

Este eje corresponde, en la actualidad, a una vía peatonal. Sin embargo, en el plan parcial se incorpora como una vía vehicular de tráfico calmado, con mezclamiento de sistemas de movilidad, con el fin de garantizar la

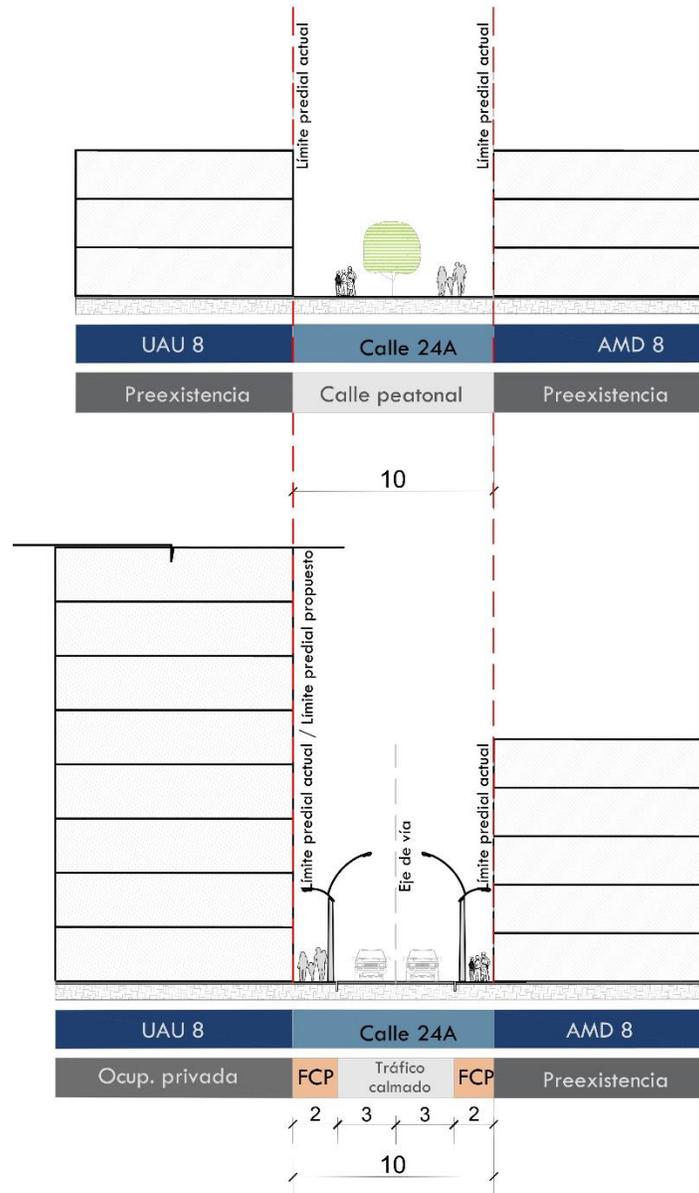
accesibilidad desde la malla vial local a los desarrollos de la Unidad de Actuación Urbanística 8 y al potencial de desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado 7 y 8, que corresponde al Bien de Interés Cultural localizado en la esquina norte de la intersección de la Calle 24A con la Carrera 13 y sus predios colindantes; y la Sede del XXX Aniversario de la U. Incca, respectivamente.

La definición del perfil vial conserva el alineamiento de los paramentos existentes, dado que las manzanas 10 y 11, localizadas al norte y sur de la Calle 24A, respectivamente, se concentran los mencionados Bienes de Interés Cultural. Por tanto, la sección pública y los componentes de esta vía son atípicos y tienen un manejo diferencial a los parámetros normativos establecidos, con el fin de conservar un alineamiento homogéneo que ponga en valor las edificaciones con valores patrimoniales.

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Franjas de Circulación Peatonal laterales:** 2,0 metros.
- **Calzada vehicular:** 6,0 metros mínimo.
- **Número de carriles vehiculares:** 2 bidireccionales.
- **Ancho mínimo carril vehicular:** 3,0 metros.

Ilustración 5.1-8. Perfil vial Calle 24 A, entre Carrera 13 y Carrera 13A.
ACTUAL



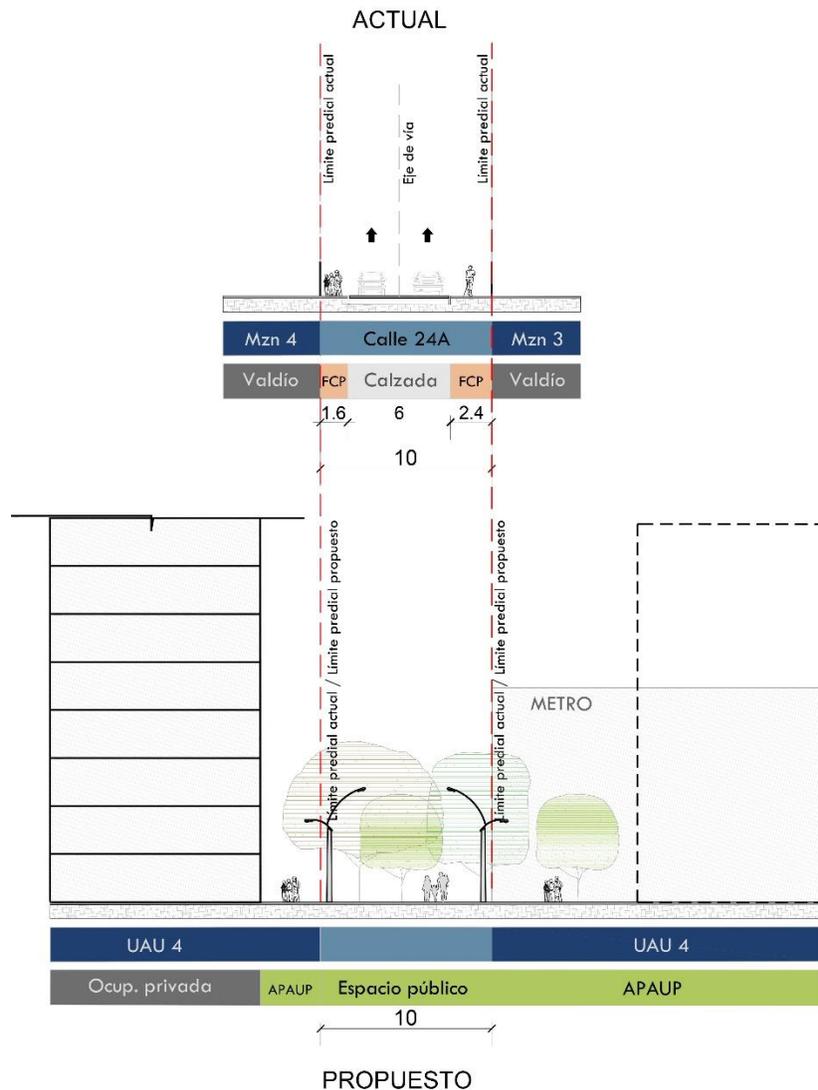
PROPUESTO

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

II. Calle 24A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas:

El planteamiento urbanístico propone el cambio de uso de esta vía para incorporarla al sistema de espacio público del plan parcial como se muestra en la ilustración a continuación. Su ejecución estará a cargo de la Unidad de Actuación Urbanística 4.

Ilustración 5.1-9. Perfil vial Calle 24 A, entre Carrera 13 A y Avenida Caracas

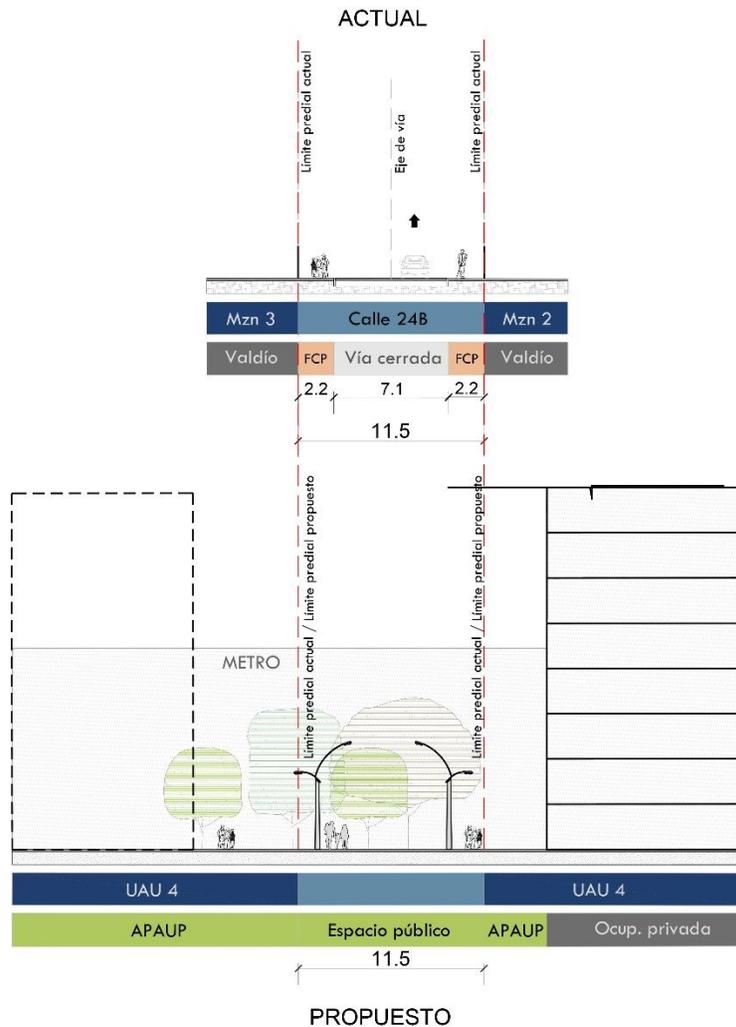


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

III. Calle 24B entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas:

El planteamiento urbanístico propone el cambio de uso de esta vía para incorporarla al sistema de espacio público del plan parcial como se muestra en la ilustración a continuación. Su ejecución estará a cargo de la Unidad de Actuación Urbanística 4.

Ilustración 5.1-10. Perfil vial Calle 24 B, entre Carrera 13 A y Avenida Caracas



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

IV. Calle 25 – Entre Carrera 13 y 13A (Vía tipo V-7):

La Calle 25 se proyecta como uno de los principales ejes del sistema de espacio público del planteamiento urbanístico, ya que conecta los parques y zonas verdes propuestas en las Unidades de Actuación 3 y 4; la

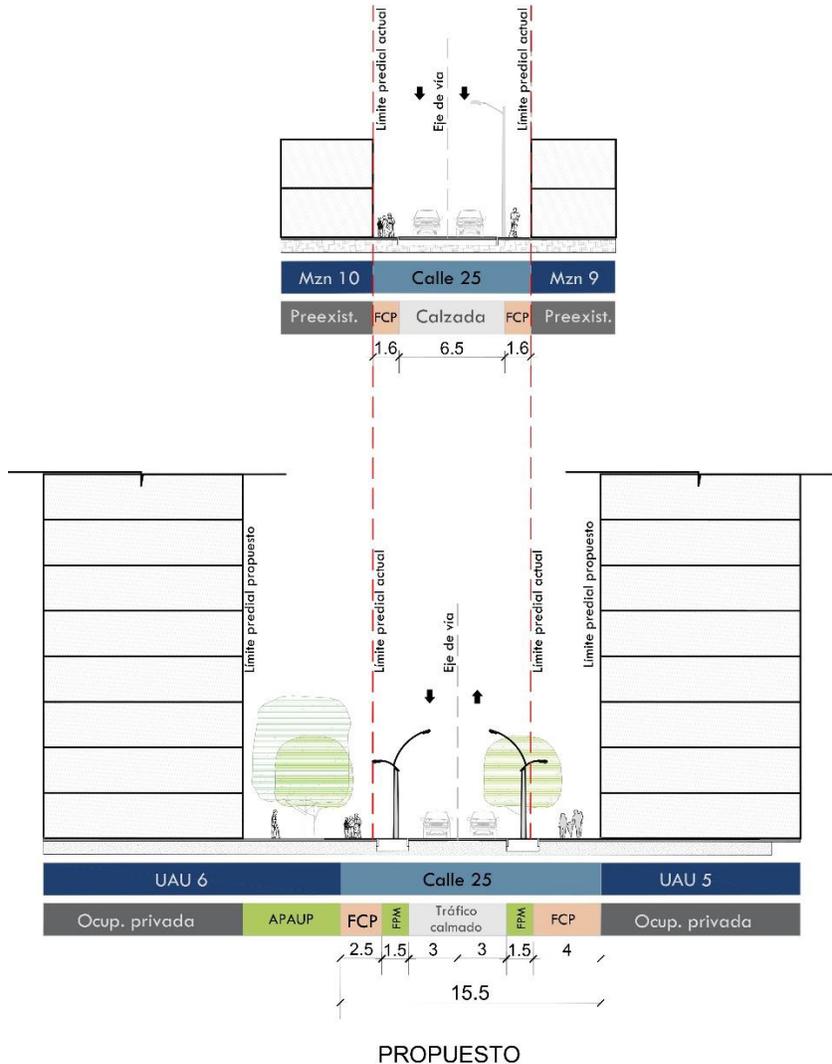
Estaciones del Metro de Bogotá y la Estación Central de TransMilenio; la Estación San Diego del proyecto de la Línea Norte de Metro Cable Reencuentro-Monserrate; la Plazoleta de La Rebeca y la Carrera 13.

El planteamiento urbanístico del plan parcial propone mejorar las condiciones actuales del andén en ambos costados, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal; y en el costado sur, se propone el desarrollo de una alameda, conformada por Áreas Privadas Afectas al Uso Público de las UAU 6 y 7, elementos complementarios del sistema de espacios públicos del plan parcial. Igualmente, esta vía se proyecta como un eje de tráfico calmado, permitiendo la configuración de una supermanzana.

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular:** 6,0 metros.
- **Número de carriles:** 2 carriles bidireccionales.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,0 metros.
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en ambos costados:** 1,5 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal costado norte:** variable, 3,5 metros. Corresponde con la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario, y el límite del área útil de la UAU 5 y de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate.
- **Franja de Circulación Peatonal costado sur:** 2,5 metros.

Ilustración 5.1-11. Perfil vial Calle 25 – Entre Carrera 13 y 13A
ACTUAL



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

La ejecución de esta vía se propone de manera que las Unidades de Actuación Urbanística puedan desarrollarse de manera autónoma. De este modo, la UAU 5 estará a cargo de la ejecución del andén del costado norte y la calzada vehicular; mientras que la UAU 7, estará a cargo del desarrollo del andén del costado sur y el las APAUP. Así las cosas, en caso de que la UAU 7 se desarrolle previo a la UAU 5, tiene garantizada la accesibilidad vehicular desde la vía existente.

V. Calle 25 entre las carreras 16 y 17 (Espacio público proyectado):

El planteamiento urbanístico del plan parcial propone incorporar el área de la actual Calle 25, entre las carreras 16 y 17, como parte del espacio público de la Plazoleta de La Luz. Esto, dado que la accesibilidad vehicular a la Unidad de Actuación 1 se dará por la Carrera 16.

VI. Carrera 13 A entre Av. Calle 26 y Calle 24 (Vía tipo V-7):

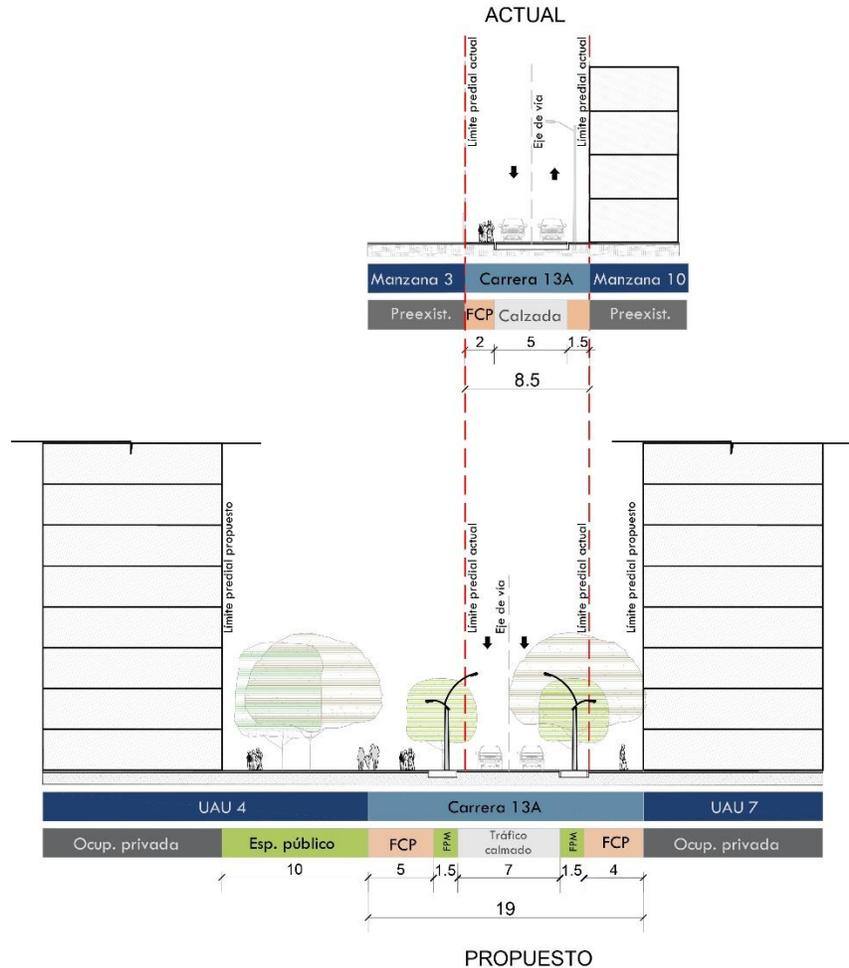
El plan parcial propone la readecuación del perfil vial de la Carrera 13A, incorporándola como una vía de tráfico calmado y mejorando las condiciones actuales de los andenes laterales mediante la incorporación de Franjas de Paisajismo y Mobiliario y la ampliación de las Franjas de Circulación Peatonal.

La definición de los componentes de la Carrera 13A, parten de las líneas de paramento existente en el costado oriental, dado que allí se localizan Áreas de Manejo Diferenciado como el edificio de la Superintendencia de Notariado y Registro, por lo que las ampliaciones del perfil vial se proponen sobre las áreas que componen las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4 hacia el costado occidental.

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular de tráfico calmado:** 7,0 metros.
- **Número de carriles:** 2 carriles unidireccionales en sentido norte-sur.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,5 metros.
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario:** 1,5 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a las AMD 5 y 6 en el costado oriental:** variables. Corresponden a la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario y el paramento de las edificaciones definidas como Áreas de Manejo Diferenciado.
- **Franjas de Circulación Peatonal frente a los predios que componen las UAU 5, 6 y 8 en el costado oriental:** variables. 2,5 metros mínimo. Corresponden a la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario y el límite de las áreas útiles.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a los predios que componen las UAU 3 al costado occidental:** variable, 2,5 metros mínimo. Corresponde a la sección resultante entre el límite del Parque Lineal de la Carrera 13A y el borde de la calzada, de acuerdo con el alineamiento vial propuesto.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a los predios que componen la UAU 4 al costado occidental:** 5,0 metros mínimo.

Ilustración 5.1-12. Perfil vial Carrera 13 A entre Av. Calle 26 y Calle 24.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

VII. Carrera 13B al sur de la Avenida Calle 26 (V-8):

Dado el alto grado de consolidación de las edificaciones en torno a esta vía, reconocidas por el Plan Parcial como Áreas de Manejo Diferenciado, se incorpora al planteamiento urbanístico en sus condiciones actuales. Sin embargo, se propone el mantenimiento de la calzada y los andenes, como parte de las cargas urbanísticas del plan.

VIII. Carrera 16 entre Calles 24 y 25 (Vía tipo V-7):

El planteamiento urbanístico del plan parcial propone interrumpir esta vía a la altura del predio donde actualmente se localiza la sede de la Universidad Externado de Colombia, incorporando el tramo restante, hasta la Calle 25 al

sistema de espacio público proyectado, con el fin de asumir los altos flujos peatonales de integración entre la Estación de Regiotram de la Carrera 17 y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. No obstante, lo anterior, la Carrera 16 se proyecta como el acceso vehicular a la Unidad de Actuación Urbanística 1.

Cabe resaltar que esta vía se encuentra al interior del Área de Intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Por tanto, se requiere de la gestión interinstitucional para la armonización de las intervenciones sobre la Carrera 16. Lo anterior, debido a que la ejecución de las obras de urbanización asociadas a la PLMB en el entorno de la Estación No. 13 (Estación de la Calle 26) se proyecta entre 2025 y 2026; por lo que de ejecutarse antes del desarrollo de la UAU 1, se deberá conservar el perfil vial que garantice la accesibilidad a los predios de la Manzana 7 del barrio Santa Fe, y la posterior adecuación de la vía para consolidación del planteamiento urbanístico proyectado por el Plan Parcial. En caso contrario, se deberá coordinar la ejecución de la vía y el espacio público proyectado, articulado al desarrollo urbanístico de la UAU 1.

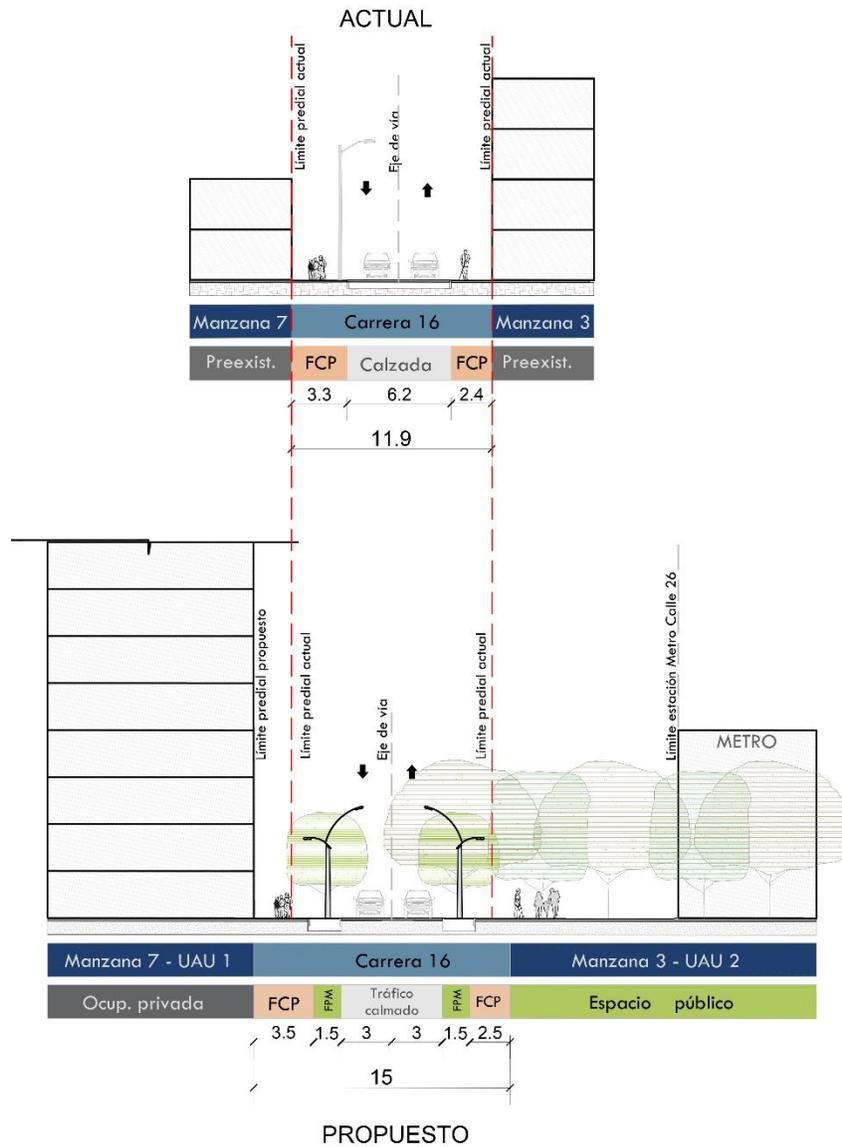
Lo anterior, tal como se expondrá en las estrategias de gestión del Plan Parcial, en el marco de la coordinación prevista en el Convenio Interadministrativo No. 344-2021 entre la Empresa Metro de Bogotá S.A., Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A., Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

Para el tramo comprendido entre la Calle 24 hasta la interrupción de esta vía, se definen los siguientes criterios de intervención:

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular:** 6,0 metros mínimo.
- **Número de carriles:** 2 carriles bidireccionales.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,0 metros.
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario:** 1,5 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal en el costado oriental:** 3,5 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal en el costado occidental:** 2,5 metros.

Ilustración 5.1-13. Perfil vial Carrera 16 entre Calles 24 y 25



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tabla 5.1-3. Resumen de las intervenciones propuestas en los elementos de la Malla Vial local:

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Actuación propuesta modificación
		Desde	Hasta	
Calle 24A	V-8	Carrera 13	Carrera 13A	Adecuación a cargo del plan parcial como vía de tráfico calmado Se conserva la sección pública existente, incluyendo una calzada vehicular central que permita el acceso a los desarrollos del AMD 7 y la UAU 8.
Calle 24A	NA	Carrera 13A	Av. Caracas	Redefinición a cargo del plan parcial para ser incorporada como espacio público.
Calle 24B	NA	Carrera 13A	Av. Caracas	Redefinición a cargo del plan parcial para ser incorporada como espacio público.
Calle 25	V-7	Carrera 13	Carrera 13A	Adecuación a cargo del plan parcial como vía de tráfico calmado. Ampliación de andenes en el costado norte, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal. Desarrollo de alameda en el costado sur de la vía, asociada a las APAUP de las UAU 6 y 7, como áreas complementarias al sistema de espacios públicos del Plan Parcial.
Calle 25	N.A.	Carrera 16	Carrera 17	Redefinición como espacio público.
Calle 25A	N.A.	Carrera 13A	Avenida Caracas	Cambio de uso a Bien de Uso Público asociado a la Infraestructura de Transporte de la Estación Central de TransMilenio. Se sustituye en los suelos propiedad de TransMilenio en las UAU 3 y 4.
Carrera 13A	V-7	Calle 24	Av. Calle 26	Ampliación de la sección pública existente, incorporando Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal, en ambos costados de la vía. Adecuación a cargo del plan parcial como vía de tráfico calmado.

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Actuación propuesta modificación
		Desde	Hasta	
Carrera 13B	V-8	Av. Calle 26	Vía Cerrada	Adecuación a cargo del plan parcial como vía de tráfico calmado.
Carrera 16	V-7	Calle 24	Calle 25	Redefinición como espacio público a partir del límite sur del actual lote 26 de la manzana 7 hasta la Calle 25. Mejoramiento de andenes, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Finalmente, es importante señalar que el trazado de las vías del plan parcial deberá ser precisados por diseños de detalle al momento del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística. Los ajustes a las áreas del sistema vial derivados de estos diseños de detalle, respecto a las áreas cuantificadas por UAU como cargas urbanísticas, y descritas en el numeral 8 del presente Documento Técnico de Soporte, NO implicará una variación al sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

5.1.2. Sistema de transporte:

El sistema de transporte del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está compuesto por las estaciones e infraestructuras asociadas a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la proyectada Estación Central de TransMilenio. Igualmente, se incorpora en el planteamiento la Estación de Regiotram de Occidente localizada sobre la Carrera 17 que, si bien se encuentra por fuera del área de planificación, es determinante para el desarrollo del planteamiento urbanístico.

El Plan Parcial busca la armonización de los proyectos asociados a los sistemas de Transporte Público con el potencial de desarrollo del área de planificación, tanto de los suelos públicos como de los usos privados, con el fin de consolidar la principal Estación Intermodal de la ciudad.

A continuación, se describen los elementos que componen el sistema de transporte y su armonización con el presente proceso de planificación:

a) De la Estación de Integración Intermedia a Estación De Transmilenio:

En el planteamiento urbano inicial del Plan Parcial aprobado mediante Decreto Distrital 213 de 2013, se incorporó la

Estación de Transmilenio con la finalidad de integrar operacional y funcionalmente las tres troncales que recorren el centro de la ciudad: La Troncal Av. Caracas, La Troncal Calle 26 y La Troncal Carrera 10ª, donde en el subsuelo (área delimitada por la Resolución No. 0414 de 2009) se localizaba la infraestructura de movilidad para el manejo de pasajeros (sótanos 1 y 2 de la Unidad de Gestión No. 1, conforme lo definido por el Decreto Distrital 213 de 2013) con usos dotacionales, comercio y servicios en los pisos superiores.

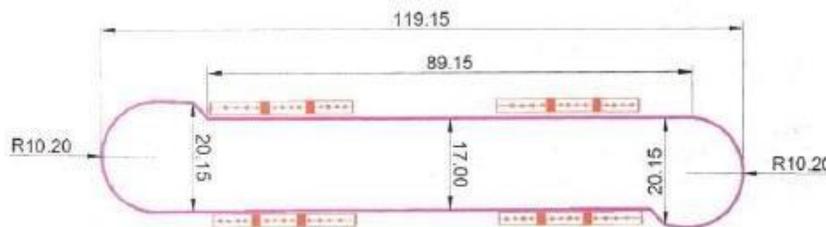
Los diseños de la Estación Central se realizaron mediante el contrato IDU 133 de 2005 derivado de la Fase III de TransMilenio, según los parámetros operativos previstos por TransMilenio para ese momento, en donde se contemplaban dos fases. Como parte de la Fase 1 se realizó la construcción del intercambiador vial norte, paralelo a la Calle 26. Para el momento de la formulación inicial del PPRU entre los años 2010 a 2012, este proyecto se encontraba en construcción. En el Decreto Distrital 213 de 2013, se preveía dos desarrollos sobre el mismo suelo; el equipamiento de movilidad correspondiente a la Estación Central en los sótanos 1 y 2; una plataforma de espacio público a nivel de primer piso; y el desarrollo inmobiliario en altura sobre la Estación.

Con posterioridad a la adopción del Plan Parcial, y con las modificaciones de los proyectos de transporte masivo de acuerdo con el Plan de Desarrollo de Bogotá 2016-2020 “Bogotá Mejor para Todos”, se desarrollaron mesas de trabajo interinstitucionales entre Transmilenio, la Empresa Metro de Bogotá y la ERU para adaptar el planteamiento urbano a las nuevas necesidades de transporte.

Transmilenio y ERU identificaron el área correspondiente a la intervención para la Estación de Transmilenio y la plataforma de conexión intermodal como un Área de Manejo Diferenciado – AMD según lo establecido en el numeral 5 del artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016.

Igualmente, se verificó la información suministrada mediante oficio con radicado No. 1-2019-42645 del 25 de junio de 2019 de Transmilenio, que contiene la plataforma troncal, la geometría y la configuración, corroborando y verificando que no es necesario la ampliación actual de las vías existentes para el intercambiador de la Av. Calle 26, así mismo, la plataforma se adecua a la isleta actual.

Ilustración 5.1-14. Plataforma Troncal



Fuente: Oficio TM 1-2019-42645 25/06/2019

La principal conclusión y variación respecto al planteamiento del sistema de transporte planteado en el Decreto Distrital 213 de 2013, requirió ajustar el plan parcial de estación de integración intermedia a estación de Transmilenio.

Ilustración 5.1-15. Planta de plataforma Troncal

Fuente: Oficio TM 1-2019-42645 25/06/2019

Posteriormente, y dada la necesidad de incorporar en el planteamiento urbanístico el desarrollo de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y el sistema Regiotram de Occidente, se evalúa pertinente realizar un proceso de reformulación al Decreto Distrital 213 de 2013, proceso que culminó con la adopción del Decreto 822 de 2019.

Sin embargo, debido al fallido proceso de licitación para la ejecución del desarrollo urbanístico e inmobiliario previsto por el Plan Parcial de 2013, se define incorporar la infraestructura del intercambiador como un Área de Manejo Diferenciado, donde solo se proponía la ejecución de la Estación Central y la plazoleta de espacio público a nivel, pero renunciando al potencial de aprovechamientos urbanísticos del plan parcial.

Posteriormente, con la entrada en vigencia de la Ley 1955 de 2019, “*Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*”, se incluye un instrumento novedoso denominado “*Derecho Real Accesorio de Superficie*”, definido de acuerdo con el numeral 8 del artículo 97 de la citada Ley. Tal como se expondrá más adelante, este instrumento de financiación representa una oportunidad para la explotación de los suelos asociados a infraestructuras de transporte, con el fin de generar recursos para su financiación.

Adicionalmente, por medio del oficio con radiado ERU No. 20204200046202 del 14 de octubre de 2020, la Aeronáutica Civil Colombiana permitió la liberación de mayores alturas a las aprobadas en el Decreto 822 de 2019, posibilitando el incremento de los aprovechamientos urbanísticos en el plan parcial.

Por tanto, en el actual proceso de reformulación, se determina incorporar los suelos asociados a la infraestructura de transporte de TransMilenio como una Unidad de Actuación Urbanística independiente, asignándole aprovechamientos urbanísticos que le permitan participar del desarrollo inmobiliario del plan parcial y, a través del

instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie, generar recursos para la financiación de sus infraestructuras.

b) De la Estación de Integración Intermedia a Estación de Metro y Puesto Central de Control:

El planteamiento inicial del Plan Parcial de Renovación Urbana adoptado en el año 2013 había previsto una estación subterránea para el sistema Metro en el cruce de la Avenida 26 con Carrera 13, el cual tendría sobre el costado sur de la Avenida Calle 26 dos accesos; uno en la Plazoleta de la Rebeca y otro en el espacio público del edificio FONADE en la Avenida Calle 26 con Carrera 13.

Como resultado del contrato 02/2016 entre la Financiera de Desarrollo Nacional S.A (FDN) y la firma SYSTRA, en concertación con el Gobierno Nacional y Distrital se determinó que la mejor alternativa era la de un metro elevado, alternativa acogida en el CONPES 3882.

Así las cosas, en el proceso de reformulación del Plan Parcial adoptado por el Decreto Distrital 822 de 2019, se incorpora la estación proyectada, que tendrá un edificio de acceso principal localizado en el costado occidental del viaducto, y otro módulo de acceso complementario en el costado oriental. Para llevar a cabo la implantación de los módulos de acceso, se tuvo en cuenta las condiciones urbanísticas del entorno, nodos atractores y flujos de los peatones.

En el módulo de acceso principal estarán las áreas operativas y técnicas requeridas para el funcionamiento de la estación, así como 500 cupos de ciclo-parqueaderos en sótano. En los espacios remanentes de este edificio, se plantea la ubicación de servicios complementarios a los ciudadanos y el Puesto de Comando y Control de la PLMB⁵.

Resultado del contrato de consultoría 02/2017 se definió técnicamente la localización del Puesto Central de Control (PCC) en la manzana 3 del barrio Santa Fe, integrada a la Estación de la Calle 26 en el edificio de acceso occidental.

Producto de mesas de trabajo interinstitucionales realizadas entre la Empresa Metro de Bogotá y la ERU en el marco del proceso de reformulación de 2018, se resolvió identificar el área correspondiente a la intervención a realizar por la EMB en el marco de la PLMB, como un Área de Manejo Diferenciado – AMD, según lo establecido en el numeral 5 del artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016, excluyendo estos suelos del reparto equitativo de cargas y beneficios.

No obstante, en el actual proceso de reformulación, y con el fin de permitir la vinculación efectiva del Metro de Bogotá en la gestión del plan parcial, y participar de los beneficios que trae, no solo la definición de la norma urbanística, sino los mayores valores del suelo que se derivan de la ejecución de los sistemas de transporte, se propone incorporar los suelos que serán objeto de adquisición por parte de la Empresa Metro de Bogotá como una Unidad de Actuación Urbanística, otorgándole aprovechamientos en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

c) De la Estación de Integración Intermedia a Estación De Regiotram:

En el marco del proceso de reformulación del Plan Parcial en el año 2018, la Empresa Férrea Regional S.A.S.

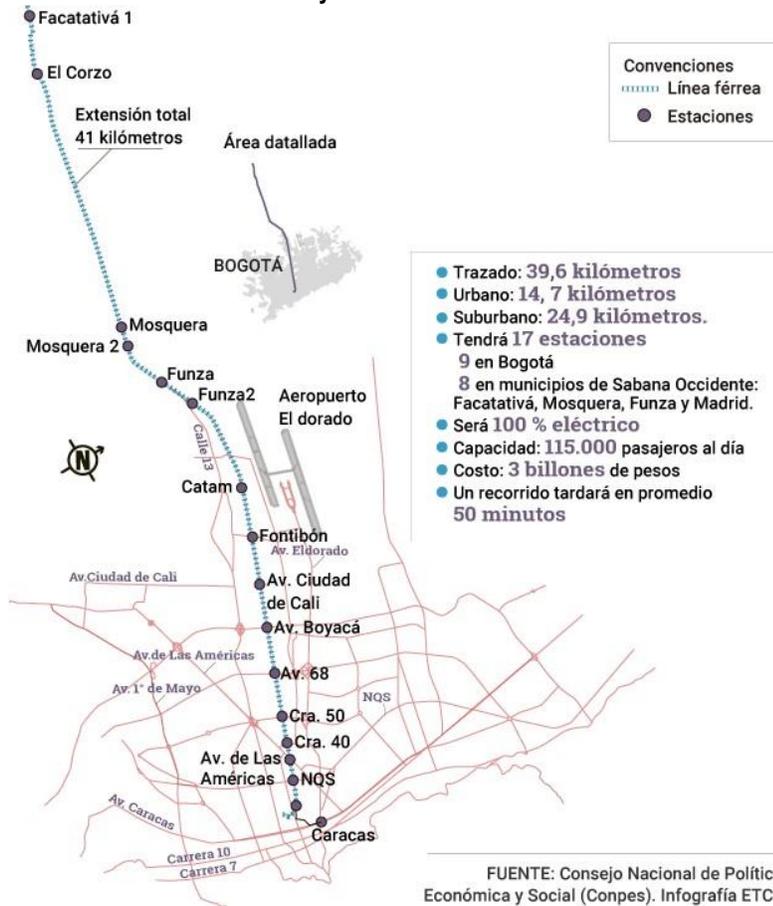
suscribió Contrato de Consultoría No. 034 del 2018 con la Unión Temporal EGIS-Deloitte-Durán & Osorio-Sumatoria para la elaboración de los diseños del proyecto Regiotram de Occidente. En atención a ello, se requirió la articulación del proyecto con el Distrito Capital para realizar los ajustes requeridos en el Plan Parcial, adoptado por el Decreto Distrital 822 de 2019.

Las mesas de trabajo realizadas con diferentes entidades del Distrito y los consultores EGIS-Deloitte- Durán & Osorio-Sumatoria y el Ministerio de Transporte, determinaron los alcances de cada proyecto y las propuestas planteadas hasta la fecha.

En el marco de la revisión de la formulación del ajuste al Plan Parcial, la SDM emitió observaciones a la propuesta de modificación del PPRU, con número de radicado SDM-SI-89008-19 del 10 de mayo de 2019 (SDM-71033 del 8 de marzo de 2019), y solicita la articulación de los planteamientos propuestos con los proyectos que se están adelantando en la zona como la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), Regiotram y demás proyectos que influyan de manera directa con el plan parcial. Estos ajustes fueron incorporados en el planteamiento urbanístico adoptado en 2019.

En el presente proceso de reformulación se incorpora igualmente los trazados y diseños del sistema Regiotram, a la altura del Plan Parcial, pero se definen nuevas espacialidades públicas con el fin de articular, de manera efectiva, los flujos provenientes del sistema con los demás sistemas de transporte, especialmente, la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.

5.1-16. Trazado y localización estaciones REGIOTRAM



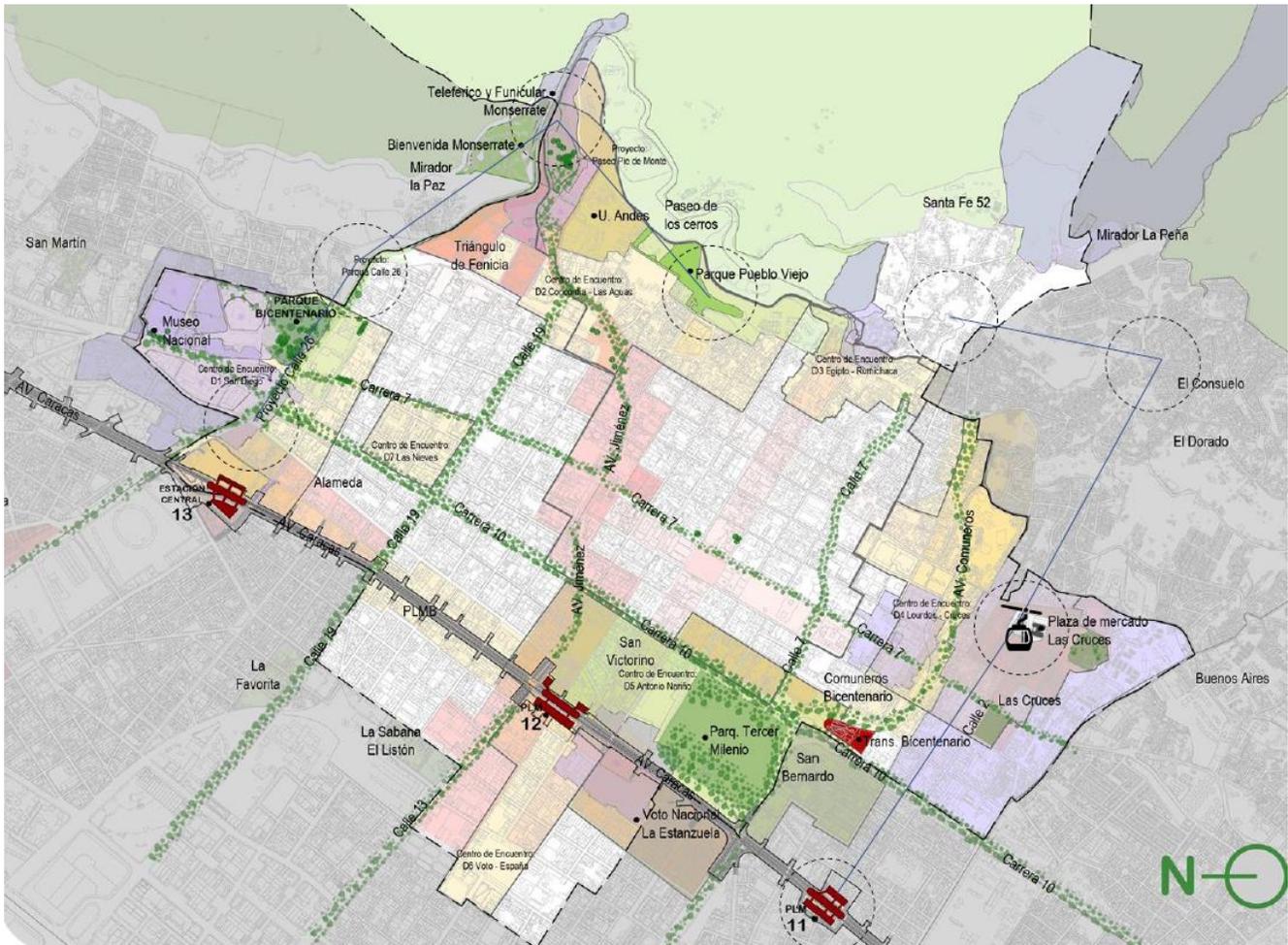
Fuente: Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes). Infografía ETCE.

a) Estación del Cable Aéreo - San Diego

En el marco del proceso de reformulación del Plan Parcial en el año 2021, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá LTDA – Metro de Medellín y el Instituto de Desarrollo Urbano de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, suscribieron Contrato Interadministrativo IDU-1330-2021, para la elaboración de los diseños del Proyecto de Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, los cuales definen la localización de la Estación San Diego, de acceso a la Línea Norte, dentro del ámbito del plan parcial. En atención a ello, se requirió la articulación del proyecto con el Distrito Capital para realizar los ajustes requeridos en el Plan Parcial, adoptado por el Decreto Distrital 822 de 2019.

Las mesas de trabajo realizadas con el Instituto de Desarrollo Urbano y la Empresa Metro de Medellín determinaron los alcances del proyecto y las propuestas planteadas hasta la fecha. Con base en este trabajo, en el presente proceso de reformulación, se integra la Estación San Diego a la Unidad de Actuación Urbanística 5, conforme a la localización definida en el diseño.

Ilustración 5.1-17. Corredor del cable dentro del PEMP-CHB



Fuente: IDU-Metro de Medellín – 2021

5.1.3. Infraestructura de transporte existente y proyectada en el plan parcial para la aplicación del instrumento de financiación – Derecho Real Accesorio de Superficie.

Tal como se mencionó anteriormente, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia. Pacto por la equidad”, adoptado mediante la Ley 1955 del 2019, contempla nuevas formas de financiación para los sistemas de transporte. Esta Ley, en el numeral 8 de su Artículo 97, “Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte”, define lo siguiente:

Una entidad pública denominada *superficiante*, titular absoluta de un bien inmueble **fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte** conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario (...).

El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y **las disposiciones urbanísticas vigentes**, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en **áreas libres aprovechables** con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, **sin afectar el uso público**, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, el instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS- se identifica como el mecanismo idóneo para el desarrollo del potencial de edificabilidad definido por el plan parcial para las Unidades de Actuación Urbanística que incluyen infraestructuras de transporte existentes o proyectadas.

Con el fin de definir un marco normativo claro que permita la implementación de este mecanismo, se hace necesario, de una parte, identificar las infraestructuras de transporte en el plan parcial y, de manera particular, aquellas susceptibles de albergar aprovechamientos urbanísticos aplicando el DRS; y de otra, la precisión de las **“Áreas Libres Aprovechables”** de dichas infraestructuras.

a) Infraestructura de transporte existente:

La Ley 1682 de 2013 en su Artículo 4º, define los elementos que integran la infraestructura de transporte, dentro de los cuales define los siguientes, los cuales se encuentran en el ámbito de este plan parcial, de la siguiente manera:

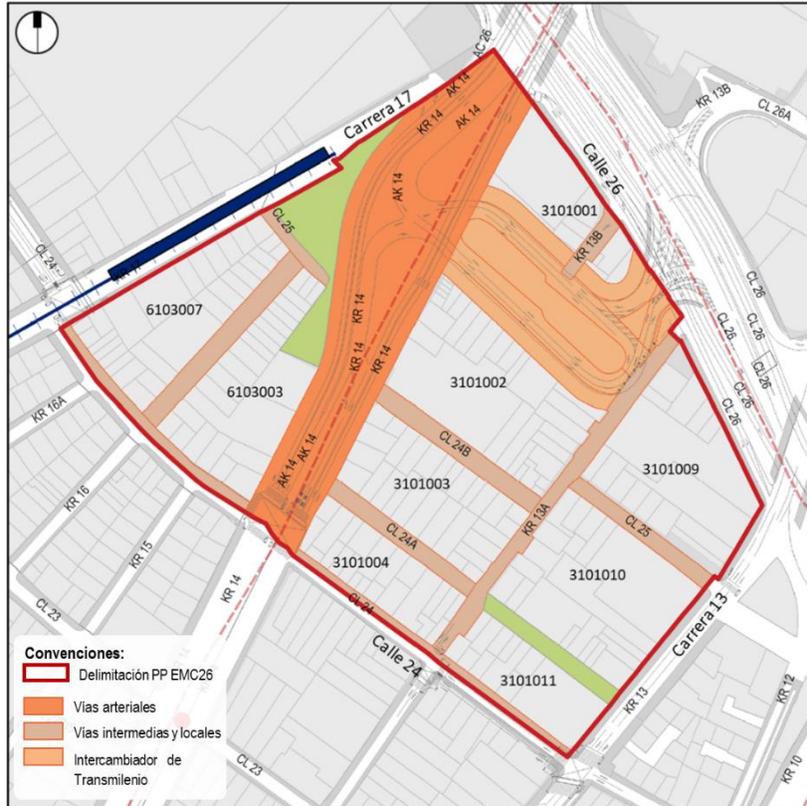
“1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio (...).

10. La infraestructura urbana que soporta sistemas de transporte público, sistemas integrados de transporte masivo, sistemas estratégicos de transporte público y sistemas integrados de transporte público; el espacio público que lo conforman andenes, separadores, zonas verdes, áreas de control ambiental, áreas de parqueo ocasional, así como ciclo rutas, paraderos, terminales, estaciones y plataformas tecnológicas.”

De acuerdo con lo descrito anteriormente, la infraestructura de transporte existente en el ámbito del plan parcial se conforma por elementos de la malla vial arterial, intermedia y local, y el intercambiador vial de Transmilenio. La infraestructura de transporte existente suma un área total de **36.719,0 m²** en el ámbito del plan parcial.

Es importante anotar que las áreas mencionadas, asociadas a los elementos de la malla vial, incluyen todos los componentes de la vía, como andenes, ciclorrutas, separadores y franjas de control ambiental, como se muestra en la ilustración y la tabla de áreas a continuación:

Ilustración 5.1-18. Infraestructura de transporte existente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Tabla 5.1-4. Áreas infraestructura de transporte existente

Infraestructura de transporte existente	
Ítem	Área (m ²)
Elementos de la malla vial local	8.198,7
Elementos de la malla vial intermedia	2.186,4
Elementos de la malla vial arterial	16.221,0
Intercambiador Transmilenio	10.112,8
TOTAL	36.719,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

b) Infraestructura de transporte proyectada:

La infraestructura de transporte proyectada incluye las ampliaciones a los elementos de la malla vial arterial, intermedia y local, así como las futuras estaciones de los sistemas de transporte público, incluyendo las edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, localizadas en ambos costados de la Avenida Caracas, y la edificación de la Estación San Diego, del cable aéreo, localizada sobre la línea Norte, Reencuentro-Monserrate.

Tabla 5.1-5. Áreas infraestructura de transporte proyectada

Infraestructura de transporte proyectada	
Ítem	Área (m²)
Edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.	4.507,0
Edificación estación cable aéreo San Diego	1.908,2

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

c) Áreas libres de las infraestructuras de transporte donde es posible la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie:

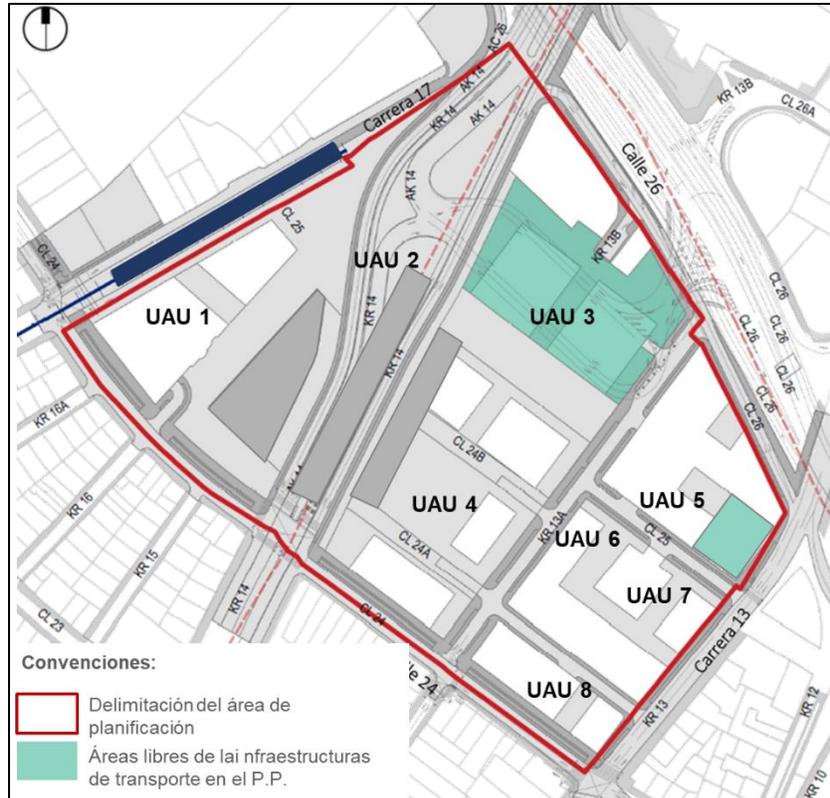
Dado que el numeral 8 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 es claro en determinar que el Derecho Real Accesorio de Superficie puede explotar el potencial de edificabilidad en las áreas libres de los sistemas de transporte, se presentan dos casos en que puede aplicarse este mecanismo:

1. Constitución del derecho real accesorio de superficie sobre área no ocupada de un inmueble asociado a la infraestructura pública de transporte.
2. Sobre un inmueble que tiene una construcción, con el propósito de que el superficiario habilite una superficie arriba o debajo de la infraestructura de transporte, para la ejecución y explotación temporal de la edificabilidad proyectada.

Para el caso del Plan Parcial, las áreas libres aprovechables corresponden entonces a la superficie sobre las infraestructuras de transporte, en las que, de manera independiente a la operación de los sistemas de transporte, pueda ejecutarse una construcción.

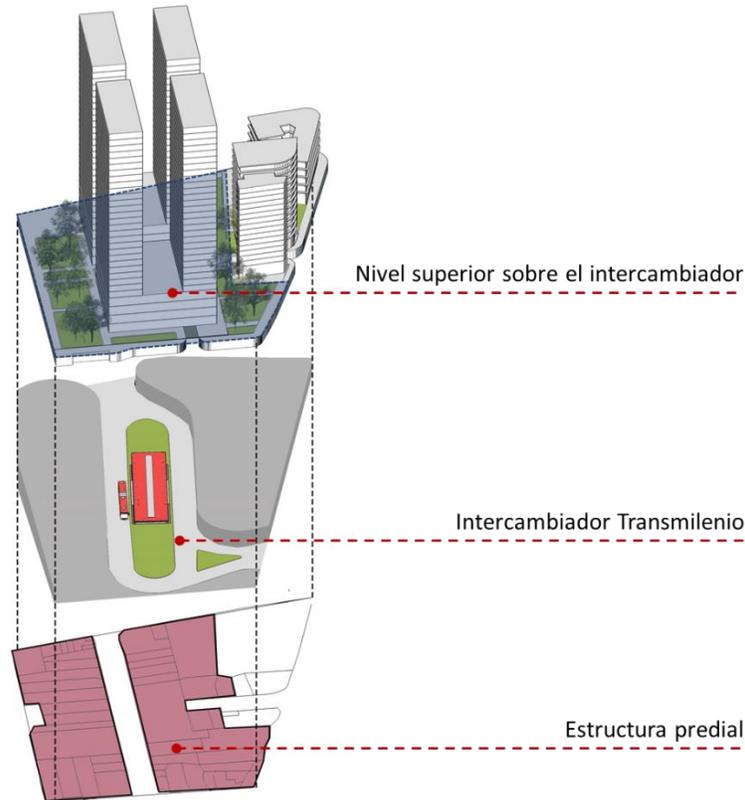
Por tanto, las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte propuestas para la aplicación del derecho real accesorio de superficie corresponden a las cubiertas que se desarrollen sobre el intercambiador de Transmilenio existente, con un área de **8.257,5 m²**, y sobre la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, con un área de **1.908,2 m²**.

Ilustración 5.1-19. Áreas libres de los sistemas de transporte



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

A continuación, se presenta la conformación de áreas libres objeto de la aplicación del derecho real accesorio de superficie sobre el Intercambiador vial de Transmilenio, a manera ilustrativa.

Ilustración 5.1-20. Áreas libres sobre intercambiador de Transmilenio

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Los lineamientos y criterios para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie se desarrollan en el capítulo de financiación y gestión del plan parcial.

5.1.4. Acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad:

Teniendo en cuenta que esta reformulación propone el desarrollo del nuevo CAD, el cual corresponde a un uso dotacional de Servicios de la Administración Pública de escala Metropolitana, en este proceso de planificación se proponen medidas de mitigación de impactos causados sobre la movilidad, asociadas a los impactos peatonales.

Así mismo, teniendo en cuenta que en esta propuesta no se está definiendo la localización de otros nuevos usos dotacionales o comerciales de escala metropolitana o urbana, en el caso de que estos se desarrollen, deben cumplir con las acciones de mitigación de impactos referidas en el Decreto Distrital 1119 de 2000 modificado por los Decretos 079 de 2015 y 132 de 2017. Lo anterior se estipula en virtud de lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 180, del Decreto Nacional 019 de 2012.

Conforme a lo enunciado, para el desarrollo del CAD, se determinan los siguientes criterios para la mitigación de impactos sobre el espacio público:

1. En la UAU 4, se debe disponer de mínimo 4.367 m² para la configuración de las Áreas de Mitigación de Impactos – AMI del Centro Administrativo Distrital, para la aplicación del estándar óptimo de 0,90 m² por peatón. Esto, dado que en la hora de máxima demanda peatonal para el CAD (de doce del mediodía a una de la tarde para el día típico), es de 4.852 peatones.
2. Las AMI pueden configurarse sobre las Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP, localizadas en la UAU 4, desarrollando zonas duras o semipermeables en una proporción no superior al 90% de su área.
3. Se podrá disponer hasta un 20% del Área de Mitigación de Impactos (873,4 m²) en áreas cubiertas del primer nivel del Centro Administrativo Distrital. Estas deben ser continuas y tener acceso directo desde el espacio público o las Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP-; y no tener restricciones de paso con cerramientos u otros elementos.

Sin perjuicio de lo anterior, se dictan los siguientes lineamientos generales para el manejo de las AMI:

1. Son Áreas peatonales de carácter privado, para la disolución de aglomeraciones de peatones de las edificaciones con usos diferentes al residencial de escala urbana y metropolitana.
2. Se dimensionan con base en la aplicación de un indicador de 0,90 m² por peatón, de acuerdo con el número máximo de peatones en la hora de máxima demanda peatonal para los usos dotacionales o comerciales de escala urbana o metropolitana.
3. Deben localizarse frente a los accesos a las edificaciones, garantizando el libre tránsito y la continuidad con el espacio público circundante.
4. Deben ser exteriores y descubiertas, permitiendo hasta un 20% de su área bajo cubierta, siempre que sean continuas y estén integradas al espacio público o Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP-; y no tener restricciones de paso con cerramientos u otros elementos.
5. No se permiten los cerramientos ni construcciones sobre estas, que limiten su funcionamiento.

5.1.5. Armonización con Proyectos IDU:

El desarrollador de cada UAU deberá tener en cuenta los cronogramas de ejecución de los diferentes proyectos enunciados a continuación, con el fin de armonizar las etapas de realización de los compromisos en materia de movilidad (vías y transporte) y de espacio público, definidos en este proceso de planificación.

1. **Proyectos que se encuentren en etapa de “Factibilidad” o de “Estudios o diseños” en el estado de Terminado o Ejecución**, respecto a los cuales se deberá solicitar al IDU el suministro de la información existente o indicar que se realice la consulta directamente en el repositorio Institucional, con el fin que los promotores de las Unidades de Actuación Urbanística recopilen todos los aspectos técnicos, urbanísticos y operacionales de los proyectos IDU. Este trámite podrá ser adelantado directamente por los promotores de las UAU o por medio del Operador Urbano del Plan Parcial.

Esto con el fin de contrastarlos con la propuesta urbanística y/o acciones de mitigación resultado del Estudio de Tránsito que hace parte de la formulación del plan parcial. En caso de identificar superposiciones, el promotor u Operador Urbano solicitará a través de la SDP revisar en detalle la información a través de mesas de trabajo con el IDU.

2. **Proyectos que se encuentran en la etapa de “Construcción”, “Conservación” y en estado de Ejecución**, respecto de los cuales los promotores de las Unidades de Actuación Urbanística consultarán los planos aprobados, directamente en el repositorio Institucional; realizarán la superposición de planos, con el fin de realizar los ajustes necesarios en la propuesta urbanística y/o en el desarrollo inmobiliario.
3. Tener en cuenta los **proyectos que se encuentran en la etapa de “Conservación” en estado Terminado y Liquidado**, en este caso los proyectos se encuentran amparados por pólizas de estabilidad que pueden estar vigentes. En caso de que los promotores de las Unidades de Actuación Urbanística requieran intervenir la totalidad o parte de los tramos ejecutados dentro de estos contratos, debido a la asignación de cargas urbanísticas o acciones de mitigación de impactos, deberán informarlo a las Dirección Técnica de Administración de Infraestructura – DTAI-IDU, para determinar las acciones a seguir.

5.2. Sistema de espacio público:

5.2.1. Enfoque del sistema de espacio público:

El Plan Parcial apuesta por consolidar esta zona estratégica de la ciudad como un nodo verde importante dentro de una red de espacios públicos con vocación ambiental, que aporte a la consolidación de un bosque y un modelo de desarrollo sostenible que mejore la calidad de vida de los ciudadanos; al tiempo que sea el articulador de los flujos peatonales de los sistemas de transporte público proyectados.

Se busca concretar esta apuesta a través de intervenciones que, de una parte, mejoren las condiciones de los espacios públicos existentes en el área de planificación, y de otra, a través de la generación de nuevo espacio público de con altos estándares urbanísticos incluyendo mayores zonas verdes y arbolado urbano.

Igualmente, se propone que los espacios públicos se complementen con usos comerciales, de servicios y dotacionales en los primeros pisos de las edificaciones, generando bordes activos que garanticen su seguridad y apropiación ciudadana.

a) **Conceptos orientadores:**

De acuerdo con lo anterior, se desarrollan a continuación una serie de conceptos orientadores que enmarcan el desarrollo del planteamiento urbanístico y la definición de las normas para la adecuación y generación de los sistemas de espacio público:

I. Reverdecer:

Este concepto está enfocado en la generación de zonas verdes y aumentar el arbolado urbano, con el fin de disminuir las problemáticas ambientales como el endurecimiento progresivo de los espacios públicos, producido por disminución de la cobertura vegetal y las zonas arboladas en la ciudad dando como resultado el aumento de las temperaturas en la ciudad y la contaminación del aire, se busca el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.

La **infraestructura verde de la ciudad**, y el **conjunto arbolado**, además de aportar a reducir la contaminación ambiental y la mitigación de las islas de calor en las ciudades y los efectos del cambio climático, juegan un papel fundamental en las políticas locales encaminadas a mejorar el funcionamiento metabólico de los sistemas urbanos y la habitabilidad de la ciudad, que se traducen en mejoras a la salud de la población. Una infraestructura verde correctamente planificada, desarrollada, gestionada y mantenida contribuye al desarrollo humano y ecológico de la ciudad hasta el punto de convertirse en un sistema de soporte de la vida.

La ciudad de Bogotá afronta en el siglo XXI importantes retos vinculados a la mejora de la **salud y el confort de la población** que exigen un **desarrollo urbano sostenible, equitativo e inclusivo** con mejoras en aspectos fundamentales como la calidad ambiental, especialmente en relación con la contaminación generada por los vehículos de combustión, el equilibrio territorial urbano y de los servicios públicos en la totalidad de la ciudad.

II. Bosque urbano:

Un bosque urbano consiste en la forma más extensa, funcional y visible de implementar la estructura verde en las ciudades. Consiste en la implantación extensiva de árboles, arbustos y zonas verdes, incluidas los árboles en zonas

verdes concentradas, que se localizan en los corredores de movilidad, en áreas protegidas y en cuencas hidrográficas.

Deneke (1993), amplió el término de la “Silvicultura Urbana” como “la planificación, plantación, protección, mantenimiento y cuidado sostenidos de árboles, bosques, espacios verdes y recursos relacionados en las ciudades y comunidades y sus alrededores para fines económicos, ambientales, sociales y de salud pública Beneficios para las personas”. Adicionalmente, “la silvicultura urbana y comunitaria incluye el desarrollo de la participación ciudadana y el apoyo a las inversiones en programas permanentes de plantación, protección y cuidado de árboles a largo plazo” (Deneke F., 1993, págs. 4-8).

5.2.2. Descripción del sistema de espacio público en el plan parcial:

La principal apuesta del sistema de espacios públicos del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 es configurar una plataforma continua que articule los flujos de los sistemas de transporte público que confluyen en el área de planificación. Por tanto, su disposición parte de la localización de las estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá; la Estación de Regiotram de Occidente; la futura Estación Central de TransMilenio; y la Estación San Diego del proyecto de Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate.

Por tanto, la definición del sistema de espacio público parte de incorporar tanto las estaciones de los sistemas de transporte público enunciadas, como los proyectos de espacio público previstas desde estas intervenciones, especialmente los parques y plazoletas proyectadas por la inserción de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la Estación de la Calle 26.

Así mismo, se propone el desarrollo de una plazoleta de acceso a la Estación Central de TransMilenio, desarrollada entre el área prevista para el desarrollo del Centro Administrativo Distrital y las edificaciones sobre esta infraestructura de transporte. Sobre esta plazoleta se prevé uno de los ingresos al edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de la Calle 26, y recibe los flujos provenientes de la Calle 25, al oriente, que conecta a su vez con la Estación del Cable San Diego.

Igualmente, la propuesta de espacio público parte del reconocimiento de los espacios públicos existentes en el área de planificación, sobre los cuales propone intervenciones tendientes a mejorar sus cualidades físicas, paisajísticas y ambientales, como la recualificación de la Plazoleta de La Luz y la redefinición como espacio público de las vías localizadas entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; además de la Carrera 16 y la Calle 25, entre la Carrera 16 y la Carrera 17.

Estos espacios públicos se articulan a una oferta de espacios complementarios, principalmente, en los suelos de propiedad pública, dado que sobre estas áreas se concentra la mayor proporción de suelos desarrollables en el plan parcial y, en consecuencia, el mayor porcentaje de la edificabilidad proyectada. Por tanto, la oferta de espacialidades públicas se propone de manera que sustente los procesos de densificación y crecimiento en altura.

Estos espacios complementarios se configuran por las Áreas Privadas Afectas al Uso Público -APAUP-, resultantes de la aplicación de los índices de ocupación y de la edificabilidad permitida por el Plan Parcial, que se proyectan de manera continua e integrada con los espacios públicos existentes y las áreas de cesión propuestas desde el planteamiento urbanístico. Estas APAUP se proponen de tal manera que se puedan desarrollar áreas para estacionamientos al servicio de las edificaciones, disminuyendo la ocupación de los desarrollos inmobiliarios en primeros pisos, con el fin de mejorar la oferta pública en el plan parcial.

El plan parcial se articula igualmente a las intervenciones que ejecutará el Instituto de Desarrollo Urbano -IDU- en el área de influencia inmediata del plan parcial, que corresponde a la construcción de un espacio público en desnivel sobre la Avenida Calle 26, con el fin de mejorar la conectividad peatonal entre el norte y el sur de la calle 26, vinculando el desarrollo de Atrio y el Centro Internacional con la Estación Intermodal del Plan Parcial.

Lo anterior, debido a que la confluencia de los sistemas de transporte público está llamada a atender la demanda de los desarrollos al norte de la Calle 26, lo que hace necesario mejorar el espacio público existente, superando la barrera física que hoy representa este importante eje de movilidad en la ciudad. Igualmente, se incorpora la intervención que realizará IDU en la plazoleta localizada en la esquina suroccidental de la intersección entre la Avenida Caracas y la Calle 26, donde actualmente se localizan locales comerciales enfocados en la venta de flores.

Si bien estas intervenciones se encuentran por fuera del área de planificación del plan parcial y NO se constituyen en cargas urbanísticas para los desarrollos futuros, aportan al aumento de las áreas públicas en el entorno y a la capacidad de soporte para el proceso de crecimiento y densificación, tanto en el plan parcial como en su área de influencia.

De acuerdo con lo anterior, se describen a continuación los elementos que componen el sistema de espacio público:

5.2.3. Elementos del sistema de espacio público en el plan parcial:

a) Parque lineal Carrera 13A:

Corresponde a un espacio público proyectado en el costado occidental de la Carrera 13A que será gestionado por las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4. Este espacio público se propone con el fin de articular la propuesta de espacio público sobre la Calle 26, asociada a la plataforma peatonal del IDU, con las espacialidades públicas de las UAU de iniciativa pública; y con el corredor de la Calle 24. Se proyecta con un área total de 2.413,15 m², que equivale al 2,59% del área de planificación.

Igualmente, este espacio público se propone con el fin de armonizar el perfil público de la Carrera 13A, con el potencial edificatorio, buscando el confort climático en el espacio público. Se propone que el 80% de este espacio público sea desarrollado en áreas verdes y/o suelos permeables, permitiendo la aplicación de canales de biorretención, jardines de lluvia o Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. Igualmente se propone que sobre estas áreas verdes se propone la siembra de especies multiestrato de lento y rápido crecimiento.

b) Plazoleta de acceso Estación Metro Calle 26:

Este espacio público parte de la definición de los diseños adelantados a la fecha de elaboración del presente documento técnico de soporte. Corresponde a un espacio público localizado entre la edificación de acceso occidental de la Estación del Metro de la Calle 26 y la sección pública de la Calle 24. Se proyecta con un área de 1.644,44 m², lo que equivale al 1,77% del área de panificación.

Este espacio público, tal como se expondrá más adelante, está configurado por áreas de cesión de espacio público, como por un área para la sustitución de la porción de la Calle 24B que será ocupada por el edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá.

Dado que este espacio público asumirá los flujos desde y hacia el edificio de acceso occidental de la Estación del Metro, se propone principalmente en pisos duros, con la posibilidad de siembra de individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

c) Plazoleta de integración Metro – Regiotram:

Este espacio público está proyectado entre el edificio de acceso occidental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la Unidad de Actuación Urbanística 1. Se articula con el Área Privada Afecta a Uso Público de la UAU 1, que direcciona los flujos entre la Estación del Metro y la Estación de Regiotram de Occidente. Se proyecta con un área de 2.232,86 m², lo que equivale al 2,40% del área de planificación.

Debido a la función de articulación de flujos entre ambos sistemas de transporte, se propone sea desarrollada en una mayor proporción de suelos duros o semipermeables, pero permitiendo el desarrollo de zonas verdes o pisos blandos hasta en un 50% de su superficie para la siembra de árboles y especies arbustivas que contribuyan a la consolidación del “Bosque Urbano”. En estos suelos se podrán sembrar individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

d) Plazoleta de La Luz:

El Plan Parcial incorpora la adecuación de la Plazoleta de La Luz, uno de los espacios públicos existentes en el área de planificación, de acuerdo con las proyecciones y diseños que se adelanten en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Sin embargo, propone complementar esta plazoleta con la redefinición como espacio público de la Calle 25 entre la Carrera 16 y la Carrera 17. Así las cosas, se proyecta con un área de 3.023,93 m², que equivale al 3,25% del área de planificación.

Actualmente, la plazoleta de La Luz cuenta con una zona verde de 758,5 m² de acuerdo con el levantamiento topográfico, lo que equivale al 25,1% del espacio público proyectado. Sin embargo, con el fin de mejorar las cualidades ambientales del área de planificación, se propone incrementar las zonas verdes hasta un 60% del área total proyectada de la Plazoleta, donde se proyecta la siembra de árboles y especies arbustivas. El restante 40% podrá ser desarrollado en zonas duras o suelos semipermeables, dado que este espacio público servirá igualmente para articular los flujos entre el sistema Regiotram de Occidente y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Igualmente, en estas zonas duras o semipermeables se podrán sembrar individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

Cabe resaltar que la ejecución de este espacio público estará sujeta a los estudios y diseños que se adelanten en el Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, toda vez que se encuentra al interior de su Área de Intervención.

e) Plazoleta Estación Central:

Esta plazoleta corresponde al espacio público localizado entre el desarrollo sobre la Estación Central de TransMilenio, en la UAU 3, y el área prevista para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, en la UAU 4; y el ingreso norte del edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Se proyecta con un área de 2.878,11 m², lo que equivale al 3,09% del área de planificación.

Este espacio recibe igualmente los flujos provenientes de la Calle 25, al oriente, que conecta la Estación del Metro y la Estación Central, con la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate. Por tanto, se propone como un espacio de integración entre estos tres sistemas de transporte, por lo que el diseño del espacio público deberá proyectarse de manera que direcciona los flujos peatonales y permita la aglomeración de personas.

Debido a lo anterior, hasta el 40% del área de este espacio público podrá ser desarrollado en suelos verdes o superficies permeables, que permitan la implantación de individuos arbóreos multiestrato, con el fin de contribuir a la consolidación del "Bosque Urbano". Igualmente, servirán como áreas para la aplicación de canales de biorretención, jardines de lluvia o Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible. En el restante 60% se podrán sembrar individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

Como se expondrá más adelante, este espacio público está conformado tanto por áreas de cesión de espacio público de las UAU 3 y 4, como por el área para la sustitución del espacio público de la Calle 25A, entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, que se propone con cambio de uso a Bien de Uso Público asociado a la infraestructura de transporte de la Estación Central de TransMilenio.

f) Redefinición de las calles 24A y 24B:

En el Área de Intervención de la UAU 4 se propone la redefinición y el cambio de uso de las calles 24A y 24B, para ser incorporadas al sistema de espacios públicos en el plan parcial, generando una plataforma continua que articule los flujos entre el Metro de Bogotá y TransMilenio. Estos espacios públicos, se proyectan con un área total de 1.735,0 m², lo que equivale al 1,59% del área de planificación.

Se propone que hasta el 60% sea desarrollado en suelos permeables y zonas verdes, con el fin de aportar al reverdecimiento del plan parcial, y permitir la siembra de individuos arbóreos y especies arbustivas. Sin embargo, dado que estos espacios públicos se conectan directamente con las APAUP de la UAU 4 que, como se mencionó anteriormente, sirven de Áreas de Mitigación de Impactos -AMI- para el desarrollo del Centro Administrativo Distrital, deberán proyectarse de modo que garanticen la conectividad peatonal fluida entre las APAUP de las tres manzanas que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 4. Por tanto, se propone concentrar el porcentaje de zonas duras o semipermeables en un solo globo articulado a las APAUP y a los accesos del Nuevo CAD.

g) Sobreechanco de Andén de la Carrera 17:

Se propone configurar una sección mínima de nueve (9,0) metros de ancho entre la Estación de Regiotram de Occidente y el desarrollo futuro de la UAU 1, con el fin de generar un espacio público que atienda la demanda peatonal desde y hacia esta estación. Este espacio público cuenta con un área de 633,09 m² al interior del área de planificación, que equivale al 0,68% del plan parcial, y un área total de 1.140 m².

Debido a su vocación, se propone que sea desarrollada principalmente en pisos duros y semipermeables, pero permitiendo la implantación de individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

h) Controles Ambientales de la Avenida Caracas:

Los Controles Ambientales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 181 del Decreto Distrital 190 de 2004, *“Son franjas de cesión gratuita y no edificables que se extienden a lado y lado de las vías arterias con el objeto de aislar el entorno del impacto generado por estas y para mejorar paisajística y ambientalmente su condición y del entorno inmediato. Son de uso público y deberán tener, como mínimo, 10 metros de ancho a cada lado de las vías”.*

Estas áreas, de acuerdo con los artículos 21 y 239 del citado Decreto Distrital 190, hace parte del Sistema de Espacios Públicos. Lo anterior, se suma a que en el Decreto Distrital 822 de 2019, se contabilizaron dentro de las áreas de espacio público los controles ambientales. Por tanto, en el presente proceso de reformulación, se contabilizan igualmente como parte de las áreas que conforman el sistema de espacios públicos del plan parcial, debido a que se encuentran localizadas en torno a las espacialidades públicas propuestas por el planteamiento urbanístico.

Estas áreas están conformadas por una franja de cinco (5) metros en el costado oriental de la Avenida Caracas; y por una franja de diez (10) metros en el costado occidental de la Avenida Caracas; entre los edificios de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y los andenes laterales de la Avenida Caracas.

Estos controles ambientales suman un total de 2.422,66 m², que equivale al 2,60% del área de planificación, y se distribuyen entre las UAU 2, 3 y 4 tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 5.2-1. Espacio público en el plan parcial.

CONTROL AMBIENTAL		
Control Ambiental UAU 2	1.777,18	1,91%
Control Ambiental UAU 3	362,27	0,39%
Control Ambiental UAU 4	283,21	0,30%
Total	2.422,66	2,60%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

En total, el espacio público proyectado en el plan parcial suma 14.560,61 m² que equivale al 15,65% del área de planificación, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 5.2-2. Espacio público en el plan parcial.

CONTROL AMBIENTAL		
Control Ambiental UAU 2	1.777,18	1,91%
Control Ambiental UAU 3	362,27	0,39%
Control Ambiental UAU 4	283,21	0,30%
Total	2.422,66	2,60%
ESPACIO PÚBLICO		
Parque lineal Carrera 13A	2.413,15	2,59%
Plazoleta de acceso Estación Metro Calle 26	1.644,44	1,77%
Plazoleta de integración Metro - Regiotram	2.232,86	2,40%
Plazoleta de la Luz	3.023,93	3,25%
Plazoleta Estación Central	2.878,11	3,09%
Redefinición Calle 24A	885,10	0,95%
Redefinición Calle 24B	849,93	0,91%
Sobreancho de Andén de la Carrera 17	633,09	0,68%
Total	14.560,61	15,65%
TOTAL ESPACIO PÚBLICO	16.983,27	18,25%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

5.2.4. *Plataforma Peatonal sobre la Calle 26:*

A la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, se encontraba en etapa de prefactibilidad el proyecto de Plataforma Peatonal sobre la Calle 26, cuyo objetivo es “complementar, fortalecer y transformar las estructuras del espacio público existente, para que estas se encuentren acordes a las nuevas demandas de flujo peatonal desarrolladas por la implantación de los nuevos complejos de transporte en el sector.”² Así pues, busca conectar la Estación Intermodal que se consolidará al interior del área de planificación del Plan Parcial con los desarrollos de oficinas al norte de la Calle 26 como las Torres Atrio y el Centro Internacional.

Ilustración 5.2-1. Imaginario Plataforma Peatonal sobre la Calle 26



Fuente: IDU.

Este proyecto está enmarcado en el Convenio Interadministrativo 1736 de 2021, entre IDU y la Empresa Férrea y cuyo objeto es “Aunar esfuerzos para adelantar los estudios y diseños de las obras requeridas para la integración física entre Regiotram de Occidente y el Sistema Integrado de Transporte de Bogotá”. Amparado en este convenio,

² DTS_Urbanismo. Plataforma Peatonal Avenida Jorge Eliécer Gaitán (Calle 26) entre Avenida Caracas (Carrera 14) y Avenida Fernando Mazuera (Carrera 10). IDU, 2021.

se encuentra en ejecución el contrato 1832 de 2021 cuyo objeto es “elaboración de la factibilidad, estudios y diseños para el proyecto de inserción urbana del Regiotram de Occidente, Plataforma Peatonal de la Calle 26 entre la Avenida Caracas y la Carrera 10 en Bogotá D.C.”

Por tanto, las intervenciones que se requieran tanto en el entorno inmediato del proyecto como en su área de influencia, estarán a cargo del IDU. Igualmente, debido a que este proyecto se encuentra en etapa de factibilidad, su financiación no dependerá de recursos provenientes del plan parcial, por lo que NO se incluye en la cuantificación de cargas urbanísticas.

Igualmente, para la ejecución de las Unidades de Actuación Urbanística, los promotores, de manera independiente o por medio del Operador Urbano, deberán coordinar con el Instituto de Desarrollo Urbano, para la articulación de los diseños e insumos técnicos desarrollados para este proyecto.

5.2.5. Componentes del sistema de espacio público de acuerdo con la asignación de cargas urbanísticas:

El sistema de espacio público del Plan Parcial hace parte de las cargas urbanísticas del instrumento, salvo los espacios públicos localizados al interior del Área de Intervención de la Primera Línea del Metro de Bogotá, los cuales será desarrollados en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019.

Como insumo para el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios que, tal como se expondrá más adelante, garantiza el equilibrio entre los aprovechamientos con los aportes a los sistemas públicos, favoreciendo a las UAU que además de aportar a la construcción de las vías, espacios públicos y equipamientos, aportan suelo para estos sistemas públicos de soporte.

Por tanto, se hace necesario diferenciar las áreas que componen el sistema de espacios públicos, en relación con el aporte en suelo y adecuaciones, tal como se presenta a continuación:

1. Espacios públicos:

1.1. Las áreas de cesión y adecuación de espacios públicos: áreas destinadas al sistema de espacio público localizadas, de acuerdo con el planteamiento urbanístico en predios privados o bienes fiscales, definidas como cargas urbanísticas del plan parcial que serán objeto de entrega al Distrito, completamente adecuadas para su uso, en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.

A continuación, se presenta una tabla con el aporte a áreas de cesión y adecuación de espacios públicos por Unidad de Actuación Urbanística, de acuerdo con lo descrito en el numeral 5.2.4. del presente Documento Técnico de Soporte:

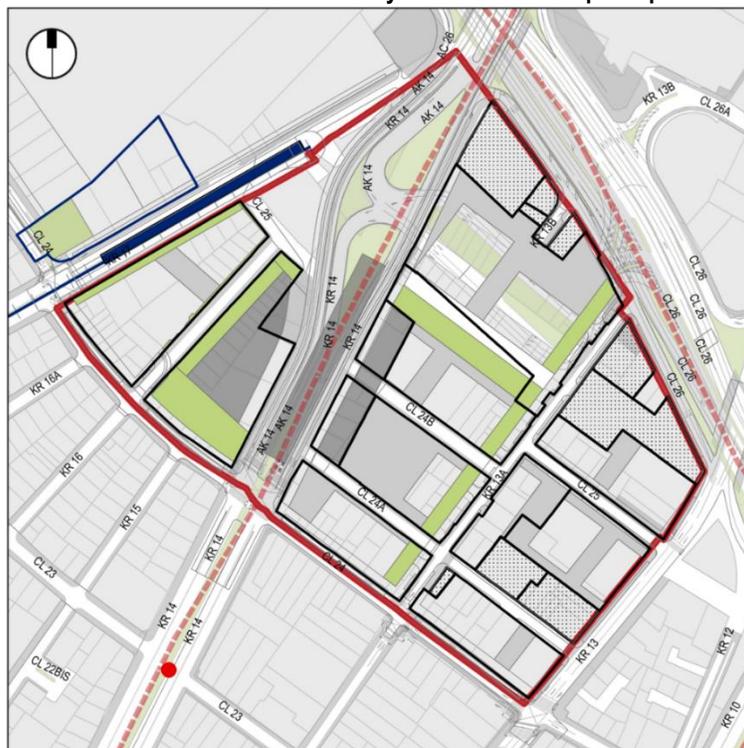
Tabla 5.2-3. Áreas de Cesión y adecuación de espacios públicos

UAU	ÁREA DE CESIÓN Y ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 1	840,6
UAU 2	2.496,1
UAU 3	855,2
UAU 4	2.805,6
UAU 5	0,0
UAU 6	0,0
UAU 7	0,0
UAU 8	0,0
TOTAL	6.997,5

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Igualmente, las áreas de cesión de espacio público del plan parcial se distribuyen tal como se presenta en la ilustración a continuación:

Ilustración 5.2-2. Áreas de Cesión y adecuación de espacio público.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

1.2. Las áreas de adecuación de espacios públicos existentes: incluye la intervención para la integración al planteamiento urbanístico y el mejoramiento de las condiciones físicas de las plazoletas al interior del área de planificación, y la redefinición o cambio de uso propuesto sobre algunos elementos del sistema de movilidad que se propone sean incorporadas al sistema de parques, plazas y zonas verdes del plan parcial. Estas áreas se incluyen igualmente en las cargas de urbanización que deben concretar las Unidades de Actuación Urbanística, de acuerdo con el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial. Estas áreas **no se contabilizan como cesiones públicas** del plan parcial.

Las áreas de adecuación de espacios públicos comprenden que corresponden a la redefinición y cambio de uso para incorporarse al sistema de espacios públicos asociadas a las calles 24A y 24B entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; la sección de la Carrera 16 frente a la Estación de la Calle 26 del Metro de Bogotá, la cual se redefine como plazoleta de acceso a la estación y de integración con el sistema Regiotram de Occidente; y la calzada y andenes orientales de la Carrera 17 entre la Calle 24 y la Calle 25, propuesto como parte del sobreecho de Andén paralelo a la Estación de Regiotram de Occidente. Estas áreas suman un total de **5.949,6 m²**, y se discriminan por UAU tal como se presenta a continuación:

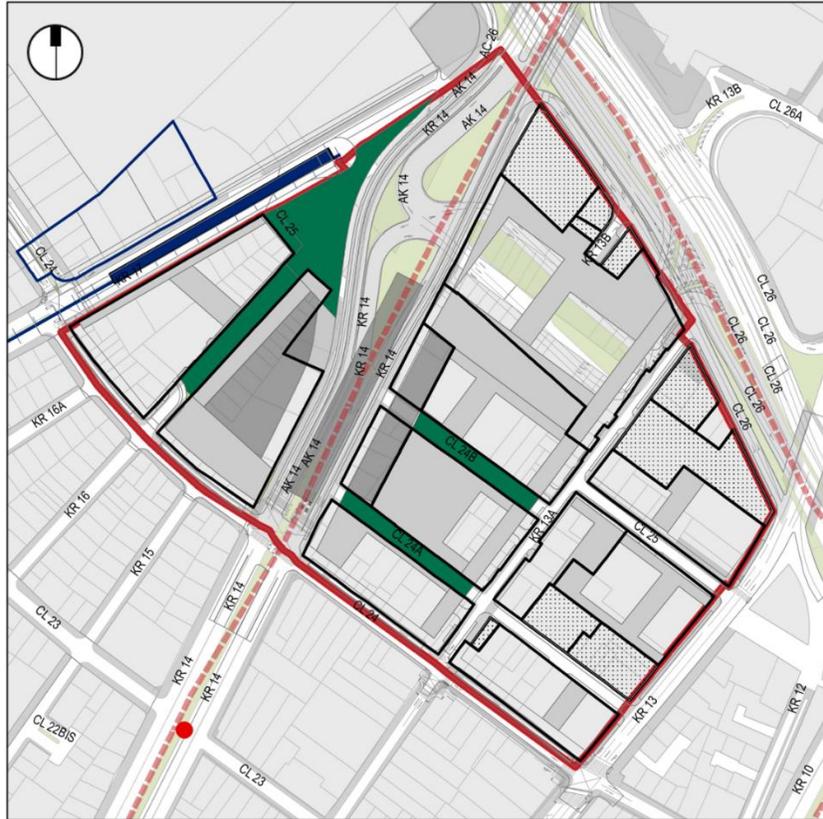
Tabla 5.2-4. Áreas de adecuación de espacios públicos

UAU	ÁREA DE ADECUACIÓN DE E.P. (m ²)
UAU 1	254,6
UAU 2*	3.772,8
UAU 3	0,0
UAU 4	1.922,1
UAU 5	0,0
UAU 6	0,0
UAU 7	0,0
UAU 8	0,0
TOTAL	5.949,6

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

* Cabe resaltar que la Plazoleta de La Luz parte de los espacios públicos existentes del plan parcial, se encuentra localizado al interior del Área de Intervención del contrato de concesión No. 163 de 2019, de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Por tanto, estos espacios públicos serán ejecutados con la construcción de la primera línea del Metro de Bogotá y, por tanto, cuentan con fuentes de financiación diferentes a los recursos que genere la gestión urbanística del Plan Parcial, NO se incluye dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial.

Ilustración 5.2-3. Áreas de adecuación de espacios públicos



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

1.3. Áreas de sustitución de espacios públicos: corresponde a las áreas propuestas donde se sustituyen los espacios públicos existentes en el plan parcial, que serán ocupadas por infraestructuras de transporte o desarrollos sobre estas infraestructuras:

- Porción de la Calle 24B donde se localizará el edificio de acceso oriental a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.
- Calle 25A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, donde se localiza actualmente el intercambiador de TransMilenio, la cual fue incorporada como espacio público por la Resolución 263 de 2019 del DADEP, y donde se propone un desarrollo inmobiliario para aportar recursos para la financiación de infraestructuras de transporte, a través del instrumento de Derecho Real Accesorio de Superficie u otros.
- Carrera 13B, donde igualmente se localiza parte del intercambiador de TransMilenio, y que se incorporará como parte de las APAUP de la Unidad de Actuación Urbanística 3.

2. Controles Ambientales:

2.1. Las áreas de cesión y adecuación de controles ambientales: corresponde con las franjas de retiro a lado y lado de la Avenida Caracas, que en los términos del Artículo 180 del Decreto 190 de 2004 – POT, son de cesión gratuita, de uso público y no edificables, cuyo objeto es aislar el entorno del impacto de la vía y mejorar paisajística y ambientalmente su condición.

Se contabilizan en esta categoría la porción de los predios privados o bienes fiscales de las Unidades de Actuación Urbanística 2, 3 y 4 que serán cedidas y adecuadas para la configuración de los controles ambientales propuestos por el plan parcial. Cabe resaltar que estas áreas se encuentran localizadas al interior del Área de Intervención del contrato de concesión No. 163 de 2019, de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por lo que su construcción estará en el marco de dicho contrato. De acuerdo con lo anterior, las UAU 2, 3 y 4 cederán el suelo que será adecuado por la intervención de la primera línea del Metro de Bogotá.

Estas áreas se discriminan a continuación, de acuerdo con el aporte de cada UAU:

Tabla 5.2-6. Áreas de Cesión y adecuación de Controles Ambientales

UAU	CONTROL AMBIENTAL (m2)
UAU 1	0,0
UAU 2	634,4
UAU 3	362,3
UAU 4	283,2
TOTAL	1.279,8

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

2.2. Las áreas de adecuación de Controles ambientales: corresponde al cambio de uso de suelos públicos, que son redefinidos como franjas de control ambiental de acuerdo con el planteamiento urbanístico del plan parcial. Al igual que en el literal anterior, estas áreas se encuentran localizadas al interior del Área de Intervención del contrato de concesión No. 163 de 2019, de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por lo que su construcción estará en el marco de dicho contrato.

Estas áreas se discriminan a continuación, de acuerdo con el aporte de cada UAU:

Tabla 5.2-7. Áreas de adecuación de Controles Ambientales

UAU	ÁREA DE ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 1	0,00
UAU 2	661,99
UAU 3	0,00
UAU 4	0,00

UAU	ÁREA DE ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 5	0,00
UAU 6	0,00
UAU 7	0,00
UAU 8	0,00
TOTAL	661,99

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

5.2.6. Áreas complementarias al sistema de espacio público:

Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP: el sistema de APAUP del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está compuesto por las áreas libres de los desarrollos, resultante de la aplicación de los índices de ocupación sobre el Área Útil de las Unidades de Actuación Urbanística, que deben estar integradas al sistema de espacios públicos existentes y a las áreas de cesión proyectadas por el planteamiento urbanístico, con el fin de consolidar una plataforma de uso público continua y de libre acceso, aportando a la configuración de espacios para la integración de flujos entre los sistemas de transporte público y a las metas de reverdecimiento en el plan parcial.

Igualmente, las APAUP se proponen como zonas de transición entre el espacio público y privado, evitando la aglomeración de personas en los espacios públicos existentes y proyectados por el planteamiento urbanístico. Por tanto, tal como se expuso anteriormente en relación con las acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad, sirven como Áreas de Mitigación de Impactos -AMI-, para los usos comerciales de escala urbana y metropolitana, y los usos dotacionales de escala metropolitana, especialmente para el Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD.

Estas áreas se proyectan como suelos privados, permitiendo el desarrollo de sótanos de parqueadero, con el fin de disminuir la ocupación de los desarrollos inmobiliarios, liberando la ocupación de los primeros pisos, y permitiendo con esto mayores espacios de uso público, al tiempo que permite concretar el mayor y mejor uso de los aprovechamientos urbanísticos proyectados. Si bien **NO se consideran cargas urbanísticas**, se constituyen en exigencias de los desarrollos con relación a los criterios de intervención definidos en el presente proceso de planificación.

Estas áreas se contabilizan dentro del **indicador de espacio público efectivo**. Toda vez que están integradas a los espacios públicos existentes y los propuestos que serán objeto de cesión; sin embargo, no son parte del espacio público, entendido como las áreas que son propiedad del Distrito o que serán objeto de cesión, ya que no son objeto de entrega gratuita al Distrito Capital.

Las APAUP deben garantizar un manejo adecuado en función de los usos a desarrollar en cada Unidad de Actuación Urbanística. Este manejo se relaciona con el tratamiento de las superficies, la disposición de zonas

Protección del Patrimonio del Centro Histórico de Bogotá, adoptado en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.

5.2.7. Aportes de las UAU al sistema de espacio público y comparación con el D.D. 822 de 2019:

A continuación, se relacionan los aportes a las **áreas de cesión** de espacios públicos por Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 5.2-8.Áreas de Cesión y adecuación de espacio público por UAU

UAU	ÁREA DE CESIÓN DE E.P. (m2)	ÁREA DE CESIÓN CONTROL AMBIENTAL (m2)	TOTAL (m2)
UAU 1	840,6	0,0	840,6
UAU 2	2.496,1	634,4	3.130,5
UAU 3	855,2	362,3	1.217,4
UAU 4	2.805,6	283,2	3.088,8
UAU 5	0,0	0,0	0,0
UAU 6	0,0	0,0	0,0
UAU 7	0,0	0,0	0,0
UAU 8	0,0	0,0	0,0
TOTAL	6.997,5	1.279,8	8.277,3

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que, de acuerdo con el artículo 20 del Decreto Distrital 822 de 2019, en el Plan Parcial “Estación Metro 26” se proponían las siguientes áreas de cesión de suelo para espacio público:

Tabla 5.2-9.Áreas de Cesión de espacio público – Decreto 822 de 2019.

DESCRIPCIÓN	ÁREA (m2)
PLAZOLETAS	
Plazoleta acceso Transmilenio Estación San Diego	790,91
Plazoleta Calle 26	199,93
Total Cesión Plazoletas	990,8
CONTROL AMBIENTAL (CA)	
Control Ambiental 1 (CA- 1)	1.129,75
Control Ambiental 2 (CA- 2)	275,06
Control Ambiental 3 (CA- 3)	536,73
Control Ambiental 4 (CA- 4)	367,59
Total Controles Ambientales	2.748,98

DESCRIPCIÓN	ÁREA (m2)
SOBREANCHO DE ANDÉN	
Sobreancho de andén Calle 24 -1	612,86
Sobreancho de andén Carrera 13A - 2	1.412,47
Sobreancho de andén Carrera 13A - 1	200,52
Sobreancho de andén Calle 24 - 2	523,13
Total sobreancho de andenes	2.748,98
TOTAL CESIÓN ESPACIO PÚBLICO	6.488,8

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU con base en el art. 20 del D.D. 922 de 2019.

De acuerdo con lo anterior, en la actual propuesta de reformulación del Plan Parcial, se están generando **1.788,5 m2 adicionales de cesión de espacio público**. Igualmente, cabe resaltar que en la tabla del citado artículo 20 del Decreto Distrital 822 de 2019, se contabilizaba un total de 3.026,92 m2 correspondientes a la Plazoleta de la Luz; la cual **no era objeto de cesión** de acuerdo con la cartografía anexa del Decreto (Planos 1 y 2), dado que este correspondía a un **espacio público existente**.

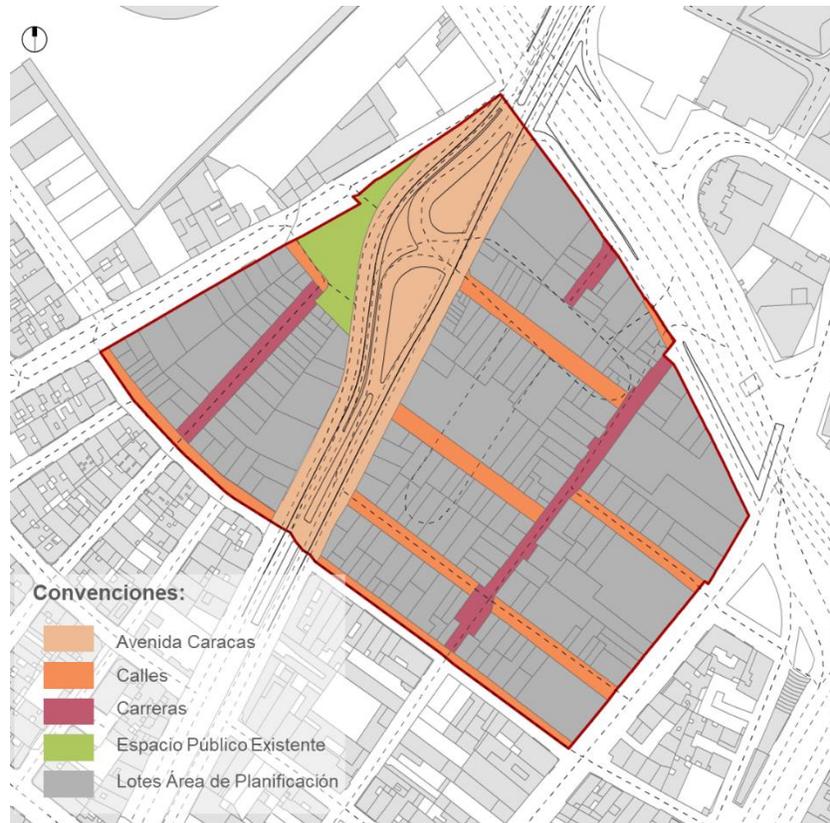
5.2.8. Redefinición de espacios públicos en el plan parcial:

Tal como se ha mencionado a lo largo del presente apartado, el plan parcial Estación Metro Calle 26 propone la redefinición de áreas que en la actualidad son públicas con el fin de configurar el planteamiento urbanístico proyectado.

Es importante señalar que el artículo 280 del Decreto 190 de 2004, define que *“en los proyectos de renovación urbana o de redesarrollo, que se definan mediante Planes Parciales que sean ejecutados a través de unidades de actuación por el sistema de integración inmobiliaria, se podrá redefinir la localización y las características de las áreas de uso público, siempre que el nuevo diseño urbanístico contemple para esas nuevas áreas características que sean por lo menos equivalentes a las anteriores”*.

Por tanto, la redefinición de los espacios públicos en el plan parcial, parten del reconocimiento de los suelos públicos existentes al interior del área de planificación, tal como se presenta a continuación:

Ilustración 5.2-6. Suelos públicos existentes en el plan parcial:



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tabla 5.2-10. Suelos públicos en el plan parcial

I.D.	TOTAL (m2)
Avenida Caracas	16.172,95
Calle 24 - Cr. 13 a Cr 17	2.184,99
Calle 24A - Cr. 13 a Cr. 13A	997,14
Calle 24A - Cr. 13A a Av. Caracas	1.074,29
Calle 24B - Cr 13A - Av. Caracas	1.335,25
Calle 25 - Cr. 13 a Cr. 13A	948,00
Calle 25 - Cr. 16 a Cr. 17	277,78
Calle 25A - Cr. 13A - Av. Caracas	1.558,92
Calle 26 - Cr. 13 a Av. Caracas	157,79
Carrera 13 A - Cl. 24 a Cl. 26	2.315,49

I.D.	TOTAL (m2)
Carrera 13B	487,29
Carrera 16 - Cl 24 a Cl. 25	1.595,41
Plazoleta de la Luz	2.453,59
TOTAL	31.558,91

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Estos suelos se contrastan con el planteamiento urbanístico, identificando los suelos que cambian de uso; los suelos donde el uso actual permanece; y los suelos que serán objeto de sustitución, tal como se muestra a continuación:

Ilustración 5.2-7. Cambio de usos de los suelos públicos existentes en el plan parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tabla 5.2-11. Cambio de uso de los suelos públicos en el plan parcial

I.D.	Espacio Público No Redefinido	Espacio público con cambio de uso					TOTAL
		Espacio público a vía	Vía a espacio público	Vía a control ambiental	Vía a infraestructura de transporte	Vía a bien de uso público	
Avenida Caracas	15.791,49	0,00	236,11	145,35	0,00	0,00	16.172,95
Calle 24 - Cr. 13 a Cr 17	2.184,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.184,99
Calle 24A - Cr. 13 a Cr. 13A	0,00	997,14	0,00	0,00	0,00	0,00	997,14
Calle 24A - Cr. 13A a Av. Caracas	0,00	0,00	1.074,29	0,00	0,00	0,00	1.074,29
Calle 24B - Cr 13A - Av. Caracas	0,00	0,00	1.078,38	59,82	0,00	197,05	1.335,25
Calle 25 - Cr. 13 a Cr. 13A	948,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	948,00
Calle 25 - Cr. 16 a Cr. 17	0,00	0,00	277,78	0,00	0,00	0,00	277,78
Calle 25A - Cr. 13A - Av. Caracas	85,71	0,00	119,36	61,92	0,00	1.291,94	1.558,92
Calle 26 - Cr. 13 a Av. Caracas	157,79	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	157,79
Carrera 13 A - Cl. 24 a Cl. 26	2.315,49	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.315,49
Carrera 13B	363,08	0,00	0,00	0,00	0,00	124,21	487,29
Carrera 16 - Cl 24 a Cl. 25	354,45	0,00	1.240,97	0,00	0,00	0,00	1.595,41
Plazoleta de La Luz	2.394,50	0,00	0,00	0,00	59,10	0,00	2.453,59
TOTAL	24.595,49	997,14	4.026,89	267,10	59,10	1.613,20	31.558,91

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

De acuerdo con lo anterior, y tal como se describió en el literal a) del numeral 2.2.1. del presente documento técnico de soporte, le corresponde a las UAU 2, 3 y 4 la gestión para la sustitución de los suelos destinados a las infraestructuras de transporte público, donde se localizará el edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la Estación Central de TransMilenio con su desarrollo inmobiliario en altura. Los suelos para la sustitución de estos espacios públicos se presentan a continuación:

Ilustración 5.2-8. Sustitución de espacio público:



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que, en el presente proceso de reformulación, se asumen las disposiciones establecidas en el artículo 19 del Decreto Distrital 822 de 2019, REDEFINICIÓN POR CAMBIO DE USO O CAMBIO DE NATURALEZA JURÍDICA DEL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE:

“1. Para hacer efectiva la redefinición de las áreas descritas en el cuadro anterior e incluidas en el Plano n° 2 de 2 “Esquema de deslinde, espacio público, cargas urbanísticas, unidades de actuación urbanística, etapas, dotacionales con condición de permanencias, bienes de interés cultural y redefinición del espacio público”, el desarrollador deberá obtener la respectiva licencia urbanística de conformidad con las disposiciones del Decreto Nacional 1077 de 2015, sus modificaciones y demás normas aplicables sobre la materia.

2. El Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público - DADEP - y la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital - UAECD - realizarán las acciones de su competencia para la precisión cartográfica, definición jurídica de las áreas redefinidas e incorporación topográfica al Inventario de Bienes Públicos del Distrito.

3. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP - a solicitud de los interesados, realizará las gestiones administrativas e interadministrativas necesarias para concurrir en la

integración inmobiliaria y en la solicitud de las licencias de urbanización para las Unidades de Actuación Urbanística y/o de Gestión y garantizar el cumplimiento de las condiciones de redefinición establecidas en el presente artículo, además de su entrega material y titulación a favor del Distrito Capital de acuerdo a lo definido en el Decreto Distrital 545 de 2016, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya”.

5.2.9. Indicador resultante de espacio público por habitante en el plan parcial:

A continuación, se presenta el cálculo de espacio público efectivo por habitante, que en los términos del CONPES 3718 de 2012 “corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas”.

Con base en la anterior definición, con la presente propuesta de reformulación del Plan Parcial estación Metro Calle 26, se están garantizando un total de **29.314,0 m²** de espacio público entre el espacio público existente, las áreas de cesión y adecuación de espacios públicos, los controles ambientales y las APAUP.

Estos espacios públicos se distribuyen tal como se presenta en la tabla a continuación:

Tabla 5.2-12. Sistema de espacio público

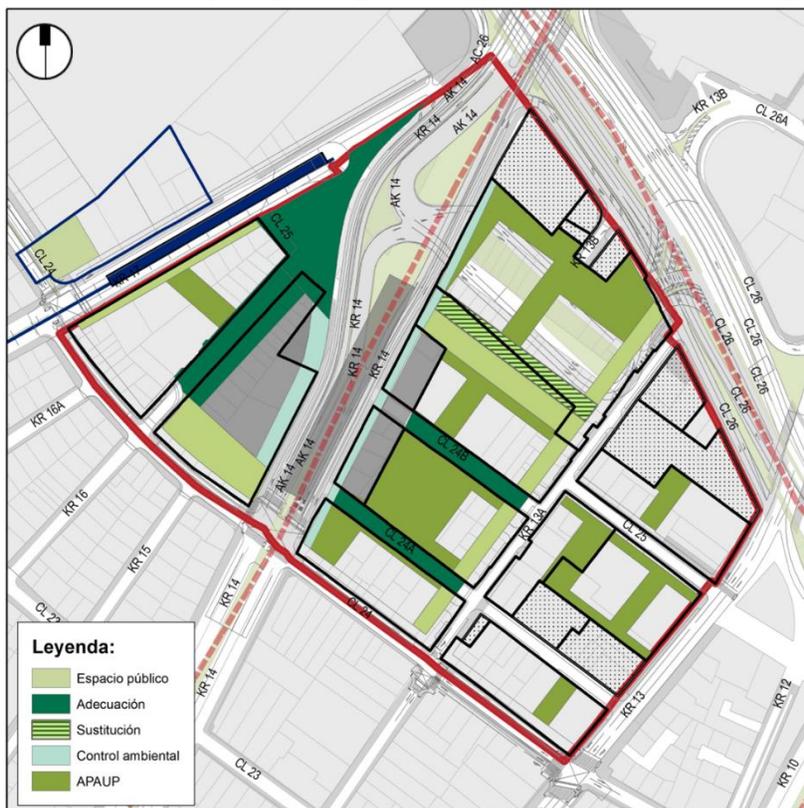
ITEM	ÁREA (m ²)	% / ÁREA BRUTA
CONTROL AMBIENTAL		
Control Ambiental UAU 2	1.777,18	1,91%
Control Ambiental UAU 3	362,27	0,39%
Control Ambiental UAU 4	283,21	0,30%
Total Control Ambiental	2.422,66	2,60%
ESPACIO PUBLICO		
Parque lineal Carrera 13A	2.413,15	2,59%
Plazoleta de acceso Estación Metro Calle 26	1.644,44	1,77%
Plazoleta de integración Metro - Regiotram	2.232,86	2,40%
Plazoleta de la Luz	3.023,93	3,25%
Plazoleta Estación Central	2.878,11	3,09%
Redefinición Calle 24A	885,10	0,95%
Redefinición Calle 24B	849,93	0,91%
Sobrancho de Andén de la Carrera 17	633,09	0,68%
Total Espacio Público	14.560,61	15,65%
ÁREAS COMPLEMENTARIAS - APAUP		
UAU 1 - APAUP	604,57	0,65%
UAU 2 - APAUP	0,00	0,00%
UAU 3 - APAUP	3.670,37	3,94%
UAU 4 - APAUP	4.953,51	5,32%
UAU 5 - APAUP	516,06	0,55%

ITEM	ÁREA (m2)	% / ÁREA BRUTA
CONTROL AMBIENTAL		
UAU 6 - APAUP	707,79	0,76%
UAU 7 - APAUP	1.529,04	1,64%
UAU 8 - APAUP	349,31	0,38%
Total APAUP	12.330,66	13,25%
TOTAL ESPACIO PÚBLICO	29.313,92	31,50%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

* Las áreas correspondientes a APAUP se incluyen en el cálculo del indicador de espacio público por habitante, dado que se encuentran integrados al sistema de espacialidades públicas; sin embargo, se aclara que estas no constituyen cesiones a título gratuito al Distrito.

Ilustración 5.2-9. Sistema de espacio público y áreas complementarias al sistema de espacio público.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que el número de viviendas proyectado por el plan parcial es de **3.052**. De acuerdo con los resultados del Censo del DANE del 2018, el tamaño promedio por hogares para Bogotá 2,89 personas. Igualmente, el DANE

proyecta que para 2032, de acuerdo con las tasas de crecimiento poblacional de la ciudad y a las proyecciones de número de hogares, el tamaño promedio se reduzca a **2,32** personas por hogar.

Partiendo del indicador del Censo de 2018 de 2,89 personas por hogar, tendríamos como resultado un total de 8.821 residentes potenciales en el plan parcial lo que, contrastado con la meta de generación de espacio público de **29.313,92 m²** que desarrollaría el instrumento, arrojaría un indicador de **3,32 m² de espacio público por habitante**, indicador que tiende a aumentar con la reducción prevista del tamaño de los hogares y dependerá, además, de los metros cuadrados en usos residenciales que se concreten en los futuros desarrollos urbanísticos.

Es importante señalar que el **Decreto Distrital 822 de 2019** proponía un indicador de **2,63 m²** de espacio público por habitante, partiendo de las áreas de espacio público existentes, proyectadas, franjas de control ambiental y APAUP, las cuales sumaban un total de **19.875,59 m²**; mientras que en el presente proceso de reformulación, la cuantificación de los espacios públicos existentes, proyectados, las franjas de control ambiental y APAUP, suman un total de **29.313,92 m²**; lo que implica un **aumento de 9.438,33 m² de espacios públicos**.

Adicionalmente, es importante resaltar que el plan parcial Estación Metro Calle 26 propone el traslado de cargas urbanísticas a un "Área Receptora de Obligaciones", que corresponde a los suelos al interior del área de planificación del Plan Parcial Calle 24, localizados en la esquina noroccidental de la intersección de la Calle 24 y la Carrera 17, con el fin aportar a la consolidación de los espacios públicos y equipamientos propuestos desde la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central. Así las cosas, el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, aporta adicional a las cargas que concreta al interior del área de planificación, un total de **641,18 m² de espacio público**.

2.2.1. Criterios de manejo e intervención del sistema de espacio público:

Además de los lineamientos para el desarrollo del sistema de espacios públicos descritos por cada elemento que compone el sistema en el numeral 5.2.3. del presente Documento Técnico de Soporte, a continuación, se definen una serie de criterios generales para el desarrollo de espacios públicos en el plan parcial, que serán de obligatorio cumplimiento para el diseño y ejecución de estos, así como los criterios particulares:

a) Criterios generales de diseño para el sistema de espacio público:

1. Los espacios públicos deberán proyectarse bajo criterios de accesibilidad universal, permitiendo la circulación libre y segura de los ciudadanos, incorporando soluciones para el tránsito de personas con movilidad reducida o en condición de vulnerabilidad, tales como rebajes, pisos táctiles, entre otros.
2. Los senderos peatonales en los elementos que componen el sistema de espacios públicos deben contar con una sección mínima de 2,0 metros. Estos deben proyectarse de manera continua integrados a los elementos del sistema de movilidad del plan parcial, y deberán contar con pendientes inferior al 2%.

3. El diseño de los senderos peatonales en el espacio público debe ajustarse a las normas establecidas en los artículos 263 y 264 del Decreto Distrital 190 de 2004, la Cartilla de Andenes y la Cartilla del Mobiliario Urbano o las normas que los modifiquen, deroguen o sustituyan.
4. Los elementos que conforman el sistema de espacios públicos deberán ejecutarse incorporando todos los elementos de iluminación y mobiliario urbano tales como biciparqueaderos, tótems informativos, señalización, iluminación, papeleras, bancas, entre otros, de acuerdo con la norma vigente en materia; con el fin de permitir el uso efectivo y la apropiación ciudadana.
5. Se promoverá el uso de tecnología y energías limpias o renovables para los sistemas de iluminación del espacio público.
6. El diseño de los espacios públicos peatonales y para el encuentro debe aportar a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, incrementando las coberturas verdes, mejorando la permeabilidad del suelo, regulando el ciclo hidrológico, reduciendo la escorrentía superficial y los fenómenos de islas de calor, a través de superficies permeables, coberturas vegetales, agricultura urbana e infraestructura verde en las edificaciones.

Por tanto, El diseño de los espacios públicos incorporará zonas verdes a nivel o soluciones como prados elevados y montículos artificiales que permitan concretar el porcentaje definido en pisos blandos por cada elemento del sistema de espacio público.

Igualmente, se deben implementar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible -SUDS, manejo y tratamiento de aguas lluvias de escorrentía en las zonas verdes de los espacios públicos, de acuerdo con los lineamientos ambientales del presente plan parcial y a la norma Distrital en materia.

7. Las zonas verdes deben albergar especies multiestrato de lento y rápido crecimiento, con el fin de aportar a la consolidación del Bosque Urbano.

El tratamiento de arborización y paisajismo del espacio público debe cumplir lo definido en la Cartilla de Arborización del Jardín Botánico, el Manual Verde y a las Guías de Procedimiento y Lineamientos Ambientales de Diseño para Obras de Infraestructura en Bogotá D.C. A su vez, se deberá tener en cuenta el manejo de inter-distancias para la ubicación de la arborización, como se define en la Cartilla de Andenes vigente.

8. No se permite el desarrollo de sótanos de parqueadero por debajo de los espacios públicos existentes y en las áreas de cesión proyectadas, con el fin de permitir la implantación de individuos arbóreos y la infiltración natural del agua.
9. En cuanto al acceso a los predios se debe respetar la continuidad de los andenes y el libre tránsito peatonal. Para la protección peatonal en la zona se deben generar pompeyanos en los accesos de vehículos al

parqueadero, que deberán cumplir con las condiciones de diseño de estos elementos garantizando la continuidad del andén en material y superficie. La accesibilidad vehicular y peatonal debe plantearse de manera separada y deberá respetar la continuidad de los andenes.

10. En las zonas de pisos duros podrán proponerse elementos de mobiliario urbano para el aprovechamiento económico del espacio público, que aporten recursos para su sostenibilidad, de acuerdo con las estrategias de financiación propuestas en el plan parcial.
11. Se prohíben los cerramientos para los elementos que integran el sistema de espacio público, con elementos de carácter permanente, garantizando la accesibilidad permanente de la población y la apropiación de los parques, plazas y zonas verdes.
12. Los desarrolladores de las Unidades de Actuación Urbanística delimitarán claramente las áreas a ceder en planos con su respectivo cuadro de áreas, definiendo su destinación como suelo de cesión y adecuación de los espacios públicos, con el fin de discriminarlas como bienes que se incorporarán a los de uso público y se consignará en el plano de la constitución de la urbanización. En todo caso, se deben destinar como áreas de cesión y adecuación de espacios públicos las áreas definidas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
13. Los criterios de diseño del espacio público peatonal para el encuentro deben generar actuaciones integrales para la creación de entornos seguros, desde la perspectiva de género y de las poblaciones y comunidades diversas con mayor grado de vulnerabilidad.

b) Criterios específicos para el desarrollo de APAUP:

Se definen criterios para el manejo de las APAUP de manera general, así como criterios específicos de acuerdo con los usos a desarrollar en las UAU.

I. Criterios generales para el manejo de las APAUP:

Como criterios generales se indican los siguientes:

1. El diseño de las APAUP deberá facilitar la accesibilidad universal. Por lo tanto se deberán tener en cuenta las disposiciones señaladas en la ley 361 de 1977 "Por lo cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones" adicionada por la Ley 1287 de 2009, la Ley Estatutaria 1610 de 2013 " Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el

pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”, el Decreto Nacional 1538 de 2005 compilado en el Capítulo 4 “Accesibilidad al medio físico” del Decreto Nacional 1077 de 2015, las normas técnicas NTC-4279 DE 2005, NTC- 4774 de 2006, NTC-5610 DE 2008 y NTC-4143 D 2009, y demás normas vigentes referentes a la accesibilidad, movilidad y transporte para personas en condición de discapacidad.

2. Las APAUP deberán contar con un diseño de integración y continuidad paisajística y de circulación a nivel del peatón con los elementos de espacio público construido en el área de influencia , incorporando el diseño de red de andenes, el cual debe ajustarse a las normas para espacio público establecidas en los artículo 263 y 264 del Decreto Distrital 190 de 2004, La Cartilla de Andenes y la Cartilla de Mobiliario Urbano o las normas que las modifiquen, deroguen o sustituyan, conforme a las dimensiones definidas en los respectivos planos .
3. En cuanto al acceso vehicular a los futuros desarrollos se debe respetar en todo caso la continuidad de los andenes y el libre tránsito peatonal. Para la protección peatonal en la zona se deben generar pompeyanos en los accesos de vehículos al parqueadero, que deberán cumplir con las condiciones de diseño de estos elementos garantizando la continuidad del andén en material y superficie. La accesibilidad vehicular y peatonal debe plantearse de manera separada.
4. Las APAUP deberán garantizar la integración y continuidad de la circulación peatonal con los elementos del espacio público contiguos a estas. Para lo anterior, su diseño debe tener en cuenta las normas para espacio público establecidas en los artículos 263 y 264 del Decreto Distrital 190 de 2004, La Cartilla de Andenes y la Cartilla de Mobiliario Urbano, así como las normas que las modifiquen, deroguen o sustituyan.
5. Las APAUP podrán desarrollar niveles de sótanos destinados a los estacionamientos de los desarrollos privados, con el fin de liberar áreas para la ocupación privada y generar mayores espacios públicos.

II. Criterios específicos para el manejo de las APAUP:

Los criterios específicos para el manejo de las APAUP en cada Unidad de Actuación Urbanística, se hace de acuerdo con la clasificación planteada a continuación:

a. APAUP que conforman la plataforma de integración intermodal de transporte público - UAU 1 y 4:

1. Mínimo el 80% del área debe ser manejado con superficies duras o semipermeables, que facilite la circulación de peatones. En estas áreas se pueden plantar individuos arbóreos en alcorques a nivel, contenedores o soluciones similares, siempre que no obstaculicen el tránsito peatonal.
2. La sumatoria total de las superficies duras del APAUP de la UAU 4 no podrá ser inferior a **4.367,0 m²**, con el fin de garantizar la mitigación de impactos peatonales del Centro Administrativo Distrital, el cual, en su hora de máxima demanda, y de acuerdo con la afluencia proyectada en el Estudio de Tránsito, que hace parte integral del presente proceso de formulación, es de 3.360 peatones. Así las cosas, el área mínima definida en pisos duros se proyecta de tal manera que se cumpla con el estándar de 0,9 m² de Áreas de Mitigación de Impactos – AMI- por persona.
3. Entre el 10% y el 20% del área podrá ser manejado con superficie blanda, en las cuales se deben implantar individuos arbóreos de talla mediana o pequeña y especies arbustivas.

b. APAUP - UAU 3, 5, 6 y 7:

1. Hasta el 50% del área puede ser manejado con superficie dura, que facilite la circulación de peatones. En estas áreas se pueden plantar individuos arbóreos de talla media o alta, que permita la visual a nivel de peatón, con una inter distancia no menor a 10 metros y con elementos de protección del alcorque al mismo nivel del piso.
2. Hasta el 70% del área que conforma el APAUP puede ser desarrollada en superficies permeables o zonas verdes, en las cuales se deben implantar individuos arbóreos de talla mediana o pequeña y especies arbustivas.
3. Se pueden proponer soluciones como montículos artificiales verdes o prados elevados, que contarán dentro del porcentaje de áreas permeables o zonas verdes.

5.3. Sistema de equipamientos:

El Sistema de Equipamientos del Plan Parcial está compuesto por las estaciones de los sistemas de transporte público masivo proyectados en el área de planificación o su entorno inmediato, asociadas a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26; la Estación Central de TransMilenio y la Estación de Regiotram de occidente de la Carrera 17.

Adicionalmente, se incluye como estrategia del plan parcial, el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, localizado en la Unidad de Actuación Urbanística 4, y asociada a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la Estación Central de TransMilenio.

A continuación, se describen los elementos que componen el sistema de equipamientos y los criterios de manejo establecidos en el presente proceso de reformulación:

5.3.1. Dotacionales con la condición de permanencia:

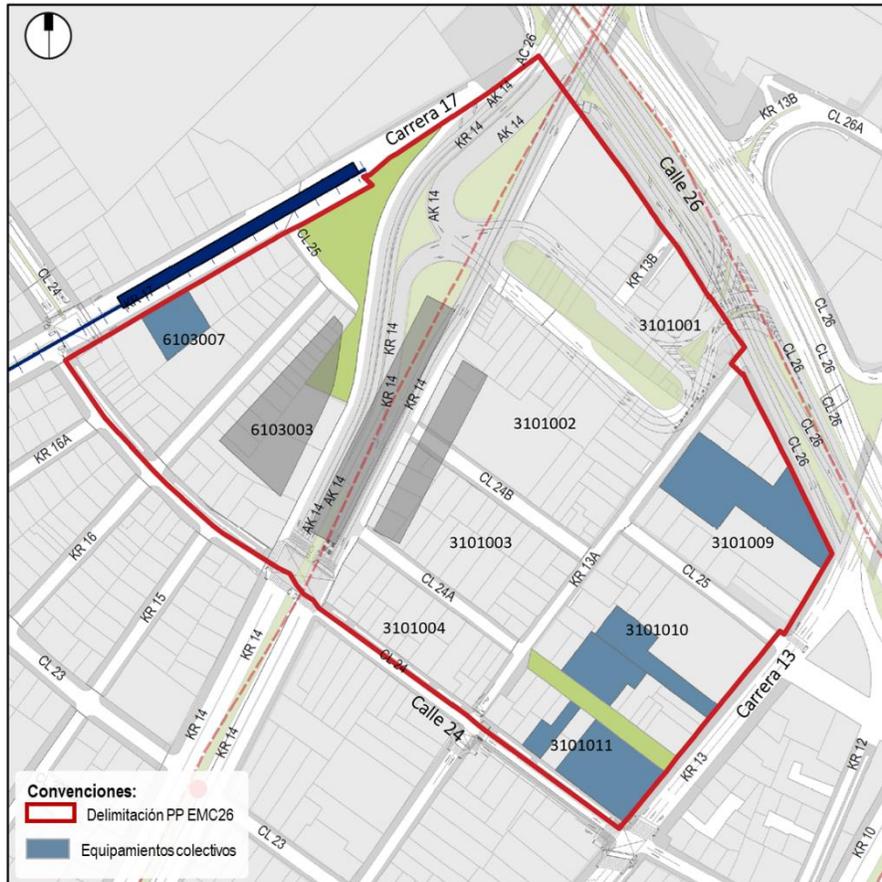
El Decreto 822 de 2019, identificó, en el ámbito del Plan Parcial seis (6) predios con uso dotacional, los cuales tienen la condición de permanencia, según lo establecido en el artículo 344 de Decreto 190 de 2004. Estos predios se incorporan al presente proceso de reformulación y se identifican a continuación con sus respectivos criterios de manejo generales:

Tabla 5.3-1. Dotacionales de permanencia adicionales identificados

Identificación	Código catastral	Área Predial (m2)	Manejo propuesto en la reformulación
Dotacional de Salud. Clínica pacientes COVID.	006103007011	788,2	Se incorpora al área desarrollable, permitiendo el traslado del uso.
	006103007012	225,5	
En territorio (Antes Fonade) y Superintendencia de Notariado y Registro.	003101009008	2.792,1	Se identifica como Área de Manejo Diferenciado 6.
Universidad Incca	003101010025	1.039,0	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 7, permitiendo el traslado del uso.
Sede XXX Aniversario de la U. Incca.	003101010006	965,2	Se identifica como el Área de Manejo Diferenciado 8. Bien de Interés Cultural con Declaratoria Distrital. Las intervenciones sobre este predio están asociadas a lo definido por la Resolución 088 de 2021.
Universidad Incca	003101011001	1.719,1	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 8, permitiendo el traslado del uso.
Universidad Incca	003101011013	341,1	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 8, permitiendo el traslado del uso.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana - ERU

Ilustración 5.3-1. Dotacionales de permanencia modificación



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

a) Traslado de la condición de Permanencia:

El planteamiento urbanístico propone incorporar como áreas desarrollables los siguientes lotes que cuentan con condición de permanencia, de conformidad con lo establecido en el Decreto Distrital 822 de 2019:

- Lotes del Dotacional de Salud. Clínica pacientes COVID, localizados en la UAU 1 e identificados con códigos catastrales 006103007011 y 006103007012.
- El lote de la Universidad Incca, localizado en la UAU 7 e identificado con código catastral 003101010025.
- Los lotes de la Universidad Incca localizados en la manzana 11, con códigos catastrales 003101011001 y 003101011013.
- Todos estos, suman un área de **4.112,9 m²**.

En el presente plan parcial, se propone el traslado de la condición de permanencia de estos suelos, garantizando en la nueva propuesta, la disposición de áreas mayores destinadas a usos dotacionales de escala urbana y metropolitana, como las edificaciones de acceso de la Estación de la Calle 26 de la Primera Línea de Metro de Bogotá o el Nuevo Centro Administrativo Distrital.

A continuación, se presenta una tabla comparativa entre los suelos identificados como usos dotacionales con condición de permanencia por el D.D. 822 de 2019; y los nuevos suelos para el uso dotacional propuestos desde el planteamiento urbanístico del plan parcial, con el fin de garantizar las áreas en suelo para el traslado de la condición de permanencia:

Tabla 5.3-2. Comparación entre Dotacionales de permanencia y la propuesta de usos dotacionales en el plan parcial

PREDIOS DOTACIONALES CON CONDICIÓN DE PERMANENCIA D.D. 822 DE 2019	
I.D.	ÁREA (m2)
Mz 11 - Pr 01 (Universidad Incca)	1.720,5
Mz 10 - Pr 06 (Sede XXX Aniversario U. Incca)	966,0
Mz 09 - Pr 08 (En Territorio - SNR)	2.794,4
Mz 07 - Pr 11 - 12 (Clínica COVID)	1.014,6
Mz 10 - Pr 25	1.039,9
Mz 11 - Pr 13	341,4
TOTAL	7.876,7
USOS DOTACIONALES PROPUESTOS EN LA REFORMULACIÓN	
I.D.	ÁREA (m2)
Mz 10 - Pr 06 (Sede XXX Aniversario U. Incca)	966,0
Mz 09 - Pr 08 (En Territorio - SNR)	2.794,4
Edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26	4.561,6
Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro - Monserrate	1.908,2
Nuevo Centro Administrativo Distrital (Ocupación prevista)	2.253,8
TOTAL	12.484,0
AUMENTO DE LA OFERTA DOTACIONAL EN LA REFORMULACIÓN	4.607,3

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

De esta manera se garantiza un aumento en la oferta de suelo para usos dotacionales de acuerdo con el planteamiento urbanístico del plan parcial.

En el marco de la estructuración de los sistemas de transporte y sus infraestructuras asociadas, dentro de las que se encuentran las estaciones y edificaciones de acceso, se desarrollan los estudios necesarios para garantizar la mitigación de los posibles impactos urbanísticos negativos, conforme con la norma vigente. Por tanto, en el presente proceso de planificación NO se asumen dichos estudios. No obstante, la afluencia de los sistemas de transporte proyectados al interior del área de planificación se incorpora como insumo en el estudio de tránsito que hace parte integral del presente proceso de planificación; lo anterior, con el fin de definir el sistema de espacios públicos de manera que atiendan la demanda peatonal futura.

De otra parte, para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, se propone un Área de Mitigación de Impactos – AMI- asociada a las Áreas Privadas Afectas al Uso Público de la Unidad de Actuación Urbanística 4, con el fin de subsumir en el presente proceso de planificación, los alcances de la formulación del Plan de Implantación; tal como se desarrollará en el numeral 5.3.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

5.3.2. Infraestructura de acceso a los sistemas de transporte público masivo propuestos:

El presente plan parcial se configura como un punto estratégico de intercambio modal de los sistemas de transporte público masivos de la ciudad de Bogotá, incorporando las estaciones de los sistemas de transporte público del Metro de Bogotá; la Estación Central de TransMilenio; la Estación San Diego del Cable Reencuentro-Monserrate; y la Estación del sistema Regiotram de Occidente de la Carrera 17, entre la Calle 24 y la Calle 25. Esta última, si bien se encuentra por fuera del área de planificación, se integra al planteamiento urbanístico con el fin de precisar las espacialidades públicas que atiendan la afluencia de esta estación, y proponiendo estrategias para la articulación peatonal con la Estación del Metro de la Calle 26.

En tal sentido, las Estaciones proyectadas se articulan al sistema de espacio público proyectado, como el espacio de integración modal sobre el cual se darán los intercambios a los sistemas de transporte. Igualmente, se propone que las Estaciones puedan generar conexiones peatonales en niveles superiores de la edificación, aportando flujos que beneficien el desarrollo de los usos privados, al tiempo que permiten implementar mecanismos de captura de valor del suelo.

A continuación, se describen las estaciones en el área de planificación y los criterios generales para su desarrollo en función del planteamiento urbanístico:

- 1. Estación Central de Transmilenio:** esta estación se encuentra en la Unidad de Actuación Urbanística 3. Comprende las infraestructuras de transporte del intercambiador vial existente y la proyección de los edificios de acceso para la integración con el sistema de buses BRT.

En la formulación del plan parcial se asignan aprovechamientos urbanísticos a estos suelos, con el fin de consolidar un desarrollo inmobiliario integral y de manera coordinada con la ejecución de la Estación Central, incluyendo el desarrollo del acceso a la estación inmersos en una plataforma comercial, y la construcción de la plataforma a nivel de las vías circundantes, incorporada como Área Privada Afecta al Uso Público.

Lo anterior, con el fin de integrar los suelos de TransMilenio y sus infraestructuras a la gestión urbanística e inmobiliaria, participando del mayor valor generado por el sistema de transporte y la norma definida en el plan parcial, y permitiendo la aplicación de instrumentos de financiación como el Derecho Real Accesorio de Superficie, desarrollados en el componente de gestión y financiación del presente Documento Técnico de Soporte.

- 2. Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y Puesto Central de Control:** esta estación y Puesto Central de Control se encuentra en la Unidad de Actuación Urbanística 2, que abarca los suelos objeto de adquisición para la construcción de los edificios de acceso a la Estación y el Puesto Central de Control, a los cuales se les asignan aprovechamientos urbanísticos que podrán ser trasladarlos a otras Unidades de Actuación de iniciativa pública, en el marco de lo establecido desde el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

Esta estación propone, igualmente, el desarrollo de conexiones peatonales sobre la Avenida Caracas en “Áreas No Pagas” de la Estación, distribuyendo los flujos peatonales entre ambos costados de la avenida, y la articulación peatonal con la Estación de Regiotram de la Carrera 17.

La Estación podrá generar conexiones con los niveles superiores de los desarrollos en las Unidades de Actuación Urbanística 1, 3 y 4, con el fin de mejorar las condiciones comerciales de los usos propuestos, valorando el aporte en flujos hacia los desarrollos y permitiendo la implementación de mecanismos de captura de valor del suelo.

- 3. Estación Regiotram de Occidente de la Carrera 17:** esta estación se encuentra proyectada sobre la Carrera 17 y es la estación final del “ramal metro” proyectado desde la Estación de la Sabana. Se localiza por fuera del área de planificación del plan parcial, por lo que las intervenciones sobre la sección pública de la Carrera 17 dependerán de la ejecución del sistema y, por tanto, **NO hacen parte de las cargas urbanísticas del plan parcial.**

Sin embargo, el plan parcial propone la generación de áreas de cesión en la Unidad de Actuación Urbanística 1, en torno a la Carrera 17, con el fin de configurar un sistema de espacio público que recoja los flujos de la Estación y los direcciona a la Estación del Metro de la Calle 26. Igualmente, propone el desarrollo de un Área Privada Afecta al Uso Público, atravesando la UAU 1, buscando dicha articulación entre ambas Estaciones.

La ejecución del espacio público en la calzada y andenes del costado oriental de la Carrera 17, dependerán de la articulación en el desarrollo de la UAU 1 y la Estación de Regiotram, lo que implica la coordinación interinstitucional en cabeza el Operador Urbano, y dependerá de las temporalidades del desarrollo de la infraestructura y de las actuaciones urbanísticas en el plan parcial.

- 4. Estación San Diego del proyecto del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate:** mediante comunicación No. 20212051945971 del 20 de diciembre de 2021, el Instituto de Desarrollo Urbano comunicó de manera oficial a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá sobre el proyecto del Cable Aéreo del Centro Histórico y Reencuentro-Monserrate. Posteriormente mediante comunicado con radicado No. 20222050372621 del 24 de febrero de 2022, el IDU expide un concepto técnico acerca de la modificación del plan parcial, donde se solicita incluir en la formulación del Plan Parcial el proyecto “Cable Aéreo Reencuentro con Monserrate”.

En esta comunicación se menciona que el proyecto *“se encuentra en fase de prefactibilidad, en la actualidad no cuenta con recursos para su ejecución, sin embargo, la administración se encuentra realizando la gestión para garantizar los recursos requeridos con la expectativa de licitar los Estudios y Diseños antes de 2024”*.

Igualmente, en el concepto técnico emitido por la Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos – DVTSP, con radicado No. 3-2021-27566 del 04 de enero de 2022, se solicita “incluir un análisis del estado y posible articulación con el proyecto del Cable aéreo Reencuentro Monserrate - Santa Fe, que actualmente estructura el Distrito en el centro de la Ciudad y que podría tener incidencia directa dentro del plan, con el fin de tener claridad sobre dicho aspecto”.

De acuerdo con lo anterior, en el actual proceso de reformulación se incluye el proyecto del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate que busca conectar el ámbito estratégico donde se localiza el plan parcial, las estaciones de los sistemas de transporte existentes, como las troncales de Transmilenio de la Carrera Décima y la Avenida Caracas, y la futura Estación del Metro de la Calle 26 y la Estación Central de TransMilenio en con el Cerro Monserrate.

Este proyecto propone la localización de una Estación denominada “San Diego” en la esquina noroccidental de la intersección de la Calle 25 con la Carrera 13, en la Unidad de Actuación Urbanística 5, ocupando parte de los suelos que actualmente son propiedad de TransMilenio y donde se localiza el acceso al paso en subterráneo de la Estación San Diego; y en parte de los predios que actualmente son propiedad de City-Parking, tal como se presenta en la imagen a continuación:

Ilustración 5.3-2. Localización de la Estación San Diego del Cable Aéreo en el Plan Parcial

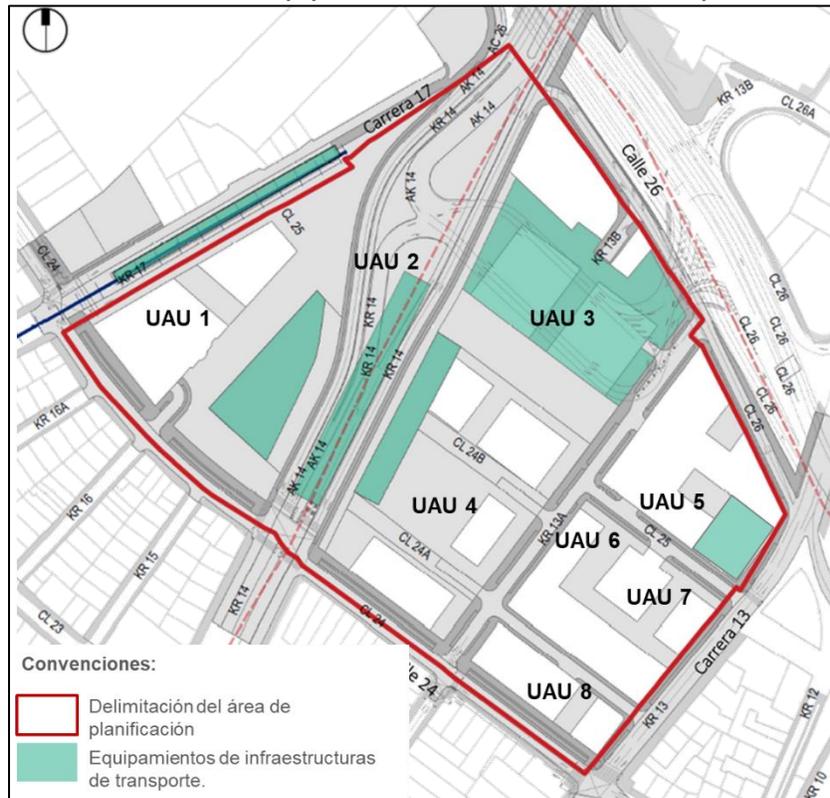
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Tal como se expondrá más adelante, el plan parcial propone, la armonización de la propuesta del perfil vial de la Carrera 13 con las disposiciones del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, configurando alturas máximas de 30 metros para las edificaciones que dan frente a la Carrera 13, y mayores alturas al interior de las UAU, aprovechando el potencial de crecimiento del plan parcial asociado a la liberación de alturas por parte de la Aeronáutica Civil.

Debido a que la Estación tiene una altura máxima proyectada de 15 metros, el plan parcial propone consolidar usos complementarios a esta Estación en comercio y servicios hasta la altura máxima de 30 metros, con el fin de aplicar mecanismos de captura de valor del suelo.

A continuación, se presenta una ilustración con los equipamientos asociados a las infraestructuras de transporte en el plan parcial:

Ilustración 5.3-3. Equipamientos de Infraestructura de transporte



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

5.3.3. Nuevo Centro Administrativo Distrital - CAD:

Uno de los principales componentes del planteamiento urbanístico y elemento estructurante de la propuesta de desarrollo del plan parcial es la incorporación del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD2- previsto en la Unidad de Actuación Urbanística 4. Este proyecto consiste en un desarrollo de aproximadamente 45.000 m² de oficinas (incluyendo áreas comunes de la edificación), y usos comerciales de soporte en los primeros niveles.

El Centro Administrativo se propone colindante con la Estación del Metro de la Calle 26, aportando flujos garantizados que mejoren las condiciones proyectadas de operación del sistema, y a su vez, permitan la accesibilidad a través de sistemas de transporte público a los usuarios y funcionarios del Nuevo CAD.

Este equipamiento de ciudad se vincula a las estrategias de gestión del plan parcial, desarrolladas en el capítulo de gestión y financiación (ver numeral 9 del DTS), con el fin de disminuir la inversión pública en el proyecto. En tal

sentido se propone un esquema indicativo de desarrollo en el que el aporte en suelo de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá se retribuya, en el marco del desarrollo inmobiliario de los demás aprovechamientos y usos del plan parcial, con la construcción del edificio.

a) Incorporación de los alcances del Plan de Implantación en la reformulación del Plan Parcial:

Como se ha descrito a lo largo del Documento Técnico de Soporte, para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, se propone un Área de Mitigación de Impactos – AMI- asociada a las Áreas Privadas Afectas al Uso Público de la Unidad de Actuación Urbanística 4. Esto, con el fin de incorporar en el planteamiento urbanístico las acciones necesarias para el correcto funcionamiento de este equipamiento de escala metropolitana, sin que para su desarrollo se requiera de la formulación de otro instrumento como el Plan de Implantación.

Lo anterior, toda vez que se aborda la mayor parte de los requisitos descritos en el artículo 6 del Decreto Distrital 1119 de 2000, Por el cual se reglamentan los procedimientos para el estudio y aprobación de planes de implantación, modificado por el Decreto Distrital 079 de 2015, y adicionado por el Decreto Distrital 198 de 2019 y por el Decreto Distrital 79 de 2015, tal como se presenta a continuación:

1. Un documento de diagnóstico del área de influencia definida en la consulta preliminar, que incluya:

- a. Los antecedentes normativos del sector:** esto se encuentra desarrollado en la Memoria Justificativa que hace parte integral de la reformulación del plan parcial.
- b. La descripción precisa de la condición actual de las vías y los espacios públicos, el tráfico, los estacionamientos, los usos existentes y la infraestructura pública:** esto se asume en el estudio de tránsito que hace parte integral de la reformulación del plan parcial.
- c. La ocupación actual de los predios adyacentes, especificando la volumetría y la disposición de áreas libres, dimensionando los antejardines y los aislamientos:** conforme con lo presentado en el diagnóstico del área de planificación, incluido en la memoria justificativa que acompaña la reformulación del plan parcial, los predios colindantes con el área donde se pretende desarrollar el Centro Administrativo Distrital, actualmente no cuentan con construcciones; por lo que no es necesario abordar la descripción de la volumetría y la disposición de áreas libres, dimensionando los antejardines y los aislamientos de los predios colindantes.

2. La formulación del plan de implantación, con los respectivos documentos y la planimetría, en los que se suministre:

- a. La integración con los sistemas generales que contempla el Plan de Ordenamiento Territorial:** esto hace parte de la descripción del planteamiento urbanístico y los sistemas que lo componen, desarrollado en el numeral 5 del presente Documento Técnico de Soporte.

- b. La descripción general del proyecto, incluyendo el plan de ocupación, especificación de los usos y servicios complementarios, la volumetría, las alturas y la disposición de áreas finales, dimensionando antejardines y aislamientos:** lo cual se aborda en el presente apartado del Documento Técnico de Soporte; así como la descripción de las normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, definidas en el numeral 7.3. del presente Documento Técnico de Soporte.
 - c. El programa de áreas y usos:** lo cual se aborda en el presente apartado del Documento Técnico de Soporte. No obstante, esto será precisado en detalle en el marco del proceso de estructuración del desarrollo inmobiliario, por lo cual, se deberá someter el proyecto a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.
 - d. Los índices de ocupación y construcción:** lo cual se describe en el numeral 7.2. que contiene la norma para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.
 - e. Las etapas de desarrollo previstas:** esto será detallado en el marco de la estructuración del desarrollo del proyecto, y deberá ser sometido a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.
 - f. El desarrollo de los indicadores urbanos y arquitectónicos que se establecieron en la consulta preliminar:** en el presente proceso de reformulación se abordan los indicadores ambientales, de espacio público; y se garantiza el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad articulado a la propuesta.
- 3. Una detallada descripción de las operaciones y de las acciones planteadas para el adecuado funcionamiento del uso, las cuales se deben referir como mínimo a:**

 - a. El mejoramiento y articulación del espacio público:** desarrollado en la descripción del sistema de espacio público, en el numeral 5.2. del presente Documento Técnico de Soporte.
 - b. El desarrollo de servicios complementarios:** asociado a la mezcla de usos permitida, de acuerdo con el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, y de conformidad con el escenario base de aprovechamientos de la UAU 4, insumo para el desarrollo de los estudios técnicos complementarios que acompañan la presente reformulación.
 - c. La adecuación o ampliación de la red intermedia o local:** descrita en el sistema de movilidad, en el numeral 5.1. del presente Documento Técnico de Soporte; y en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del plan parcial.

- d. **Las condiciones de acceso vehicular y peatonal:** desarrolladas en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del plan parcial.
- e. **La exigencia adicional de estacionamientos, si se requiere:** desarrolladas en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del plan parcial; y en la norma que se define en el proceso de planificación, de conformidad con lo descrito en el numeral 7.4. del presente Documento Técnico de Soporte.
- f. **El cronograma detallado que discrimine el plan de ejecución del proyecto y sus etapas de desarrollo:** esto será detallado en la estructuración del proyecto, y sometido a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.

4. Documentos anexos:

- a. **Los folios de matrícula inmobiliaria de los predios materia del Plan, expedidos con anterioridad no superior a 30 días desde la fecha de la solicitud:** el plan parcial desarrolla el estudio de títulos para la totalidad de los suelos que hacen parte del plan parcial. Esta información, será aportada al momento del licenciamiento.
- b. **El certificado de existencia y representación legal expedido con anterioridad no superior a 30 días desde la fecha de la solicitud, cuando se trata de personas jurídicas:** Iguamente, esta información será aportada en el marco del proceso de licenciamiento.

De acuerdo con lo anterior, para dar cumplimiento a cabalidad a la totalidad de los documentos requeridos para la formulación y adopción de Planes de Implantación, en el marco de la estructuración del proyecto, se deberá hacer entrega a la Secretaría Distrital de Planeación, la siguiente información:

1. El programa de áreas y usos del nuevo Centro Administrativo Distrital.
2. Las etapas de desarrollo previstas.
3. El cronograma detallado que discrimine el plan de ejecución del proyecto y sus etapas de desarrollo previstas.
4. Los folios de matrícula inmobiliaria de los predios donde se localizará el Nuevo CAD.
5. El certificado de existencia y representación legal expedido con anterioridad no superior a 30 días antes del envío de la documentación a la Secretaría Distrital de Planeación, de la entidad que adelantará los trámites de licenciamiento del Nuevo CAD.

5.1.1. Equipamiento Comunal Público:

En la propuesta de reformulación del plan parcial no se proponen equipamientos comunales públicos adicionales, ya que el planteamiento urbanístico responde a la llegada de tres (3) equipamientos de infraestructura de transporte público masivo como son las estaciones con servicios complementarios de TransMilenio, Metro y Regiotram, y una oferta importante de equipamientos privados existentes en la zona garantiza el soporte urbano a este sector.

5.1.2. Equipamiento Comunal Privado:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 19 de la Ley 388 de 1997, los planes parciales son instrumentos que establecen “las normas urbanísticas específicas para la correspondiente unidad de actuación o para el área específica objeto de la operación urbana objeto del plan”. Lo anterior, es concordante con lo definido en el artículo 31 del Decreto Distrital 190 de 2004, donde se precisan los objetivos de estos instrumentos de planificación.

Por tanto, y con el fin de establecer un uso racional del suelo, que garantice el mayor y mejor aprovechamiento urbanístico de los suelos al interior del área de planificación, y debido a la oferta de espacios públicos y usos dotacionales que busca consolidar el planteamiento urbanístico, se proponen las siguientes exigencias de equipamiento comunal privado para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística:

- **Para el uso residencial:** 4,0 m² por cada unidad de vivienda.
- **Para usos diferentes a la vivienda:** 5,0 m² por cada 120 m² del Área para el cálculo del Índice de Construcción, de acuerdo con las definiciones del numeral 6 del presente Documento Técnico de Soporte.

El cumplimiento de estas exigencias, podrán desarrollarse en las siguientes destinaciones:

- **Mínimo un 40% en zonas verdes y recreativas o en áreas libres de las edificaciones:**

Este porcentaje se podrá cumplir en el área no ocupada por edificaciones del Área Útil de las Unidades de Actuación Urbanística; o en las cubiertas de los edificios, atendiendo a las disposiciones del numeral 2 del artículo 2 del Decreto Distrital 080 de 2016.

No contabilizarán para el cumplimiento de esta exigencia las Áreas Privadas Afectas al Uso Público de las UAU 1, 3 y 4, dado que servirán para la integración de flujos de los sistemas de transporte público y se articulan al sistema de espacios públicos del planteamiento urbanístico y, en el caso particular de la UAU 4, estas APAUP servirán como Área de Mitigación de Impactos – AMI- asociada al desarrollo del futuro Centro Administrativo Distrital.

- **Mínimo un 15% de servicios comunales en áreas construidas:**

Este porcentaje se cumplirá al interior de las edificaciones. En este caso, el equipamiento comunal privado debe tener acceso directo desde las áreas comunes que no sean de uso exclusivo.

5.2. Componente de Patrimonio en la formulación del Plan Parcial:

El componente de patrimonio del Plan Parcial incorpora los Bienes de Interés Cultural definidos como Áreas de Manejo Diferenciado en el actual proceso de reformulación, y se articulan las condicionantes para el desarrollo del planteamiento urbanístico, tanto para los BIC como para las demás Áreas Prediales que conforman las Unidades de Actuación Urbanística, conforme a lo definido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura “Por el cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional”.

A continuación, se describen los elementos que integran este componente:

5.2.1. Bienes de Interés Cultural en el plan parcial:

La identificación de los Bienes de Interés Cultural del Plan Parcial parte de las definiciones del Decreto Distrital 822 de 2019, en la que se incluían cuatro (4) inmuebles con declaratoria. Dichos inmuebles se identificaban en el citado Decreto 080 de acuerdo con lo definido en el numeral 2 del Artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016, como áreas de manejo diferenciado y se relacionan a continuación:

Tabla 5.2-1. - Tabla 48 Bienes de Interés Cultural – Decreto Distrital 822 de 2019

Identificación	Categoría de Conservación	Área Predial (m2)	Fotografía
AMD-5A Mz 10 - Pr 28	Conservación Integral	346,84	

Identificación	Categoría de Conservación	Área Predial (m2)	Fotografía
AMD-5B Mz 11 - Pr 07	Conservación Tipológica	128,95	
AMD-5C Mz 07 - Pr 26	Conservación Tipológica	1.094,33	
AMD-1 Mz 01 - Pr 17	Conservación Tipológica	2.246,12	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Sin embargo, en el actual proceso de reformulación, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá solicitó al Concejo Distrital de Patrimonio Cultural la exclusión del edificio de la Universidad Externado de Colombia, con el fin de mejorar las condiciones de desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1, y mejorar las condiciones de integración de la Estación de Regiotram de la Carrera 17 con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26:

Tabla 5.2-2. BIC objeto del proceso de Exclusión

DIRECCIÓN	LOTE	MANZANA	BARRIO
Calle 24A # 13-04	26	07	Santa Fe

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Dicha solicitud de exclusión fue aprobada en la sesión extraordinaria del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021³, quedando incluidas algunas condiciones para el desarrollo de la Unidad de Actuación que son incorporadas como parte de las normas para el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1. Estas definiciones buscan conservar el primer cuerpo de la edificación existente, incorporándola al desarrollo urbanístico y articulado a los sistemas de espacio público proyectados.

Estas condiciones se incorporan a la norma específica para el desarrollo de dicha UAU 1, y se desarrollará en el literal b) del numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

Adicionalmente, posterior a la entrada en vigencia del Decreto Distrital 822 de 2019, y por medio de la Resolución 076 del 11 de febrero de 2020, se da el cambio de categoría de Conservación por Restitución total a Conservación Tipológica al predio de la Universidad Incca, localizado en la manzana 10 del Barrio La Alameda, por lo que en el presente proceso de reformulación se incorpora como Área de Manejo Diferenciado.

Por tanto, los Bienes de Interés Cultural del Plan Parcial son los que se relacionan a continuación:

Tabla 5.2-3. BIC en el proceso de reformulación

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD -1	Edificio Panauto (BIC). Mz-01/Lt.17	2.208,9	003101001017	050C00481778
AMD-7A	Predio Edificio BIC CL 24A 13 04	346,83	003101010028	050C00795253
AMD-7B	Predio colindante KR 13 24A 23	197,31	003101010027	050C00046726
AMD-7C	Predio colindante KR 13 24A 27	170,77	003101010026	050C00798173
AMD-7D	Predio colindante CL 24A 13 26	87,85	003101010002	050C00555035
AMD-7E	Predio colindante CL 24A 13 30	89,76	003101010003	050C00699843
AMD-7F	Predio colindante CL 24A 13 3	248,81	003101010004	050C00303037
AMD-7G	Predio colindante CL 24A 13 46	81,14	003101010005	050C00474102
AMD-8	Predio edificio XXX Aniversario UNINCCA	965,9	003101010006	050C01226230

³ Ver Acta del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021.

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-9	Predio Edificio de Vivienda 5 – La Alameda (BIC), Mz11/Pr.07	128,95	003101011007	050C00000000

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Cabe resaltar que todos los Bienes de Interés Cultural se encuentran localizados en el Área de Influencia del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, por lo que las intervenciones, tanto al interior de su suelo como en los predios colindantes, dependerán de lo establecido en la Resolución 088 de 2021.

La norma aplicable a cada BIC, de acuerdo con lo establecido en la citada Resolución 088 del Ministerio de Cultura, es la que se relaciona a continuación:

5.2.2. Norma aplicable a los Bienes de Interés Cultural de acuerdo con la Resolución 088 de 2021:

Como se ha mencionado anteriormente, la Resolución 088 de 2021, emitida por el Ministerio de Cultura, “Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional”, define las normas para los Bienes de Interés Cultural localizado en su área de intervención y área de influencia, como en el caso de los BIC en el plan parcial.

Es importante resaltar que las normas definidas por la Resolución 088 de 2021, aplican de acuerdo a lo indicado en los siguientes planos: Plano No.20, “Niveles de intervención en inmuebles”; Plano No.22, “Tratamientos urbanísticos”, Plano No.23, “Áreas de Actividad”, Plano No.24, “Sectores normativos”, Plano No.25, “Niveles códigos normativos”, Plano No.26, “Tipos arquitectónicos”, y Plano No.27, “Alturas permitidas”.

Conforme a lo anterior, se presenta la norma asignada por la Resolución 088 de 2021, para los predios con Bienes de Interés Cultural al interior del área de planificación:

III. Edificio Panauto – AMD 1:

De acuerdo con La Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 26 13B-37 y código catastral 003101001017, en el cual se localiza el edificio Panauto, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 - Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales.**

- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 088 de 2021 es: **AA - M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo**. Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.
- **Código normativo:** La Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G4: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 4, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 - Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 - Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 4:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con algún o varios elementos de la variada arquitectura del periodo premoderno, como fachadas planas con retrocesos o salientes, superficies convexas, remates rectos, decoración geométrica, acentuación líneas verticales, blancas superficies, paulatina reducción de ornamentos, techos planos, volúmenes prismáticos, regularización de la estructura, en ocasiones sigue siendo simétrica, mezcla no digerida de distintas precedencias, alegoría náutica, líneas curvas envolventes, ventanas circulares (ojos de buey).

IV. Edificio Calle 24A con Carrera 13 – AMD 7:

De acuerdo con La Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 24A No. 13-04 con código catastral 003101010028, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 - Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales.**
- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 088 de 2021 es: **AA - M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo.** Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.
- **Código normativo:** La Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G4: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 4, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 - Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 - Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 4:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con algún o varios elementos de la variada arquitectura del periodo premoderno, como fachadas planas con retrocesos o salientes, superficies convexas, remates rectos, decoración geométrica, acentuación líneas verticales, blancas superficies, paulatina reducción de ornamentos, techos planos, volúmenes prismáticos, regularización de la estructura, en ocasiones sigue siendo simétrica, mezcla no digerida de distintas precedencias, alegoría náutica, líneas curvas envolventes, ventanas circulares (ojos de buey).

V. Edificio Sede del XXX Aniversario - Universidad INCCA – AMD 8:

De acuerdo con la Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 24A No. 13-72 con código catastral 003101010006, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 - Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales.**
- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 088 de 2021 es: **AA - M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo.** Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.
- **Permanencia uso dotacional:** Este predio presenta condición de permanencia según la norma actual, en este caso según el Decreto 822 de 2019, aprobatorio del Plan Parcial Estación Metro 26. Al respecto la Resolución 088 de 2021, condiciona el desarrollo de usos de la siguiente manera: “Predios en condición de permanencia de acuerdo con la norma vigente, podrán desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos en el área de actividad y sus condiciones.”
- **Código normativo:** La Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G7: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 7, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 - Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 - Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 7:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 088 de 2021, son inmuebles o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados.

VI. Edificio de vivienda Carrera 13A con Calle 24A – AMD 9:

De acuerdo con La Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Carrera 13 A 24-26 con código catastral 003101011007, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 - Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales.**
- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 088 de 2021 es: **AA - M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo.** Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.
- **Código normativo:** La Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G4: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 4, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 - Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 - Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 4:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con algún o varios elementos de la variada arquitectura del periodo premoderno, como fachadas planas con retrocesos o salientes, superficies convexas, remates rectos, decoración geométrica, acentuación líneas verticales, blancas superficies, paulatina reducción de ornamentos, techos planos, volúmenes prismáticos, regularización de la estructura, en ocasiones sigue siendo simétrica, mezcla no digerida de distintas precedencias, alegoría náutica, líneas curvas envolventes, ventanas circulares (ojos de buey).

Adicionalmente a lo anterior, la Resolución 088 de 2021 determina normas adicionales para el manejo de la edificación, como el nivel de intervención permitida, las normas volumétricas, así como otras normas específicas. Así mismo define las normas para el desarrollo de los predios colindantes con los inmuebles de interés cultural mencionados.

5.2.3. *Articulación de las definiciones del PEMP para la configuración del perfil urbano de la Carrera 13:*

De acuerdo con lo establecido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, las manzanas al interior del plan parcial localizadas al oriente de la Avenida Caracas se encuentran al interior del Área de Influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá por lo que, además de articular la visión de desarrollo futuro de este sector, conforme con las normas Distritales, se deben incorporar las directrices normativas del Plan Especial.

El área de planificación cuenta con una asignación de tratamiento de renovación urbana en la modalidad de Redesarrollo en la que, en concordancia con las definiciones adoptadas por el artículo 40 del PEMP, se busca *“establecer determinaciones para orientar y regular su transformación o recuperación, con el fin de **potencial su ocupación** o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental de dichas áreas, **promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública** existentes; impulsar la **densificación racional de áreas para vivienda y otros usos**; promoviendo su **uso eficiente y sostenible**”* (resaltados por fuera del texto original).

Así las cosas, y con el fin de articular lo dispuesto por la Resolución 088 de 2021 con el gran potencial de desarrollo, tanto público como de aprovechamientos urbanísticos que propone el plan parcial, se propone un manejo diferencial para las Unidades de Actuación Urbanística que dan frente a la Carrera 13, con el fin de configurar el perfil urbano propuesto por el PEMP con el mayor potencial de desarrollo urbano previsto en el actual proceso de reformulación.

En el artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, se determina que las alturas máximas permitidas para los desarrollos, tanto en el área de influencia como de son las establecidas en el plano No. 27 Alturas Permitidas. En dicho plano, se señala una restricción de alturas para los predios del plan parcial sobre la Carrera 13, de 30 metros.

Igualmente, en el artículo 70 del PEMP del Centro Histórico que, en su tabla 48 especifica las condiciones de englobes, y se precisa que, cuando se trate de integraciones entre predios con niveles de intervención 4 en tratamiento de renovación urbana, *“las normas generales y específicas aplican al predio englobado tanto en el área afectada como en zona de influencia”*.

Es importante señalar que, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19, 44 y 45 de la Ley 388 de 1997, los planes parciales apuestan por la integración inmobiliaria mediante la ejecución de Unidades de Actuación Urbanística -UAU- o Unidades de Gestión, buscando definir una estructura morfológica y predial que permita el desarrollo de las espacialidades públicas y privadas. En tal sentido, de acuerdo con lo establecido en el citado

artículo 70 del PEMMP – CHB, de haber integración inmobiliaria con los predios que dan frente a la Carrera 13, el desarrollo máximo de las respectivas UAU estarían limitadas por la altura máxima de 30 metros.

Con la finalidad de plantear una alternativa respecto de esta situación, consideramos pertinente dar aplicación al artículo 112 de la Resolución 088 de 2021, que define lo siguiente:

“Para garantizar la articulación armónica entre instrumentos existentes y en proceso de formulación se deberán seguir las siguientes reglas: (...)

3. Los instrumentos de planificación complementaria del POT del nivel distrital para áreas o predios dentro del ámbito del PEMP – CHB, como planes parciales, planes de regularización y manejo, planes de implantación, planes directores, entre otros, que se encuentren adoptados antes de la entrada en vigencia del presente plan continuarán vigentes y aplicarán las condiciones normativas allí establecidas.

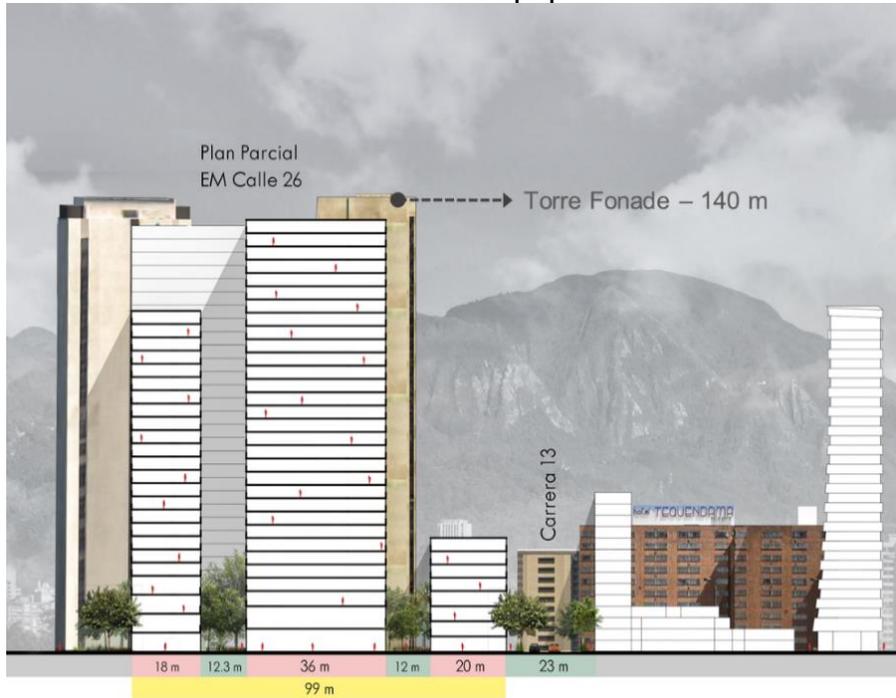
4. En caso de modificación de los instrumentos de que trata los numerales anteriores, **dichos cambios deberán acoger los establecido en la presente resolución manteniendo sus condiciones patrimoniales**” (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, en caso de no variar las alturas adoptadas en el Decreto Distrital 822 de 2019 o en su defecto, que las condiciones patrimoniales que fueron evaluadas con la adopción del Plan Parcial no se modifiquen, no es necesario acoger las condiciones establecidas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá.

Sin embargo, buscando armonizar el proceso de reformulación del plan parcial con las normas urbanísticas definidas por el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, se proponen alternativas de manera que se integren las intenciones de consolidar un frente homogéneo con edificaciones de 30 metros sobre la Carrera 13, pero permitiendo el desarrollo de mayores alturas hacia el interior de las manzanas.

En tal sentido, se propone disponer de un frente de edificaciones con las alturas definidas por la Resolución 088 de 2021; una separación para configurar un área privada afecta al uso público no inferior a 12 metros; y el desarrollo de las alturas actualmente permitidas por la Aeronáutica Civil al interior de las manzanas, tal como se muestra en los esquemas a continuación:

Ilustración 5.2-1. Altura de las edificaciones propuestas frente a la Carrera 13



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana ERU

Ilustración 5.2-2. Altura de las edificaciones propuestas frente a la Carrera 13



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana ERU

Estas definiciones normativas serán desarrolladas de manera particular en las normas para el desarrollo privado contenidas en el numeral 5.3.1 del presente documento técnico de soporte, tal como se expondrá más adelante.

5.2.4. Estrategia para la conservación de los Bienes de Interés Cultural:

a) AMD – 1. Edificio Panauto:

Para el Área de Manejo Diferenciado 1 se propone un proceso de ampliación de acuerdo con la norma establecida por el Plan Parcial y en armonía con las definiciones de la Resolución 088 de 2021. Asociado al potencial de desarrollo de esta Área, se asignan cargas urbanísticas proporcionales a los aprovechamientos asignados, destinadas a la restauración y conservación del Bien de Interés Cultural.

Con el fin de promover el reúso de esta edificación, en esta AMD podrán desarrollarse intervenciones para el cambio de uso o subdivisión interna de la edificación, siempre que se cumplan con las disposiciones de la citada Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.

b) AMD – 7. Edificio localizado en la Carrera 13 con Calle 24A y predios colindantes:

De acuerdo con el estudio de valoración adelantado por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, el Bien de Interés Cultural localizado en la Carrera 13 con Calle 24 presenta un alto grado de intervención que ha desmejorado las condiciones del actual BIC.

No obstante, este predio colinda con suelos cuyo Nivel de Intervención es 4, de conformidad con lo establecido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura; es decir, que no cuentan con valores patrimoniales por lo que tienen posibilidad de desarrollo, guardando las normas volumétricas, de alturas y empates definidas por la citada Resolución 088.

En ese sentido, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **con posibilidad de desarrollarlo**, asignándole aprovechamientos urbanísticos y, en función de estos, cargas proporcionales destinados a la restauración y conservación del BIC. Lo anterior, en el marco del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial.

c) AMD 8 – Edificio del XXX aniversario de la Universidad INCCA.

El proceso de reformulación del plan parcial incorpora como áreas desarrollables los suelos de la Universidad Incca que actualmente cuentan con un uso dotacional con condición de permanencia, mejorando los aprovechamientos urbanísticos de las Unidades de Actuación donde se encuentra, y generando recursos a través de la gestión del suelo a la Universidad para la ejecución de sus planes, proyectos y el mantenimiento de su planta física.

Así las cosas, NO se definen cargas para la conservación de este Bien de Interés Cultural, toda vez que su mantenimiento estará a cargo de la administración de la Universidad INCCA.

d) AMD 9 – Edificio de vivienda 5 – La Alameda:

El plan parcial propone cargas patrimoniales para la adecuación, restauración y reúso de esta edificación, que se

constituye como una carga monetaria distribuida de acuerdo con lo definido desde el Sistema de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios.

Con esto, se busca generar recursos que administrará y destinará el Operador Urbano, de acuerdo con las estrategias de gestión propuestas en la presente reformulación para la rehabilitación de este edificio. Esto, vinculado al reuso de la edificación, permitiendo el cambio de uso o subdivisión interna de las unidades inmobiliarias de la edificación.

5.3. Componente ambiental del plan parcial.

En el presente apartado del Documento Técnico de Soporte, se incorporan los principales lineamientos derivados del Estudio Ambiental, que hace parte integral del proceso de reformulación del Plan Parcial. Este estudio se encuentra en el Anexo 4. Estudio Ambiental.

5.3.1. Estrategia de gestión ambiental:

Esta parte del estudio tiene por objeto identificar, predecir y evaluar la importancia de los impactos ambientales potenciales del Plan Parcial y seleccionar las medidas de mitigación necesarias para hacerlo ambientalmente viable.

Con base en el conocimiento de las condiciones ambientales y de las características del Plan Parcial, esta fase de evaluación busca dar respuesta a cuatro preguntas básicas:

- ¿Qué cambios ocurrirán como resultado del Plan Parcial? Es la identificación de impactos, o determinación de las posibilidades de interacción entre el Plan Parcial y las condiciones ambientales del área.
- ¿Cuál será el alcance de los cambios? Es la predicción de la magnitud esperada de los impactos, o cuantificación de estos en términos físicos, biológicos, económicos, sociales u otros, según su naturaleza.
- ¿Son importantes los cambios? Es la evaluación propiamente dicha, o determinación de la importancia real de cada impacto frente a la situación actual, a las expectativas de la población, a la legislación existente o a otros parámetros de referencia.
- ¿Qué hay que hacer para manejar o controlar los cambios? Es la determinación de las medidas de mitigación necesarias para aquellos impactos que se muestren significativos en la evaluación.

Este proceso es iterativo hasta lograr encontrar medidas que hagan viable el Plan Parcial desde el punto de vista ambiental. En el capítulo de evaluación de impactos, las cuatro etapas anteriores, a pesar de considerarse totalmente en el análisis, se presentan en forma unificada y sintética, buscando dar énfasis a los impactos realmente significativos del Plan Parcial.

Cabe aclarar, que en el momento de la implementación del proyecto urbanístico corresponderá al promotor del proyecto realizar un estudio más detallado de los posibles impactos ambientales negativos que puedan generarse

durante la etapa de construcción y operación, y por lo tanto definir las acciones requeridas para evitar, controlar, minimizar y mitigar los impactos de acuerdo al diagnóstico ambiental que en su momento presente el área de influencia del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que esta primera evaluación ambiental es una aproximación que permita la viabilidad del proyecto.

Para fines operativos, la evaluación de impactos se ha organizado según el tipo de medio afectado, así: impactos sobre el medio físico, impactos sobre el medio biótico e impactos sobre el medio socioeconómico cultural.

Cada impacto se califica según los siguientes criterios:

- Carácter: directo, indirecto.
- Sentido: negativo, positivo
- Probabilidad de ocurrencia: seguro, probable, poco probable
- Duración: a largo plazo o residual, a mediano plazo, a corto plazo.
- Reversibilidad
- Importancia real: insignificante o despreciable (0), muy baja (1), baja (2), media (3), alta (4), muy alta (5).

Los impactos son resumidos y mostrados en forma sintética en la matriz reducida de impacto ambiental del Plan Parcial.

5.3.2. Impactos con Plan Parcial:

Se espera en general impactos ambientales positivos al área en que se desarrolle el plan parcial, no cuenta con afectaciones a componentes de la estructura ecológica principal de la ciudad y es un área que presenta gran deterioro físico y ambiental. Con altos niveles de ruido, mala calidad del aire aumenta de la temperatura de la superficie.

Tabla 5.3-1. Matriz reducida de impacto ambiental del Plan Parcial

MATRIZ REDUCIDA DE IMPACTO AMBIENTAL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA ESTACIÓN METRO CALLE 26	1. ACTIVIDADES DEL PROYECTO											
	1. Fase preparatoria (delimitación, diseño, otros)											
	2. Movimiento de tierras (descapote, excavaciones, demoliciones)											
	3. Transporte en construcción, maquinaria y equipos											
	4. Construcción (cimentaciones, edificios, plataformas, natios, otros)											
	5. Manejo de aguas de consumo											
	6. Manejo de aguas residuales											
	7. Manejo de residuos sólidos											
	8. Manejo de energía eléctrica											
	9. Manejo de materiales de construcción											
	10. Contratación de personal											
	11. Contratación suministros, servicios y otros											
12. Operación de la estación y del complejo inmobiliario												

Recursos y valores ambientales	Medio físico	Tierras	Suelos	-1														+4		
			Procesos morfológicos	-1																
		Aguas	Disponibilidad aguas				-1	-1												-1
			Calidad del agua		-1						-1									-1
		Aire	Calidad del aire		-1	-1									-1					-1
			Ruido		-1	-1									-1					-1
	Medio biótico	Vegetación			-1														+4	
		Fauna terrestre			-1														+1	
		Hidrobiología*			0					0									0	
	Medio socioeconómico	Aspectos sociales	Población															-1	-1	+3
			Empleo	0		+1									+1	+1			+5	
			Asentamientos humanos y urb.	0																+4
		Econo-mía	Infraestructura y tráfico			-2														-1
			Producción económica		+1															+4
		Cult	Valores culturales		-1															
	Estética	Paisaje y espacio público		-1															+4	

Impacto a mediano o largo plazo ○ Impacto a corto plazo ○

Importancia del impacto: 0 = Despreciable. 1 = Muy baja. 2 = Baja. 3 = Moderada. 4 = Alta. 5 = Muy alta

Impactos negativos - Impactos positivos +

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

5.3.3. Determinantes ambientales para la formulación del Plan Parcial:

El proyecto urbano PPRU tiene por objeto desarrollar un modelo de ocupación que responda a las dinámicas socioeconómicas propias de este sector a través del uso y aprovechamiento eficiente del suelo. Igualmente, se busca incorporar estas áreas dentro de los procesos de desarrollo sostenible a través de la conservación, restauración o sustitución de los elementos ambientales presentes en el área del proyecto o aquellos necesarios para garantizar la calidad ambiental del entorno.

Teniendo en cuenta que el último estudio ambiental presentado para el Plan Parcial de Renovación Urbana se elaboró y presentó ante la Secretaria Distrital de Planeación y Secretaria Distrital de Ambiente para el año 2010 y que el mismo se enmarcaba en los lineamientos establecidos por la Resolución 1116 de 2009 que a un plan parcial que plantea modificaciones al actualmente, se requiere entonces una actualización de la información técnica del componente ambiental y a su vez la incorporación de los lineamientos de la Secretaria Distrital de Ambiente en lo que corresponde a construcción sostenible.

Estos lineamientos se sustentan bajo la normatividad vigente y los Decretos 190 de 2004, Decreto 2181 de 2006, Decreto 4300 de 2007, Decreto 1478 de 2013 y Decreto 1077 de 2015.

Estos, a su vez, tienen como principal objeto garantizar la sostenibilidad del proyecto urbanístico y la protección de los elementos naturales de importancia ambiental, así como la estructura ecológica principal presente en el área del plan parcial.

Con el fin de facilitar las labores de control y seguimiento de las obligaciones ambientales dependidas del plan parcial se presenta la siguiente matriz la cual especifica las acciones ambientales propuestas para cada etapa del proyecto:

Tabla 5.3-2. Matriz resumen Determinantes ambientales para la formulación del PPRU

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
Cuerpo de agua superficial	Alteración de la calidad del agua superficial, por la posible generación de vertimientos, RCD y/o sustancias peligrosas.	Construcción	N/A: No existen cuerpos de agua superficial en el área del PPRU o en el área de influencia indirecta.	Promotor y/o constructor del proyecto.
Acuíferos	Alteración de la calidad del agua subterránea, por la posible generación de vertimientos y/o sustancias peligrosas.	Construcción	N/A: No se identificaron áreas de importancia para la recarga de acuíferos en el área del PPRU	Promotor y/o constructor del proyecto.
Cesiones	Afectaciones en la calidad del aire	Formulación	En total, con la presente propuesta de reformulación del Plan Parcial estación Metro Calle 26, se están generando un total de 3.00145,0 m ² de espacio público entre las áreas de cesión y adecuación de espacios públicos y las	ERU- Promotor y/o constructor del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
			APAUP, de las cuales 27.457,0 m ² se encuentran al interior del área de planificación, lo que representa el 29,5% del área bruta del plan parcial.	
Vías	Afectaciones en la calidad del aire	Formulación	<p>a) Conectividad a estructura ecológica principal a través de las franjas de control ambiental propuestas para la Avenida Caracas al costado occidental y el costado oriental</p> <p>b) Franjas de control ambiental con</p> <p>c) Franjas de control ambiental compuestas en un mínimo del 70% en zonas blandas (cobertura vegetal).</p>	ERU- Promotor y/o constructor del proyecto.
Arbolado urbano	<p>Pérdida de la cobertura vegetal</p> <p>Pérdida en los niveles de captación de dióxido de carbono y de producción de oxígeno</p>	Formulación	<p>a) Franjas de control ambiental compuestas en un 70% con cobertura vegetal.</p> <p>c) Las APAUP propuestas se propone el endurecimiento en un 30 % de su área total, debiendo disponer como mínimo con un 70% para área verde, se aumentará la densidad arbórea con el fin de configurar un bosque urbano en el corazón de la ciudad</p> <p>Cambiando considerablemente la propuesta de</p>	Promotor y/o constructor del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
			endurecimiento de la formulación anterior de 90%	
Áreas privadas afectas al uso público	<p>Pérdida de la cobertura vegetal</p> <p>Pérdida en los niveles de captación de dióxido de carbono y de producción de oxígeno</p>	Formulación	a) Las áreas privadas afectas al uso público estarán compuesta por áreas verdes, duras y semipermeables, de acuerdo con las condiciones particulares de cada una, según lo descrito en el numeral 5.2 del presente documento técnico de soporte.	Promotor y/o constructor del proyecto.
Estrategias componente hidrosférico	<p>Afectación al recurso hídrico por su uso en grandes volúmenes</p> <p>Riesgo de encharcamiento por deficiencia de las redes hidráulicas</p>	Formulación y operación	e) <i>SUDS</i> que reduzcan mínimo en un 30% el caudal pico del hidrograma de creciente de diseño con el fin de evitar sobrecargas en los sistemas pluviales y estarán en el espacio público y privado	Promotor y/o constructor del proyecto.
Estrategias componente atmosférico	<p>a) Desplazamiento y/o extinción de especies, poblaciones.</p> <p>b) Generación de alteraciones del entorno que causen molestias a las personas, tales como malos olores ofensivos, irritaciones, etc.</p> <p>c) Generación de ruido por trabajo con maquinaria pesada y molestias a los habitantes del sector</p>	Construcción y operación	<p>Mitigación acústica para determinación de tipo y cantidad. Medidas complementarias de mitigación y control de ruido.</p> <p>Implementación de las medidas dispuestas en la ficha de manejo ambiental 09 "Lineamientos de manejo del recurso aire".</p>	Promotor y/o constructor del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
	d) Generación de ruido por trabajo constante por pulido, corte y martilleo. e) Generación de ruido por el uso de maquinaria para la demolición y caída de materiales.			
Ahorro y uso eficiente del agua y energía	Afectación al recurso hídrico por su uso en grandes volúmenes	Operación	a) <i>Oficinas</i> : Ahorro de energía y agua: 30% b) <i>Comercio</i> : Ahorro de energía y agua: 25% c) <i>Educativo</i> : Ahorro de energía y agua: 45% d) <i>Vivienda NO VIS</i> : Ahorro de energía y agua: 25%.	ERU- Promotor y/o constructor del proyecto.
Materiales y residuos	a) Generación no controlada de RCD y disposición inadecuada de los mismos. b) Aumento de la temperatura por los efectos de la isla de calor	Construcción y operación	a) Incorporación de los materiales de origen pétreo hasta en un 25% del volumen o peso del material utilizado en la obra para su construcción. b) Generar sombras con árboles por lo menos en el 20% de superficies duras. Esta estrategia ayuda a disminuir el efecto de isla de calor urbano.	Promotor y/o constructor del proyecto.
Bioesférico	Pérdida de la cobertura vegetal Pérdida en los niveles de captación de dióxido de carbono y de producción de oxígeno	Construcción y operación	Teniendo en cuenta el tipo de usos planteados (dotacional, comercio y vivienda tipo 3) una meta de 40% como mínimo de cubiertas o fachadas efectivas en techos verdes	ERU- Promotor y/o constructor del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
			y/o jardines verticales para todo el proyecto.	
Estrategias componente socioeconómico y cultural	Afectaciones de la calidad del aire por generación de partículas y emisiones atmosféricas.	Construcción y operación	a) Áreas de almacenamiento de bicicletas con soportes seguros de al menos un 2.5% de todos los usuarios de la edificación (medidos en horas pico o por una persona cada 15m ² para edificaciones de oficinas basados en GFA). b) Para edificaciones de múltiples pisos residenciales con 11 o más apartamentos o con 50 o más ocupantes, áreas de almacenamiento de bicicletas con soportes seguros para al menos el 10% del número de apartamentos o para el 10% de los ocupantes del edificio.	Promotor y/o constructor del proyecto.
Manejo de impactos ambientales	Todos los establecidos en las fichas de manejo ambiental	Construcción y operación	Cumplimiento en un 100% con las acciones de prevención, mitigación y remediación establecidas en las fichas de manejo ambiental del presente estudio.	Promotor y/o constructor del proyecto.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

5.4. Componente de servicios públicos:

El plan parcial incorpora como cargas urbanísticas el presupuesto desarrollado para la construcción de las redes húmeda y secas de los servicios públicos domiciliarios en el plan parcial. Estos valores hacen parte de las cargas

monetarias que serán distribuidas de manera equitativa entre las Unidades de Actuación Urbanística, de acuerdo con lo previsto en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

En tal sentido, conforme se concreten los desarrollos urbanísticos de las UAU, se aportarán las cargas monetarias para la ejecución de las redes de servicios públicos, las cuales serán ejecutadas en coordinación con las entidades prestadoras de servicios por medio del Operador Urbano para el plan parcial. Así las cosas, se deberá evaluar al momento del desarrollo el aporte a cargas monetarias de cada UAU respecto al presupuesto detallado de cada intervención para la ejecución de las redes necesarias para el adecuado abastecimiento de los futuros desarrollos.

En todo caso, se deberá atender lo definido en el estudio y diseños hidráulicos a nivel de factibilidad de las redes de acueducto, alcantarillado pluvial y sanitario, que hacen parte integral del presente proceso de reformulación (ver Anexo 6. Estudio de Redes).

6. Proyecto de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:

Tal como se describió en el numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte, en el actual proceso de reformulación, se propone la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística -UAU, conforme con lo indicado en el Artículo 2.2.4.1.6.1.1. del Decreto Nacional 1077 de 2015, el cual define Unidad de Actuación Urbanística de la siguiente manera:

“El área conformada por uno o varios inmuebles explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento territorial que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios de la infraestructura de transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos, mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios, conforme con lo previsto en el Capítulo V de la Ley 388 de 1997.”

La propuesta de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística -UAU- busca la gestión eficiente del planteamiento urbanístico, permitiendo la consolidación de los aprovechamientos urbanísticos proyectados, así como el consecuente aporte a las cargas urbanísticas. En tal sentido, las áreas que conforman cada UAU corresponde a las **Áreas Prediales**, descritas en el numeral 5. del presente Documento Técnico de Soporte, por lo que los suelos asociados a los sistemas públicos existentes, si bien son objeto de intervención en el plan parcial, no cuentan con una asignación de aprovechamientos urbanísticos, toda vez que, de acuerdo con las definiciones del Decreto Distrital 080 de 2016, los inmuebles previamente adquiridos por las entidades competentes para adelantar infraestructura del plan vial, parques, infraestructura de servicios públicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos, pueden entrar en el reparto de cargas y beneficios del plan parcial solo como cargas urbanísticas.

Adicionalmente, tal como se describe en el citado artículo 2.2.4.1.6.1.1. del Decreto 1077 de 2015, las áreas que conforman las Unidades de Actuación Urbanística son aquellas que serán objeto de licenciamiento de urbanización y posteriores licencias de construcción, mientras que las intervenciones en los sistemas públicos consolidados, se

tramitará, a su vez, las respectivas licencias de intervención y ocupación del espacio público, en los términos del artículo 2.2.6.1.1.13 del mismo Decreto Nacional:

“ARTÍCULO 2.2.4.1.6.1.1. (...) Delimitada la respectiva unidad de actuación urbanística en los términos del mismo Decreto de esta sección, para el desarrollo de cada unidad se deberá obtener una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del presente decreto o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.”

“ARTÍCULO 2.2.6.1.1.12 Licencia de intervención y ocupación del espacio público. Es la autorización previa para ocupar o para intervenir bienes de uso público incluidos en el espacio público, de conformidad con las normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en los instrumentos que lo desarrollen y complementen y demás normatividad vigente”.

6.1. Criterios para la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:

Además de lo expuesto anteriormente, el proyecto de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística se desarrolla teniendo en cuenta una serie de criterios que se enuncian a continuación:

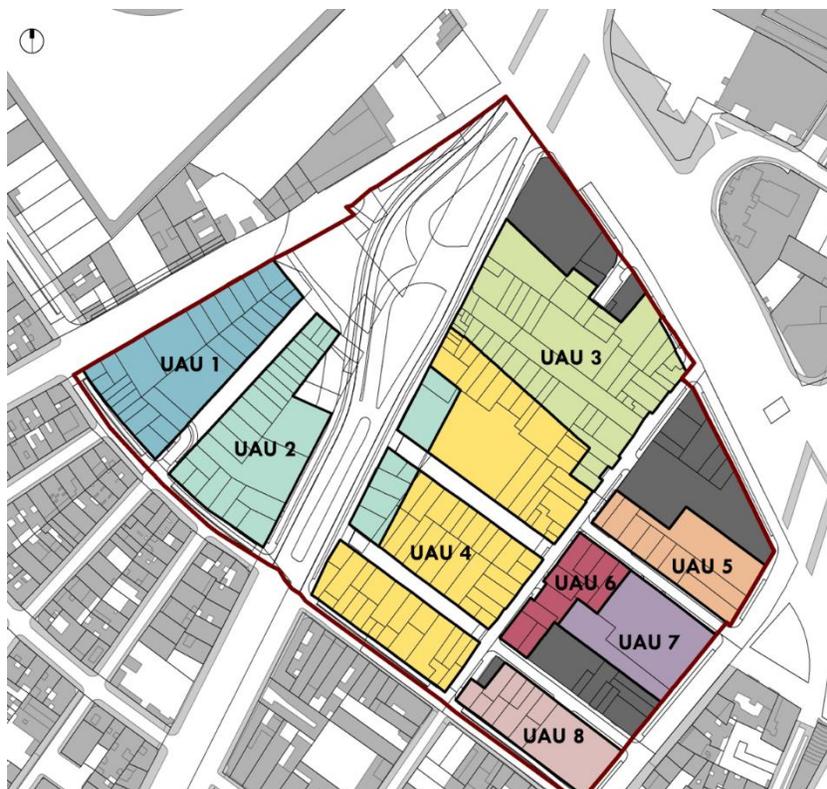
- Se incluye la totalidad de las Áreas Prediales, de acuerdo con lo definido en el numeral 4 y el numeral 5.5. del presente Documento Técnico de Soporte, excluyendo, tal como se describió anteriormente, las áreas y predios asociados a los elementos de la malla vial y a los espacios públicos existentes.

Las áreas prediales que conforman las UAU, así como la información de matrículas inmobiliarias y códigos catastrales, se toman de la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital vigente a la fecha de elaboración de la presente propuesta de reformulación. Cualquier variación de la formación predial, derivado de englobes, actualizaciones de cabida y linderos u otras gestiones que modifiquen las áreas que conforman la UAU, no implica en ningún caso un ajuste al sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, por lo que no es necesario incurrir en un nuevo proceso de reformulación.

- Se incluyen los predios propiedad de TransMilenio, localizados en la UAU 3, conforme se describe más adelante, dado el potencial de desarrollo de las áreas libres de la infraestructura de transporte existente y a través de la aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie u otros mecanismos para la concreción de los aprovechamientos proyectados.
- Se incluyen los suelos que serán objeto de adquisición por parte de la Empresa Metro de Bogotá, que se constituyen en reserva de suelo para la construcción de los edificios de acceso a la Estación de la Calle 26, toda vez que corresponden a suelos privados o bienes fiscales, y que serán objeto del trámite de las respectivas licencias de urbanización y construcción.

Con base en lo anterior, se delimitan ocho (8) Unidades de Actuación Urbanística, como se presenta en la imagen a continuación. Los criterios particulares de su delimitación, así como la formación predial de las UAU se detalla más adelante.

Ilustración 6.1-1. Delimitación de las UAU



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.2. Áreas generales de las Unidades de Actuación Urbanística propuestas:

A continuación, se presenta un cuadro general con las áreas prediales que componen el proyecto de Delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística en el plan parcial:

Tabla 6.2-1. Áreas prediales de las UAU

UAU	ÁREA PREDIAL (m ²)
UAU 1	6.573,2
UAU 2	8.376,8
UAU 3*	10.352,1
UAU 4	14.925,6
UAU 5	3.547,9

UAU	ÁREA PREDIAL (m2)
UAU 6	2.226,6
UAU 7	3.669,3
UAU 8	3.323,1
TOTAL	52.994,6

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

* **Nota:** la Unidad de Actuación Urbanística 3 incluye el área declarada bien baldío en el segundo punto del artículo 1, de la Resolución 263 del 10 de julio de 2019, que correspondía a la Calle 25A, identificado con RUPI 1-5036 Y Chip AAA0273YFFZ; y parte del predio identificado con RUPI 4434-8 de la Carrera 13B; toda vez que estas áreas de vías desaparecieron con el desarrollo del intercambiador de TransMilenio, y dado que será objeto de saneamiento predial en el marco del contrato 614 de 2019 entre la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá y TransMilenio S.A., tal como se describió en el numeral 5.5.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

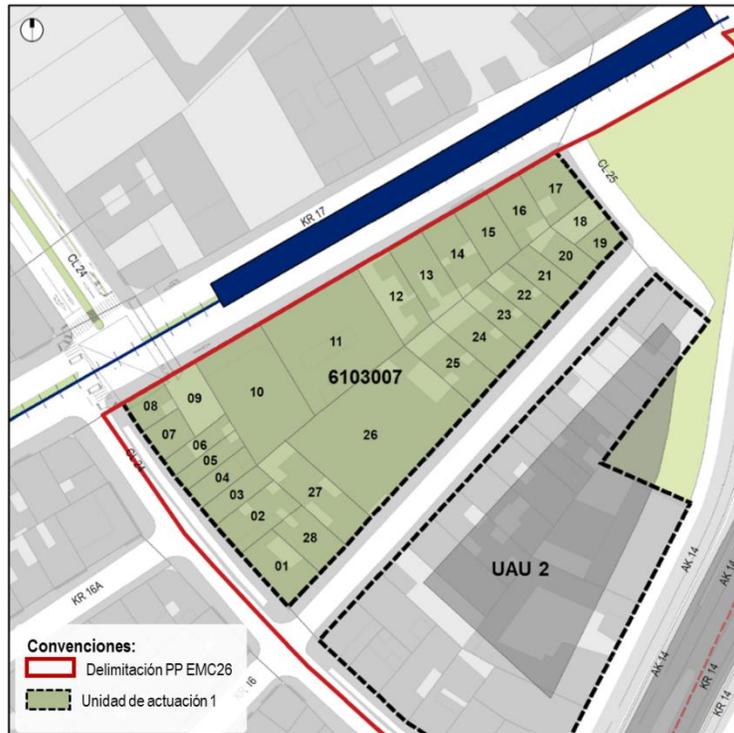
Esto se asocia, igualmente, a la posibilidad de aplicar mecanismos para el desarrollo del potencial de aprovechamientos urbanísticos como el instrumento de financiación para las infraestructuras de transporte del Derecho Real Accesorio de Superficie, definida en el numeral 9 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, “por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.

6.3. Proyecto de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística:

6.3.1. Unidad de Actuación Urbanística 1 – UAU 1:

La Unidad de Actuación Urbanística 1 comprende los predios localizados en la Manzana 7 del barrio Santa Fe, localizados entre las Calles 24 y 25 y entre la Carrera 16 y 17. Esta Unidad de Actuación Urbanística tiene un área total de 6.573,2 m2, lo cual corresponde al 7,1 % del área bruta total del plan parcial, y está comprendida por 28 lotes los cuales se presentan a continuación:

Ilustración 6.3-1. Delimitación de la UAU 1



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 6.3-1. Áreas UAU 1

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
7	1	210,1	Residencial
7	2	200,4	Residencial
7	3	113,9	Residencial
7	4	114,5	Residencial
7	5	99,6	Residencial
7	6	101,4	Residencial
7	7	103,5	Comercial
7	8	103,3	Residencial
7	9	167,1	-
7	10	604,1	Comercial
7	11	788,9	Dotacional
7	12	225,7	Comercial
7	13	219,6	Residencial
7	14	203,5	Comercial

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
7	15	187,3	Comercial
7	16	172,6	Comercial
7	17	193,1	Residencial
7	18	94,7	-
7	19	83,0	Comercial
7	20	128,7	Comercial
7	21	139,0	Comercial
7	22	145,2	Residencial
7	23	155,9	Residencial
7	24	216,7	Comercial
7	25	230,6	Residencial
7	26	1.094,3	Comercial
7	27	310,3	Comercial
7	28	166,5	Industrial

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante mencionar que esta Unidad de Actuación Urbanística comprende el predio donde se localiza la sede fundacional de la Universidad Externado de Colombia (Lote 26); inmueble que fue excluido del inventario de Bienes de Interés Cultural en la sesión extraordinaria del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021, en el marco del presente proceso de reformulación.

Igualmente, incluye la clínica destinada a la atención de pacientes de COVID (Lote 11), predio con uso dotacional con condición de permanencia. Respecto a este último, y tal y como se desarrolla en el numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte, el plan parcial propone el traslado del uso dotacional al interior del desarrollo urbanístico proyectado en el plan parcial.

Con lo anterior, se pretende mejorar las condiciones de desarrollo urbanístico de esta Unidad; concretar un esquema de espacialidades públicas que permita la articulación efectiva de los flujos peatonales entre la Estación de Regiotram de Occidente y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26; y garantizar la consolidación de mayores aprovechamientos urbanísticos a los definidos en el Decreto 822 de 2019.

A continuación, se presenta la identificación de las 41 unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-2. Unidades prediales UAU 1

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
7	1	6103007001	4	AAA0072MASY	050C00209237
				AAA0072MARJ	050C00211312
				AAA0072MAUH	050C00211313

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0072MATD	050C00211315
	2	6103007002	1	AAA0072MAWW	050C00107874
	3	6103007003	1	AAA0072MAXS	050C01165325
	4	6103007004	1	AAA0072MAYN	050C00106196
	5	6103007005	1	AAA0072MAZE	050C00258202
	6	6103007006	1	AAA0072MBAF	050C00117460
	7	6103007007	1	AAA0072MBBR	050C00572831
	8	6103007008	1	AAA0072MBCX	050C00696801
	9	6103007009	1	AAA0072MBDM	050C00280244
	10	6103007010	1	AAA0072MBEA	050C01060464
	11	6103007011	1	AAA0072MBFT	050C00621100
	12	6103007012	1	AAA0072MBHY	050C00504405
	13	6103007013	1	AAA0072MBJH	050C00986581
	14	6103007014	1	AAA0072MBKL	050C00375196
	15	6103007015	1	AAA0072MBLW	050C00504404
	16	6103007016	1	AAA0072MBNN	050C01196930
	17	6103007017	1	AAA0072MBOE	050C00067461
	18	6103007018	1	AAA0072MBPP	050C00010829
	19	6103007019	1	AAA0072MBRU	050C00566567
	20	6103007020	1	AAA0072MBSK	050C00385120
	21	6103007021	1	AAA0072MBTO	050C00197375
	22	6103007022	1	AAA0072MBUZ	050C01226246
	23	6103007023	1	AAA0072MBWF	050C00100707
	24	6103007024	1	AAA0072MBXR	050C00563892
	25	6103007025	11	AAA0072MCDE	050C00535431
				AAA0072MCKC	050C00535436
				AAA0072MCBS	050C00535429
				AAA0072MBZM	050C00535427
				AAA0072MBYX	050C00535426
				AAA0072MCCN	050C00535430
				AAA0072MCJZ	050C00535435
				AAA0072MCFZ	050C00535433
				AAA0072MCEP	050C00535432
				AAA0072MCAW	050C00535428
				AAA0072MCHK	050C00535434
	26	6103007026	1	AAA0072MCLF	050C00610725
	27	6103007027	1	AAA0072MCMR	050C00053922
	28	6103007028	1	AAA0072MCNX	050C00568318

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.2. *Unidad de Actuación Urbanística 2 – UAU 2:*

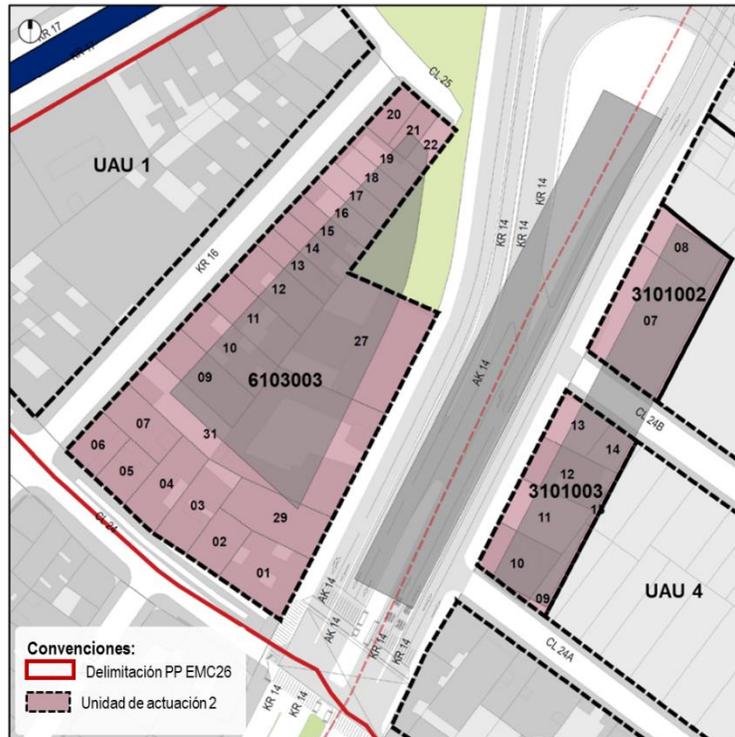
La delimitación de la Unidad de Actuación Urbanística 2 parte de la delimitación del Área de Manejo Diferenciado 4 adoptada en el Decreto Distrital 822 de 2019, que asumía a su vez la delimitación del **Área de Intervención** del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá -PLMB-.

Sin embargo, tal como se describió en el numeral 6.1. la delimitación de las UAU comprende solo las áreas prediales que serán objeto de actuaciones urbanísticas, excluyendo los suelos públicos que hacen parte de la sección pública de las vías y los espacios públicos existentes en el plan parcial. Así las cosas, la delimitación de la UAU 2 comprende un total de 33 lotes que hacen parte de la Manzana 3 del barrio Santa Fe, y de las manzanas 2 y 3 del barrio La Alameda. Cuenta con un Área Predial de 8.376,8 m², que corresponde al 9,0% del área bruta total del Plan Parcial.

Los lotes que hacen parte de la manzana 3 del barrio Santa Fe se localizan entre la Carrera 14 (Avenida Caracas) y la Carrera 16, y entre la Calle 24 y la Calle 25; por su parte, los lotes que hacen parte de las manzanas 2 y 3 del Barrio La Alameda, corresponden a los suelos que dan frente a la Avenida Caracas en su costado oriental.

Es importante señalar que el área de intervención del Metro de Bogotá no abarca la totalidad de los lotes localizados en las manzanas 2 y 3 del Barrio La Alameda, tal como se muestra en la imagen a continuación:

Ilustración 6.3-2. UAU 2



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Cabe resaltar que la delimitación de la UAU parte de Reserva Vial adoptada en la Resolución 883 de 23 de junio de 2021, "Por medio de la cual se adicionan unos predios a la zona de reserva vial de la Primera Línea del Metro de Bogotá- PLMB, adoptada mediante la Resolución n. ° 1864 del 24 de diciembre de 2018, "Por la cual se modifica la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá-Tramo 1 contenida en la Resolución 1145 de 2017, y se define la Zona de Reserva para el Ramal Técnico y las Estaciones y se dictan otras disposiciones". Estos suelos fueron adquiridos por Metro de Bogotá a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá.

En la siguiente tabla se relacionan los lotes que componen la Unidad de Actuación Urbanística, precisando aquellos lotes que no están incluidos completamente en la propuesta de delimitación. Por tanto, las áreas remanentes que no están incluidas en la UAU 2, hacen parte de otras Unidades de Actuación:

Tabla 6.3-3. Áreas UAU 2

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
2	7	754,0	3.104,6	2.350,6	-
2	8	231,0	231,0	0,0	-
3	1	305,6	305,6	0,0	Comercial

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
3	2	157,6	157,6	0,0	Comercial
3	3	247,7	247,7	0,0	Residencial
3	4	243,0	243,0	0,0	Residencial
3	5	147,9	147,9	0,0	Residencial
3	6	148,0	148,0	0,0	Residencial
3	7	202,9	202,9	0,0	Comercial
3	9	277,0	277,0	0,0	Comercial
3	9	106,2	226,9	120,7	-
3	10	269,2	269,2	0,0	Residencial
3	10	252,9	252,9	0,0	-
3	11	257,1	257,1	0,0	Residencial
3	11	266,5	266,5	0,0	-
3	12	251,4	251,4	0,0	Residencial
3	12	264,7	265,0	0,3	-
3	13	143,1	143,1	0,0	Residencial
3	13	168,9	168,9	0,0	-
3	14	139,5	139,5	0,0	Residencial
3	14	96,1	106,4	10,3	-
3	15	137,8	137,8	0,0	Residencial
3	15	15,0	221,0	206,1	-
3	16	131,9	131,9	0,0	Comercial
3	17	128,8	128,8	0,0	-
3	18	134,7	134,7	0,0	Servicios
3	19	127,5	127,5	0,0	Servicios
3	20	105,5	105,5	0,0	Comercial
3	21	87,2	87,2	0,0	Comercial
3	22	87,0	87,0	0,0	-
3	27	854,1	854,1	0,0	Comercial
3	29	312,7	312,7	0,0	Comercial
3	31	1.321,9	1.321,9	0,0	Comercial

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante mencionar que esta Unidad de Actuación Urbanística era considerada un Área de Manejo Diferenciado en el Decreto Distrital 822 de 2019. No obstante, en la propuesta de reformulación se incorpora como Unidad de Actuación Urbanística dado que será objeto del trámite de licencias de urbanización y construcción.

Igualmente, el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial le otorga aprovechamientos urbanísticos que, de manera proporcional a su aporte en suelo, permitiendo la vinculación del Metro de Bogotá en la gestión urbanística e inmobiliaria del plan parcial, y permitiendo la aplicación de mecanismos de captura de valor

del suelo. Estos aprovechamientos podrán ser concretados al interior de la UAU o en otras Unidades de iniciativa pública, tal como se expone en el numeral 8.1.2. del presente Documento Técnico de Soporte, y en las estrategias de gestión descritas en el numeral 9.

A continuación, se presenta la identificación de las 89 unidades prediales que componen la Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-4. Unidades prediales UAU 2

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
2	7	3101002007	1	AAA0029HMAF	050C00106428
	8	3101002008	1	AAA0029HMBR	050C00107894
3	9	3101003009	1	AAA0029HPMR	050C00326552
	10	3101003010	7	AAA0029HPNX	050C00704562
				AAA0029HPOM	050C00699289
				AAA0029HPPA	050C00688322
				AAA0029HPRJ	050C00693989
				AAA0029HPSY	050C00703818
				AAA0029HPTD	050C00705551
				AAA0029HPUH	050C00705692
	11	3101003011	1	AAA0029HPWW	050C00861519
	12	3101003012	6	AAA0029HPZE	050C00784628
				AAA0029HRAW	050C00784630
				AAA0029HRBS	050C00784631
				AAA0029HRCN	050C00784632
				AAA0029HPXS	050C00784627
				AAA0029HPYN	050C00784629
13	3101003013	1	AAA0029HRDE	050C00063374	
14	3101003014	1	AAA0029HREP	050C00137475	
15	3101003015	1	AAA0029HRFZ	050C00354164	
15	3101003015	1	AAA0029HRFZ	050C00354164	
	1	6103003001	13	AAA0072LTKC	050C01169240
				AAA0072LTDE	050C01169238
				AAA0072LTHK	050C01169234
				AAA0072LTAW	050C01169235
				AAA0072LTEP	050C01169232
				AAA0072LTNX	050C01169243
				AAA0072LTMR	050C01169242
				AAA0072LTOM	050C01169244
				AAA0072LTJZ	050C01169239

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0072LTFZ	050C01169233
				AAA0072LTLF	050C01169241
				AAA0072LTCN	050C01169237
				AAA0072LTBS	050C01169236
	2	6103003002	1	AAA0072LTPA	050C00473639
				AAA0072LTWW	050C00088561
				AAA0072LTRJ	050C00088557
				AAA0072LTTD	050C00088559
				AAA0072LTZE	050C00088564
	3	6103003003	9	AAA0072LTYN	050C00088563
				AAA0072LTSY	050C00088558
				AAA0072LUAF	050C00088565
				AAA0072LTUH	050C00088560
				AAA0072LTXS	050C00088562
	4	6103003004	1	AAA0072LUBR	050C01272254
	5	6103003005	1	AAA0072LUCX	050C00747121
	6	6103003006	1	AAA0072LUDM	050C00698058
	7	6103003007	1	AAA0072LUEA	050C01081905
	9	6103003009	1	AAA0072LUHY	050C00648458
	10	6103003010	1	AAA0072LUJH	050C01251051
	11	6103003011	1	AAA0072LUKL	050C00725683
				AAA0188SAUH	050C01643623
				AAA0188SARJ	050C01643624
				AAA0188SAPA	050C01643626
				AAA0188SANX	050C01643685
				AAA0188SAOM	050C01643627
				AAA0188SATD	050C01643628
				AAA0188SAMR	050C01643622
				AAA0188SASY	050C01643625
	12	6103003012	8		
	13	6103003013	1	AAA0072LUMS	050C01146812
	14	6103003014	1	AAA0072LUNN	050C00993762
	15	6103003015	1	AAA0072LUOE	050C00154007
	16	6103003016	1	AAA0072LUPP	050C00383509
	17	6103003017	1	AAA0072LURU	050C00457865
	18	6103003018	1	AAA0072LUSK	050C00146625
	19	6103003019	1	AAA0072LUTO	050C00564326
	20	6103003020	1	AAA0072LUUZ	050C00832592
	21	6103003021	1	AAA0072LUWF	050C00834756

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	22	6103003022	1	AAA0072LUXR	050C01253941
	27	6103003027	18	AAA0072LWDM	050C00344861
		6103003027		AAA0072LWSK	050C00344873
		6103003027		AAA0072LWHY	050C00344864
		6103003027		AAA0072LWMS	050C00344868
		6103003027		AAA0072LWWF	050C00344876
		6103003027		AAA0072LWPP	050C00344871
		6103003027		AAA0072LWXR	050C00344877
		6103003027		AAA0072LWFT	050C00344863
		6103003027		AAA0072LWEA	050C00344862
		6103003027		AAA0072LWCX	050C00344860
		6103003027		AAA0072LWJH	050C00344865
		6103003027		AAA0072LWTO	050C00344874
		6103003027		AAA0072LWUZ	050C00344875
		6103003027		AAA0072LWRU	050C00344872
		6103003027		AAA0072LWNN	050C00344869
		6103003027		AAA0072LWLW	050C00344867
		6103003027		AAA0072LWKL	050C00344866
		6103003027		AAA0072LWOE	050C00344870
	29	6103003029	1	AAA0072LWZM	050C00322427
	31	6103003031	1	AAA0265BJNX	050C02011990

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.3. Unidad de Actuación Urbanística 3 – UAU 3:

La delimitación de la Unidad de Actuación Urbanística 3 parte de la delimitación del Área de Manejo Diferenciado 3 definida en el Decreto Distrital 822 de 2019. La delimitación se conserva dado que es condicionante para el desarrollo de los alcances del contrato 614 de 2019 entre TransMilenio S.A. y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, para el saneamiento predial de los suelos a su interior.

En la presente propuesta de reformulación del plan parcial, se propone incorporar esta área como una Unidad de Actuación Urbanística dado que, a diferencia de lo establecido en el Decreto Distrital 822 de 2019, además de las infraestructuras de transporte, se propone el desarrollo de una edificabilidad asignada por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

Lo anterior implica, de un parte, el licenciamiento del urbanismo y una o más licencias de construcción, y de otra, la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo, con el fin de generar recursos a través de los desarrollos inmobiliarios, aplicando instrumentos de financiación como el Derecho Real Accesorio de Superficie.

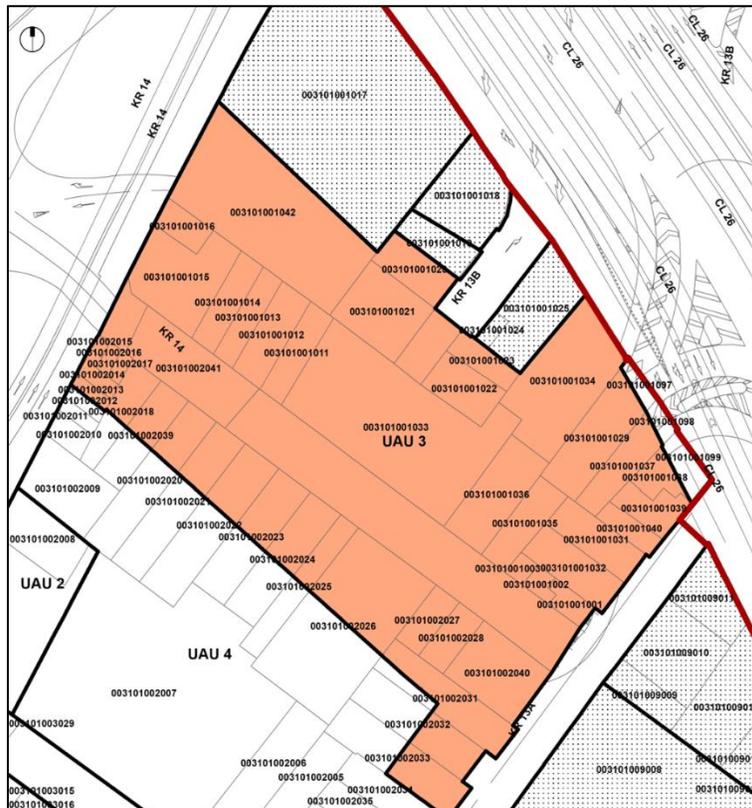
Cabe resaltar que los lotes que componen la Unidad de Actuación Urbanística existen catastral y jurídicamente, toda vez que no se ha surtido los procesos de saneamiento, englobe o subdivisión que se hace necesario adelantar para la gestión futura del desarrollo. No obstante, se incorpora la totalidad de estos suelos de acuerdo con la información catastral y registral existente al momento del proceso de reformulación.

Así las cosas, la UAU 3 se localiza entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, y entre la Avenida Calle 26 y el límite de intervención sur de la Estación Central de Transmilenio. Está compuesta por predios incluidos total o parcialmente en la delimitación, localizados en las Manzanas 1 y 2 del barrio La Alameda.

Cuenta con un área predial de 10.352,1 m² que corresponde al 11,1% del área bruta total del Plan Parcial. Esta delimitación incluye la Calle 25A, identificada con RUPI 1-5036 y Chip AAA0273YFFZ, que desapareció con la construcción del intercambiador de TransMilenio y que será objeto de sustitución de acuerdo con lo descrito en el numeral 2.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte. Igualmente, incluye parte de la Carrera 13B, que igualmente fue intervenida con la construcción del intercambiador, identificada con RUPI 4434-8; y que igualmente será objeto de sustitución.

A continuación, se identifican los lotes mencionados, que suman 45, según información de la UAED.

Ilustración 6.3-3. UAU 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

En la siguiente tabla se relacionan los lotes que componen la Unidad de Actuación Urbanística, precisando aquellos lotes que no están incluidos completamente en la propuesta de delimitación. Por tanto, las áreas remanentes que no están incluidas en la UAU 3, hacen parte de la Unidad de Actuación Urbanística 4:

Tabla 6.3-5. Áreas UAU 3

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Área en la UAU 4 (m2)
1	1	58,5	58,5	0,0
1	2	35,7	35,7	0,0
1	3	29,4	29,4	0,0
1	11	145,0	145,0	0,0
1	12	184,8	184,8	0,0
1	13	124,7	124,7	0,0
1	14	143,1	143,1	0,0
1	15	375,7	375,7	0,0
1	16	85,2	85,2	0,0
1	20	158,7	158,7	0,0
1	21	291,0	291,0	0,0
1	22	166,2	166,2	0,0
1	23	95,9	95,9	0,0
1	29	297,2	297,2	0,0
1	31	183,7	183,7	0,0
1	32	199,3	199,3	0,0
1	33	1.151,2	1.151,2	0,0
1	34	544,9	544,9	0,0
1	35	165,7	165,7	0,0
1	36	284,7	284,7	0,0
1	37	167,0	167,0	0,0
1	38	80,9	80,9	0,0
1	39	121,8	121,8	0,0
1	40	76,2	76,2	0,0
1	42	1.019,1	1.019,1	0,0
2	13	30,0	30,0	0,0
2	14	46,2	46,2	0,0
2	15	13,0	13,0	0,0
2	16	21,6	21,6	0,0
2	17	21,7	21,7	0,0
2	18	94,1	157,0	62,9
2	20	115,6	320,1	204,6
2	21	125,4	331,5	206,1
2	22	153,7	386,4	232,7
2	23	150,5	295,0	144,5

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Área en la UAU 4 (m2)
2	24	151,2	280,7	129,6
2	25	91,5	192,0	100,5
2	26	430,4	898,1	467,7
2	27	103,3	103,3	0,0
2	28	108,4	108,4	0,0
2	31	248,6	294,9	46,4
2	32	134,7	284,5	149,8
2	33	159,5	318,5	159,0
2	39	106,8	201,0	94,1
2	40	303,0	303,0	0,0
RUPI 1-5036		1.558,9	1.558,9	0,0
RUPI 4434-8		124,2	124,2	0,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

A continuación, se presenta la identificación de las 72 unidades prediales que componen la Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-6. Unidades prediales UAU 3

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
1	1	3101001001	1	AAA0029HBAW	050C01245073
	2	3101001002	1	AAA0029HBBS	050C00501358
	3	3101001003	1	AAA0029HBCN	050C00000000
	11	3101001011	1	AAA0029HBEP	050C00508244
	12	3101001012	1	AAA0029HBFZ	050C01413036
	13	3101001013	1	AAA0029HBHK	050C00179706
	14	3101001014	1	AAA0029HBJZ	050C00815876
	15	3101001015	11	AAA0029HBUH	050C00513481
				AAA0029HBKC	050C00513471
				AAA0029HBLF	050C00513472
				AAA0029HBNX	050C00513474
				AAA0029HBRJ	050C00513473
				AAA0029HBOM	050C00513475
				AAA0029HBPA	050C00513476
				AAA0029HBMR	050C00513477
AAA0029HBSY				050C00513478	
AAA0029HBTD	050C00513479				

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HBWW	050C00513480
	16	3101001016	1	AAA0029HBXS	050C00494989
	20	3101001020	1	AAA0029HFDE	050C00211402
	21	3101001021	1	AAA0029HFEP	050C00088140
	22	3101001022	1	AAA0029HFFZ	050C00570214
	23	3101001023	1	AAA0029HFHK	050C00541947
	29	3101001029	1	AAA0029HLKC	050C00710052
	31	3101001031	1	AAA0029HLMR	050C00453267
	32	3101001032	1	AAA0029HLNX	050C00709516
	33	3101001033	1	AAA0029HLOM	050C01456316
	34	3101001034	1	AAA0029HLPA	050C01495678
	35	3101001035	1	AAA0209YMCN	050C00406184
	36	3101001036	1	AAA0209YMDE	050C00323007
	37	3101001037	1	AAA0225YTHY	050C00028883
	38	3101001038	1	AAA0029HLLF	050C00588474
	39	3101001039	1	AAA0225YTDM	050C00624199
	40	3101001040	1	AAA0225SEWW	050C00624535
42	3101001042	1	AAA0230LEUZ	050C01803971	
2	13	3101002013	1	AAA0029HMHY	050C00189855
	14	3101002014	1	AAA0029HMHJ	050C00189854
	15	3101002015	1	AAA0029HMKL	050C00195482
	16	3101002016	1	AAA0029HMMS	050C00189853
	17	3101002017	1	AAA0029HMNN	050C00189851
	18	3101002018	1	AAA0029HMOE	050C00189852
	20	3101002020	1	AAA0029HMSK	050C00258932
	21	3101002021	1	AAA0029HMTO	050C00026023
	22	3101002022	1	AAA0029HMUZ	050C00008545
	23	3101002023	1	AAA0029HMYW	050C00178935
	24	3101002024	1	AAA0029HMYR	050C00080831
	25	3101002025	1	AAA0029HMYX	050C00354897
	26	3101002026	18	AAA0029HNEP	050C01377762
				AAA0029HNFZ	050C01377763
			AAA0029HNNK	050C01377764	
			AAA0029HNNJ	050C01377765	
			AAA0029HNNC	050C01377766	
			AAA0029HNNL	050C01377767	
			AAA0029HNNM	050C01377768	
			AAA0029HNNX	050C01377769	

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HNOM	050C01377770
				AAA0029HNPA	050C01377771
				AAA0029HNRJ	050C01377772
				AAA0029HNSY	050C01377773
				AAA0029HNTD	050C01377774
				AAA0029HMZM	050C01377757
				AAA0029HNAW	050C01377758
				AAA0029HNBS	050C01377759
				AAA0029HNCN	050C01377760
				AAA0029HNDE	050C01377761
	27	3101002027	1	AAA0029HNUH	050C00208018
	28	3101002028	1	AAA0029HNWW	050C00772800
	31	3101002031	1	AAA0029HNZE	050C00312004
	32	3101002032	1	AAA0029HOAF	050C00170110
	33	3101002033	1	AAA0029HOBR	050C00753583
	39	3101002039	1	AAA0029HMRU	050C00215478
	40	3101002040	1	AAA0216BURU	050C00762395
	RUPI 1-5036		1	AAA0273YFFZ	50C-2072553
	RUPI 4434-8		1	N.A.	N.A.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.4. Unidad de Actuación Urbanística 4 – UAU 4:

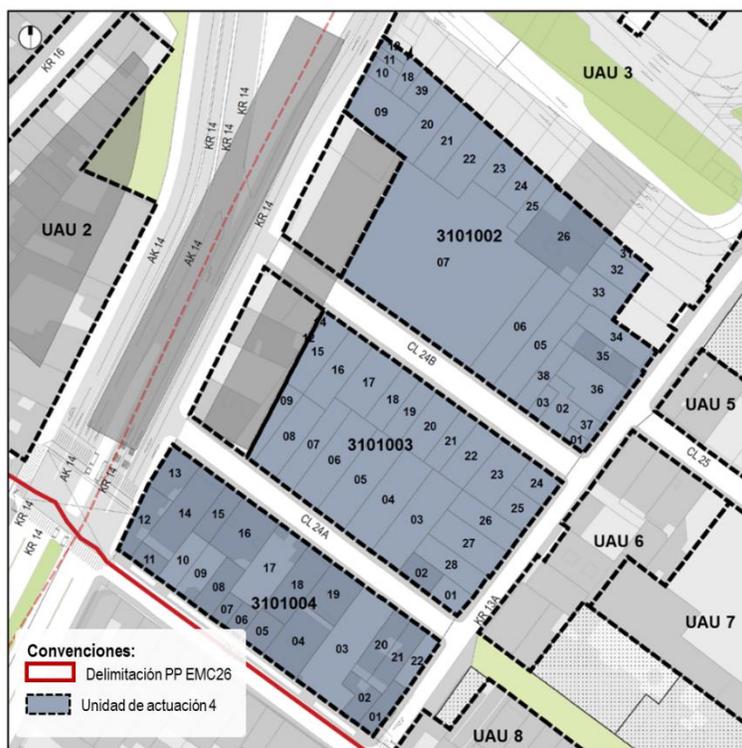
La Unidad de Actuación Urbanística 4 comprende los predios de propiedad de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - ERU y parte de los predios fiscales de la empresa TransMilenio S.A., adquiridos por la ERU a favor de esta empresa con motivo de la ejecución de las infraestructuras del intercambiador del sistema de transporte y la futura construcción de la Estación Central.

Los predios que componen la Unidad de Actuación Urbanística se localizan entre la Carrera 13 A, la Avenida Caracas y el límite de intervención de la Estación del Metro; y entre la Calle 24 y el límite de intervención sur de la Estación Central de Transmilenio. Es importante mencionar que la delimitación de la Unidad de Actuación NO incluye los suelos públicos de la Calle 24A y la Calle 24B, entre la Carrera 13 y la Avenida Caracas, áreas que igualmente forman parte de las intervenciones del plan parcial como parte del aporte a cargas urbanísticas.

Los predios que componen el área de planificación existen catastral y jurídicamente; sin embargo, no es posible verificar sus límites en terreno debido al proceso de demolición de los inmuebles que se ha adelantado desde el momento de su adquisición.

La UAU 4 cuenta con un área predial de 14.925,6 m² que corresponde al 16,0 % del área bruta total del área de planificación del Plan Parcial. A continuación, se identifican los predios mencionados, que suman 74, según información de la UAEDC.

Ilustración 6.3-4. UAU 4



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

En la siguiente tabla se relacionan los lotes que componen la Unidad de Actuación Urbanística, señalando (amarillo) aquellos lotes que no están incluidos completamente en la propuesta de delimitación. Por tanto, las áreas remanentes que no están incluidas en la UAU 4, hacen parte de la Unidad de Actuación Urbanística 3:

Tabla 6.3-7. Áreas UAU 4

Manzana	Lote	Área en la UAU (m ²)	Área total predial (m ²)	Diferencia de áreas (m ²)	Uso predominante
2	1	36,9	36,9	0,0	-
2	2	127,3	127,3	0,0	-
2	3	48,4	48,4	0,0	-
2	5	316,6	316,6	0,0	-
2	6	380,5	380,5	0,0	-
2	7	2.350,6	3.104,6	754,0	-

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
2	9	281,7	281,7	0,0	-
2	10	62,7	62,7	0,0	-
2	11	32,0	32,0	0,0	-
2	12	30,0	30,0	0,0	-
2	18	62,9	157,0	94,1	-
2	20	204,6	320,1	115,6	-
2	21	206,1	331,5	125,4	-
2	22	232,7	386,4	153,7	-
2	23	144,5	295,0	150,5	-
2	24	129,6	280,7	151,2	-
2	25	100,5	192,0	91,5	-
2	26	467,7	898,1	430,4	-
2	31	46,4	294,9	248,6	-
2	32	149,8	284,5	134,7	-
2	33	159,0	318,5	159,5	-
2	34	195,7	195,7	0,0	-
2	35	195,1	195,1	0,0	-
2	36	270,0	270,0	0,0	-
2	37	62,2	62,2	0,0	-
2	38	130,9	130,9	0,0	-
2	39	94,1	201,0	106,8	-
3	1	93,8	93,8	0,0	-
3	2	95,3	95,3	0,0	-
3	3	359,7	359,7	0,0	-
3	4	354,9	354,9	0,0	-
3	5	342,9	342,9	0,0	-
3	6	318,3	318,3	0,0	-
3	7	212,5	212,5	0,0	-
3	8	231,2	231,2	0,0	-
3	9	120,7	226,9	106,2	-
3	12	0,3	265,0	264,7	-
3	14	10,3	106,4	96,1	-
3	15	206,1	221,0	15,0	-
3	16	218,1	218,1	0,0	-
3	17	232,4	232,4	0,0	-
3	18	136,5	136,5	0,0	-
3	19	127,6	127,6	0,0	-
3	20	199,6	199,6	0,0	-

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
3	21	127,1	127,1	0,0	-
3	22	190,0	190,0	0,0	-
3	23	220,7	220,7	0,0	-
3	24	120,3	120,3	0,0	-
3	25	121,5	121,5	0,0	-
3	26	188,0	188,0	0,0	-
3	27	232,9	232,9	0,0	-
3	28	176,7	176,7	0,0	-
4	1	105,7	105,7	0,0	Residencial
4	2	108,5	108,5	0,0	Residencial
4	3	491,7	491,7	0,0	Servicios
4	4	264,7	264,7	0,0	Libre
4	5	105,8	105,8	0,0	Comercial
4	6	58,2	58,2	0,0	Residencial
4	7	54,7	54,7	0,0	Comercial
4	8	134,7	134,7	0,0	Comercial
4	9	130,4	130,4	0,0	Servicios
4	10	123,5	123,5	0,0	-
4	11	68,6	68,6	0,0	Comercial
4	12	156,1	156,1	0,0	Libre
4	13	150,0	150,0	0,0	Comercial
4	14	313,5	313,5	0,0	Comercial
4	15	119,0	119,0	0,0	Comercial
4	16	259,4	259,4	0,0	Libre
4	17	303,5	303,5	0,0	Servicios
4	18	228,4	228,4	0,0	Comercial
4	19	199,2	199,2	0,0	Libre
4	20	148,1	148,1	0,0	Libre
4	21	152,5	152,5	0,0	Libre
4	22	95,4	95,4	0,0	Libre

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

A continuación, se presenta la identificación de las 159 unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-8. Unidades prediales UAU 4

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula	
2	1	3101002001	1	AAA0029HLTD	050C00592276	
	2	3101002002	1	AAA0029HLUH	050C00551217	
	3	3101002003	1	AAA0029HLWW	050C01335887	
	5	3101002005	1	AAA0029HLYN	050C00063424	
	6	3101002006	1	AAA0029HLZE	050C00142387	
	7	3101002007	1	AAA0029HMAF	050C00106428	
	9	3101002009	1	AAA0029HMCX	050C00608200	
	10	3101002010	1	AAA0029HMDM	050C00755298	
	11	3101002011	1	AAA0029HMEA	050C00500525	
	12	3101002012	1	AAA0029HMFT	050C00228722	
	18	3101002018	1	AAA0029HMOE	050C00189852	
	20	3101002020	1	AAA0029HMSK	050C00258932	
	21	3101002021	1	AAA0029HMTO	050C00026023	
	22	3101002022	1	AAA0029HMUZ	050C00008545	
	23	3101002023	1	AAA0029HMWF	050C00178935	
	24	3101002024	1	AAA0029HMXR	050C00080831	
	25	3101002025	1	AAA0029HMYX	050C00354897	
		26	3101002026	18	AAA0029HNKP	050C01377762
					AAA0029HNFZ	050C01377763
					AAA0029HNHK	050C01377764
					AAA0029HNJZ	050C01377765
					AAA0029HNKC	050C01377766
					AAA0029HNLF	050C01377767
					AAA0029HNMR	050C01377768
					AAA0029HNNX	050C01377769
					AAA0029HNOM	050C01377770
					AAA0029HNPA	050C01377771
					AAA0029HNRJ	050C01377772
					AAA0029HNSY	050C01377773
					AAA0029HNTD	050C01377774
					AAA0029HMZM	050C01377775
	AAA0029HNAW				050C01377778	
	AAA0029HNBS	050C01377779				
	AAA0029HNCN	050C01377780				
	AAA0029HNDE	050C01377781				
	31	3101002031	1	AAA0029HNZE	050C00312004	

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	32	3101002032	1	AAA0029HOAF	050C00170110
	33	3101002033	1	AAA0029HOB	050C00753583
	34	3101002034	1	AAA0029HOCX	050C00170035
	35	3101002035	6	AAA0029HOFT	050C01019075
				AAA0029HOHY	050C01019074
				AAA0029HOJH	050C01019076
				AAA0029HOKL	050C01019077
				AAA0029HOLW	050C01019078
				AAA0029HOEA	050C01019073
	36	3101002036	1	AAA0029HOMS	050C01244109
	37	3101002037	1	AAA0029HONN	050C00154015
38	3101002038	1	AAA0029HOOE	050C01335888	
39	3101002039	1	AAA0029HMRU	050C00215478	
3	1	3101003001	1	AAA0029HORU	050C00083368
	2	3101003002	10	AAA0029HOSK	050C00235755
				AAA0029HOTO	050C00035671
				AAA0029HOUZ	050C00094376
				AAA0029HOWF	050C00171093
				AAA0029HOXR	050C00197554
				AAA0029HOYX	050C00197553
				AAA0029HOZM	050C00197552
				AAA0029HPAW	050C00010958
				AAA0029HPBS	050C00452976
				AAA0029HPCN	050C00003268
	3	3101003003	1	AAA0029HPDE	050C00471933
	4	3101003004	1	AAA0029HPEP	050C00046284
	5	3101003005	1	AAA0029HPFZ	050C00185204
	6	3101003006	1	AAA0029HPHK	050C00651583
	7	3101003007	1	AAA0029HPJZ	050C00425393
	8	3101003008	1	AAA0029HPLF	050C00516350
	9	3101003009	1	AAA0029HPMR	050C00326552
	12	3101003012	6	AAA0029HPZE	050C00784628
				AAA0029HRAW	050C00784630
AAA0029HRBS				050C00784631	
AAA0029HRCN				050C00784632	
AAA0029HPXS				050C00784627	
AAA0029HPYN				050C00784629	
14	3101003014	1	AAA0029HREP	050C00137475	

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula	
	15	3101003015	1	AAA0029HRFZ	050C00354164	
	16	3101003016	1	AAA0029HRHK	050C00307286	
	17	3101003017	1	AAA0029HRJZ	050C00742343	
	18	3101003018	1	AAA0029HRKC	050C00027272	
	19	3101003019	1	AAA0029HRLF	050C00500991	
	20	3101003020	1	AAA0029HRMR	050C00350379	
	21	3101003021	1	AAA0029HRNX	050C00493317	
	22	3101003022	1	AAA0029HROM	050C01414779	
	23	3101003023	1	AAA0029HRPA	050C01177884	
	24	3101003024	1	AAA0029HRRJ	050C00725799	
	25	3101003025	1	AAA0029HRSY	050C00505643	
	26	3101003026	1	AAA0029HRTD	050C00286258	
	27	3101003027	1	AAA0029HRUH	050C00601595	
28	3101003028	1	AAA0029HRWW	050C00156037		
4	1	3101004001	1	AAA0029HRXS	050C01221153	
	2	3101004002	1	AAA0029HRYN	050C00439861	
	3	3101004003	1	AAA0029HRZE	050C00501306	
	4	3101004004		10	AAA0029HSHY	050C01316378
					AAA0029HSJH	050C01316379
					AAA0029HSKL	050C01316380
					AAA0029HSLW	050C01316381
					AAA0029HSAF	050C00721720
					AAA0029HSBR	050C00721721
					AAA0029HSCX	050C00721722
					AAA0029HSDM	050C00721723
					AAA0029HSEA	050C00721724
					AAA0029HSFT	050C00721725
	5	3101004005	1	AAA0029HSMS	050C00274863	
	6	3101004006	1	AAA0029HSNN	050C00388056	
	7	3101004007	1	AAA0029HSOE	050C00256964	
	8	3101004008	1	AAA0029HSPP	050C00003531	
	9	3101004009	1	AAA0029HSRU	050C01069048	
	10	3101004010	1	AAA0029HSSK	050C00529455	
11	3101004011	1	AAA0029HSTO	050C00148539		
12	3101004012		11	AAA0029HSWF	050C00235238	
				AAA0029HSXR	050C00235239	
				AAA0029HSYX	050C00235240	
				AAA0029HSZM	050C00235241	

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HTAW	050C00235242
				AAA0029HTBS	050C00235243
				AAA0029HTCN	050C00235233
				AAA0029HTDE	050C00235234
				AAA0029HTEP	050C00235235
				AAA0029HTFZ	050C00235236
				AAA0029HTHK	050C00235237
	13	3101004013	1	AAA0029HTJZ	050C00360497
	14	3101004014	1	AAA0029HTKC	050C00753257
	15	3101004015	1	AAA0029HTLF	050C00140811
	16	3101004016	7	AAA0029HTRJ	050C00717464
				AAA0029HTSY	050C00717465
				AAA0029HTTD	050C00717466
				AAA0029HTMR	050C00717460
				AAA0029HTNX	050C00717461
				AAA0029HTOM	050C00717462
				AAA0029HTPA	050C00717463
	17	3101004017	1	AAA0029HTUH	050C00026078
	18	3101004018	1	AAA0029HTWW	050C00095440
	19	3101004019	6	AAA0029HTXS	050C00721713
				AAA0029HTYN	050C00721714
				AAA0029HTZE	050C00721715
				AAA0029HUAF	050C00721716
				AAA0029HUBR	050C00721717
				AAA0029HUCX	050C00721718
	20	3101004020	8	AAA0029HUHY	050C00325638
				AAA0029HUJH	050C00325639
				AAA0029HUKL	050C00325640
				AAA0029HULW	050C00325641
				AAA0029HUMS	050C00325642
				AAA0029HUDM	050C00325635
				AAA0029HUEA	050C00325636
				AAA0029HUFT	050C00325637
	21	3101004021	8	AAA0029HUNN	050C00385521
				AAA0029HUOE	050C00385522
				AAA0029HUPP	050C00385523
				AAA0029HUSK	050C00385525
				AAA0029HUTO	050C00385526

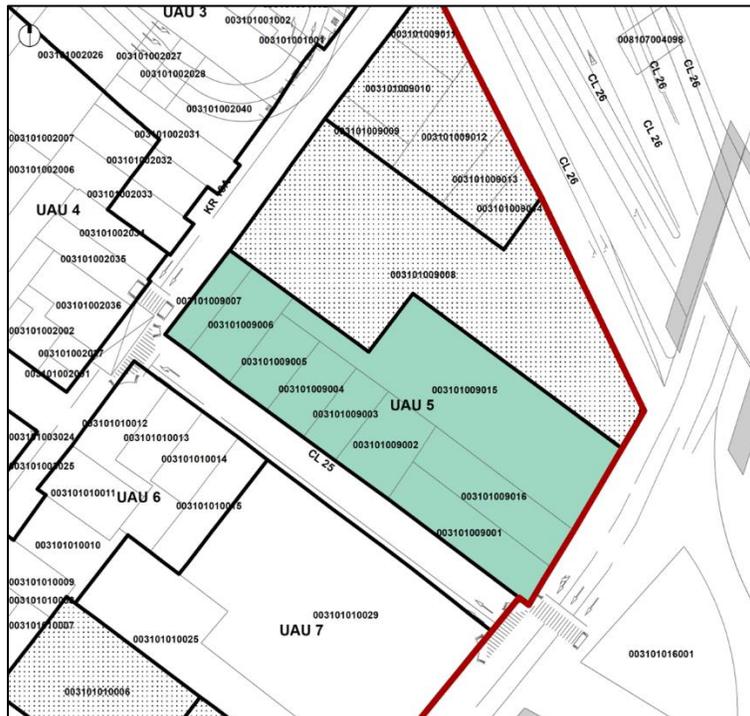
Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HURU	050C00385524
				AAA0029HUUZ	050C00385527
				AAA0029HUWF	050C00385528
	22	3101004022	6	AAA0029HUXR	050C00072612
				AAA0029HUYX	050C00072611
				AAA0029HUZM	050C00072615
				AAA0029HWAF	050C00072614
				AAA0029HWBR	050C00072613
				AAA0029HWCX	050C01451859

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.5. Unidad de Actuación Urbanística 5 – UAU 5:

Esta Unidad de Actuación Urbanística está conformada por nueve (9) lotes localizados en la Manzana 9 del barrio La Alameda, entre la Avenida Calle 26 y la Calle 25, y entre la Carrera 13 y la Carrera 13A. Comprende un área predial de 3.547,9 m², que corresponde al 3,8% del área bruta total del área de planificación del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAEDC.

Ilustración 6.3-5. UAU 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 6.3-9. Áreas UAU 5

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
9	1	406,9	Comercial
9	2	285,3	-
9	3	181,9	-
9	4	207,9	-
9	5	215,9	-
9	6	287,3	Comercial
9	7	161,0	Residencial
9	15	1410,7	Servicios
9	16	391,0	Comercial

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

A continuación, se presenta la identificación de las 35 unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-10. Unidades prediales UAU 5

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
9	1	3101009001	1	AAA0029JFAW	050C00462078
	2	3101009002	1	AAA0029JFBS	050C00460561
	3	3101009003	1	AAA0029JFCN	050C00100316
	4	3101009004	1	AAA0029JFDE	050C00258038
	5	3101009005	1	AAA0029JFEP	050C00297610
	6	3101009006	1	AAA0029JFFZ	050C00004702
	7	3101009007	27	AAA0029JFUH	050C00954167
				AAA0029JFVW	050C00954168
				AAA0029JFXS	050C00954169
				AAA0029JFJZ	050C00954157
				AAA0029JFKC	050C00954158
				AAA0029JFLF	050C00954159
				AAA0029JFMR	050C00954160
				AAA0029JFNX	050C00954161
				AAA0029JFOM	050C00954162
				AAA0029JFYN	050C00954170
	AAA0029JFZE	050C00954171			

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029JHAW	050C00954172
				AAA0029JHBS	050C00954174
				AAA0029JHCN	050C00954175
				AAA0029JHDE	050C00954176
				AAA0029JHEP	050C00954173
				AAA0029JHFZ	050C00954177
				AAA0029JHHK	050C00954178
				AAA0029JHJZ	050C00954179
				AAA0029JFPA	050C00954163
				AAA0029JFRJ	050C00954164
				AAA0029JFSY	050C00954165
				AAA0029JFTD	050C00954166
				AAA0029JHKC	050C00954180
				AAA0029JHLF	050C00954181
				AAA0029JHMR	050C00954182
				AAA0029JHNX	050C00954183
	15	3101009015	1	AAA0029KDPP	050C00569490
	16	3101009016	1	AAA0029KDRU	050C00461491

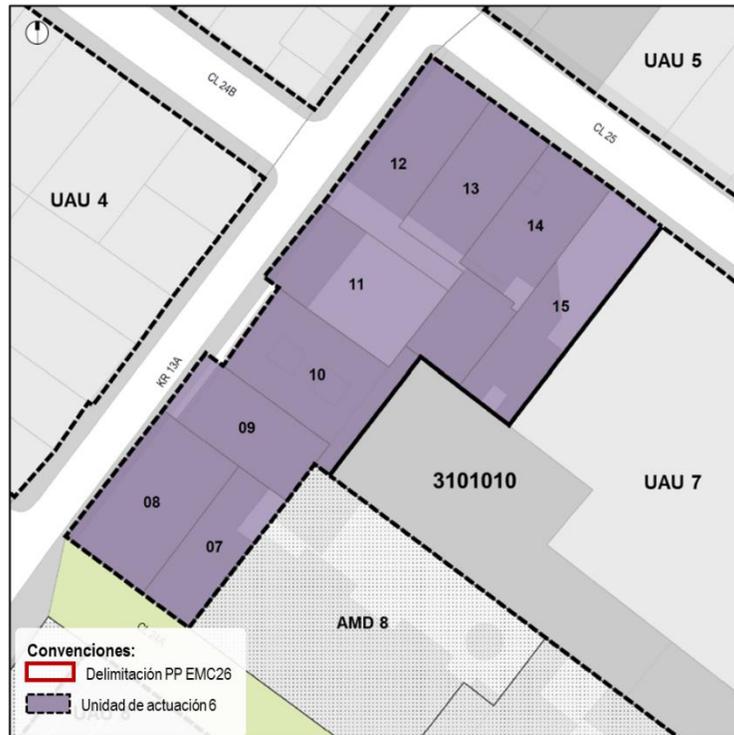
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.6. Unidad de Actuación Urbanística 6 – UAU6:

Esta Unidad de Actuación Urbanística comprende nueve (9) lotes localizados en la Manzana 10 del barrio La Alameda, frente a la Carrera 13ª, entre la Calle 24ª y la Calle 25. Estos lotes estaban incluidos en una Unidad de Actuación Urbanística 3 que abarcaba la totalidad de las áreas desarrollables de la manzana, de acuerdo con lo definido en el Decreto 822 de 2019. No obstante, se definen Unidades más pequeñas con el fin de mejorar las condiciones de desarrollo del plan parcial y promover de manera más efectiva la gestión asociada del suelo, al tiempo que se incorporan estrategias de desarrollo flexible del suelo.

Esta Unidad de Actuación Urbanística comprende un área predial total de 2.226,6 m², lo que corresponde al 2,4 % del área bruta total del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAECD.

Ilustración 6.3-6. UAU 6



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 6.3-11. Áreas UAU 6

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
10	7	165,8	Comercial
10	8	267,1	Residencial
10	9	192,8	Comercial
10	10	277,2	Residencial
10	11	260,5	Comercial
10	12	270,6	Comercial
10	13	314,4	Comercial
10	14	201,5	Residencial
10	15	276,8	Residencial

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Igualmente, se presenta a continuación la identificación de las unidades nueve (9) unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-12. Unidades prediales UAU 6

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
10	7	3101010007	1	AAA0029KEMR	050C00658954
	8	3101010008	1	AAA0029KENX	050C00659397
	9	3101010009	1	AAA0029KEOM	050C00695015
	10	3101010010	1	AAA0029KEPA	050C00529291
	11	3101010011	1	AAA0029KERJ	050C00189207
	12	3101010012	1	AAA0029KESY	050C00109585
	13	3101010013	1	AAA0029KETD	050C00016372
	14	3101010014	1	AAA0029KEUH	050C01217004
	15	3101010015	1	AAA0029KEWW	050C00039549

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

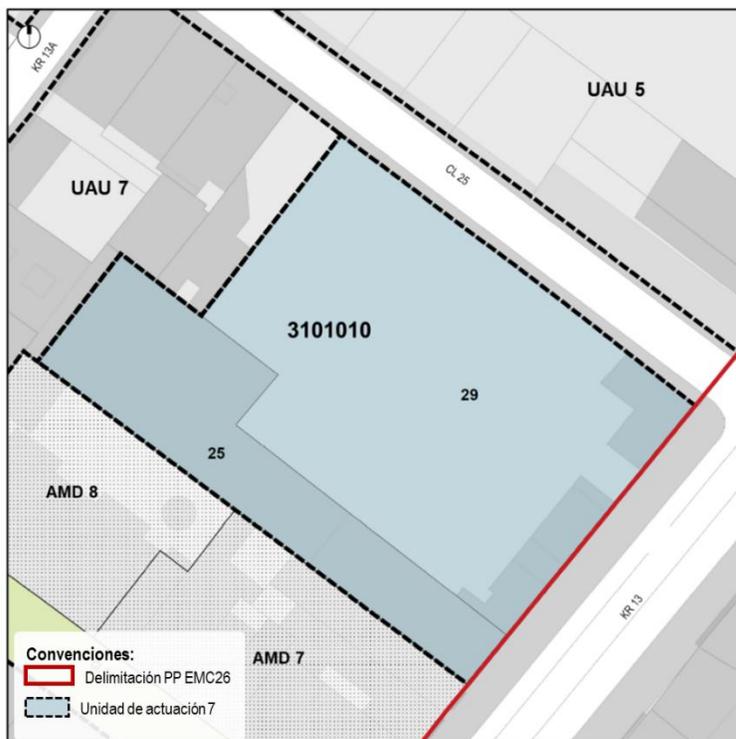
6.3.7. Unidad de Actuación Urbanística 7 – UAU 7:

Esta Unidad de Actuación Urbanística está compuesta por dos (2) lotes localizados en la Manzana 10 del barrio La Alameda, frente a la Carrera 13, entre la Calle 25 y el Área de Manejo Diferenciado 7 propuesta en este proceso de reformulación.

Al igual que lo descrito para la UAU 6, los lotes que la conforman estaban incluidos en una Unidad de Actuación Urbanística 3 que abarcaba la totalidad de las áreas desarrollables de la manzana, de acuerdo con lo definido en el Decreto 822 de 2019. No obstante, se definen Unidades más pequeñas con el fin de mejorar las condiciones de desarrollo del plan parcial y promover de manera más efectiva la gestión asociada del suelo, al tiempo que se incorporan estrategias de desarrollo flexible del suelo.

Esta Unidad de Actuación Urbanística comprende un Área Predial total de 3.669,3 m², lo que corresponde al 3,9% del área bruta total del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAECD.

Ilustración 6.3-7. UAU 7



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 6.3-13. Áreas UAU 7

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
10	25	1.039,9	Dotacional
10	29	2.629,4	Comercial

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante anotar que el lote 25 se encuentra cuenta con condición de permanencia según el Decreto 822 de 2019. Este uso puede ser trasladado dentro del área del plan parcial en el presente proceso de reformulación.

A continuación, se presenta la identificación de las dos (2) unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-14. Unidades prediales UAU 7

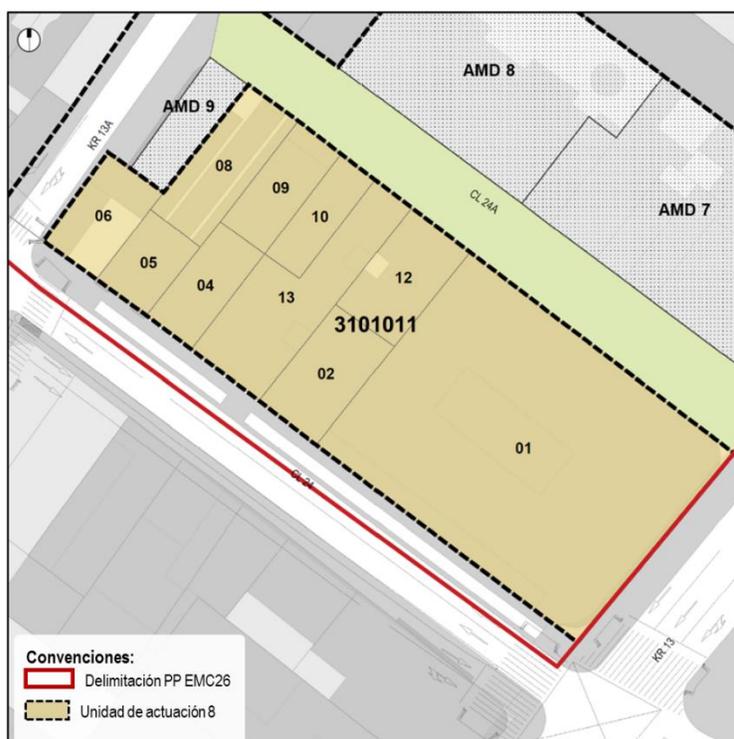
Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
10	25	3101010025	1	AAA0029KFHY	050C00138088
	29	3101010029	1	AAA0194NBNN	050C01627843

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.3.8. Unidad de Actuación Urbanística 8 – UAU 8:

Esta Unidad de Actuación Urbanística está compuesta por diez (10) lotes localizados en la manzana 11 del barrio La Alameda, ente la Calle 24 y Calle 24A, y entre la Carrera 13 y Carrera 13A. Comprende un Área Predial de 3.323,1 m² que corresponde al 3,6 % del área bruta total del área de planificación. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAEC.

Ilustración 6.3-8. UAU 8



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 6.3-15. Áreas UAU 8

Manzana	Lote	Área (m ²)	Uso predominante
11	1	1.720,5	Comercial
11	2	189,9	Residencial
11	4	141,8	Residencial
11	5	115,8	Dotacional
11	6	155,9	Servicios
11	8	210,4	Servicios
11	9	146,6	Comercial
11	10	112,8	Dotacional

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
11	12	188,0	Comercial
11	13	341,4	Dotacional

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante anotar que, de los lotes con uso predominante dotacional, según lo expuesto en el numeral 5.3.1. del presente documento técnico de soporte, este uso puede ser trasladado dentro del área del plan parcial, en cualquier Unidad de Actuación Urbanística donde el uso sea permitido, de acuerdo con las definiciones contenidas en el numeral 6.3. del presente documento.

A continuación, se presenta la identificación de las diez (10) unidades prediales que componen esta Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 6.3-16. Unidades prediales UAU 8

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
11	1	3101011001	1	AAA0029KFLW	050C00096161
	2	3101011002	1	AAA0029KFMS	050C00502816
	4	3101011004	1	AAA0029KFOE	050C01241005
	5	3101011005	1	AAA0029KFPP	050C00458492
	6	3101011006	1	AAA0029KFRU	050C00090746
	8	3101011008	1	AAA0029KFTO	050C00456442
	9	3101011009	1	AAA0029KFUZ	050C00044805
	10	3101011010	1	AAA0029KFWF	050C00205994
	12	3101011012	1	AAA0029KFYX	050C00324783
	13	3101011013	1	AAA0154ZENX	050C01361549

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

6.4. Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística:

Tal como se describió en el numeral 4 del Numeral 3. del presente Documento Técnico de Soporte, el Área de intervención corresponde a la delimitación para la asignación de cargas urbanísticas por Unidad de Actuación Urbanística. De esta manera, se delimitan los suelos públicos existentes que serán intervenidos en el marco de la ejecución de los desarrollos urbanísticos e inmobiliarios de las UAU; así como los suelos privados objeto de cesión o donde se concretarán los aprovechamientos urbanísticos. Esta delimitación incluye igualmente áreas por fuera del ámbito de planificación, como la calzada de la Carrera 13, que deben ser adecuadas por objeto de la ampliación de redes de servicios públicos.

Esta delimitación de las áreas de intervención se presenta a continuación, y se incluye en el Plano 06. Asignación de Cargas Urbanísticas, que adopta el plan parcial:

igualmente, la calzada sur de la Calle 26, entre el Área de Intervención del citado Contrato de Concesión y la Carrera 13A, que será intervenida para la ampliación de redes de servicios públicos; y la sección pública de la Carrera 13A, entre la Calle 26 y el límite sur del edificio de la Superintendencia de Notariado y Registro.

- **Área de Intervención de la UAU 4:** incluye las áreas prediales de la UAU 4, excluyendo igualmente los suelos que se encuentran al interior del área de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019. Incluye también los suelos públicos de la Calle 24, entre la Carrera 13A y el límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019; la Calle 24A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; la Calle 24B entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; y la Carrera 13A entre el límite sur del Área de Intervención de la UAU 3 descrita en el punto anterior, y la Calle 24. Estos suelos serán objeto de asignación de cargas de adecuación, según se describe en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
- **Área de Intervención de la UAU 5:** Incluye igualmente, la calzada sur de la Calle 26 entre la Carrera 13 y la Carrera 13A; la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 25 y 26; y la Calle 25, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A.
- **Área de intervención de la UAU 6:** incluye solamente las áreas prediales de esta UAU.
- **Área de intervención de la UAU 7:** incluye las áreas prediales de la UAU 7 y la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 24A y 25.
- **Área de intervención de la UAU 8:** incluye la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 24 y 24A, y la calzada y andenes norte de la Calle 24, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A.

7. Norma urbana propuesta:

7.1. Usos del suelo:

Tal como lo establece el artículo 336 y el artículo 338 del Decreto Distrital 190 de 2004, el uso del suelo es la destinación asignada al suelo, de conformidad con las actividades que se puedan desarrollar. Igualmente, como lo define el artículo 333 del POT, los usos están definidos mediante la delimitación de las Áreas de Actividad.

7.1.1. Usos del suelo para las UAU localizadas en el Plan Zonal del Centro y en el área de influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá:

Los suelos en las Unidades de Actuación Urbanística localizadas al interior del área de planificación al oriente de la Avenida Caracas, que comprende la totalidad de las manzanas 1, 2, 3, 4, 9, 10 y 11 del barrio La Alameda, se encuentran dentro de la delimitación del Plan Zonal del Centro y sus fichas reglamentarias por UPZ, adoptadas por el Decreto Distrital 492 de 2007, por lo que el Área de Actividad asignada en el “Área de Actividad Central” la cual está definida como la *“zona que designa usos del suelo para la localización de actividades que responden a las funciones propias del Centro. Allí coexisten usos de vivienda, comercio, servicios, y dotacionales, que configuran sectores específicos y responden al modelo de ordenamiento propuesto”*, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del citado Decreto 492.

Igualmente, las manzanas al interior del área de planificación al oriente de la Avenida Caracas se encuentran al interior del Área de influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, adoptado mediante la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura. Este instrumento establece en su artículo 41 y en el Plano 23 el Área de Actividad Múltiple, que *“corresponde a las áreas y corredores de suelo urbano que se caracterizan por tener una media o alta intensidad de mezcla de usos, clasificando estas manzanas como AA-M3, que corresponde a su vez al “corredor del Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por redesarrollo y desarrollo”*.

Por su parte, el párrafo transitorio del citado artículo 41 define que *“Hasta tanto el distrito capital surta el proceso de revisión y expedición del POT y de acuerdo con las disposiciones constitucionales y legales relacionadas con los usos del suelo para efectos del presente PEMP, que se derivan de las áreas de actividad y con el fin de armonizar estas disposiciones para su correcta aplicabilidad, la presente tabla presenta la articulación de las áreas de actividad del PEMP – CHB con las establecidas en el Decreto Distrital 190 de 2004 – Plan de Ordenamiento Territorial Distrital vigente”* (Tabla 32. Articulación de áreas de actividad PEMP – CHB con el Decreto Distrital 190 de 2004).

En la tabla referenciada en el párrafo transitorio del artículo 41, se homologa el Área de Actividad Central definida por el POT vigente y descrita anteriormente, con el Área de Actividad Múltiple AA-M3.

7.1.2. Usos del suelo para las UAU en la UPZ 102 – La Sabana:

Por su parte, los suelos en las Unidades de Actuación Urbanística localizadas al interior del área de planificación al occidente de la Avenida Caracas se encuentran en el Sector Normativo 33 de la UPZ La Sabana, adoptada por el Decreto Distrital 187 de 2002, modificado por el Decreto Distrital 335 de 2009 y por el Decreto Distrital 602 de 2018.

En la ficha reglamentaria del mencionado Sector Normativo 33 se define, para los suelos localizados en el tratamiento urbanístico de Renovación Urbana en la modalidad de Redesarrollo que “*Los usos se definirán en el plan parcial correspondiente*”. Así las cosas, la norma relacionada con los usos del suelo será la definida en el presente proceso de planificación.

7.1.3. Usos del suelo definidos para las Unidades de Actuación Urbanística:

a) Clasificación de los usos del suelo:

El plan parcial, atendiendo a los principios de flexibilidad para los desarrollos futuros, define una mezcla de usos que incluye vivienda, servicios y comercio, priorizando el uso residencial, pero destinando igualmente un porcentaje importante de la edificabilidad definida para las Unidades de Actuación Urbanística en usos dotacionales, de servicios y comerciales.

Para la definición de los usos y actividades a consolidarse en el plan parcial, se han incorporado insumos de tipo normativo, relacionado cada una de las actividades de acuerdo con lo establecido en el artículo 338 del Decreto 190 de 2004, y en el artículo 2.2.1.1. del Decreto Nacional 1077 de 2015, en las siguientes categorías:

1. **Usos principales (P):** Actividades señaladas como predominantes para una zona y que responden a la vocación o carácter de esta.
2. **Usos complementarios (C):** Actividades que pueden coexistir con los usos principales sin que los desplacen.
3. **Usos restringidos (R):** Actividades que por los impactos que genera su ejercicio, requieren de un manejo especial.
4. **Usos prohibidos (PR):** Actividades que riñen con la vocación predominante de la zona y generan efectos negativos no mitigables, sobre los usos principales y complementarios.

b) Uso residencial:

En el presente proceso de reformulación, se incorporan las definiciones de los usos del suelo definidas en el Decreto 822 de 2019, en el cual se asignaba el uso residencial multifamiliar como uso Principal para todas las Unidades de Actuación Urbanística.

La edificabilidad a consolidarse en este uso depende de la aplicación de los factores de convertibilidad de usos definidos en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, y con base en las densidades habitacionales máximas establecidas para cada UAU.

c) Uso dotacional:

El uso dotacional engloba los Equipamientos Colectivos y los relacionados con los Servicios Urbanos Básicos. La asignación de los usos dotacionales, parte de lo establecido en el Decreto Distrital 120 de 2018, “Por medio del cual se armonizan las normas de los Planes Maestros de Equipamientos, de Servicios Públicos y de Movilidad con las normas de las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), las disposiciones que orientan la formulación de los planes directores, de implantación y de regularización y manejo y se dictan otras disposiciones”.

Sin embargo, de acuerdo con el numeral 3 del artículo 344 del Decreto Distrital 190 de 2004, los Planes Parciales, con sujeción a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial, podrán definir la norma específica para los sectores con tratamiento de renovación urbana en la modalidad de Redesarrollo, en lo que se encuentra sustento para que, en el marco del presente proceso de reformulación, se precisen las normas de usos del suelo aplicables a los usos dotacionales en el área de planificación, tal como se presenta en la matriz a continuación:

Tabla 7.1-1. Matriz de usos dotacionales por UAU

EQUIPAMIENTOS						
TIPO DE EQUIPAMIENTO		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS	Educativo	Metropolitano	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso. Se permiten solamente los existentes o el traslado del uso en los nuevos desarrollos.
		Urbana	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso. Se permiten solamente los existentes o el traslado del uso en los nuevos desarrollos.
		Vecinal	C	C	C	Podrán desarrollarse como parte de las edificaciones con usos principales diferentes al dotacional, cumpliendo con las condiciones del respectivo plan maestro.

EQUIPAMIENTOS						
TIPO DE EQUIPAMIENTO		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
SERVICIOS URBANOS	Cultural	Metropolitano	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Vecinal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Salud	Zonal	C	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Vecinal	C	C	C	Podrá desarrollarse como parte de edificaciones con usos diferentes al dotacional, cumpliendo con las condiciones del respectivo plan maestro.
	Bienestar social	Vecinal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso. No se permite sobre vías de la malla vial arterial.
	Culto	Metropolitano	R	PR	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso.
		Urbana	R	PR	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso.
	Deportivo Recreativo	Vecinal	C	C	C	Podrán desarrollarse como parte de edificaciones con usos diferentes al dotacional, cumpliendo con las condiciones del respectivo plan maestro.
	Defensa y justicia	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso.

EQUIPAMIENTOS						
TIPO DE EQUIPAMIENTO		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
	Servicios de la administración pública	Metropolitano	R	P	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios públicos y de transporte	Metropolitano	P	C	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso.
		Urbana	P	C	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Nota 1: las normas aplicables para el uso dotacional a las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 1, 2, 3 y 4.

Así mismo, las normas aplicables para el uso dotacional a las Unidades 5 a 8, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 5, 6, 7, 8 y 9.

Nota 2: el desarrollo de usos dotacionales de escala urbana y metropolitana está sujeto a las condiciones de mitigación de impactos; por lo tanto, se deberá cumplir con lo indicado en los artículos 347 y 429 del Decreto 190 de 2004, así como en los Decretos Distritales 1119 de 2000 y 079 de 2015.

Nota 3: todos los usos dotacionales al interior del ámbito del plan parcial se deberán sujetar a las disposiciones y prevalencia de los Planes Maestros de Equipamientos del Distrito Capital.

d) Uso de servicios:

El uso de servicios comprende las actividades relacionadas con las actividades del sector terciario de la economía, donde se incluyen sectores importantes como el financiero, el turismo, la hostelería. Este uso es uno de los principales en la actual propuesta de reformulación del Plan Parcial, que propone una mixtura de usos por Unidad de Actuación Urbanística diferente a la establecida en el Decreto Distrital 822 de 2019, donde el mayor porcentaje de la edificabilidad en el plan parcial estaba destinada al uso residencial.

De acuerdo con los estudios de mercado y demanda de servicios en el marco del presente proceso de reformulación, se evidenció que el área de planificación tiene una demanda potencial en estos usos que no es atendida por la norma definida en el Decreto Distrital 822.

Lo anterior se suma al momento histórico para la formulación del plan parcial y la respuesta potencial del mercado inmobiliario en el escenario Post-COVID, donde se espera una recuperación económica y un cambio de paradigmas en la oferta de los productos inmobiliarios, hecho que debe ser atendido por los instrumentos de planificación complementaria en el largo plazo.

Así las cosas, en el marco del presente proceso de reformulación, se parte de un escenario base con una distribución más equilibrada de los usos del suelo, pero incorporando factores de convertibilidad que, bajo parámetros establecidos en el plan parcial, permitan la concreción de los usos que, al momento de estructuración y desarrollo de los futuros proyectos, se encuentre más conveniente y atiendan de mejor manera las demandas del mercado.

De acuerdo con lo anterior, se presenta a continuación la matriz con la identificación de la interrelación de las actividades de servicios por UAU:

Tabla 7.1-2. Matriz de usos de Servicios por UAU

USO DE SERVICIOS						
TIPO DE SERVICIOS		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
SERVICIOS EMPRESARIALES	Servicios financieros	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios a empresas e inmobiliarios	Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios de logística	Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.

USO DE SERVICIOS						
TIPO DE SERVICIOS	ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO	
SERVICIOS PERSONALES	Servicios de parqueadero	Urbana	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso. Podrán desarrollarse en construcciones en altura o subterráneas, solamente en edificaciones diseñadas y construidas para el uso, con usos comerciales en primer piso.
	Servicios turísticos	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios alimentarios	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso. El proyecto que albergue este uso debe proponer soluciones para la mitigación del ruido, el control de olores y la disposición de residuos sólidos.
	Servicios profesionales, técnicos, especializados	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Vecinal	C	C	C	Podrán desarrollarse áreas hasta 60 m ² en el primer piso de las edificaciones.
	Servicios de comunicación y entretenimiento	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	C	C	Los casinos se permiten solamente frente a la Calle 24, conforme a la norma que regula los juegos de suerte y azar. Los juegos de suerte o azar no podrán localizarse en un radio de 200 m o menos, respecto de centros de educación formal o informal, universidades, centros religiosos u hospitales.

USO DE SERVICIOS						
TIPO DE SERVICIOS		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
		Vecinal	C	C	C	Las áreas destinadas a juegos electrónicos de pequeño formato únicamente podrán desarrollarse en áreas con 20 m ² como máximo, dentro de locales con mayor área. Los juegos de suerte o azar no podrán localizarse en un radio de 200 m o menos, respecto de centros de educación formal o informal, universidades, centros religiosos u hospitales.
SERVICIOS DE ALTO IMPACTO	Servicios de automotores y ventas de combustible	Urbana	PR	PR	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso, con frente a la malla vial arterial y De acuerdo con las disposiciones del Decreto Distrital 913 de 2001 o la norma que lo modifique, derogue o sustituya.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Nota: las normas aplicables para el uso de servicios a las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 1, 2, 3 y 4.

Así mismo, las normas aplicables para el uso de servicios a las Unidades 5 a 8, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 5, 6, 7, 8 y 9.

e) Uso de Comercio:

El uso de comercio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 346 del Decreto 120 de 2004, se asigna a las actividades que ofrecen bienes en diferentes escalas. La consolidación de estas actividades es una de las principales apuestas del plan parcial en relación con la asignación de usos del suelo, dado que aportan vitalidad al sistema de espacios públicos proyectados y porque, debido a su localización, se benefician de los sistemas de transporte público que, a través del aporte de flujos garantizados, mejora las condiciones de comercialización de los establecimientos comerciales, permitiendo participar de los mayores valores generados por estas infraestructuras a través de la aplicación de mecanismos de captura de valor.

De acuerdo con lo anterior, el Plan Parcial define un marco normativo que garantiza la concreción de mínimos en estas actividades. Así las cosas, se presenta a continuación la matriz con la identificación de la interrelación de las actividades de servicios por UAU:

Tabla 7.1-3. Matriz de usos de Comercio por UAU

USO DE COMERCIO					
TIPO DE COMERCIO	ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
Almacenes por departamento y centros comerciales e hipermercados con más de 6.000 m ² de área de ventas	Metropolitano	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Almacenes, supermercados y centros comerciales de más de 2.000 m ² y hasta 6.000 m ² de área de ventas	Urbano	R	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Almacenes, supermercados y centros comerciales hasta 2.000 de área de ventas	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Locales con área de ventas hasta 600 m ²	Vecinal A	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Tiendas de barrio y locales con área no mayor de 60 m ²	Vecinal B	C	C	C	Podrán desarrollarse áreas independientes, cada una hasta 60 m ² en el primer piso de las edificaciones.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Nota 1: las normas aplicables para el uso de comercio a las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 1, 2, 3 y 4.

Así mismo, las normas aplicables para el uso de comercio a las Unidades 5 a 8, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 5, 6, 7, 8 y 9.

Nota 2: el desarrollo de usos comerciales de escala urbana y metropolitana está sujeto a las condiciones de mitigación de impactos; por lo tanto, se deberá cumplir con lo indicado en los artículos 347 y 429 del Decreto 190 de 2004, así como en los Decretos Distritales 119 de 2000 y 079 de 2015.

7.2. Aprovechamientos urbanísticos:

En el presente numeral del Documento Técnico de Soporte se desarrolla la asignación normativa de manera diferencial para las Unidades de Actuación Urbanística y las Áreas de Manejo Diferencial.

7.2.1. Aprovechamientos para las Unidades de Actuación Urbanística:

La cuantificación general de aprovechamientos parte de los ejercicios de cabida desarrollados en el proceso de reformulación, mediante los cuales se definió la relación entre las ocupaciones máximas para la configuración de los sistema de espacio público; la articulación con los postulados del Plan Especial de Manejo y Protección del Patrimonio del Centro Histórico de Bogotá, las alturas máximas permitidas por la Aeronáutica Civil concertadas; el potencial de edificabilidad por uso; y la relación con la demanda de estacionamientos vehiculares proyectada. Esto, con el fin de verificar que las condiciones normativas a definirse en el presente instrumento permitieran hacer uso del mayor y mejor aprovechamiento urbanístico de los suelos a su interior.

De acuerdo con lo anterior, se tomaron en cuenta las siguientes condiciones de partida para la definición del máximo potencial de edificabilidad de las UAU y las densidades habitacionales propuestas:

1. **Altura máxima:**
 - a. Para la UAU 1: y 2 120 metros desde el nivel de piso.
 - b. Para las UAU 3 a 8: 140 metros desde el nivel de piso.
2. **Índices de ocupación diferenciales**, de acuerdo con las condiciones de desarrollo de cada Unidad de Actuación Urbanística, como las directrices normativas del PEMP del Centro Histórico.
3. **Definición de un modelo de desarrollo de usos flexible**, permitiendo la ejecución de proyectos de usos mixtos de comercio y servicios, articulados a las actividades residenciales. De acuerdo con lo anterior, se partió de un escenario base para el desarrollo del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, en el que el **55%** de la edificabilidad proyectada está destinada al **uso residencial**, y el **45%** restante a **usos comerciales, dotacionales y de servicios**.
4. **Definición de usos del suelo** de acuerdo con la **localización y al papel** de cada Unidad de Actuación Urbanística en el planteamiento urbanístico.
5. **Tipología de vivienda de 55 m2 en promedio**, con base en la cual se definió la densidad máxima del plan parcial permitiendo la mezcla de productos inmobiliarios residenciales con mayores o menores áreas, o desarrollar áreas mayores aplicando los factores de convertibilidad de usos.

De acuerdo con estos criterios, se define la siguiente norma para cada Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 7.2-1. norma para cada Unidad de Actuación Urbanística

UAU	Área predial (m2)	Densidad habitacional (viviendas / hectárea)	No. Máximo de viviendas	Índice de Construcción	Edificabilidad máxima (m2)	Altura máxima (m)	Índice de Ocupación / Área Útil
UAU 1	6.573	1.533	1.008	9,65 Ver Nota 2	63.447 Ver Nota 2	120	65%

UAU	Área predial (m ²)	Densidad habitacional (viviendas / hectárea)	No. Máximo de viviendas	Índice de Construcción	Edificabilidad máxima (m ²)	Altura máxima (m)	Índice de Ocupación / Área Útil
UAU 2	8.377	0	0	Ver Nota 1	Ver Nota 1	120	Ver Nota 1
UAU 3	10.352	0	0	5,18 Ver Nota 2	53.672 – Ver Nota 2	140	50%
UAU 4	14.926	349	521	5,87	87.634	140	35%
UAU 5	3.548	1.224	434	8,37	29.696	140	60%
UAU 6	2.227	1.274	284	7,69	17.131	140	60%
UAU 7	3.669	939	344	6,75	24.766	140	50%
UAU 8	3.323	1.388	461	9,08	30.181	140	80%
TOTAL	52.995		3.052				

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Nota 1: el plan parcial no se define índices de construcción u ocupación específicos para el desarrollo de las edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Por tanto, la edificabilidad será la resultante de los diseños que se desarrollen en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019 para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Nota 2: el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del plan parcial, desarrollado en el numeral 8 del presente documento técnico de soporte, asigna aprovechamientos urbanísticos a la UAU 2 que podrán ser trasladados a las UAU 1 y 3. Por tanto la edificabilidad máxima de estas UAU estará sujeta al traslado de aprovechamientos de la UAU 2.

a) Criterios para la aplicación de los aprovechamientos urbanísticos:

- Cálculo de las densidades habitacionales y número máximo de viviendas:** la densidad habitacional, expresada en viviendas por hectáreas, es el resultado de dividir el número máximo de viviendas definidas para cada Unidad de Actuación Urbanística, por el Área Predial en hectáreas, de acuerdo con lo definido en el numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte.
- Cálculo del Índice de Construcción:** el índice de construcción se calcula sobre el Área Predial de cada Unidad de Actuación Urbanística, y el resultado es el Área para el cálculo del Índice de Construcción, descrita en el numeral 5, del numeral 4, del presente Documento Técnico de Soporte, que incluye las áreas comercializables de la edificación.
- Alturas máximas de las edificaciones:** las alturas máximas se expresan en metros lineales desde la cota de terreno al que pueden llegar las edificaciones, de acuerdo con el concepto de la Aeronáutica Civil del

10 de septiembre de 2020. Incluyen todas las áreas cubiertas en el último nivel de las edificaciones y las instalaciones como antenas, torres de comunicaciones o similares.

4. **Índice de Ocupación:** el índice de ocupación se expresa como el porcentaje máximo que resulta de dividir el área ocupada de las edificaciones en primer piso bajo cubierta por el Área Útil, definida en el numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte, de cada Unidad de Actuación Urbanística. No se incluyen en el Índice de Ocupación las Áreas Privadas Afectas al Uso Público.

7.2.2. Aprovechamientos para las Áreas de Manejo Diferenciado:

Tal como se expuso en el numeral 5.4. del presente Documento Técnico de Soporte, las Áreas de Manejo Diferenciado se clasifican entre las AMD Con Posibilidad de Desarrollo, es decir, aquellas que cuentan con áreas libres de los lotes donde se ubican y pueden albergar procesos de crecimiento y densificación, o los predios colindantes con BIC cuyos desarrollos están supeditados a lo definido en la Resolución 088 de 2011 del Ministerio de Cultura; y las AMD Sin Posibilidad de Desarrollo, que corresponden a edificaciones altamente consolidadas o a Bienes de Interés Cultural que, por su condición de declaratoria, tienen limitada la posibilidad de crecimiento en altura.

Así las cosas, se definen aprovechamientos diferenciales para ambos casos:

- **Para las AMD Con Posibilidad de Desarrollo**, se asignan aprovechamientos en función de los ejercicios de cabida normativa, y armonizado con lo establecido en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá.
- **Para las AMD Sin Posibilidad de Desarrollo**, se asignan aprovechamientos de acuerdo con sus condiciones actuales, con el fin de conservar estas edificaciones o, en casos excepcionales, permitir el proceso de redesarrollo sin superar la edificabilidad con que cuentan actualmente.

De acuerdo con lo anterior, se establecen los siguientes aprovechamientos urbanísticos:

Tabla 7.2-2. Aprovechamientos urbanísticos para las AMD

AMD	Densidad habitacional (viviendas / hectárea)	Índice de Construcción	Altura máxima (pisos)	Índice de Ocupación / Área Predial
AMD - 1	550	4,0	15	70%
AMD - 2	800	7,0	15	70%
AMD - 3	800	6,0	15	70%
AMD - 4	800	6,0	16	70%
AMD - 5	800	8,0	Resultante (1)	70%
AMD - 6	0	10,0	34	80%
AMD - 7	700	5,0	Variable (2)	80%
AMD - 8	0	3,5	6	70%
AMD - 9	550	3,5	6	70%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

- (1) La altura será la resultante de la aplicación de los índices de construcción y ocupación.
- (2) La altura dependerá de la aplicación de lo establecido en la Resolución 088 de 2021, de manera diferencial para el BIC y para los predios con Nivel de Intervención 4.

7.2.3. Aprovechamientos transitorios en el plan parcial:

Las Unidades de Actuación Urbanística o Áreas de Manejo Diferenciado podrán solicitar por una única vez una licencia en la modalidad de ampliación, permitiéndose concretar hasta el 10% del área total construida que presente el inmueble al momento de solicitar la licencia, siempre que no se generen nuevas destinaciones, y sin superar los aprovechamientos máximos definidos en el presente Plan Parcial.

No se admiten procesos de redistribución de lotes, subdivisiones o urbanización parcial o total hasta tanto se aprueben las respectivas licencias de urbanización y construcción, en los términos establecidos en el presente proceso de formulación.

En predios no edificados, se podrá permitir la realización de actividades transitorias tales como parqueaderos a nivel, ferias, eventos o depósitos que no impliquen áreas construidas que sobrepasen el 10% del Área Predial de la Unidad de Actuación Urbanística, estas edificaciones se desarrollarán a nivel de primer piso.

7.3. Normas para el desarrollo privado:

7.3.1. Normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística:

A continuación, se establece una serie de parámetros generales de obligatorio cumplimiento para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en el plan parcial, y se establecen criterios específicos para cada Unidad de Actuación Urbanística, de acuerdo con sus condiciones particulares de desarrollo.

a) Normas generales para el desarrollo de las UAU:

Alturas máximas:

- **Altura máxima de las plataformas:** cuando los desarrollos constrictivos se consoliden en una tipología edificatoria de Plataforma-Torre, la plataforma no podrá superar los cinco (5) pisos o 20 metros, contados a partir del nivel de acceso en primer piso.
- **Altura máxima de las torres:** cuando los desarrollos constructivos se consoliden en una tipología edificatoria de Plataforma-Torre, la altura máxima de las torres será el resultado de descontar, de la altura total permitida por UAU, la altura de la plataforma.

Usos del suelo en primeros pisos:

- **Usos comerciales o de servicios en primer piso:** al menos el 50% de la longitud de las fachadas en primer nivel de las plataformas que den frente a elementos del sistema de espacio público o elementos del sistema de movilidad, deberán destinarse a áreas comerciales o de servicios, de acuerdo con los usos permitidos por UAU.
- **Integración del primer piso con el espacio público:** con el fin de aportar vitalidad y seguridad al espacio público, al menos el 70% de la longitud de fachada del primer piso de las edificaciones que den frente a áreas de cesión de espacios públicos y a vías de la malla vial arterial e intermedia, deben proyectarse abiertas, con materiales traslúcidos que permitan la integración visual entre los usos en los primeros pisos con el espacio público.
- **Parqueaderos en primeros pisos:** no se permitirán parqueaderos en fachada en los tres (3) primeros niveles de las edificaciones que den frente a elementos del sistema de espacios públicos o movilidad. En estos casos, las áreas que den a las fachadas deben destinarse a usos comerciales, de servicios o residenciales.

Retiros entre edificaciones:

- **Retiros entre fachadas:** se deberá respetar un retiro mínimo de doce (12) metros entre fachadas abiertas, entendidas como las edificaciones con registro hacia el exterior. En caso de no contar con fachadas abiertas, no se exigirá un retiro mínimo entre edificaciones.
- **Retiro a Áreas de Manejo Diferenciado:** No se exigirá un retiro a las Áreas de Manejo Diferenciado, por lo que las nuevas edificaciones a desarrollarse en las Unidades de Actuación Urbanística podrán estar adosadas al límite predial de las AMD.

Conexiones entre edificaciones:

- **Conexiones aéreas:** se podrá proponer conexiones aéreas peatonales entre las plataformas o las torres, en cualquier nivel, que no contarán en el cálculo del Índice de Construcción, siempre que sobre estas conexiones no se desarrollen usos residenciales, comerciales o de servicios, de carácter permanente, sobre ellas.
- **Conexiones con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26:** Los desarrollos constructivos de las Unidades de Actuación Urbanística 1, 3 y 4, podrán proponer conexiones peatonales con los niveles 2 y 3 de los edificios de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, para lo cual, se deberá coordinar con la Empresa Metro de Bogotá los diseños de los proyectos inmobiliarios en articulación con los diseños de la Estación, y las soluciones espaciales para atender la demanda peatonal potencial.

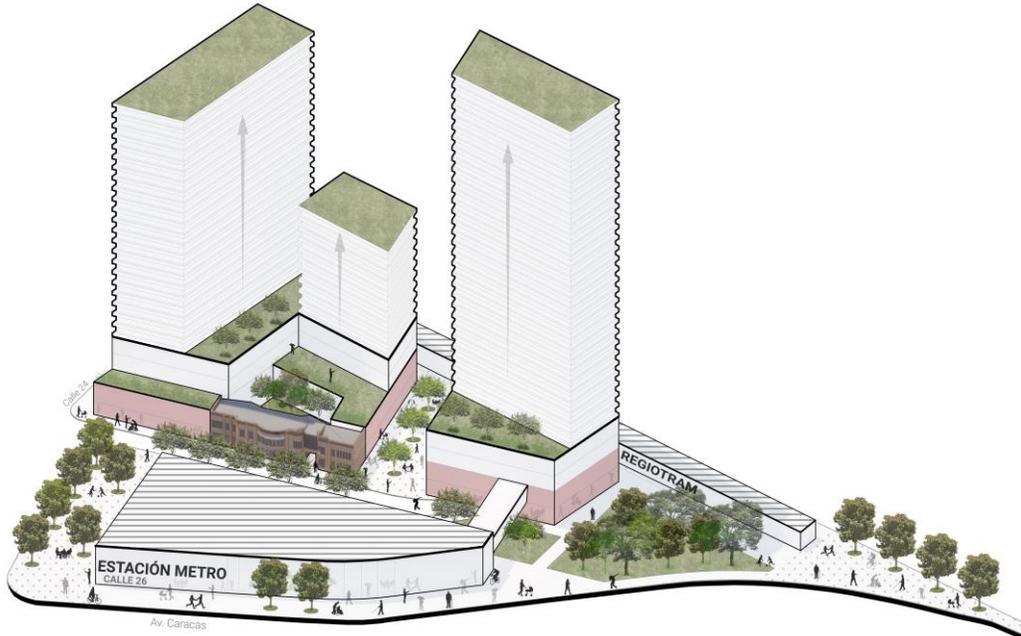
Terrazas y techos verdes:

- Se promoverá la implementación de techos verdes y fachadas verdes, con el fin de contribuir al reverdecimiento urbano y al mejoramiento de las calidades ambientales y paisajísticas.

b) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 1:

Para el desarrollo urbanístico de la UAU 1 se proponen una serie de criterios con el fin de garantizar la integración de la Estación de Regiotram de la Carrera 17 con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Igualmente, resultado de la sesión del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021, donde se excluyó el edificio de la Universidad Externado de Colombia del inventario de Bienes de Interés Cultural del Distrito, se establecieron una serie de condiciones que deben ser incorporadas como normas urbanísticas. Todas estas condiciones se presentan a continuación:

- El desarrollo futuro deberá conservar el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia, entendido como el volumen desde la fachada hasta la primera línea de patios interiores.
- El desarrollo constructivo que incluya el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia deberá consolidarse en una tipología de Plataforma-Torre.
- Se dispondrá de un Área Privada Afecta al Uso Público como espacio público de conexión entre la futura Estación de Regiotram de Occidente y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, a partir del paramento norte del predio 26. Esta APAUP deberá contar con un ancho no inferior a 12 metros.
- El desarrollo del espacio público proyectado implica una intervención en el lindero norte de la Universidad Externado de Colombia, por lo que se podrá generar una fachada en dicho paramento, a través de una intervención del primer cuerpo de la edificación a conservar, con el fin de desarrollar actividades en primeros pisos que aporten vitalidad al espacio público.
- En ninguno de los niveles que conforman la plataforma que integre el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia, se permitirán voladizos hacia el espacio público, con el fin de conservar el alineamiento del primer cuerpo de la edificación a conservar.
- La plataforma deberá tener un empate estricto con la altura del edificio de la Universidad Externado de Colombia. A partir de este nivel, se deberá conservar un aislamiento no inferior a cinco (5) metros, a partir del cual, se podrá desarrollar las alturas máximas para la plataforma y las torres, de acuerdo con lo establecido en el literal anterior del presente Documento Técnico de Soporte, y de acuerdo con el potencial máximo de edificabilidad de la UAU.
Igualmente, las torres deberán respetar un retroceso respecto a la línea de paramento de la plataforma, en el frente a la Carrera 16, en una distancia no menor a al ancho del primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia a conservar.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 16.

Ilustración 7.3-1. Imaginario de desarrollo de la UAU 1

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

c) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 3:

Esta Unidad de Actuación Urbanística se proyecta como un desarrollo constructivo que integra la futura Estación Central del sistema TransMilenio. Por tanto, la condición principal para este desarrollo es proveer los espacios suficientes en los primeros pisos de las edificaciones, que permitan asumir la demanda peatonal futura de la Estación. Lo anterior, deberá desarrollarse en articulación con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.

A continuación, se presentan algunas condiciones adicionales para el desarrollo de esta UAU:

- Se deberá proponer una permeabilidad en el primer piso de la plataforma o de las edificaciones, de manera que permitan la continuidad peatonal de la Carrera 13B con las especialidades públicas propuestas en la UAU 3 y 4.
- El desarrollo de esta UAU deberá garantizar la ejecución de la plataforma sobre el intercambiador vial de TransMilenio, con el fin de garantizar la oferta de espacios públicos objetivo del plan parcial. Esta plataforma se propone como un Área Privada Afecta al Uso Público, sin que esto limite que, por iniciativa del desarrollador y de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., estos suelos puedan ser cedidos al Distrito. En este caso, las áreas a ceder NO serán tenidas en cuenta para el cumplimiento de las obligaciones de espacio público de esta UAU, definidas por el reparto equitativo de cargas y beneficios.

- Las construcciones deberán respetar un retiro mínimo de 15 metros al eje de la Carrera 13A, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público proporcional al potencial de alturas definidas para las UAU.
- Las áreas entre el límite occidental del andén de la Carrera 13 y el borde de las construcciones hace parte de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público, por lo que no hacen parte de la sección pública de esta vía, y no se consideran cargas urbanísticas en el plan parcial.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

d) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 4:

En esta Unidad de Actuación Urbanística se propone el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, articulado al edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Adicionalmente, se propone el desarrollo un espacio público como “Hall Urbano” que recibe y direcciona los flujos provenientes de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.

A continuación, se definen algunos lineamientos para el desarrollo de esta UAU:

- La ejecución de la UAU 4 estará a cargo de la ejecución de los espacios públicos sobre las áreas de redefinición de las Calles 24A y 25, entre la Carrera 13 y la Av. Caracas, articulándolas con las Áreas Privadas Afectas al Uso Público.
- Se propone el desarrollo de parqueaderos en sótanos, debajo de las edificaciones y de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público, con el fin de liberar ocupación en los primeros niveles, mejorando la oferta de espacios públicos y garantizando la concreción de los mayores aprovechamientos urbanísticos.
- El desarrollo del CAD podrá estar adosado a la Estación del Metro de Bogotá, para lo cual se deberán garantizar espacios suficientes en los primeros pisos, que permitan asumir la demanda peatonal futura de la Estación, y en articulación con la Empresa Metro de Bogotá.
- Las edificaciones deberán respetar un retiro mínimo de 15 metros al eje de la Carrera 13A, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público proporcional al potencial de alturas definidas para las UAU.
- Las áreas entre el límite occidental del andén de la Carrera 13 y el borde de las construcciones hace parte de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público, por lo que no hacen parte de la sección pública de esta vía, y no se consideran cargas urbanísticas en el plan parcial.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

e) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 5:

- El desarrollo de esta UAU articula el proyecto de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, cuya gestión está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano. Esta Estación tiene una altura máxima proyectada de 15 metros, por lo que se podrán concretar aprovechamientos sobre esta Estación, hasta la altura máxima permitida por el PEMP del Centro Histórico de Bogotá; es decir, 30 metros.
- En consecuencia, con lo anterior, y en articulación con lo establecido desde el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, Estación, localizada frente a la Carrera 13, no podrán superar los 12 pisos o 30 metros.
- Se deberá disponer de un APAUP que separa la Estación del Cable Aéreo frente a la Carrera 13 con las demás edificaciones al interior de la Unidad de Actuación. Esta APAUP deberá contar con una sección mínima de 12 metros.
- Las Áreas Privadas Afectas al Uso Público se propone sean desarrolladas de tal manera que se articule con las áreas libres y pasajes peatonales en primeros pisos de los edificios de En Territorio y de la Superintendencia de Notariado y Registro.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 25.

f) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 6:

- Esta UAU deberá disponer de un Área Privada Afecta al Uso Público contigua con la UAU 7, con el fin de configurar un espacio público continuo entre ambos desarrollos. Igualmente, deberá disponer de una APAUP en torno a la Calle 25, con un ancho no inferior a 6 metros.
- El primer nivel de la edificación en la UAU 6 deberá garantizar una articulación peatonal con el APAUP proyectado en la UAU 7, que separa los futuros desarrollos con las Áreas de Manejo Diferenciado 7 y 8.
- El desarrollo constructivo de la UAU 7 deberá generar un empate estricto con el edificio del XXX Aniversario de la Universidad Incca. A partir del nivel de empate estricto, deberá respetar una separación mínima de 3 metros, desde de la cual puede alcanzar las alturas máximas establecidas en el Plan Parcial, de conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 69 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

g) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 7:

- Las edificaciones frente a la Carrera 13 no podrán superar los 12 pisos o 30 metros.
- Se deberá disponer de un APAUP que separa el edificio futuro frente a la Carrera 13 con las demás edificaciones al interior de la Unidad de Actuación. Esta APAUP deberá contar con una sección mínima de

12 metros. Igualmente se deberá disponer de una APAUP que separe las edificaciones futuras al interior de la UAU con las AMD 7 y 8.

- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 25.

h) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 8:

- Las edificaciones frente a la Carrera 13 no podrán superar los 12 pisos o 30 metros.
- Se deberá disponer de un APAU que separe el edificio futuro frente a la Carrera 13 con las demás edificaciones al interior de la Unidad de Actuación. Esta APAUP deberá contar con una sección mínima de 12 metros.
- Las edificaciones que superen los 10 pisos de altura, desarrolladas en tipología Plataforma-Torre, deberán garantizar un retroceso mínimo de cinco (5) metros de la torre respecto a la línea de fachada de la plataforma frente a la Calle 24A.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 24A.

7.3.2. Normas para el desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado:

A continuación, se precisan los criterios de intervención de acuerdo con el potencial de desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado, su Nivel de Intervención, de acuerdo con lo definido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura y las posibilidades de intervención definidas por Nivel de Intervención:

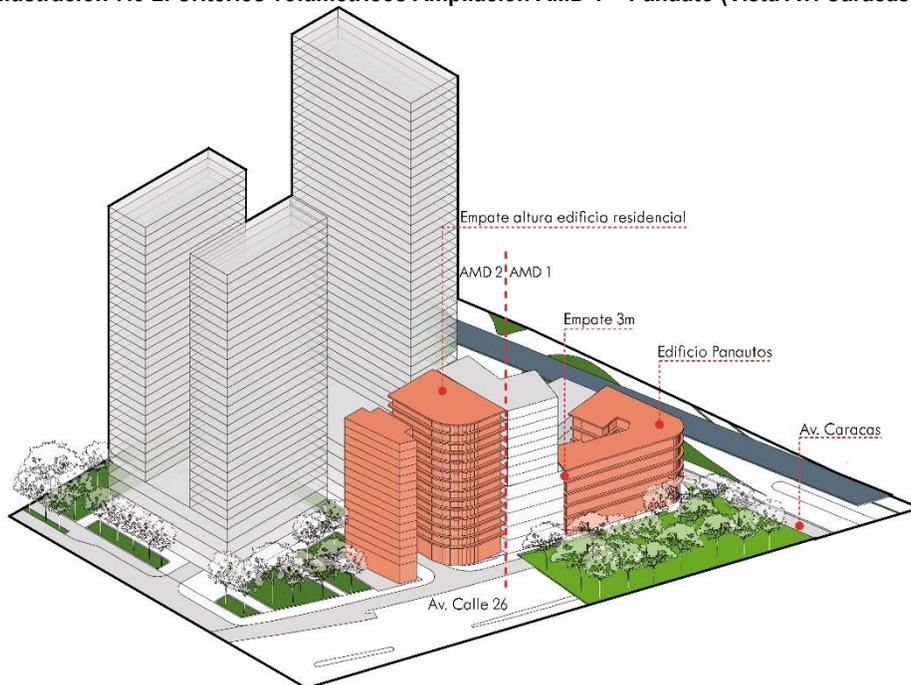
a) Normas específicas para el desarrollo del AMD-1. Edificio Panauto:

Intervenciones permitidas en el edificio de Panauto:

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entresijos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.

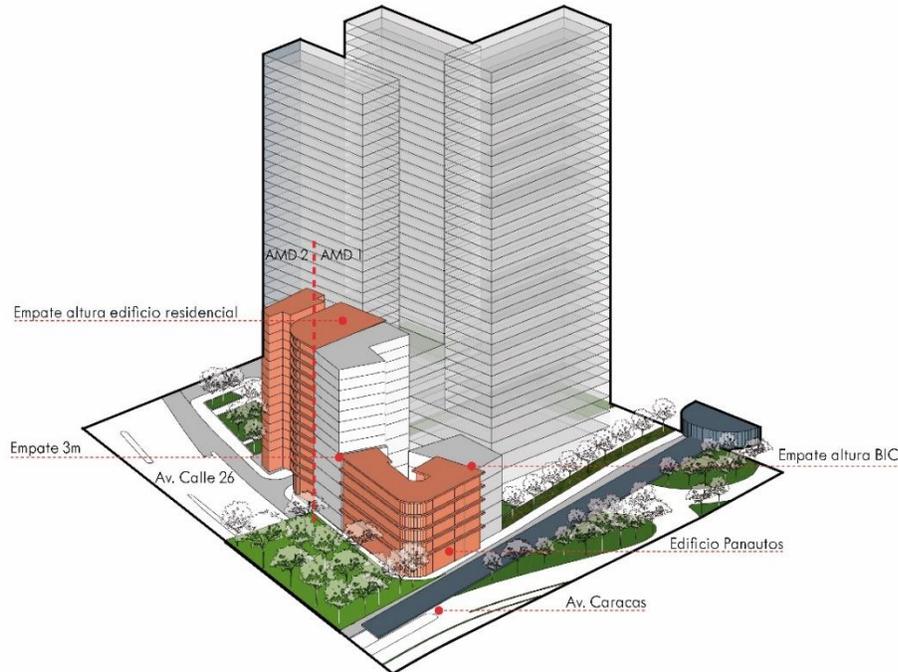
Intervenciones permitidas en las áreas libres y en áreas diferentes al Edificio de Panauto:

- Se permiten las ampliaciones en las áreas libres del predio y en áreas diferentes al Edificio de Panauto, basados en el estudio de valoración individual del inmueble aprobado por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Se podrá acceder a la altura máxima permitida previo retroceso de 3 metros contra el inmueble de interés cultural de acuerdo con lo establecido en el actual proceso de planificación, sin superar la altura del predio colindante, AMD-2.

Ilustración 7.3-2. Criterios volumétricos Ampliación AMD 1 – Panauto (Vista Av. Caracas)

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Ilustración 7.3-3. Criterios volumétricos Ampliación AMD 1 – Panauto (Vista Av. Caracas)

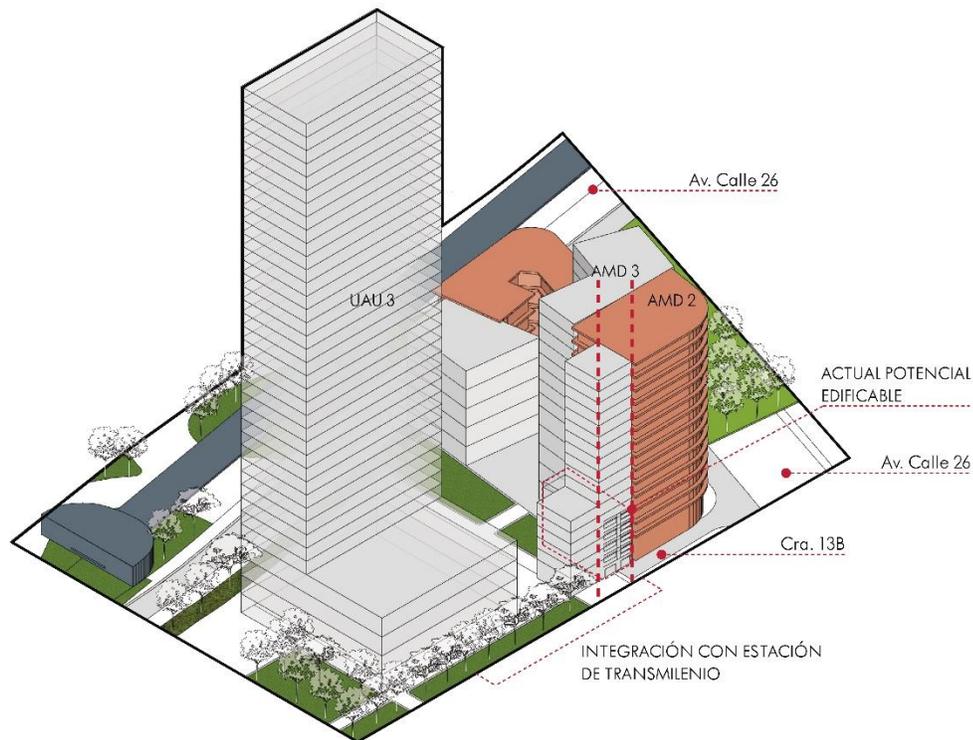


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

b) Normas específicas para el desarrollo del AMD-2. Edificio de vivienda 1 – La Alameda:

- Para esta AMD se puede solicitar licencia de construcción en cualquiera sus modalidades de: Demolición, reconstrucción, obra nueva, ampliación (cuando por efecto de alguna licencia mencionada no se haya logrado el potencial de edificación asignado), adecuación, modificación, restauración y reforzamiento estructural. Lo anterior, de acuerdo con los términos definidos en el Artículo 2.2.6.1.1.7 del Decreto Nacional 1077 de 2015.
- Esta AMD podrá incorporarse al desarrollo de la UAU 3, en coordinación con el Operador Urbano del Plan Parcial y con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., siendo posible distribuir sus aprovechamientos en el futuro desarrollo.

Ilustración 7.3-3. Criterios volumétricos Ampliación AMD 2.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

c) Normas específicas para el desarrollo del AMD-3. Edificio de vivienda 2 – La Alameda:

- El potencial normativo definido en el presente instrumento de planificación podrá ser desarrollado de manera independiente, al interior del mismo predio, o de manera integrada con la Unidad de Actuación Urbanística 3.
- **Desarrollo independiente:** Se permite mediante solicitud de licencia de construcción en su modalidad de obra nueva o de construcción en la modalidad de ampliación, adecuación, modificación, restauración,

reforzamiento estructural, demolición y reconstrucción, siempre y cuando se cumpla con las normas de edificabilidad y usos del suelo establecidas en el plan parcial.

- **Desarrollo integrado:** Se permite mediante solicitud de licencia de urbanización en conjunto con la Unidad de Actuación 3, de conformidad con los términos definidos en el Artículo 2.2.6.1.1.4 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

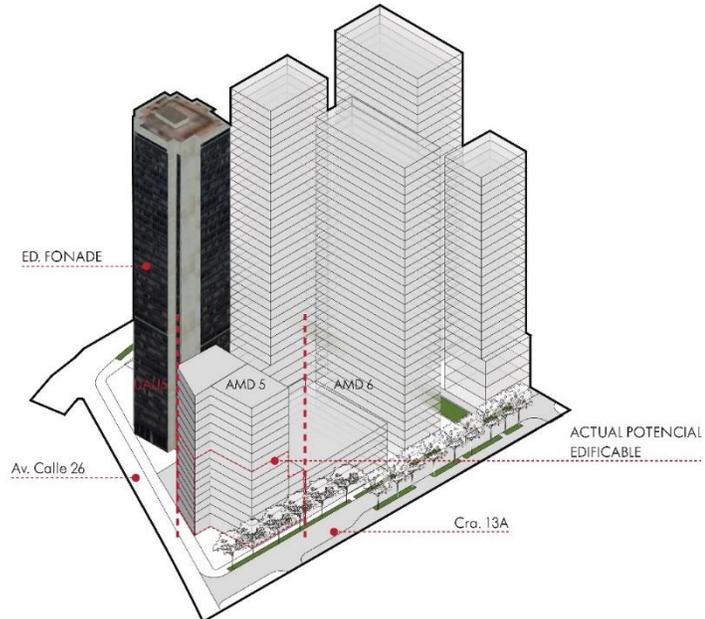
d) Normas específicas para el desarrollo del AMD-4. Edificio de vivienda 3 – La Alameda:

- Se podrá solicitar licencia de construcción en cualquiera sus modalidades; demolición, reconstrucción, obra nueva, ampliación (cuando por efecto de alguna licencia mencionada no se haya logrado el potencial de edificación asignado), adecuación, modificación, restauración y reforzamiento estructural.
- Esta AMD podrá incorporarse al desarrollo de la UAU 3, en coordinación con el Operador Urbano del Plan Parcial y con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., siendo posible distribuir sus aprovechamientos en el futuro desarrollo.

e) Normas específicas para el desarrollo del AMD-5. Edificios de vivienda 4 – La Alameda:

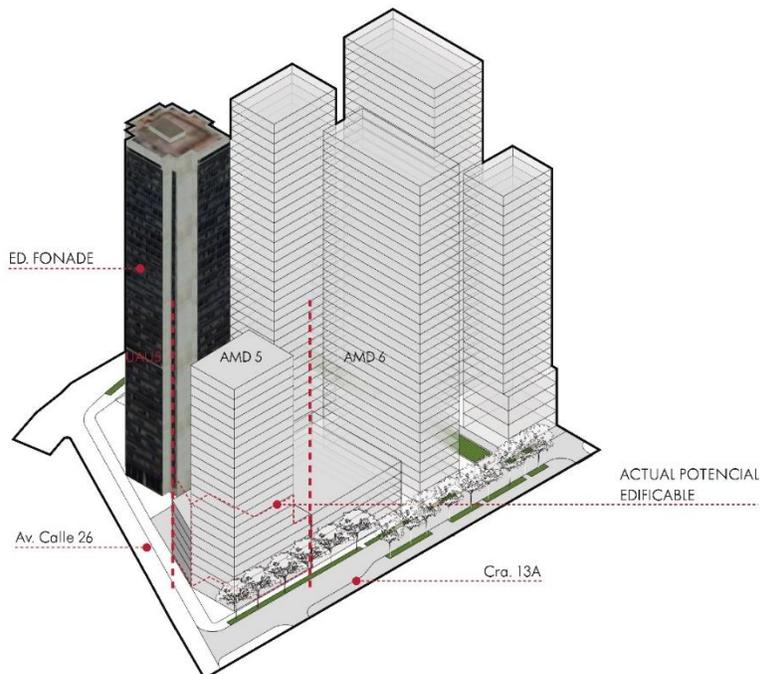
- El potencial normativo otorgado mediante este instrumento se podrá desarrollar de manera independiente o por el englobe parcial o total de los predios que integran esta Área de Manejo Diferenciado.
- En caso de englobe, se podrán distribuir los aprovechamientos entre toda el área predial, pero se deberá garantizar el desarrollo de usos comerciales o de servicios en al menos el 50% de la fachada en el primer nivel de las edificaciones, en torno a los elementos del sistema de movilidad y de espacios públicos, existentes o proyectados.

Ilustración 7.3-4. Desarrollo predio individual AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022).

Ilustración 7.3-5. Desarrollo por englobe de los predios AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

f) Normas específicas para el desarrollo del AMD-6. Edificios de En Teritorio - DNP y Superintendencia de Notariado y Registro - SNR:

- Este predio está identificado como un dotacional con condición de permanencia. Respecto a lo anterior, la Resolución 088 de 2021 define que los predios de uso dotacional con condición de permanencia podrán desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos en el área de actividad y sus condiciones; lo cual estará supeditado a la formulación del respectivo Plan de Regularización y Manejo de acuerdo con la norma vigente en materia; garantizando en todo caso la mitigación de los impactos urbanísticos negativos.
- **Configuración de áreas de acceso:** Actualmente la accesibilidad a estos equipamientos se hace a través de senderos peatonales que se encuentran a desnivel de la calle, lo cual se resuelve con escaleras, sin la existencia de rampas. Adicionalmente, existen una plazoleta en la esquina de la Avenida Calle 26 con la Carrera 13, que no se articula al mismo nivel con este acceso ni con el nivel de la calle. Por lo tanto, es necesaria la configuración de unos espacios de recibo que articulen las áreas libres de estos equipamientos con los espacios públicos existentes y proyectados, para lo cual, se deberá buscar la coordinación en el desarrollo de la UAU 5, el AMD 5 y las posibles intervenciones en esta Área de Manejo Diferenciado.
- **Condiciones del espacio público:** Adicionalmente, el acceso a este equipamiento implica ascender a un nivel superior al de la vía pública, razón por la cual se deben adecuar tanto los espacios de acceso como de circulación peatonal, de acuerdo con las normas indicadas en el Norma Técnica Colombiana (NTC 4229, NTC 4774, NTC 4695), así como las normas del nivel distrital (Plan Maestro de Espacio Público- Decreto 215 de 2005), y del nivel nacional (Capítulo 4 del Decreto Nacional 1077 de 15), y las que las modifiquen, sustituyan o complementen; para garantizar entre otras, las condiciones necesarias de accesibilidad universal.

g) Normas específicas para el desarrollo del AMD-7. Edificios Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes:

Intervenciones permitidas en el BIC localizado en la Carrera 13 con Calle 24A:

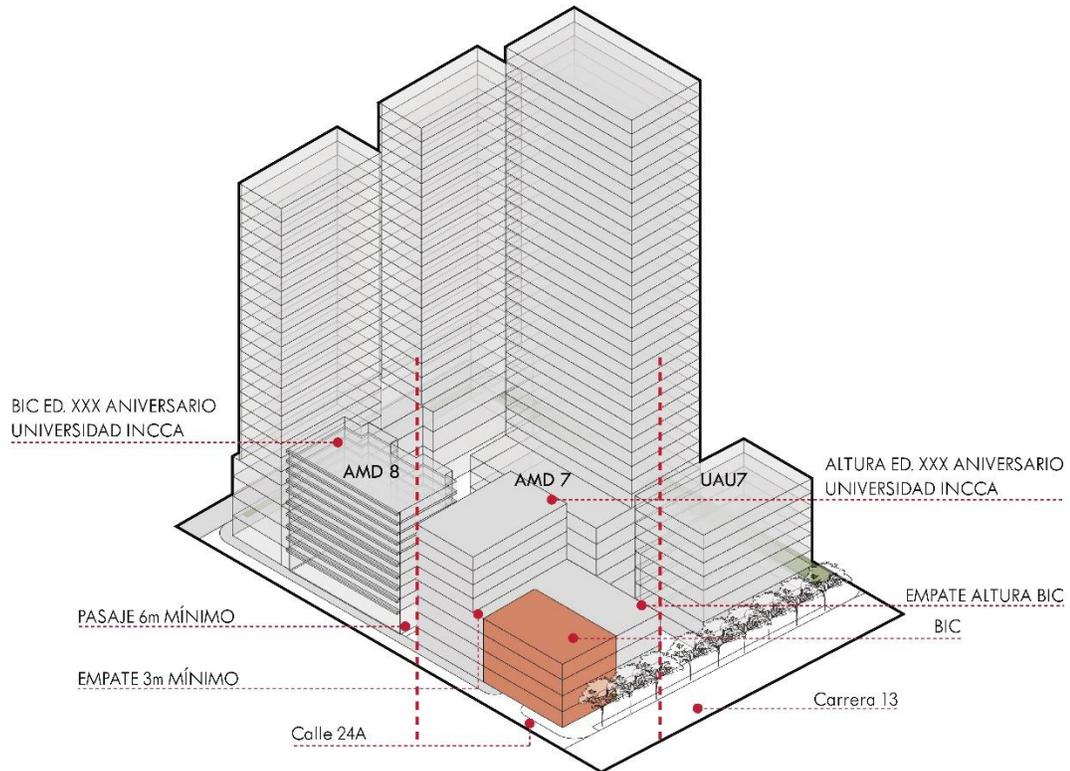
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entrepisos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.
- La altura máxima permitida es la altura original, de acuerdo con el artículo 45 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, por lo que no se permiten ampliaciones en altura.
- Igualmente, de acuerdo con el artículo 46 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, se deben conservar los patios existentes.

Intervenciones permitidas en predios colindantes al BIC:

- La altura máxima de las edificaciones será como máximo la altura del Edificio del XXX Aniversario de la Universidad Incca.
- Se deberá respetar un empate estricto con la altura del BIC localizado en la Calle 24A con Carrera 13. A partir del empate estricto, se deberá respetar un aislamiento de tres metros (3 m) del BIC y, a partir de allí, la altura máxima permitida descrita en el punto anterior.
- Configuración de un paso peatonal en el primer piso del desarrollo en los predios colindantes con el BIC de la Calle 24A con Carrera 13, y con el edificio del XXX Aniversario de la Universidad Incca, con el fin de conectar la Calle 24A con el APAUP propuesto en la UAU 7.

Ilustración 7.3-6. Desarrollo por englobe de los predios AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

h) Normas específicas para el desarrollo del AMD-8. Edificios Sede XXX Aniversario de la Universidad Incca:

- De conformidad con lo establecido en la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, en los predios de uso dotacional con condición de permanencia, como en el caso de esta Área de Manejo Diferenciado, se podrá desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos descritos en el numeral 7.1. del presente Documento Técnico de Soporte; lo cual estará supeditado a la formulación del respectivo Plan de Regularización de acuerdo con la norma vigente en materia, garantizando en todo caso la mitigación de los impactos urbanísticos negativos.
- No obstante, lo anterior, la permanencia de este uso es trasladable dentro del área del plan parcial, como mínimo, en un área equivalente a los metros cuadrados de suelo en el uso con condición de permanencia, de conformidad con lo establecido en el numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte. Lo anterior en atención a lo indicado en el Artículo 344 del Decreto 190 de 2004.
- En el evento en que el uso dotacional se traslade, se deben presentar los estudios respecto a la mitigación de impactos urbanísticos negativos, así como las soluciones viales y de tráfico, generación de espacio

público, requerimiento y solución de estacionamientos y de los servicios de apoyo necesarios para su adecuado funcionamiento, en cumplimiento de lo indicado en el Artículo 430 del Decreto Distrital 190 de 2004, y los Decretos Distritales 430 de 2005 y 079 de 2015.

i) Normas específicas para el desarrollo del AMD-9. Edificios Edificio de vivienda 5 – La Alameda (BIC):

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entresijos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.
- La altura máxima permitida es la altura original, de acuerdo con el artículo 45 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, por lo que no se permiten ampliaciones en altura.
- Igualmente, de acuerdo con el artículo 46 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, se deben conservar los patios existentes.
- En esta AMD se propone el reúso de la edificación, permitiendo subdivisiones internas aumentando el número de unidades inmobiliarias.

7.4. Norma sobre estacionamientos:

En el presente Plan Parcial no se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público que confluyen en el área de planificación. Por tanto, la oferta de estacionamientos dependerá de lo que determinen los desarrolladores de las Unidades de Actuación Urbanística.

En todo caso, no se podrán exceder el número máximo de estacionamientos proyectado en el estudio de tránsito que hace parte integral del presente Documento Técnico de Soporte. Igualmente, los estacionamientos deberán localizarse en sótanos, semisótanos o en los primeros tres pisos de las edificaciones.

En caso de destinar parqueaderos por encima del tercer piso de las edificaciones, estas áreas contarán para el cálculo del índice de construcción.

Adicionalmente, se proponen las siguientes exigencias de estacionamientos para bicicletas o patinetas eléctricas:

- Por cada unidad de vivienda se deberá disponer una solución de parqueadero para bicicleta o patineta eléctrica.
- Se deberá disponer una solución de parqueo para bicicletas o patinetas eléctricas por cada 20 m² del área neta para usos diferentes a la vivienda.

Estas soluciones podrán desarrollarse en celdas independientes o por medio de “racks”, soportes colgantes tipo perchas u otras tecnologías.

8. Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios y simulaciones urbanístico – financieras:

8.1. Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:

8.1.1. Descripción general de la Metodología de reparto:

La reformulación del Plan Parcial propone un esquema de reparto novedoso para el Distrito, pero que ha sido aplicado en un centenar de planes parciales exitosos, entre ellos, planes parciales como el Plan Parcial de Renovación Urbana de la Gran Manzana de Simesa, en Medellín; o el Plan Parcial de Renovación Urbana de Peldar, en el municipio de Envigado; este último, guarda una estrecha relación con la formulación del presente plan parcial, dado que se formula en torno a una Estación Intermodal en la que confluye el sistema de buses municipales con una Estación del Metro.

Si bien el Distrito de Bogotá ha realizado un esfuerzo en proponer guías metodológicas para la formulación de planes parciales, donde se incluyen alternativas para el equilibrio del sistema de reparto de cargas y beneficios, se propone un esquema que guarda más relación con los principios en los que se fundamenta el presente proceso de planificación, como la flexibilidad de usos, o la gestión por iniciativa pública articulada entre dependencias de la Administración Distrital para el desarrollo del mayor porcentaje de las Áreas Prediales en el plan parcial. Lo anterior, aunado al hecho de que no existe en el país una única metodología adoptada para realizar el ejercicio de reparto equitativo de cargas y de beneficios entre Unidades de Actuación o de Gestión urbanísticas.

La metodología considera tres variables esenciales:

1. Valor actual de los terrenos:

Se toma como base el valor actual de los terrenos por metro cuadrado que interviene en las unidades de actuación, **convertido en un puntaje**, utilizando un valor de referencia en pesos, y se establece el porcentaje del total del área de intervención del plan parcial. Para esto, se toma como referencia el valor por metro cuadrado de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, dado que cuenta con valores más actualizados diferenciando entre el avalúo del terreno y de las construcciones por separado.

Esto es fundamental en el desarrollo de la presente metodología, pues más allá de medir la potencial participación por el valor residual de los suelos en un proyecto urbanístico e inmobiliario, permite precisar su participación por el valor actual de las propiedades, entendiendo su participación en cargas urbanísticas

de manera diferencial, y asignando aprovechamientos en consecuencia con el fin de garantizar la equidad ante la norma de todos los suelos involucrados.

2. Aporte a cargas urbanísticas:

Una vez conformadas la Unidades de Actuación, de acuerdo con el proyecto de delimitación precisado en el numeral 7 del presente Documento Técnico de Soporte, se calculan los aportes a cargas urbanísticas que realiza cada unidad.

En este cálculo se relaciona tanto el valor en pesos del aporte por metro cuadrado de ejecución de la carga (vías, espacios públicos, andenes, etc.). calculados inicialmente en pesos, pero convertidos en puntos utilizando el mismo factor de conversión de la valoración de los terrenos en el paso anterior; y, cuando la carga a aportar implica la cesión de terrenos, se incluye en el puntaje del aporte el suelo a ceder más el costo de ejecución.

Es importante señalar que el suelo aportado en las cargas también fue considerado en la contabilización de los terrenos que participan en el área de intervención de cada unidad (variable 1) lo cual supone ser contado dos veces, con el fin de privilegiar de una parte el derecho a participar en el área desarrollable del plan parcial con terrenos y de otra parte la cesión o aporte de parte de los terrenos al Distrito.

En la cuantificación de las cargas urbanísticas también se contemplan otros costos como los asociados a las redes de servicios públicos; los costos de preinversión realizados por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá en la formulación del plan parcial; y los costos de las cargas externas al plan parcial que, dada su escala y complejidad en la gestión del suelo, no se asignan a una o varias Unidades de Actuación en concreto. Estas cargas igualmente se valoran inicialmente en pesos, y se convierten en puntos con el mismo valor de referencia del terreno expuesto en el punto anterior.

La participación porcentual del puntaje por el aporte en suelos y cargas urbanísticas (tanto la ejecución de las cargas como la cesión en suelo) de cada Unidad de Actuación Urbanística debe corresponder con el porcentaje de los beneficios definidos por el plan parcial.

3. Participación en los beneficios:

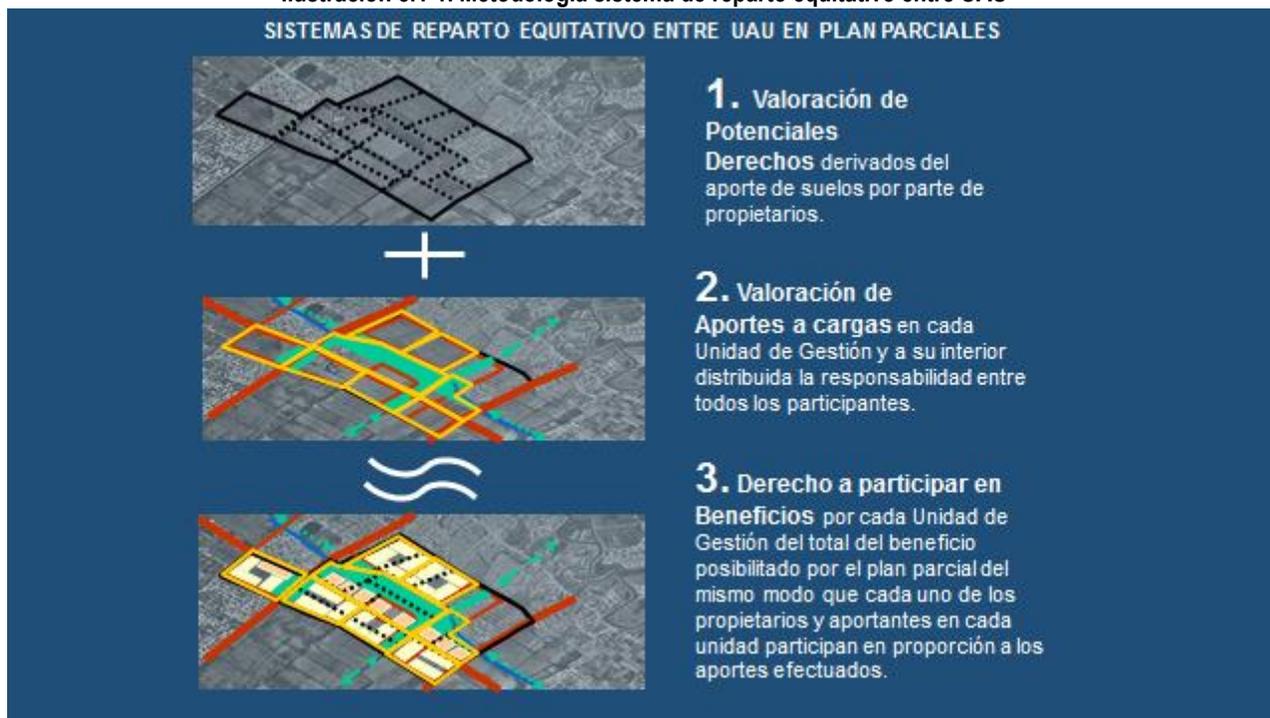
La participación porcentual del puntaje por el aporte en suelos más las cargas urbanísticas (tanto la ejecución de las cargas como la cesión en suelo) de cada Unidad de Actuación Urbanística, debe corresponder con el porcentaje de los beneficios definidos por el plan parcial. Este porcentaje se denomina **Derecho de Participación en los Beneficios.**

Dado que en el presente plan parcial se define un esquema de usos mixtos, sobre los cuales se requiere asegurar las mayores flexibilidades para la concreción de los aprovechamientos, en el marco del proceso de estructuración y desarrollo inmobiliario, de manera que se atienda de manera efectiva la demanda del sector inmobiliario e ir configurando la vocación del área de planificación, en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se utiliza la metodología de **Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS**.

Estas UAS se fundamentan en un factor de conversión entre diferentes metros cuadrados a vender en cada uso, con respecto al uso **menos costoso**. De esa manera cada Unidad tiene un total de UAS a desarrollar consignado en el Decreto de Adopción del plan parcial, las cuales se convierten en metros cuadrados edificables dependiendo del uso, de forma tal que, para usos más costosos se requiera utilizar más UAS de las asignadas a la unidad. Esto, a su vez, mantiene la equidad entre unidades y entre diferentes propietarios en la ejecución de los aprovechamientos, independiente del uso que desarrollen, garantizando además la equidad ante la norma definida en el plan parcial por Unidad de Actuación Urbanística.

La siguiente gráfica sintetiza la metodología:

Ilustración 8.1-1. Metodología sistema de reparto equitativo entre UAU



Fuente: Cartilla Metodológica para la formulación de Planes Parciales. AMVA.

8.1.2. Aplicación de la metodología de reparto:

Además de lo expuesto en el punto anterior, la metodología de reparto del presente Plan Parcial se propone en dos (2) escalas:

- 1. Escala 1:** totaliza la participación en suelo y cargas urbanísticas de las Unidades de Actuación 1 a 4, es decir, aquellas donde el desarrollo será por iniciativa pública, asignándole aprovechamientos proporcionales, y se equilibra respecto a la participación en suelo, cargas y beneficios de las Unidades de Actuación 5 a 8.
- 2. Escala 2:** consiste en la distribución de los aprovechamientos y cargas urbanísticas entre las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, con el fin de contar con un esquema que permita distribuir los aprovechamientos de una manera más flexible, enmarcado en las estrategias de gestión propuestas por el Plan Parcial.

Lo anterior, obedece a la necesidad de otorgar aprovechamientos urbanísticos a los suelos que serán adquiridos para la ejecución de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, aprovechamientos que podrán ser concretados en otras Unidades de Actuación, lo que implica definir parámetros claros en el proceso de formulación bajo los cuales se pueda efectuar dicha transferencia de aprovechamientos, y el aporte a cargas urbanísticas asociadas a los mismos.

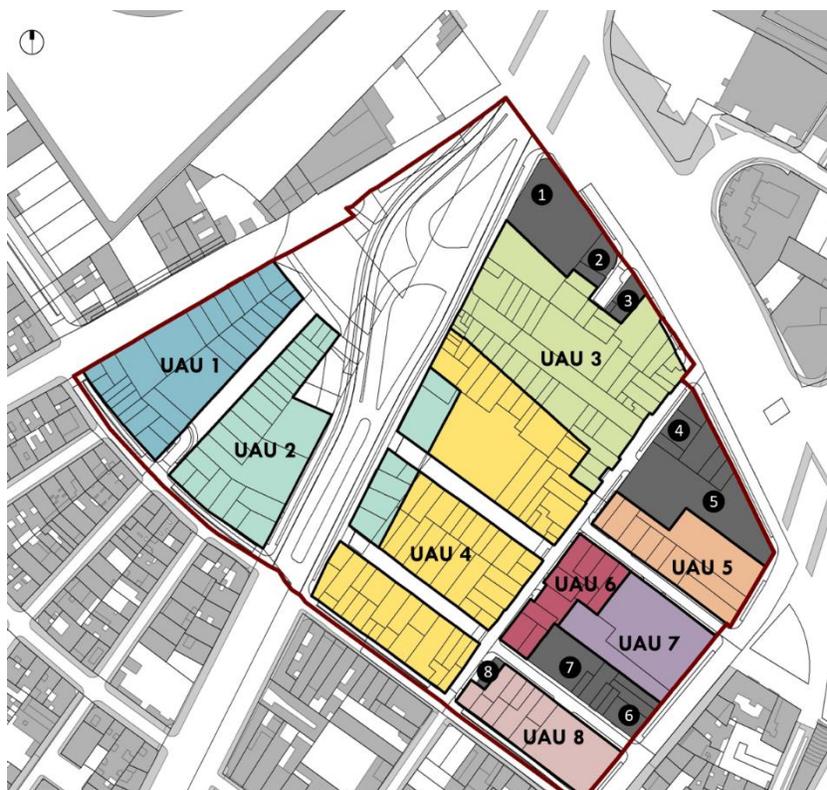
A continuación, se desarrolla la aplicación de la metodología de reparto:

a) Cuantificación del aporte en suelo de cada UAU:

Como se expone en el numeral 8.1.1., la metodología de reparto parte de la definición de los valores actuales del suelo, partiendo de la información de la Dirección Especial Administrativa de Catastro Distrital. El valor promedio por metro cuadrado de suelo, definido para cada Unidad de Actuación Urbanística se multiplica por su Área Predial, obteniendo el valor total de suelo por Unidad.

Este cálculo se realiza sobre las Áreas Prediales ya que es sobre estos suelos que será asignada la norma y, por tanto, soporta la ejecución de las cargas asignadas.

Ilustración 8.1-2. Áreas prediales de las Unidades de Actuación Urbanística.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

El valor total de suelo de cada Unidad de Actuación Urbanística se divide entre el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas, que corresponde al menor valor por metro cuadrado de suelo de las UAU; es decir, \$ 503.197 (UAU 3). Esto da como resultado el Puntaje de Aporte en suelo de cada UAU, tal como se presenta en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-1. Valoración del aporte en suelo por UAU

VALORACIÓN DEL APORTE EN SUELO POR UAU					
UAU	ÁREA PREDIAL	VALOR / m2 (\$)	VALOR TOTAL (\$)	PUNTAJE	% PUNTAJE
UAU 1	6.573,2	\$ 1.495.907	\$ 9.832.969.254	19.541,0	12,3%
UAU 2	8.376,8	\$ 1.561.648	\$ 13.081.577.371	25.996,9	16,3%

VALORACIÓN DEL APOORTE EN SUELO POR UAU					
UAU	ÁREA PREDIAL	VALOR / m2 (\$)	VALOR TOTAL (\$)	PUNTAJE	% PUNTAJE
UAU 3	10.352,1	\$ 503.197	\$ 5.209.127.862	10.352,1	6,5%
UAU 4	14.925,6	\$ 1.217.154	\$ 18.166.761.678	36.102,7	22,7%
UAU 5	3.547,9	\$ 2.214.108	\$ 7.855.510.083	15.611,2	9,8%
UAU 6	2.226,6	\$ 1.264.897	\$ 2.816.382.862	5.597,0	3,5%
UAU 7	3.669,3	\$ 2.072.731	\$ 7.605.438.969	15.114,2	9,5%
UAU 8	3.323,1	\$ 1.637.967	\$ 5.443.162.497	10.817,2	6,8%
CARGAS EXTERNAS	3.980,7	\$ 2.512.016	\$ 9.999.484.345	19.871,9	12,5%
TOTAL	56.975,3		\$ 80.010.414.921	159.004,2	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante resaltar que se contabiliza el aporte en suelos necesarios para la ejecución de las cargas externas, ya que, si bien estos suelos no participan en los aprovechamientos del plan parcial, se requiere establecer una valoración objetiva en función de la asignación de cargas urbanísticas. En este caso específico, se cuenta, además del valor del suelo, el avalúo de las construcciones de catastro, mayorado con el 30% adicional al valor de referencia, con el fin de contar con un valor más aproximado al comercial, de acuerdo con la experiencia en adquisición de suelo por parte de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá.

b) Cuantificación de las cargas por UAU:

Las cargas urbanísticas corresponden a los elementos de los sistemas públicos de soporte definidos en el planteamiento urbanístico del plan parcial; es decir, los elementos que componen los sistemas de espacio público (excluyendo las Áreas Privadas Afectas a Uso Público) y los sistemas de movilidad. Estas cargas urbanísticas se diferencian en dos grupos, a saber:

1. Cargas de cesión:

Corresponde a la cesión de suelos de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, que coinciden con el Área de Intervención de la UAU 2, asociada al Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de áreas asociadas al sistema de movilidad y controles ambientales, a cargo del Concesionario de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Así las cosas, este suelo será cedido más NO adecuado como parte de las cargas urbanísticas del presente plan parcial.

2. Cargas de cesión y adecuación:

Corresponde a suelos que hacen parte de las Áreas Prediales de las Unidades de Actuación Urbanística, pero que estarán destinados a sistemas públicos de soporte. La ejecución de estas cargas implica tanto su construcción como la cesión de los suelos al Distrito.

3. Cargas de adecuación:

Corresponde a suelos públicos que actualmente hacen parte de la malla vial arterial, local y que mantendrán su naturaleza, pero que serán readecuados con el fin de concretar el planteamiento urbanístico propuesto por el plan parcial e incorporar los lineamientos propuestos para los sistemas de movilidad y espacios públicos.

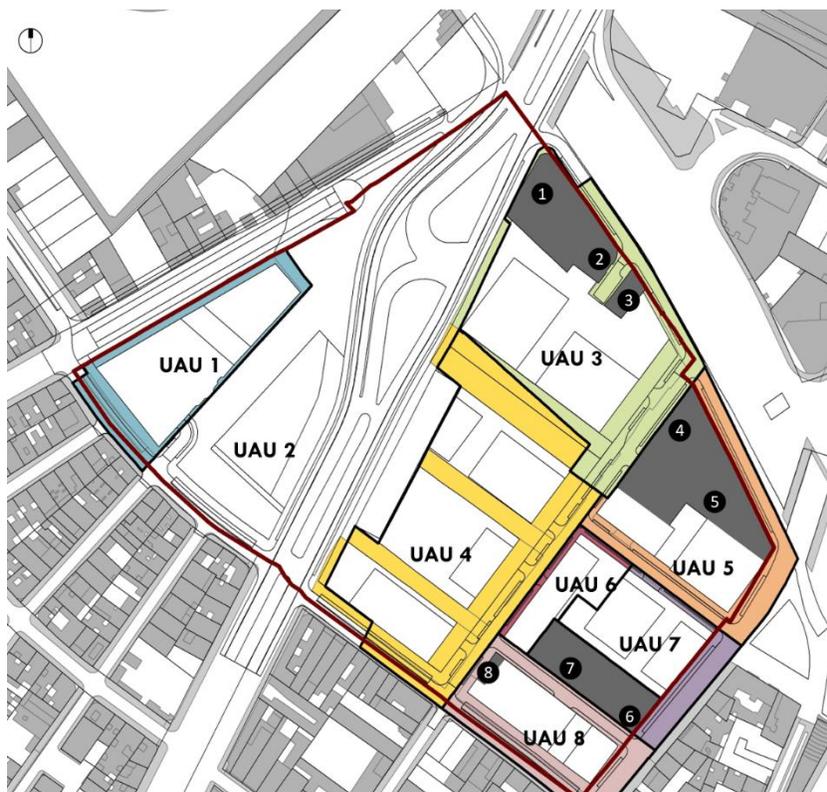
4. Cargas de sustitución y adecuación:

Corresponde a la adecuación del espacio público propuesto para la sustitución de la Calle 25A y de la porción de la Carrera 13B, que fueron intervenidas para la construcción del intercambiador vial de TransMilenio, en el marco del proceso de reajuste de tierras para el desarrollo de las UAU 3 y 4. Sobre este espacio de Sustitución se propone la adecuación con el fin de incorporar los lineamientos propuestos para los sistemas de movilidad y espacios públicos.

Las cargas urbanísticas, de acuerdo con la descripción anterior, son asignadas a cada UAU. Lo anterior se formula de tal manera que el planteamiento urbanístico pueda desarrollarse de manera progresiva y que cada UAU concrete las cargas, de manera autónoma y que garanticen el funcionamiento de los aprovechamientos potenciales. Esto, se relaciona con el principio de Autonomía descrito en el numeral 3.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

Así las cosas, las cargas asignadas por UAU son las que se presentan en el esquema y tablas a continuación, y corresponden al Plano 6. Asignación de Cargas Urbanísticas, que se adopta con el presente proceso de formulación:

Ilustración 8.1-3. Asignación de cargas por Unidades de Actuación Urbanística.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022).

Tabla 8.1-2. Cuantificación de las cargas por UAU

CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)
UAU 1	ADECUACION	Andén	20,2
		Calzada	486,6
		Ciclorruta	178,3
		Espacio Público	254,6
		Vías de tráfico calmado	0,5
		Zona verde	80,2
		Total	1.020,6
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	480,1
		Espacio Público	840,6

CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)
		Vías de tráfico calmado	15,0
		Total	1.335,7
		TOTAL	2.356,3
UAU 3	SUSTITUCIÓN	Espacio Público	629,5
		Total	629,5
	ADECUACION	Andén	711,8
		Calzada	996,6
		Zona verde	222,9
		Total	1.931,3
	CESIÓN	Andén	209,0
		Control ambiental	351,9
		Total	560,9
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	286,6
		Calzada	35,2
		Control ambiental	10,4
		Espacio Público	854,3
		Vías de tráfico calmado	199,7
		Zona verde	65,0
		Total	1.451,2
	TOTAL	4.572,8	
UAU 4	SUSTITUCIÓN	Espacio Público	786,7
		Total	786,7
	ADECUACION	Andén	117,5
		Calzada	502,1
		Ciclorruta	146,4
		Espacio Público	1.922,1
		Vías de tráfico calmado	948,3
		Zona verde	54,5
		Total	3.690,8
	CESIÓN	Andén	686,6
		Control ambiental	283,2
		Zona verde	65,2
		Total	1.035,0
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	481,6
		Calzada	8,3
		Espacio Público	2.797,3
		Vías de tráfico calmado	211,6

CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)
		Zona verde	164,4
		Total	3.663,3
		TOTAL	9.175,7
UAU 5	ADECUACION	Andén	549,2
		Calzada	1.559,1
		Vías de tráfico calmado	652,0
		Zona verde	329,2
		Total	3.089,6
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	424,4
		Vías de tráfico calmado	53,5
		Zona verde	7,0
		Total	484,9
	TOTAL	3.574,5	
UAU 6	ADECUACION	Andén	76,8
		Vías de tráfico calmado	30,8
		Zona verde	125,0
		Total	232,6
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	237,8
		Vías de tráfico calmado	2,3
		Zona verde	2,7
		Total	242,8
	TOTAL	475,4	
	UAU 7	ADECUACION	Andén
Calzada			946,3
Vías de tráfico calmado			25,0
Zona verde			211,9
Total			1.515,0
CESIÓN Y ADECUACIÓN		Andén	121,5
		Vías de tráfico calmado	27,0
		Total	148,4
TOTAL		1.663,4	
UAU 8		ADECUACION	Andén
	Calzada		1.478,5
	Ciclorruta		267,5
	Vías de tráfico calmado		638,7
	Zona verde		153,7
	Total		3.196,1

CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Andén	640,7
		Vías de tráfico calmado	3,2
		Zona verde	94,8
		Total	738,7
	TOTAL	3.934,8	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Igualmente, se cuantifican las cargas urbanísticas que deben ser concretadas por fuera del plan parcial, diferenciando igualmente aquellas áreas de adecuación y las que implican gestión predial futura, y que corresponden a las cargas de cesión:

Tabla 8.1-3. Cuantificación de las cargas Externas.

EXTERNAS	ADECUACION	Andén	32,3
		Calzada	147,3
		Ciclorruta	56,8
		Espacio Público	259,5
		Total	495,9
	CESION	Andén	296,7
		Construcción equipamiento	2.794,1
		Espacio Público	641,2
		Vías de tráfico calmado	63,0
		Zona verde	185,6
	Total	3.980,7	
TOTAL	4.476,6		

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

c) Valoración de las cargas sin suelo por UAU:

Posteriormente, se calculan los costos de construcción de cada uno de los componentes de los sistemas públicos de soporte, así como la valoración de las cargas externas, sin contar el suelo. Para ello, se toma como referencia el presupuesto elaborado desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (Ver Anexo 9. Reparto de Cargas y Beneficios. Presupuesto del Plan Parcial).

Igualmente, se valoran las cargas monetarias a distribuir entre las Unidades de Actuación, que corresponden a los costos de preinversión en la formulación del Plan Parcial; los costos de construcción de las redes de servicios públicos; y las cargas patrimoniales para la recuperación, restauración y reúso del edificio residencial identificado como Área de Manejo Diferenciado – AMD 9- Bien de Interés Cultural.

Todos estos valores se llevan a Puntos; para ello, se divide el valor por metro cuadrado de los costos de construcción de las cargas, o el valor total de las cargas externas, por el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas descrito en el literal a; es decir, \$ 503.197, dando como resultado el Puntaje de Aporte a Cargas Sin Suelo por UAU, tal como se presenta a continuación:

Tabla 8.1-4. Cuantificación de las cargas Sin Suelo.

UAU	CARGA	ÁREA (m2)	VALOR / m2	PUNTAJE	TOTAL PUNTAJE SIN SUELO
UAU 1	Construcción de Andén	500,4	\$ 350.000	0,70	348,03
	Construcción de Calzada	486,6	\$ 570.000	1,13	551,25
	Construcción de Ciclorruta	178,3	\$ 430.000	0,85	152,41
	Construcción de Espacio Público	1.095,3	\$ 540.000	1,07	1.175,37
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	15,4	\$ 510.000	1,01	15,65
	Construcción de Zonas Verdes	80,2	\$ 105.000	0,21	16,74
	Total	2.356,3			2.259,44
UAU 3	Construcción de Andén	998,4	\$ 350.000	0,70	694,41
	Construcción de Calzada	1.031,9	\$ 570.000	1,13	1.168,84
	Construcción de Control Ambiental	10,4	\$ 360.000	0,72	7,42
	Construcción de Espacio Público	1.483,8	\$ 540.000	1,07	1.592,35
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	199,7	\$ 510.000	1,01	202,37
	Construcción de Zonas Verdes	287,9	\$ 105.000	0,21	60,07
	Total	4.012,0			3.725,47
UAU 4	Construcción de Andén	599,1	\$ 350.000	0,70	416,74
	Construcción de Calzada	510,4	\$ 570.000	1,13	578,17
	Construcción de Ciclorruta	146,4	\$ 430.000	0,85	125,07
	Construcción de Espacio Público	5.506,0	\$ 540.000	1,07	5.908,71
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	1.159,9	\$ 510.000	1,01	1.175,62
	Construcción de Zonas Verdes	218,9	\$ 105.000	0,21	45,68
	Total	8.140,8			8.249,99
UAU 5	Construcción de Andén	973,6	\$ 350.000	0,70	677,19
	Construcción de Calzada	1.559,1	\$ 570.000	1,13	1.766,09
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	705,6	\$ 510.000	1,01	715,10

UAU	CARGA	ÁREA (m2)	VALOR / m2	PUNTAJE	TOTAL PUNTAJE SIN SUELO
	Construcción de Zonas Verdes	336,3	\$ 105.000	0,21	70,17
	Total	3.574,5			3.228,54
UAU 6	Construcción de Andén	314,6	\$ 350.000	0,70	218,84
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	33,0	\$ 510.000	1,01	33,49
	Construcción de Zonas Verdes	127,7	\$ 105.000	0,21	26,65
	Total	475,4			278,99
UAU 7	Construcción de Andén	453,3	\$ 350.000	0,70	315,30
	Construcción de Calzada	946,3	\$ 570.000	1,13	1.071,89
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	51,9	\$ 510.000	1,01	52,63
	Construcción de Zonas Verdes	211,9	\$ 105.000	0,21	44,22
	Total	1.663,4			1.484,05
UAU 8	Construcción de Andén	1.298,3	\$ 350.000	0,70	903,07
	Construcción de Calzada	1.478,5	\$ 570.000	1,13	1.674,82
	Construcción de Ciclorruta	267,5	\$ 430.000	0,85	228,56
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	641,9	\$ 510.000	1,01	650,54
	Construcción de Zonas Verdes	248,6	\$ 105.000	0,21	51,87
	Total	3.934,8			3.508,86

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 8.1-5. Cuantificación de las cargas Externas.

EXTERNAS	Construcción de Andén	329,0	\$ 350.000	0,70	228,85
	Construcción de Calzada	147,3	\$ 570.000	1,13	166,87
	Construcción de Ciclorruta	56,8	\$ 430.000	0,85	48,55
	Construcción de Equipamiento	2.794,1	\$ 1.750.000	3,48	9.717,27
	Construcción de Espacio Público	900,6	\$ 540.000	1,07	966,51
	Construcción de Vías de Tráfico Calmado	63,0	\$ 510.000	1,01	63,89
	Construcción de Zonas Verdes	185,6	\$ 105.000	0,21	38,74
	Total	4.476,6			11.230,68

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 8.1-6. Cuantificación de las cargas Monetarias.

OTRAS CARGAS MONETARIAS		
FORMULACIÓN	Costos formulación del plan parcial (Diagnóstico)	\$ 505.891.702
	Costos formulación del plan parcial (Formulación)	\$ 643.152.031
	Estudio de redes	\$ 165.623.290
	Estudio de tránsito	\$ 122.220.868
	TOTAL	\$ 1.436.887.891
CARGAS PATRIMONIALES		\$ 769.447.338
CONSTRUCCIÓN DE REDES		\$ 10.396.474.980
TOTAL		\$ 12.602.810.209
PUNTAJE CARGAS MONETARIAS		25.045,5

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

d) Valoración de las cargas en suelo por UAU:

Igualmente, se calcula el aporte en suelo a cargas por Unidad de Actuación Urbanística. Para ello, se suma el área total de suelos de cesión de espacios públicos y sistemas de movilidad por UAU; se multiplica por el valor por metro cuadrado de suelo expuesto en el literal a; y se lleva a puntos, dividiendo el valor total por el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas; dando como resultado el aporte total en suelo a cargas urbanísticas por Unidad de Actuación. También se calcula el aporte a cargas externas en suelo, que corresponde al suelo a gestionar por fuera del plan parcial.

Tabla 8.1-7. Cuantificación del aporte en suelo a Cargas por UAU

VALORACIÓN DEL APOORTE EN SUELO A CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	APORTE A CARGAS EN SUELO (m2)	VALOR APOORTE EN SUELO (\$)	PUNTAJE APOORTE A CARGAS EN SUELO
UAU 1	1.335,7	\$ 1.998.143.575,9	3.970,9
UAU 2	0,0	\$ -	0,0
UAU 3	2.012,1	\$ 1.012.460.949,7	2.012,1
UAU 4	4.698,3	\$ 5.718.514.711,7	11.364,4
UAU 5	484,9	\$ 1.073.615.659,5	2.133,6
UAU 6	242,8	\$ 307.130.429,3	610,4
UAU 7	148,4	\$ 307.696.249,9	611,5
UAU 8	738,7	\$ 1.209.964.084,9	2.404,6
TOTAL	9.660,9	\$ 11.627.525.660,97	23.107,3
EXTERNAS	2.118,8	\$ 5.322.481.151,9	10.577,3

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

e) **Valoración del aporte total a suelo y cargas por UAU:**

Finalmente, se suma el total de puntos por aporte a suelo y cargas urbanísticas por UAU, y el aporte a cargas externas y cargas monetarias, y se calcula el porcentaje respecto al total, con el fin de determinar, antes del equilibrio al reparto, el Derecho de Participación en los Beneficios.

Cabe resaltar que se la valoración del puntaje para las cargas monetarias y las cargas externas se calcula independiente de los aportes por UAU; esto, como se expondrá más adelante, dado que el equilibrio del reparto se garantiza distribuyendo dichas cargas entre las UAU, en proporción a los beneficios asignados.

Tabla 8.1-8. Cuantificación del aporte Total en Suelo y Cargas por UAU.

APORTES TOTALES EN CARGAS Y SUELO					
UAU	PUNTAJE APORTE SUELO	PUNTAJE APORTE A CARGAS SIN SUELO	PUNTAJE APORTE A CARGAS EN SUELO	TOTAL APORTE A SUELO Y CARGAS	% PUNTAJE SUELO Y CARGAS
UAU 1	19.541,0	2.259,44	3.970,90	25.771,3	10,2%
UAU 2	25.996,9	0,00	0,00	25.996,9	10,3%
UAU 3	10.352,1	3.725,47	2.012,06	16.089,6	6,4%
UAU 4	36.102,7	8.249,99	11.364,37	55.717,0	22,1%
TOTAL UAU 1 A 4	91.992,7	14.234,9	17.347,3	123.574,9	49,1%
UAU 5	15.611,2	3.228,54	2.133,59	20.973,3	8,3%
UAU 6	5.597,0	278,99	610,36	6.486,3	2,6%
UAU 7	15.114,2	1.484,05	611,48	17.209,8	6,8%
UAU 8	10.817,2	3.508,86	2.404,55	16.730,6	6,6%
EXTERNAS	19.871,9	11.230,68	10.577,33	41.679,9	16,6%
CARGAS MONETARIAS		25.045,48	0,00	25.045,5	10,0%
TOTAL		59.011,51	33.684,64	251.700,33	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Es importante señalar que el aporte a suelos y cargas de las UAU 1 a 4 se totaliza ya que, como se expuso anteriormente, el reparto se propone en dos escalas (ver numeral 9.1.2.).

f) Cuantificación de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie por UAU:

Tal como se explicó anteriormente, dado que en el presente plan parcial se define un esquema de usos, sobre los cuales se requiere asegurar las mayores flexibilidades para la concreción de los aprovechamientos a futuro, en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se utiliza la metodología de Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS.

Estas UAS se fundamentan en un factor de conversión entre diferentes metros cuadrados a vender en cada uso, con respecto al uso menos costoso, que para el caso del presente Plan Parcial corresponde al valor de venta por m² en Vivienda No VIS.

Así las cosas, se totalizan los metros cuadrados de aprovechamientos urbanísticos asignados a cada UAU en el Escenario Base de Aprovechamientos (ver numeral 7.2.), en usos comerciales, de servicios y dotacionales y usos residenciales, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-9. Cuantificación de aprovechamientos en el Escenario Base por UAU.

EDIFICABILIDAD POR USO Y UAU- ESCENARIO BASE									
USO	UAU 1	UAU 2	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	4.565,4	0,0	5.160,5	5.959,1	1.815,4	1.533,2	1.193,3	1.341,1	21.568,0
Dotacional y Servicios	3.450,1	0,0	48.511,1	53.042,0	3.989,1	0,0	4.629,0	3.465,1	117.086,4
Vivienda No VIS	55.431,6	0,0	0,0	28.632,9	22.214,1	15.598,2	18.943,3	25.374,6	167.984,8
TOTAL	63.447,1	0,0	53.671,6	87.634,0	28.018,6	17.131,4	24.765,7	30.180,7	306.639,2

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Cabe resaltar que la UAU 2 no cuenta con edificabilidad asignada, puesto que los aprovechamientos asignados en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, tal como se expondrá más adelante, serán trasladados a otras Unidades de Actuación Urbanística.

Posteriormente, con base en los análisis de mercado elaborados en el marco del presente proceso de reformulación, se calcula el valor de Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS- por uso, estableciendo una relación entre los precios de venta por metro cuadrado y uso. Para ello, se divide el valor por metro cuadrado de cada uso entre el valor de referencia que en este caso es el de Vivienda No VIS, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-10. Valoración de las UAS por uso.

PRECIO DE VENTA POR USO	VALOR / m2 (\$)	UAS POR USO
Comercio en primeros pisos	\$ 12.000.000	1,7
Dotacional y Servicios	\$ 9.500.000	1,4
Vivienda No VIS	\$ 7.000.000	1,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Estos puntajes se multiplican por los metros cuadrados de aprovechamiento propuesto por UAU, determinando su participación en UAS respecto al total del plan parcia, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-11. Valoración de las UAS por UAU.

UNIDADES DE APROVECHAMIENTO DE SUPERFICIE									
USO	UAU 1	UAU 2	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	7.826,4	0,0	8.846,6	10.215,6	3.112,1	2.628,3	2.045,7	2.299,0	36.973,7
Dotacional y Servicios	4.682,3	0,0	65.836,5	71.985,6	5.413,7	0,0	6.282,2	4.702,6	158.903,0
Vivienda No VIS	55.431,6	0,0	0,0	28.632,9	22.214,1	15.598,2	18.943,3	25.374,6	166.194,7
TOTAL	67.940,3	0,0	74.683,1	110.834,1	30.739,9	18.226,5	27.271,3	32.376,2	362.071,3
% UAS / TOTAL	18,8%	0,0%	20,6%	30,6%	8,5%	5,0%	7,5%	8,9%	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

a) Equilibrio del sistema de reparto en la Escala 1:

El equilibrio del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se estructura distribuyendo los puntos de cargas externas y monetarias entre UAU, de acuerdo con su participación en las Unidades de Aprovechamiento de Superficie.

Para ello, se parte de valorar el aporte porcentual de suelo y cargas entre las UAU. Cabe resaltar que el total de estos porcentajes corresponde al 73,49%, siendo el 26,51% el valor correspondiente a los puntos de cargas externas y monetarias del plan parcial.

Igualmente, se totaliza el porcentaje de participación en UAS por UAU. Luego, se resta, de este porcentaje, el porcentaje de aporte a cargas y suelo que corresponde al 26,51% del aporte restante a cargas externas y monetarias.

Finalmente, se multiplica el puntaje total de aporte a cargas externas y monetarias por el porcentaje de diferencia por UAU, dando como resultado la nueva asignación de cargas urbanísticas por UAU:

Tabla 8.1-12. Porcentaje de cargas externas y monetarias respecto al total de las cargas de plan parcial.

CARGAS EXTERNAS Y MONETARIAS	
Puntaje a cargas total	251.700
Puntaje cargas externas y monetarias	66.725
% / Total suelo y cargas - Cargas externas y monetarias	26,51%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Tabla 8.1-13. Distribución de cargas externas y monetarias para el equilibrio del reparto.

EQUILIBRIO DEL REPARTO						
UAU	APORTE EN SUELO Y CARGAS	% APOORTE A SUELO Y CARGAS	UAS	% PARTICIPACIÓN UAS	% DIFERENCIA	DISTRIBUCIÓN DE CARGAS EXTERNAS Y MONETARIAS
TOTAL UAU 1 A 4	123.574,9	49,10%	253.457,5	70,0%	20,91%	52.620,6
UAU 5	20.973,3	8,33%	30.739,9	8,5%	0,16%	396,1
UAU 6	6.486,3	2,58%	18.226,5	5,0%	2,46%	6.184,1
UAU 7	17.209,8	6,84%	27.271,3	7,5%	0,69%	1.748,3
UAU 8	16.730,6	6,65%	32.376,2	8,9%	2,29%	5.776,3
TOTAL	184.974,9	73,49%	362.071,3	100,00%	26,51%	66.725,4

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

De acuerdo con lo anterior, la diferencia del porcentaje de aporte a suelo y cargas por UAU, respecto al porcentaje de UAS es igual a cero por ciento (0,0%), garantizando que todas las Unidades de Actuación están en equilibrio en la asignación tanto de cargas como de beneficios.

a) Equilibrio del sistema de reparto en la Escala 2:

La segunda escala de reparto corresponde a la distribución de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie entre las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, con base en su participación en suelo y cargas del plan parcial, siguiendo la metodología expuesta en los literales anteriores.

Esto, se hace con el fin de aportar aprovechamientos a los suelos del Metro de Bogotá, que no podrán ser concretados al interior de la UAU 2 dada la destinación a la infraestructura de transporte de estos suelos. Así las cosas, se hace necesario establecer un mecanismo para el traslado de estos beneficios a otras UAU, partiendo de la capacidad de concretar aprovechamientos respecto a la norma asignada. Esto implica que las Unidades de Actuación entre la 1 y 3, pueden recibir aprovechamientos de la UAU 2.

De acuerdo con lo anterior, la segunda escala de reparto parte de la valoración en aporte a suelos y cargas por UAU respecto al total y, con base en este porcentaje, se distribuye el total de las UAS calculadas entre todas las Unidades de Actuación (que suman 253.457,5), tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-14. Distribución de UAS en función de la participación en suelo y cargas por UAU

DISTRIBUCIÓN DE APROVECHAMIENTOS EN FUNCIÓN DEL APOORTE EN SUELO Y CARGAS			
UAU	PUNTAJE APOORTE A SUELOS Y CARGAS	%	DISTRIBUCIÓN APROVECHAMIENTOS
UAU 1	25.771,3	20,9%	52.858,1
UAU 2	25.996,9	21,0%	53.320,8
UAU 3	16.089,6	13,0%	33.000,5
UAU 4	55.717,0	45,1%	114.278,1
TOTAL	123.574,9	100%	253.457,5

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

Esta asignación de UAS por la participación en suelo y cargas entre las Unidades de Actuación Urbanística, se contrasta con la posibilidad de concretar aprovechamientos en cada Unidad, de acuerdo con los ejercicios de cabida y cálculo del potencial de metros cuadrados edificable por UAU, tal como se expuso en el literal f) del presente apartado:

Tabla 8.1-15. Distribución de UAS en función de la participación en suelo y cargas por UAU

TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS ENTRE UAU		
UAU	PUNTAJE APROVECHAMIENTOS POTENCIALES EN LA UAU	DIFERENCIA
UAU 1	67.940,3	15.082,1
UAU 2	0,0	-53.320,8
UAU 3	74.683,1	41.682,6
UAU 4	110.834,1	-3.444,0
TOTAL	253.457,5	0,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Como se puede apreciar en la tabla anterior, la asignación de beneficios por la participación en suelo y cargas entre las UAU 1, y 3 es superior a lo que pueden concretar en su interior; por lo que estas Unidades son receptoras potenciales de los aprovechamientos urbanísticos que no desarrollan las UAU 2 y 4 en sitio, de acuerdo con escenario base de aprovechamientos proyectados.

Así las cosas, se define a continuación el potencial máximo de transferencia o recepción de las UAS entre las Unidades de Actuación 1 a 4:

Tabla 8.1-16. UAU generadoras y receptoras de beneficios.

TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS ENTRE UAU				
UAU	PUNTAJE APROVECHAMIENTOS POTENCIALES EN LA UAU	DIFERENCIA	APROVECHAMIENTOS QUE RECIBE CADA UAU	APROVECHAMIENTOS A TRANSFERIR
UAU 1	67.940,3	15.082,1	15.082,1	0,0
UAU 2	0,0	-53.320,8	0,0	53.320,8
UAU 3	74.683,1	41.682,6	41.682,6	0,0
UAU 4	110.834,1	-3.444,0	-3.444,0	0,0
TOTAL	253.457,5	0,0	53.320,8	53.320,8

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

Lo anterior, implica la gestión articulada y concertada para el desarrollo de las UAU 1 a 4, entre las entidades del Distrito que participan en la gestión urbanística del plan parcial, tal como se expondrá más adelante en el apartado de las estrategias de gestión y financiación del Plan Parcial.

Finalmente, es importante señalar que el puntaje de cargas externas y monetarias asignado a estas UAU en el ejercicio de reparto en la Escala 1, será distribuida de manera equitativa entre los aprovechamientos que concrete cada desarrollo, por lo que se consideran **Cargas Variables** y, en esta escala de reparto, no se asignan de manera estricta a las UAU.

8.1.3. Aporte a cargas urbanísticas de las AMD:

Partiendo el ejercicio de reparto expuesto en el numeral anterior, se establece la relación entre las Unidades de Aprovechamiento de Superficie y el puntaje de cargas urbanísticas, así:

Tabla 8.1-17. Relación entre puntaje de cargas y UAS.

UAS Totales	362.071,35
Puntaje de Cargas totales	251.700,33
Relación entre el puntaje de UAS y de cargas	0,70

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2022)

De acuerdo con lo anterior, **por cada punto de UAS se debe concretar 0,7 puntos de cargas urbanísticas**. Con base en esta relación, se establece la participación en cargas urbanísticas en función de los aprovechamientos potenciales de las Áreas de Manejo Diferenciado Con Posibilidad de Desarrollo. De esta manera se garantiza que los aprovechamientos potenciales aporten a las cargas del plan parcial, garantizando igualmente el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios.

Estos aportes a cargas urbanísticas serán generados en Dinero, y deberán estar destinados, en orden de prioridad a los siguientes puntos:

1. Restauración y conservación de los Bienes de Interés Cultural en el ámbito del Plan Parcial.
2. Adecuación de las redes de servicios públicos.
3. Aporte a la construcción de cargas externas.

El Operador Urbano para la gestión del Plan Parcial, recibirá estos aportes, de acuerdo con las estrategias de gestión y financiación propuestas, y ejecutará los recursos de acuerdo con este nivel de priorización.

8.1.4. Otras exigencias del plan parcial:

a) Exigencias de Vivienda de Interés Social:

Las Unidades de Actuación Urbanística deberán concretar las exigencias de Vivienda de Interés Social o Vivienda de Interés Prioritario, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 221 de 2020, “*Por medio del cual se establecen los porcentajes mínimos de suelo destinado a la construcción de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés prioritario (VIP), las condiciones e incentivos para su cumplimiento, en desarrollo del artículo 75 del Acuerdo Distrital 761 de 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’ y se adoptan otras disposiciones’.*”

Este Decreto establece en su Artículo 6° que “*El porcentaje mínimo de suelo útil y urbanizado para el desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social (VIS) en tratamiento urbanístico de Renovación Urbana en la modalidad de redesarrollo, se exigirá en el trámite del Plan Parcial y de las respectivas licencias urbanísticas en zonas o áreas de actividad cuyos usos correspondan a residencial (vivienda), comercio y/o servicios, a partir de la fecha de entrada*

en vigencia del presente decreto”. El mismo artículo define la exigencia de Vivienda de Interés Social como el 20% del suelo útil del plan parcial; o el 10% del área construida total del proyecto general.

Cumplimiento de la obligación en suelo:

De acuerdo con lo anterior y a las definiciones propuestas en el numeral 4 del presente Documento Técnico de Soporte, en el que el área útil se entiende como “el resultado de descontar, al área predial, las áreas correspondientes a las cesiones urbanísticas por concepto de espacios públicos o sistemas de movilidad propuestos por el planteamiento urbanístico del plan parcial”. Se presentan a continuación, la relación entre dicha área útil por Unidad de Actuación Urbanística y la exigencia de desarrollo de suelos destinados a VIS:

Tabla 8.1-18. Cumplimiento en suelo de la exigencia de VIS por UAU.

UAU	ÁREA PREDIAL (m2)	CARGAS DE CESIÓN (m2)	ÁREA ÚTIL (m2)	EXIGENCIA VIS EN SUELO (m2)
UAU 1	6.568,0	1.552,2	5.015,8	1.003,2
UAU 2	8.367,5	0,0	0,0*	0,0*
UAU 3	8.787,8	1.903,9	6.883,9	1.376,8
UAU 4	14.810,5	4.291,3	10.519,2	2.103,8
UAU 5	3.870,0	690,2	3.179,7	635,9
UAU 6	2.224,8	242,6	1.982,2	396,4
UAU 7	3.666,4	148,3	3.518,0	703,6
UAU 8	3.320,5	832,5	2.488,0	497,6
TOTAL	51.615,3	9.661,0	41.954,3	8.390,9

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

* Cabe resaltar que la UAU 2 no cuenta con suelo útil, toda vez que las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación están destinados a las infraestructuras de transporte público, espacios públicos o componentes del sistema vial. Por tanto, en caso de cuantificarse la obligación partiendo del porcentaje del suelo útil, se deberá descontar la totalidad de las áreas incluidas en esta UAU.

Cumplimiento de la obligación en metros cuadrados construidos:

Debido a que la exigencia se establece como un porcentaje del **área construida total**, se incluyen en estas áreas las destinadas a cuartos técnicos, circulaciones y demás servicios de las edificaciones, destinados a los usos residenciales, comerciales y de servicios.

Se excluyen para el cálculo de esta exigencia la edificabilidad destinada a usos dotacionales, de acuerdo con el literal c del numeral 7.1.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

a) Traslado o compensación de la obligación de Vivienda de Interés Social:

De acuerdo con lo establecido en el artículo 8 de Decreto Distrital 221 de 2020, la obligación de destinar suelo útil y urbanizado para Vivienda de Interés Social podrá ser trasladado a cualquier otra zona urbana, en suelos con asignación de tratamiento de renovación urbana en la modalidad de Redesarrollo, aplicando las conversiones de que trata el citado artículo 8.

Igualmente, la obligación de Vivienda de Interés Social también se podrá hacer efectiva mediante la compensación “en proyectos que adelanten las entidades públicas que desarrollen programas y proyectos VIP o VIS, a través del banco inmobiliario distrital, patrimonios autónomos o fondos que se establezcan para tal fin”, de conformidad con lo establecido en el artículo 9 del Decreto Distrital 221 de 2020. En este caso, se calculará aplicando la misma fórmula de conversiones descritas en el artículo 8 del mismo Decreto, excepto en el caso de compra de derechos fiduciarios donde se hará sobre el valor comercial del predio.

De acuerdo con lo anterior, el o los desarrolladores de las Unidades de Actuación Urbanística, podrán optar por las opciones que determina el Decreto Distrital 221 de 2020, tanto para el pago en cada UAU o su compensación o traslado.

El Operador Urbano, de acuerdo con lo definido en el componente de gestión y financiación del plan parcial, a desarrollarse más adelante, será el encargado de velar por la ejecución de las exigencias de VIS, en los ámbitos de sus actuaciones.

8.1.5. Convertibilidad de usos:

La convertibilidad de usos es una de las herramientas definidas por el Plan Parcial que permite flexibilizar los desarrollos urbanísticos en función de la mezcla de usos potenciales, con el fin de adaptarse a las necesidades del mercado inmobiliario, sin que esto implique futuros procesos de reformulación.

a) Escenario base de Desarrollo:

Parte del escenario de aprovechamientos urbanísticos por usos que establece como **Escenario Base de Desarrollo**, definido como el esquema de distribución de usos por UAU, construido con base en los resultados del estudio de mercado y conforme a las expectativas de desarrollo de los entes tanto públicos como privados que tienen injerencia en la gestión futura del plan parcial. Por tanto, este escenario se construye como respuesta a las dinámicas actuales y a la vocación previsible del área de planificación, pero **NO corresponde a una asignación estricta de aprovechamientos máximos de las Unidades de Actuación Urbanística.**

De acuerdo con lo establecido desde el sistema de reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial, los aprovechamientos potenciales de las Unidades de Actuación se expresan en UAS. Por tanto, se hace necesario definir un procedimiento que permita establecer el resultante de metros cuadrados que se derivan de las Unidades

de Aprovechamiento de Superficie. Estas Unidades, como se expuso anteriormente, son el resultado de realizar una comparación entre los aprovechamientos urbanísticos en usos residenciales, comerciales, dotacionales y de servicios, con base en los precios de venta por metro cuadrado por cada uno de estos productos inmobiliarios.

Para el ejercicio de reparto, y con el fin de hallar el valor total de las UAS, se establece como base para el cálculo el valor por metro cuadrado de **Vivienda No VIS**, siendo el producto inmobiliario de menor valor; por tanto, **un metro cuadrado de vivienda equivale a una Unidad de Aprovechamiento de Superficie**. La valoración de las UAS asociadas al resto de los usos propuestos por el plan parcial, es decir, comercio y dotacionales y servicios, se establece de acuerdo con la relación entre el precio de venta por metro cuadrado de estos usos respecto a la vivienda. El factor resultante se multiplica por el total de metros cuadrados en cada uso, dando como resultado el número total de UAS para las actividades diferentes a la vivienda.

a) Relación de UAS por uso:

De acuerdo con los valores referenciados en el sistema de reparto, la relación entre los metros cuadrados de suelo por uso se presenta a continuación:

Tabla 8.1-19. Relación de UAS por uso.

PRECIO DE VENTA POR USO	VALOR / m2 (\$)	UAS POR USO
Comercio en primeros pisos	\$ 12.000.000	1,7
Dotacional y Servicios	\$ 9.500.000	1,4
Vivienda No VIS	\$ 7.000.000	1,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU (2021)

a) Procedimiento para la convertibilidad de usos:

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se habilita la posibilidad de concretar de manera libre las UAS asignadas por Unidad de Actuación Urbanística en usos residenciales, comerciales y de servicios propuestos por el escenario base del sistema de reparto.

Para establecer el procedimiento a aplicarse para el cálculo de la convertibilidad de usos, se parte de dos premisas fundamentales:

- La convertibilidad de usos no puede dar como resultado un escenario de aprovechamientos urbanísticos donde se exceda el total de Unidades de Aprovechamiento de Superficie. Esto es, independiente del número de metros cuadrados que se concreten en un desarrollo inmobiliario, estos no podrán superar la equivalencia en UAS definidas en el reparto por UAU.

- El resultado de aplicar la convertibilidad de usos no puede derivar en un escenario donde se superen los aprovechamientos urbanísticos definidos por el presente plan parcial, es decir, índices de construcción, alturas o densidades habitacionales superiores a las establecidas en el numeral 8.2.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

Procedimiento para la convertibilidad de usos:

El cálculo de la edificabilidad resultante producto de la aplicación de la convertibilidad de usos se aplicará de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Definir el número de Unidades de Aprovechamiento de Superficie a destinar a cada uso:

Del número de Unidades de Aprovechamiento de Superficie definidas por el Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, se determinará el porcentaje de UAS a destinar a vivienda, comercio, y dotacionales y servicios.

2. Equivalencia en metros cuadrados por uso:

Las Unidades de Aprovechamiento de suelo definidas por uso se dividirán por el Valor UAS definido en la tabla anterior, con el fin de hallar los metros cuadrados correspondientes a comercio, servicios y vivienda, aplicando la siguiente fórmula:

$$m2 \text{ por uso} = \frac{\text{Unidades de Aprovechamiento de Suelo por uso}}{\text{Valor UAS por uso}}$$

Así, una Unidad de Aprovechamiento de Suelo para uso residencial, equivaldría a un (1) metro cuadrado de edificabilidad; una UAS para usos comerciales equivaldría a 0,58 metros cuadrados de edificabilidad; y una UAS para servicios equivaldría a 0,74 metros cuadrados de edificabilidad.

3. Verificación del índice de construcción resultante:

La sumatoria de la edificabilidad resultante en comercio y servicios se dividirá por el Área Predial de la Unidad de Actuación Urbanística, de conformidad a las definiciones contenidas en el presente Documento Técnico de Soporte, y se deberá verificar que el Índice de Construcción y altura resultante no sea superior a lo establecido en el numeral 8.2.1.

b) De las obligaciones urbanísticas y la convertibilidad de usos:

Una de las principales premisas del ejercicio de convertibilidad de usos es que se garantice el sistema público proyectado por el plan parcial, y de manera concreta, las cargas urbanísticas asociadas a cada Unidad de Actuación Urbanística.

Mediante la aplicación del procedimiento para la convertibilidad de usos se garantiza que **permanezcan invariable las Unidades de Aprovechamiento de Superficie por UAU** definidas en el sistema de reparto, con lo cual se garantiza que los aprovechamientos que se concreten en los desarrollos urbanísticos e inmobiliarios **guarden la misma proporción respecto a las cargas urbanísticas** establecidas.

Lo anterior implica que es indiferente la proporción resultante en metros cuadrados de edificabilidad en comercio, servicios o vivienda por UAU, luego de la aplicación del procedimiento de convertibilidad de usos, toda vez que las Unidades de Aprovechamiento de Superficie seguirán siendo las mismas que asigna el reparto. Por tanto, la convertibilidad de usos **no implica en ningún caso una modificación al sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.**

No obstante, es importante aclarar que, independiente de los aprovechamientos que se licencien para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, deberá concretarse en todo caso las cargas por concepto de espacios públicos y sistemas de movilidad, de acuerdo con el planteamiento urbanístico, así como las cargas externas y monetaria distribuidas entre las UAU.

9. Gestión y financiación del plan parcial:

9.1. Operador Urbano para el desarrollo urbanístico del Plan Parcial:

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano e Bogotá será el Operador Urbano para la gestión y desarrollo urbanístico del plan parcial, constituyéndose en el responsable de la gestión de las intervenciones por iniciativa pública, y el acompañamiento a las actuaciones urbanísticas de los actores privados en dos líneas principales:

1. **La Gestión Urbanística e Inmobiliaria:** enfocada en la vinculación de entidades gestoras de naturaleza pública, privada o mixta; inversionistas y promotores inmobiliarios para la gestión asociada del suelo; la gestión predial para los proyectos de iniciativa pública; la evaluación y seguimiento a los desarrollos, para garantizar la ejecución del planteamiento urbanístico; y la coordinación interinstitucional para la implementación de los instrumentos de gestión y financiación, y para la obtención de licencias o permisos en las actuaciones de iniciativa pública.
2. **La gestión social:** enfocada en la implementación del Plan de Gestión Social para garantizar la protección a moradores y actividades económicas en el área de planificación.

9.1.1. Funciones específicas en la Gestión Urbanística e Inmobiliaria:

1. Diseñar los esquemas de participación de los actores públicos y privados en relación con las inversiones; la estructuración de los proyectos; el gobierno corporativo de los desarrollos; y las utilidades o rentas derivadas de los mismos.
2. Diseñar las estrategias de promoción y divulgación de los desarrollos.
3. Priorizar las intervenciones de las Unidades de Actuación Urbanística, de manera concertada con los actores involucrados en el desarrollo.
4. Realizar seguimiento y evaluación en la ejecución de las cargas urbanísticas en los desarrollos de las Unidades de Actuación Urbanística, velando por el cumplimiento de las definiciones del plan parcial y la consolidación del planteamiento urbanístico.
5. Brindar asesoría a los desarrolladores inmobiliarios de las UAU en el proceso de estructuración y desarrollo de los proyectos, garantizando el cumplimiento de las normas establecidas en el plan parcial.
6. Ejercer las funciones de banco inmobiliario para el área de planificación a través de lo establecido en las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997.
7. Adelantar la gestión del suelo para las intervenciones de iniciativa pública, diferentes al área de intervención del Metro de Bogotá, y para la ejecución de las cargas urbanísticas externas al área de planificación.
8. Apoyar e impulsar la implementación de mecanismos de gestión asociada entre los propietarios de las Unidades de Actuación Urbanística.

9. Impulsar y/o participar en la creación de esquemas fiduciarios para el desarrollo de los proyectos de iniciativa pública en el plan parcial.
10. Recaudar los recursos correspondientes a las Cargas Externas y Cargas Monetarias por UAU, y gestionar, a instancia del esquema fiduciario que se constituya, dichos recursos.
11. Ejecutar las cargas externas de urbanización y las cargas monetarias, en coordinación con las demás entidades con injerencia en su desarrollo.
12. Coordinar con las empresas prestadoras de servicios públicos, la concreción de los recursos provenientes de las cargas urbanísticas monetarias destinadas a la ejecución de redes de servicios públicos, de acuerdo con las necesidades asociadas a la progresividad en el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.
13. Impulsar y/o participar en la constitución de entidades gestoras que garanticen el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística de iniciativa pública.
14. Coordinar la aplicación de los factores de convertibilidad de usos definidos por el Plan Parcial, velando porque no se exceda el tope de aprovechamientos urbanísticos establecidos por Unidad de Actuación Urbanística en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
15. Verificar por el cumplimiento de las cargas urbanísticas de las Unidades de Actuación Urbanística definidas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
16. Coordinar con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la ejecución de las cargas urbanísticas derivadas del desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado, destinadas a la restauración, mantenimiento o conservación de los Bienes de Interés Cultural en el ámbito del Plan Parcial.

9.1.2. Funciones específicas en la Gestión Social:

1. Administrar los recursos provenientes de las exigencias de Vivienda de Interés Social, por Unidad de Actuación Urbanística, realizar los procesos de gestión del suelo para su ejecución, en otras áreas de la ciudad donde intervenga, y en los términos del Decreto Distrital 221 de 2020.
2. Coordinar la oferta y demanda de proyectos de Vivienda de Interés Social derivados de las exigencias del Plan Parcial, y en el marco de la política de Protección a Moradores.
3. Garantizar la implementación del Plan de Gestión Social en el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, según corresponda.
4. Diseñar e implementar estrategias sociales de pedagogía y socialización en el desarrollo del Plan Parcial.

9.2. Iniciativa de la gestión:

Las Unidades de Actuación 1 a 4 serán gestionadas de manera conjunta por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá; la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., TransMilenio; y la Empresa Metro de Bogotá. Para ello, se hace necesaria la coordinación interinstitucional para la definición la participación, tanto en la gestión del desarrollo como en las utilidades derivadas; el desarrollo armónico de las infraestructuras de transporte público

con las actuaciones urbanísticas; la precisión del mejor uso y mayor aprovechamiento de los suelos, asociado al potencial de aprovechamientos urbanísticos definidos desde el plan parcial; y la definición de lineamientos para el proceso de estructuración del desarrollo inmobiliario.

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá liderará el proceso de estructuración de los desarrollos en estas UAU; la vinculación de actores privados como inversionistas de los proyectos; y las gestiones con otras entidades que tienen injerencia en el desarrollo del plan parcial, especialmente en lo relacionado con la obtención de permisos y licencias.

Igualmente, liderará el proceso de gestión predial de la Unidad de Actuación Urbanística 1, incluyendo el saneamiento de las propiedades, según sea el caso, y la implementación del Plan de Gestión Social. Lo anterior, con el fin de vincular los suelos de esta UAU en el proceso de estructuración y desarrollo de un gran proyecto urbano de iniciativa pública, en conjunto con las UAU 2, 3 y 4.

Por su parte, la gestión de las Unidades de Actuación Urbanística 5, 6, 7 y 8 será de iniciativa pública. Sin embargo, se deberá coordinar con el Operador Urbano en la ejecución de las cargas urbanísticas por concepto de cesión y adecuación, y el pago de las cargas externas y monetarias.

Sin perjuicio de lo anterior, La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, como Operador Urbano de este plan parcial, será la encargada de garantizar la ejecución de la totalidad de las cargas y de las acciones de mitigación según estudio de tránsito requeridos para el desarrollo urbanístico.

9.2.1. Convenio Interadministrativo 344 de 2021:

El 22 de noviembre de 2021, se suscribió el Convenio Interadministrativo 344, ente la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá; la Empresa Metro de Bogotá; TransMilenio S.A. y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá. El objeto de este convenio es “Aunar esfuerzos para el desarrollo urbanístico e inmobiliario de los suelos de propiedad de empresas del Distrito, que hacen parte del Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26, mediante la articulación de las Partes, con el fin de promover su ejecución, y la de los proyectos específicos que tengan las Partes en relación con Plan Parcial, priorizando administrativa y presupuestalmente la relocalización de las entidades de la Administración Distrital en el inmueble denominado Centro Administrativo Distrital 2 -CAD2”.

Dentro de las obligaciones establecidas en dicho convenio para la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, y en armonía con lo descrito en el apartado anterior, se precisan las siguientes:

1. *“Gestionar los suelos que hacen parte del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, en representación de la Administración Distrital, de conformidad con el modelo de negocio definido.*

2. *Liderar las gestiones interinstitucionales y adelantar los trámites correspondientes para la expedición de la Resolución de Viabilidad y posterior adopción del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, que modifica el Decreto Distrital 822 de 2019.*
3. *Liderar la articulación de actores y la elaboración de los estudios técnicos necesarios para el desarrollo de la gestión inmobiliaria en los suelos propiedad de las Empresas del Distrito en el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, salvaguardando los intereses de las Partes y de acuerdo con lo establecido en la Formulación de la modificación del Plan Parcial.*
4. *Adelantar el proceso de contratación que se considere adecuado para la ejecución del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, específicamente en lo concerniente a las áreas donde se ubicara al edificio denominado Centro Administrativo Distrital 2 -CAD2.*
5. *Estructurar los cronogramas de actividades requeridos, con el propósito de dar cumplimiento a las obligaciones del convenio marco y sus acuerdos específicos.*
6. *Articularse con el concesionario METRO LÍNEA 1 S.A.S, en los aspectos técnicos que deban atenderse para la construcción de la estación y centro de control operativo del metro, de conformidad con lo señalado en el contrato de concesión No. 163 de 2019.*
7. *Ejercer la secretaria técnica del Comité Operativo que se conforme con la suscripción del presente convenio”.*

De acuerdo con lo anterior, le corresponde a la ERU liderar la gestión urbanística e inmobiliaria del plan parcial, para los suelos de propiedad pública concentrados en las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, y coordinar las intervenciones con los entes involucrados en estos desarrollos.

Dentro de las gestiones correspondientes, deberá coordinar la ejecución de la vía de acceso a la UAU 1 (carrera 16) de acuerdo con los tiempos y progresividad en el desarrollo del plan parcial, especialmente en lo relacionado con las intervenciones del Concesionario Metro Línea 1, toda vez que, como se ha expuesto anteriormente, esta vía se encuentra localizada en el límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019.

9.3. Financiación para la ejecución de las cargas locales del plan parcial:

El sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se propone de manera que los desarrollos de las Unidades de Actuación Urbanística se den de manera independiente. Por tanto, cada UAU es autónoma en el desarrollo de sus cargas y aprovechamientos urbanísticos.

Con el fin de garantizar el planteamiento urbanístico, las Unidades de Actuación deberán concretar las cargas de cesión, adecuación, cesión y adecuación y sustitución, además de los recursos para las cargas externas y monetarias, asignadas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, independiente de los aprovechamientos que efectivamente se licencien.

Igualmente, los promotores del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, de manera independiente o por medio del Operador Urbano, deberán coordinar con la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura

(DATAI) del Instituto de Desarrollo Urbano la ejecución de las cargas locales, como el área que acompaña la ejecución de las obras públicas asociadas a las cargas urbanísticas del plan parcial.

9.4. Aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS:

La Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en su artículo 97 modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, incorporando instrumentos adicionales para la financiación de los sistemas de transporte público. De manera particular, el numeral 8 del citado artículo 97, incorporó el Derecho Real Accesorio de Superficie, definiendo:

8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Por su parte, el artículo 54 de la Ley 2079 de 2021, complementó el citado artículo 97 de la Ley 1955, precisando que “El Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte también se podrá otorgar por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas (...).”

El Plan Parcial propone como alternativa la aplicación de este mecanismo para el desarrollo de la edificabilidad en la Unidad de Actuación Urbanística 3, en las Áreas Libres Aprovechables de la infraestructura de transporte existente y destinados a la ejecución de la futura Estación Central. Igualmente, podrá ser aplicado en los desarrollos sobre los edificios de acceso a la Estación de la Calle 26 del Metro de Bogotá, según convenga en las fases de desarrollo de este proyecto.

Estas Áreas Libres Aprovechables de los sistemas de transporte público en el plan parcial, tal como se describió en el literal e) del numeral 5.1.3. del presente Documento Técnico de Soporte, corresponden a la superficie sobre las infraestructuras de transporte, en las que, de manera independiente a la operación de los sistemas de transporte, pueda ejecutarse una construcción. Por tanto, las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte propuestas para la aplicación del derecho real accesorio de superficie corresponden a la cubierta que se desarrolle sobre el intercambiador de Transmilenio existente, con un área de 8.257,5 m².

Para otorgar el Derecho Real de Superficie, el superficiante deberá contar con un estudio técnico, jurídico y financiero, que determine la viabilidad en la implementación del instrumento. Este estudio deberá entonces ser incorporado como condicionante para el desarrollo de la estructuración de los proyectos urbanísticos en las Unidades de Actuación 1 a 4, liderados por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá.

Si bien la estructuración del desarrollo estará liderada por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, la negociación del Derecho Real estará a cargo de las Empresas propietarias de suelo e infraestructuras de los sistemas de transporte en el plan parcial, en calidad de superficiante, tal como se describe en el numeral 8 del artículo 97 de la Ley 1955.

9.5. Gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital:

El Plan Parcial propone un esquema de gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, el cual busca disminuir las inversiones del Sector Público y permitir la ejecución simultánea de la edificabilidad en comercio, servicios y vivienda, junto con la edificabilidad en usos dotacionales destinados al CAD.

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá liderará las gestiones para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, de manera coordinada con la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría General. En tal sentido, estará encargado de la definición del modelo de negocio y la vinculación de actores privados.

Se propone un modelo de desarrollo en el cual, la valoración de los suelos de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá en el plan parcial, serán aportados al desarrollo inmobiliario y, en contraprestación, recibe como resultado del proceso de estructuración y desarrollo de la edificabilidad, la construcción del Centro Administrativo Distrital.

Así las cosas, los actores privados estarán encargados las inversiones inmobiliarias y la construcción del CAD, el cual se apalanca en los demás aprovechamientos de las Unidades de Actuación Urbanística donde se concentra la propiedad de la Empresa o gestionada por esta, y que los actores privados podrán comercializar de manera libre.

No obstante, lo anterior, esta estrategia de gestión para el Centro Administrativo Distrital será evaluado y desarrollo en detalle en las fases de prefactibilidad y factibilidad.

9.6. Aprovechamiento económico del Espacio Público:

Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los espacios públicos en el plan parcial, el Plan Parcial propone la implementación de estrategias enfocadas en la generación de recursos para el mantenimiento de los parques, plazas y zonas verdes propuestas desde el planteamiento urbanístico, y la ejecución de las adecuaciones necesarias para prevenir su deterioro, y garantizar el disfrute y apropiación ciudadana.

En tal sentido, se podrán implementar mecanismos de aprovechamiento económico del espacio público, en el marco de lo establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018 o la norma que lo modifique, complemente o sustituya, para el aprovechamiento en el corto, mediano y largo plazo de los espacios públicos en el plan parcial.

El Operador Urbano deberá realizar la coordinación interinstitucional con las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Decreto Distrital 552 de 2018, la aplicación de este instrumento en el plan parcial, y establecer de manera concertada el marco de las competencias de estos u otros entes involucrados.

9.7. Etapas de desarrollo:

El presente plan parcial no establece una secuencialidad estricta para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, ni establece las etapas de desarrollo urbanístico o constructivo.

Las Unidades de Actuación podrán desarrollarse por etapas de urbanización y construcción, siempre que se dichas etapas sean aprobadas en el Proyecto Urbanístico General, en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya, y en la aprobación de la respectiva licencia de urbanización.

9.8. Vigencia del Plan Parcial:

El presente Plan Parcial tendrá una vigencia de quince (15) años y rige a partir de su publicación en el Registro Distrital; subroga el Decreto Distrital 822 de 2019, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Así mismo, debe ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra, conforme con lo dispuesto en el artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004.



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

BIBLIOGRAFÍA

CONDETER S.A. (2021). *Estudio de tránsito*.

Cuellar Sánchez, M., & Mejía Pavony, G. (2007). *Atlas histórico de Bogotá : cartografía 1791-2007*.

Duque, K. (2014). *Clásicos de Arquitectura: Plaza de Mercado de Paloquemao / Dicken Castro, Jacques Mosseri | ArchDaily Colombia*. <https://www.archdaily.co/co/626045/clasicos-de-arquitectura-plaza-de-mercado-de-paloquemao-dicken-castro-jacques-mosseri>

Hofer, A. (2003). *Karl Brunner y el urbanismo en América Latina* (El Áncora Editores y Corporación La Candelaria (ed.)). Panamericana S.A.

PEMP CHB, (2021) (testimony of Instituto Distrital de Patrimonio Cultural).

Moreno Sierra, A. F. (2004). *Escenario Urbano - Modelo de intervención en el barrio La Alameda de Bogotá*. Universidad de Los Andes.

Pérez Plazas, D. E. (2013). *El barrio Santa Fe de la ciudad de Bogotá, y el cambio en los patrones de uso*. Pontificia Universidad Javeriana.

Rivera, Y. (2018). *Parque Bicentenario, un proyecto que ayuda a coser una herida urbana en Bogotá | ArchDaily Colombia*. <https://www.archdaily.co/co/898371/parque-bicentenario-un-proyecto-que-ayuda-a-coser-una-herida-urbana-en-bogota>

Saldarriaga Roa, A. (2006). *Bogotá siglo XX: urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Torres Ortiz, C. (2015). *Recuperación del Cementerio Central y el Barrio Santa Fe de Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.

Transmilenio S.A. (2021). *Parámetros técnicos y operacionales para la Estación Central del sistema Transmilenio*.

Deneke F. (1993). *Urban Forestry in North America: Towards a Global Ecosystem Perspective*.



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

ANEXOS

Anexo 4. Estudio Ambiental

Anexo 5. Estudio de Tránsito

Anexo 6. Estudio de Redes

Anexo 9. Reparto de Cargas y Beneficios

Anexo 10. Concepto Aeronautica Civil