

UNIMINUTO CALLE 80



UNIMINUTO
Corporación Universitaria Minuto de Dios

PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA



OCTUBRE DE 2018

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION.....	1
1. PRESENTACIÓN.....	5
2. PERTINENCIA.....	5
3. DELIMITACION DEL AREA DE PLANIFICACIÓN.....	5
I DIAGNÓSTICO.....	6
4. ANTECEDENTES GENERALES.....	6
4.1 LA UNIMINUTO.....	7
4.2 EL BARRIO MINUTO DE DIOS.....	10
4.3 ANTECEDENTES NORMATIVOS.....	13
4.3.1.1 La Resolución No. 363 de 1989.....	15
4.3.2 ACUERDO 06 DE 1990.....	17
4.3.3 LOS DECRETOS 619 DE 2000, 469 DE 2003 Y 190 DE 2004 COMPILATORIO P.O.T.....	20
4.3.3.1 La Resolución CU2-2001-169.....	25
4.3.4 LA UPZ 29 EL MINUTO DE DIOS (DECRETO 348 DE 2002).....	26
4.3.5 EL DECRETO 621 DE 2016.....	29
4.3.6 EL DECRETO 595 DE 2017.....	36
4.3.7 EL DECRETO 080 DE 2016.....	38
4.3.8 EL DECRETO NACIONAL 1077 DE 2015.....	41
4.3.9 OFICIO SDP 2-2017-53312 de 2017-09.28 (VIABILIDAD).....	42
4.3.10 LICENCIA DE URBANISMO MODALIDAD DE SANEAMIENTO.....	43
5. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL AREA DE INFLUENCIA.....	45
5.1 ZONIFICACIÓN P.O.T.	48
5.2 USOS DEL SUELO Y VOLUMETRÍA (Decreto 348 de 2002).....	50
5.3 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL.....	52
5.4 SISTEMAS GENERALES.....	54
5.4.1 SISTEMA DE MOVILIDAD.....	54
5.4.1.1 Subsistema vial.....	54
5.4.1.2 Subsistema peatonal.....	65
5.4.1.3 Subsistema de Transporte.....	65
5.4.2.1 SISTEMA DE ACUEDUCTO.....	66
5.4.2.2 SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO Y PLUVIAL.....	68
5.4.2.3 SISTEMA DE ENERGÍA ELECTRICA.....	69
5.4.2.4 SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES.....	70
5.4.2.5 SISTEMA DE GAS NATURAL DOMICILIARIO.....	71

5.4.2.6 SISTEMA DE MANEJO Y APROVECHAMIENTO DE RESIDUOS SOLIDOS	72
5.4.2.7 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	73
5.4.2.8 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	77
5.4.2.9 CARACTERIZACIÓN DEL TRANSITO VEHICULAR – PEATONAL	77
5.4.2.10 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL.....	89
5.4.2.10 CARACTERIZACIÓN SOCIO - ECONOMICA Y CULTURAL.....	91
5.4.2.11 ESTRATIFICACIÓN	92
6. CARACTERIZACION AREA DE PLANIFICACIÓN	93
6.1 IDENTIFICACION DE LOS PREDIOS	94
6.2 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO	95
II FORMULACIÓN	99
7. MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PLAN PARCIAL Y SUS CONDICIONES DE PARTIDA.....	99
7.1 OBJETIVOS	102
7.1.1 Objetivos Generales	103
7.1.2 Objetivos Específicos	103
7.2 CRITERIOS ORIENTADORES DE LAS DETERMINACIONES DE PLANIFICACIÓN ADOPTADAS EN LA FORMULACIÓN DEL PLAN.....	104
7.2.1 Determinantes urbanísticas.....	104
7.2.2 Determinantes ambientales	105
7.2.3 Determinantes técnicas	107
8. PROPUESTA URBANISTICA	107
8.1.1 PERFILES VIALES	111
8.2 ARTICULACIÓN URBANISTICA Y PAISAJÍSTICA CON EL ÁREA DE INFLUENCIA.....	112
8.3 INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PÚBLICOS.....	114
9. EL PROYECTO DE LA UNIMINUTO.....	114
9.1 EL USO PLANTEADO	115
9.2 CUANTIFICACIÓN GENERAL DE EDIFICABILIDAD PROPUESTA.....	116
9.2.1 ESTACIONAMIENTOS	118
9.3 LA MITIGACIÓN DE IMPACTOS.	118
10. ESTRATEGIA DE GESTIÓN DEL PLAN	120
10.1 CUANTIFICACIÓN CARGAS URBANÍSTICAS	120
11. PROPUESTA NORMATIVA	121
12. DETERMINACIÓN DE PLUSVALÍA.....	124
13. DETERMINACIÓN DE ETAPAS DE DESARROLLO	125
14. CRONOGRAMA DE DESARROLLO	125
15. PLANOS ANEXOS	127
16. DOCUMENTOS ANEXOS	127

INTRODUCCION

La expedición del Decreto 621 de 2016 motivó a las directivas de la Institución a dar el primer paso para materializar el deseo de fortalecer su presencia e imagen en el sector donde se inició hace varias décadas la obra del Padre Rafael García Herreros y donde hace 25 años nació el proyecto de la UNMINUTO.

Se considera este un momento oportuno para dar solución a las necesidades de ampliación de una institución dinámica que busca desarrollar sus programas educativos para una población en continuo proceso de crecimiento.

Conscientes de la necesidad controlar los impactos negativos generados por la acumulación en determinados horarios de usuarios de los servicios que se ofrecen y de vehículos de uso privado, en un sector residencial cuya estructura de espacio público es limitada, la Institución se plantea el reto de buscar la convivencia de los usos Dotacional de escala Metropolitana y Residencial a través del instrumento del Plan Parcial de Renovación, en términos del citado Decreto.

Los usos dotacionales de escala metropolitana, en razón al servicio que prestan deben tener una ubicación en la ciudad que contribuya a la disminución de requerimientos de grandes desplazamientos de los usuarios. Es más, en concordancia con las políticas de racionalización del uso del vehículo particular lo ideal sería localizarlos vecinos a ejes de transporte masivo, porque es innegable que son usos que atraen altos volúmenes de población, por lo tanto, contar para la ampliación de los servicios de la Institución con un predio como el de la calle 80, parte del cual fue cedido por el proyecto para el puente peatonal de la Estación Uniminuto de Transmilenio, se constituye en un estímulo para promover el proceso de Renovación Urbana que busca implementar la Administración Distrital en los corredores de transporte Masivo.

La Institución tiene claro que requiere programar su expansión con base en criterios precisos reconociendo la existencia de un tejido urbano al cual está fuertemente vinculada y por lo tanto el plan se constituye en un espacio para resolver las falencias, que se convierte en tridimensional y se concreta en arquitectura al tener que dar respuesta a exigencias sociales, funcionales y constructivas que finalmente se traducen en ESPACIOS ABIERTOS Y VOLUMENES.

No es concebible que en la Ciudad los problemas de la vivienda, la educación, los servicios públicos, el transporte y la movilidad se resuelvan separadamente por cuanto su función es servir de soporte a las actividades de la población residente requiriéndose para su solución una concepción técnico- económica- social unitaria y armónica. Debe existir una visión integral; solo así la renovación puede lograr la transformación de un sector con problemas de deterioro en sus estructuras u obsolescencia en elementos integrantes de una autentica ciudad.

Existen dos aspectos complejos para la Renovación, el manejo de los usos urbanos y los problemas de movilidad. Cómo resolver el problema del tráfico? Es un interrogante que desvela a urbanistas, sociólogos, administradores, ingenieros, economistas, trabajadores sociales, comerciantes, etc. La solución?, surgen alternativas como ampliar vías, romper el tejido barrial para introducir nuevas vías, plantear sentidos únicos de circulación, generar carriles nuevos de incorporación, las cuales han sido medidas paliativas ensayadas en distintas ciudades. Hoy, con el aporte de la ciencia médica que ha encontrado que el sedentarismo es la enfermedad que más víctimas produce y que la actividad física permite mantener la vitalidad, el reto es generar estructuras aptas para “poder caminar”. Sin necesidad de renunciar al vehículo automotor, dentro de un proceso de renovación urbana, se deben recuperar aspectos fundamentales de los valores urbanos con acciones sencillas como destinar para desarrollar usos de comercio y servicios parte de áreas destinadas a vías vehiculares y facilitar la accesibilidad peatonal a tales equipamientos. Es más saludable física y psicológicamente, desplazarse caminando en un sendero arborizado dotado de mobiliario urbano apto para el paseo y el descanso, para llegar a oficinas, comercio, universidad o colegio, que perder tiempo en medio de un trancón, para encontrar un sitio donde parquear el vehículo. Vale la pena intentarlo.

Partiendo del reconocimiento del valor que tiene la **localización** estratégica de la Uniminuto y el lote de la calle 80 en relación con la Estructura Ecológica Principal de la Ciudad, el presente plan la considera no como una determinante más sino como el elemento estructurador de la propuesta que se organiza teniendo en cuenta las “Grandes apuestas del POT” enunciadas en la presentación de la REVISION GENERAL DEL P.O.T., que se ilustran en la siguiente imagen.

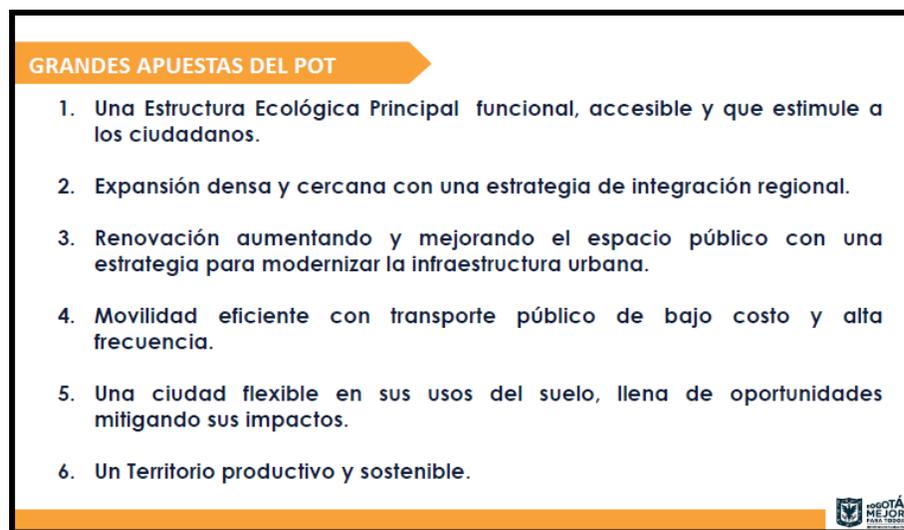


IMAGEN PRESENTACIÓN CAMACOL

Retomando los principios planteados por la Administración Distrital, la Uniminuto aspira con su propuesta a colocar un granito de arena para lograr la materialización de su propósito de “diseñar una nueva manera de vivir”.¹

Las anteriores consideraciones serán la guía para la materialización del Plan Maestro para los inmuebles de la Corporación Minuto de Dios, elaborado por la Universidad de los Andes en 2010 y, en concordancia con el mismo, la formulación, bajo los parámetros normativos del Decreto 190 de 2004, del presente Plan Parcial.

Según el artículo 31 del citado decreto los Planes Parciales son “los instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial”.

El mismo artículo establece las funciones que debe cumplir el Plan Parcial, como son:

- “Desarrollar y complementar las previsiones del Plan de Ordenamiento Territorial.
- Integrar en el territorio las decisiones de otros instrumentos de planeamiento, de manera que se logre la integración de las intervenciones sectoriales y se programen de manera coordinada la ejecución de las obras de infraestructura vial y de servicios públicos domiciliarios y la generación de espacio público.
- Concretar en un diseño urbanístico y en objetivos, directrices y normas, la estrategia de ordenamiento territorial, incluyendo los sistemas de áreas protegidas, de espacio público, de movilidad, de dotación de servicios y de equipamientos, y la política habitacional, y la red de centralidades.
- Establecer la programación temporal de la incorporación de suelo de expansión para usos urbanos, el desarrollo o consolidación de los usos urbanos o la ejecución de los programas de renovación, u otros similares, en armonía con los programas de inversión de las distintas entidades públicas y con las actuaciones privadas.
- Adoptar y definir las condiciones específicas de aplicación de los distintos instrumentos de gestión del suelo.
- Definir los ámbitos espaciales de distribución equitativa de las cargas y beneficios, en los distintos niveles de reparto, de conformidad con las cargas que deben ser asumidas por los propietarios de suelo, en los términos de la ley y de la presente revisión del Plan de Ordenamiento Territorial.

¹ Documento Presentación Revisión General POT

- Definir de manera específica los índices de ocupación y de construcción, los usos y otras normas urbanísticas asumidas como aprovechamientos o beneficios urbanísticos, dentro del sistema de distribución equitativa o de reparto y las condiciones de participación de los diferentes partícipes o aportantes al plan parcial.
- Establecer las condiciones para la conformación, delimitación y ejecución o gestión de las unidades de actuación urbanística o cualquier otro sistema de gestión integrada, garantizando la equidad en el sistema de reparto de las cargas en función de los beneficios.
- Establecer las condiciones de participación de los propietarios de suelo, las entidades del Estado y de inversionistas o promotores privados cuando los propietarios no tengan la capacidad financiera y técnica de acometer directamente el desarrollo del respectivo proyecto.”

Dentro de ese orden de ideas los planes parciales son no solo un **instrumento de planeamiento**, sino que también son un **instrumento de diseño**, en cuanto tiene entre sus objetivos **diseñar un sitio y las acciones previstas sobre el mismo**, pasando del planeamiento económico al planeamiento físico a través del diseño.

De conformidad con el Decreto 621 de 2016 se estableció el Área de Planificación y, para efectos del diagnóstico se determinó un área de influencia inmediata asumida siguiendo los parámetros de las áreas de influencia en los Planes de Implantación (Instrumento para aprobación de los usos dotacionales), con el fin de plantear las acciones de mitigación requeridas.

Este diagnóstico parte de la evaluación de los antecedentes generales, tanto normativos como de implantación del desarrollo, el reconocimiento del sector, la caracterización, reglamentación de la zona y sus potencialidades y aborda la situación de los predios que lo integran, desde el punto de vista físico, urbanístico, normativo, ambiental y social para identificar las determinantes que orientarán la propuesta urbanística.

La primera parte del documento contiene el Diagnóstico que concluye con la evaluación de la situación encontrada en relación con las condiciones de desarrollo, problemática social y ambiental, características de la infraestructura de servicios públicos, movilidad, entre otros y las necesidades de la Institución, potencial de desarrollo del predio derivada de su localización, elemento básico para la determinación de los objetivos, metas y estrategias contenidos en la segunda parte correspondiente a la Formulación del Plan, (propuesta urbana).

Por las características de localización de la Uniminuto al interior del barrio y su relación con la obra del Minuto de Dios, en el diagnóstico se presenta una breve reseña del barrio y sus orígenes, que sirve para comprender el proceso de evolución de la

población residente y usuaria de los servicios e identificar los compromisos de la institución con su entorno.

La propuesta contiene:

1. La determinación de los usos principales y complementarios a desarrollar.
2. La implantación del proyecto en el predio.
3. La accesibilidad vehicular y peatonal.
4. La volumetría de las edificaciones.
5. La integración con la estructura ambiental y de espacio público del sector.
6. La determinación de las cargas urbanísticas.
7. Las medidas para mitigación de impactos

1. PRESENTACIÓN

El suscrito HAROLD DE JESÚS CASTILLA DEVOZ, identificado con la Cedula de Ciudadanía No. 73.350.900 actuando en calidad de representante legal de la **CORPORACIÓN UNIVERSITARIA MINUTO DE DIOS - UNIMINUTO**, promotora del Plan Parcial de Renovación Urbana **UNIMINUTO CALLE 80**, y propietaria del predio denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 Y 68 localizado en la **AC 80 (AVENIDA MEDELLIN No. 72 B 36 y KR 73 A 80 60)**, con matrículas inmobiliarias No. 50C 651193 / 50C 673383, atentamente nos permitimos manifestar que presentamos a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación la propuesta de Formulación del **PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA UNIMINUTO CALLE 80** contenida en el presente Documento Técnico de Soporte, elaborado por la firma TRAYECTORIA S.A.S.

2. PERTINENCIA

De conformidad con lo establecido en los Decretos No. 621 de 2016 y No. 595 de 2017 modificadorio, la urbanización Minuto de Dios Lotes 67 y 68, con Licencia de Saneamiento expedida con la Resolución No. 18-1-0389 del 25 junio de 2018 cumple con las condiciones para desarrollar un Plan Parcial de Renovación Urbana.

3. DELIMITACION DEL AREA DE PLANIFICACIÓN

Teniendo en cuenta las consideraciones expresadas en el punto anterior y de conformidad con el artículo 14 del Decreto 595 de 2017, modificadorio del artículo 33 del Decreto 621 de 2016 que establece que:

“En las Zonas diferentes a las Industriales, se pueden formular Planes Parciales de Renovación Urbana siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con área útil original igual o superior a 5000 m2.

Las normas urbanísticas y el reparto equitativo de cargas y beneficios para la formulación de los Planes Parciales corresponden a las disposiciones establecidas en este Decreto, con excepción de las disposiciones contenidas en el Capítulo IV, siempre y cuando se proponga un ICf menor o igual a 9.0.”

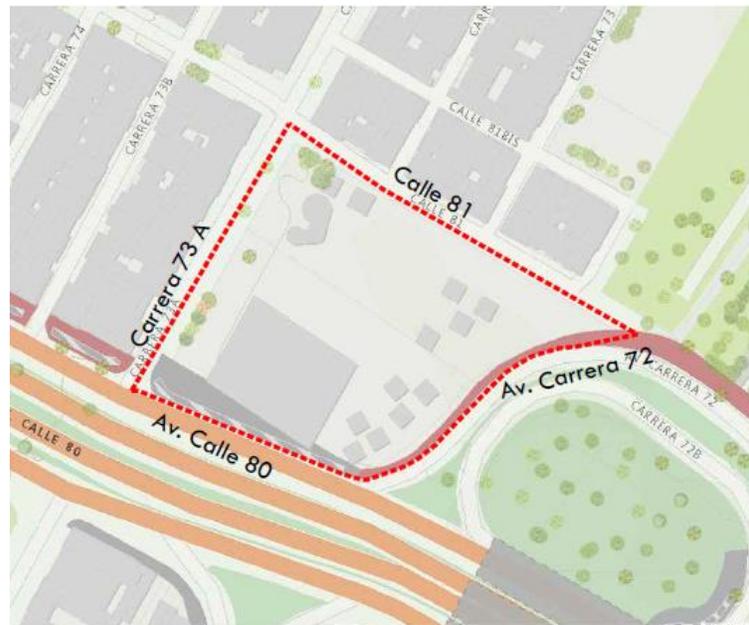
La Uniminuto presenta la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana para el Desarrollo Urbanístico **El Minuto de Dios Lotes 67 y 68**, probado con la Resolución CU2-2001-169 del 22/06/2001, cuya delimitación es la siguiente:

Por el norte: Calle 81 y Carrera 71 A

Por el oriente: Intersección Avenida Medellín por Avenida Boyacá.

Por el sur: Avenida Medellín (Calle 80).

Por el occidente: Carrera 73 A.



AREA DELIMITADA²

I DIAGNÓSTICO

4. ANTECEDENTES GENERALES

La sede principal de la **UNIMINUTO** se localizó en el barrio El Minuto de Dios en el año 1992 con 221³ estudiantes y durante los 25 años de presencia ha tenido un desarrollo importante, tanto a nivel de oferta académica como de población estudiantil, contando en la actualidad con cerca de 20.000 estudiantes en tres jornadas, razón por la cual requiere ampliar sus instalaciones dentro de las mejores condiciones urbanísticas y ambientales; por lo tanto considera conveniente la utilización para dicho propósito del predio localizado con frente a la Avenida Medellín (Calle 80), el cual por su proximidad con el edificio existente, cabida y ubicación sobre un corredor de transporte masivo tiene un potencial significativo para los fines propuestos, como se muestra en la imagen

² Imagen IDECA

³ REFLEXIONES SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS URBANISTICAS EN LA PLANEACIÓN DE UNIVERSIDADES. González Leal Martha Ligia.

siguiente, en la cual se aprecia la relación espacial de la Sede Principal con el proyecto y la factibilidad de integración peatonal a través de la Alameda carrera 72 A, localizada en el costado oriental, la conexión vehicular a través de la carrera 73 A y la accesibilidad desde las Avenidas Boyacá y Medellín (calle 80), Troncal Transmilenio.



RELACIÓN PROYECTO- SEDE PRINCIPAL

4.1 LA UNIMINUTO

La Corporación Universitaria Minuto de Dios - **UNIMINUTO** inicia su proceso de organización con la firma del acta de constitución el 31 de agosto de 1988 y la unión de La Corporación El Minuto de Dios, el Centro Carismático Minuto de Dios y la Congregación de Jesús y María (Padres Eudistas). Su objetivo era promover el desarrollo integral de las personas y comunidades marginadas.

El 1 de agosto de 1990, mediante Resolución 10345, el Ministerio de Educación Nacional reconoce la personería jurídica a la **Corporación Universitaria Minuto de Dios** y aprueba sus estatutos, con lo que nace oficialmente la Universidad fundada por el sacerdote Rafael García Herreros.

En 1991 el ICFES le otorga licencia para los programas de Licenciaturas de las facultades de Educación, Administración para el Desarrollo Social y para 1993 ya tenía licencia para los programas de licenciatura en Informática, Filosofía, Básica Primaria, Administración, Ingeniería Civil y Comunicación Social y en 1992 inicia sus actividades educativas con 240 estudiantes.

Para finales de los años 90 se adoptaron algunas decisiones estratégicas que han consolidado la Institución y en cierta forma motivado sus necesidades de expansión como son:

1. La formación integral de sus estudiantes con una premisa básica: los valores cristianos y el servicio social universitario, orientado a construir mejores seres humanos en contacto con la realidad del país.
2. La búsqueda de formas innovadoras de financiación para los estudiantes y para la institución que le permitiera continuar sirviendo a los más pobres y ampliar la cobertura en educación superior, "como el camino más incluyente desde la perspectiva social".
3. La Calidad como factor principal del servicio educativo.
4. La diversificación de la oferta académica y la pertinencia de sus programas para permitir una pronta inserción al mercado laboral
5. La creación del Instituto UNIMINUTO VIRTUAL Y A DISTANCIA, como una de las sedes del Sistema, para llegar a todos los rincones del país y como modelo de educación a distancia, fundamentado en la excelencia académica.
6. La presencia en las regiones que ha permitido extender sus servicios a más de 40 lugares en diferentes regiones del país.

En desarrollo de lo anterior en 2011 La Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO modifica sus estatutos, establece el carácter de **Institución Universitaria** y funciona como un Sistema Universitario que presta servicios de docencia, investigación y proyección social en ocho sedes que cubren 35 ciudades y ofrece programas educativos presenciales y a distancia a una población cercana a los 120.000 estudiantes en los siguientes programas:

- Pregrado: técnico profesional, tecnológico y universitario.
- Postgrado: especializaciones universitarias y maestría.
- Articulación con la educación media.
- Formación para el trabajo y el desarrollo humano tanto académico como por competencias.
- Educación continuada: diplomados, eventos, cursos y seminarios.

Actualmente la oferta académica de la Uniminuto sede principal comprende:

- Pregrados tecnológicos
- Pregrados universitarios
- Posgrados
- Educación Continuada
- Facultades:
 - . Ciencias humanas y sociales
 - . Ciencias de la comunicación
 - . Ciencias Empresariales
- Educación
- Ingeniería
- Centros y Escuelas.

LA MISIÓN

El Sistema Universitario UNIMINUTO inspirado en el Evangelio, el pensamiento social de la Iglesia, la espiritualidad Eudista y el carisma del Minuto de Dios, tiene como propósito:

- Ofrecer educación superior de alta calidad y pertinente con opción preferencial para quienes no tienen oportunidades de acceder a ella, a través de un modelo innovador, integral y flexible.
- Formar excelentes seres humanos, profesionales competentes, éticamente orientados y comprometidos con la transformación social y el desarrollo sostenible.
- Contribuir, con compromiso y testimonio, a la construcción de una sociedad fraterna, justa, reconciliada y en paz.

LA ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL

La Uniminuto tiene una estructura conformada por la Sede principal de la ciudad de Bogotá y sedes seccionales, Centros Regionales, los CERES y el Instituto de Educación Virtual y a Distancia.⁴

INSTALACIONES

La Sede Principal de la Uniminuto de la Carrera 73 A No. 81 B -70 se localiza en el predio destinado para uso Institucional Grupo 2, Universidad según Resolución No. 583 de 1988 mediante la cual se aprobó el Plano de Localización **E.15/3-00** del predio Universidad El Minuto de Dios y se establecieron sus normas. La aprobación corresponde a un globo de terreno de 8.494.85 M2 con la siguiente reglamentación:

- Uso: Principal Universidad perteneciente al Institucional grupo 2 en el 100% del área útil.
- Zonas de uso público en los sitios indicados en el plano de localización aprobado.
- Área útil. 5.488.71 M2
- Altura. La necesaria para el buen funcionamiento del uso establecido.
- Antejardines: Mínimo 8.00 M. Se aceptan los que figuran en el plano aprobado.
- Estacionamientos: un cupo por cada 120.00 m2 de construcción.

La construcción se adelantó por etapas, la primera para un edificio de cinco pisos y sótano, con licencia otorgada en enero de 1991 por la Secretaría de Obras Públicas (Licencia de Construcción 0011041 del 18 de enero de 1991), complementada por las licencias L.C. 03 – 2 - 0252 del 12 de mayo de 2003, L.C. 06 – 2 - 0447 del 14 de septiembre de 2006. La cuarta etapa corresponde a un edificio de 8 pisos y 2 sótanos

⁴ Página Web UNIMINUTO

de conformidad con la Licencia de Construcción L.C. 09 – 3 - 0523 del 11 de septiembre de 2009.

El área total construida es de 10.579 M2 y se cuenta con 17.500 estudiantes y 1.316 funcionarios entre profesores y administrativos, teniendo en cuenta la capacidad de las instalaciones. La demanda actual de aulas, auditorios y servicios hacen necesaria la destinación del predio de la calle 80 para cumplir las metas de la Institución y ubicar los servicios que, por razones espaciales, se prestan hoy diseminados en diferentes casas del barrio.

En las imágenes siguientes se muestran los edificios que conforman la sede actual.



IMÁGENES INTERIORES EDIFICIO SEDE PRINCIPAL⁵



IMÁGENES EXTERIORES SEDE PRINCIPAL

4.2 EL BARRIO MINUTO DE DIOS⁶

El barrio El minuto de Dios, obra del presbítero Eudista Rafael García Herreros se inició en el año 1956 con el ánimo de facilitar vivienda a los más necesitados y desarrollar su idea de un “Ensayo de comunidad cristiana” en terrenos que hoy se extienden desde la calle 80 hasta la calle 90, entre las carreras 73 y 76.

⁵ Imágenes página Web UNIMINUTO

⁶ Portal UNIMINUTO

Consta de ocho sectores, tal como se indica en la siguiente imagen, en cada uno de los cuales la tipología arquitectónica se fue modificando, acorde con las políticas de la Corporación Minuto de Dios encargada de su desarrollo.



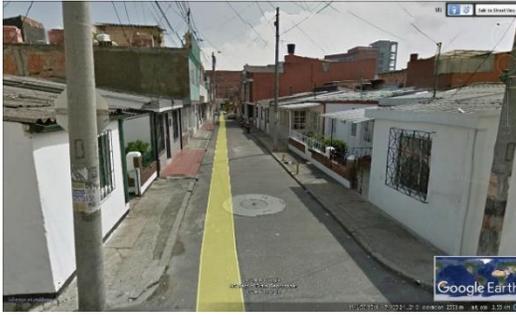
SECTORES BARRIO MINUTO DE DIOS

El sector 1 se inauguró en 1958 con la construcción de 70 casas unifamiliares de un piso; el sector 2 desarrollado entre los años 1960 y 1962 contempló la construcción de 147 casas de un piso; en ese sector se ubicó la primera casa cural del padre García Herreros.



IMAGEN DE INICIOS DEL BARRIO⁷

⁷ Portal UNIMINUTO



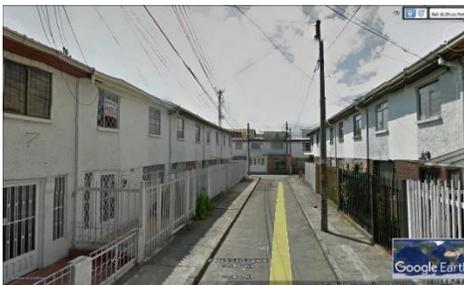
IMÁGENES SECTOR 1⁸

En el año 1961 para suplir las necesidades de la creciente comunidad se construyó el templo que, además de las celebraciones religiosas servía para el desarrollo de actividades comunitarias. Por problemas estructurales el templo tuvo que ser demolido en 1.997.



IMÁGENES SECTOR 3⁹

Entre 1963 1964 se construyó la etapa 3^a que consta de 102 casas de dos pisos; entre 1966 y 1967 el sector 4^o que consta de 212 casas de dos pisos; entre 1967 y el sector 5^o con 221 casas de dos pisos; entre 1968 1969 se construyen los sectores 6^o y 7^o con 362 casas y un estilo diferente a los anteriores. Este sector se llamó Congreso Eucarístico porque sirvió de alojamiento a algunos peregrinos que vinieron a Bogotá con motivo de la celebración del Congreso Eucarístico Internacional con asistencia del Papa Pablo VI. El sector 8^o con 176 casas de la tipología bifamiliar se inauguró a finales de 1972.



IMÁGENES SECTOR 4 Y 5¹⁰

⁸ Imagen Google

⁹ Imagen Google

¹⁰ Imagen Google

Es así como durante 35 años se construyeron más de 3.500 viviendas, un colegio, un centro de salud, una universidad y un templo con capacidad para 300 personas.



IMÁGENES SECTOR 7 Y 8¹¹



IMÁGENES SECTOR 8¹²

En las imágenes anteriores se aprecia que cada sector introduce nuevos elementos que mejoran las características urbanísticas y arquitectónicas del anterior.

4.3 ANTECEDENTES NORMATIVOS

El área de planificación señalada se enmarca en el contexto de una zona de influencia cuya delimitación, como se anota en el punto 2, corresponde al territorio directamente relacionado con el área de Planificación.

Para determinar el proceso normativo que concluye con la **asignación del Tratamiento de Renovación Urbana al Desarrollo Urbanístico El Minuto de Dios Lotes 67 y 68** consideramos conveniente tomar como punto de partida el Acuerdo 07 de 1979, norma bajo la cual se solicitó la primera Licencia Urbanística.

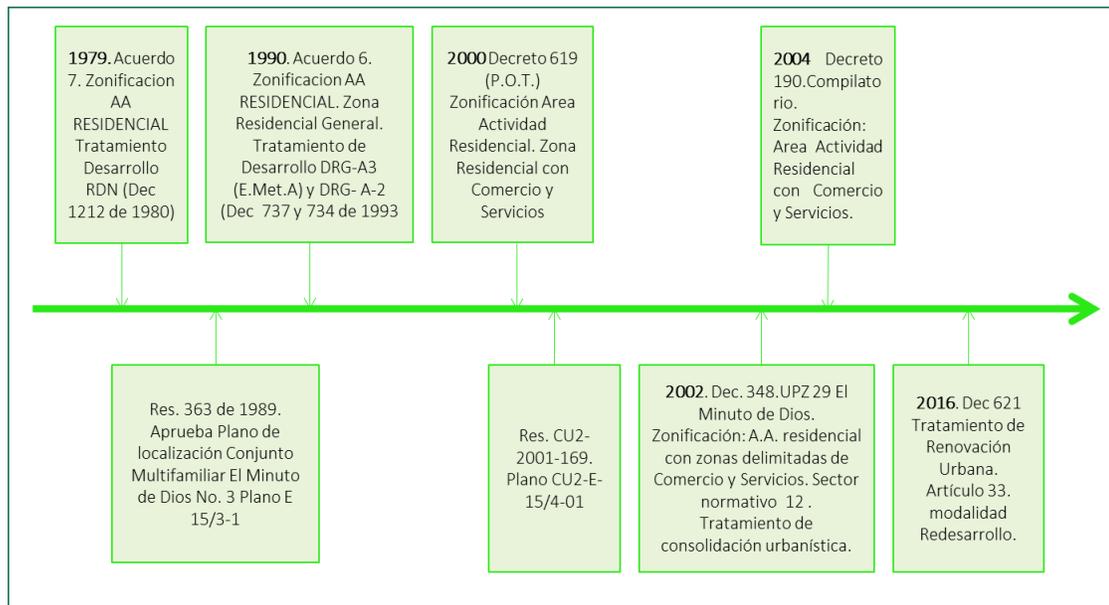
De acuerdo con lo anterior el proyecto se adelanta bajo el siguiente marco normativo:

- Acuerdo 07 de 1979 “Por el cual se define el Plan General de Desarrollo Integrado y se adoptan políticas y normas sobre el uso de la tierra en el Distrito Especial de Bogotá”.

¹¹ Imágenes Google

¹² Imágenes Google

- Decreto 1113 de 1983 “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 22 de 1972 y se define el proceso que deben seguir los predios sometidos al tratamiento de Desarrollo”.
- Acuerdo 06 de 1990 “Por medio del cual se adopta el Estatuto para el Ordenamiento Físico del Distrito Especial de Bogotá y se dictan otras disposiciones.”
- Decreto 619 de 2000 “Por medio del cual se adopta el Estatuto para el Ordenamiento Físico del Distrito Especial de Bogotá, y se dictan otras disposiciones”
- Decreto 348 de 2002 “Por medio del cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) No. 29, EL MINUTO DE DIOS, ubicada en la localidad de ENGATIVÁ, y se expiden las fichas reglamentarias de los sectores delimitados en el presente Decreto”.
- Decreto 190 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”.
- Decreto 621 de 2016 “Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre ejes de la Malla Vial Arterial con Sistema de Transporte Público Masivo Transmilenio, se adoptan las fichas normativas de los sectores incorporados y se dictan otras disposiciones.”
- Decreto 595 de 2017 “Por el cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 621 de 2016 y se dictan otras disposiciones”.
- Decreto 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”
- Decreto 080 de 2016 “Por medio del cual se actualizan y unifican las normas comunes a la reglamentación de las Unidades de Planeamiento Zonal y se dictan otras disposiciones”
- Decreto 1077 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”



ANTECEDENTES NORMATIVOS

3.3.1 ACUERDO 07 DE 1979

El sector determinado como como área de influencia se localiza dentro del Área de Actividad Residencial, a la cual se le asignó, mediante el Decreto 1212 de 1980 el Tratamiento de Desarrollo en zona de Densidad Autorregulable, RDN, con trámite de **Plano de Localización**, reglamentado por el Decreto 1113 de 1983.

Dentro del marco normativo de los mencionados decretos el entonces Departamento Administrativo de Planeación Distrital expidió la **Resolución No. 363 de 1989** “Por la cual se aprueba el plano de localización del Conjunto Multifamiliar El Minuto de Dios No. 3, se establecen sus normas y se fijan algunas obligaciones a cargo del urbanizador responsable”.

4.3.1.1 La Resolución No. 363 de 1989

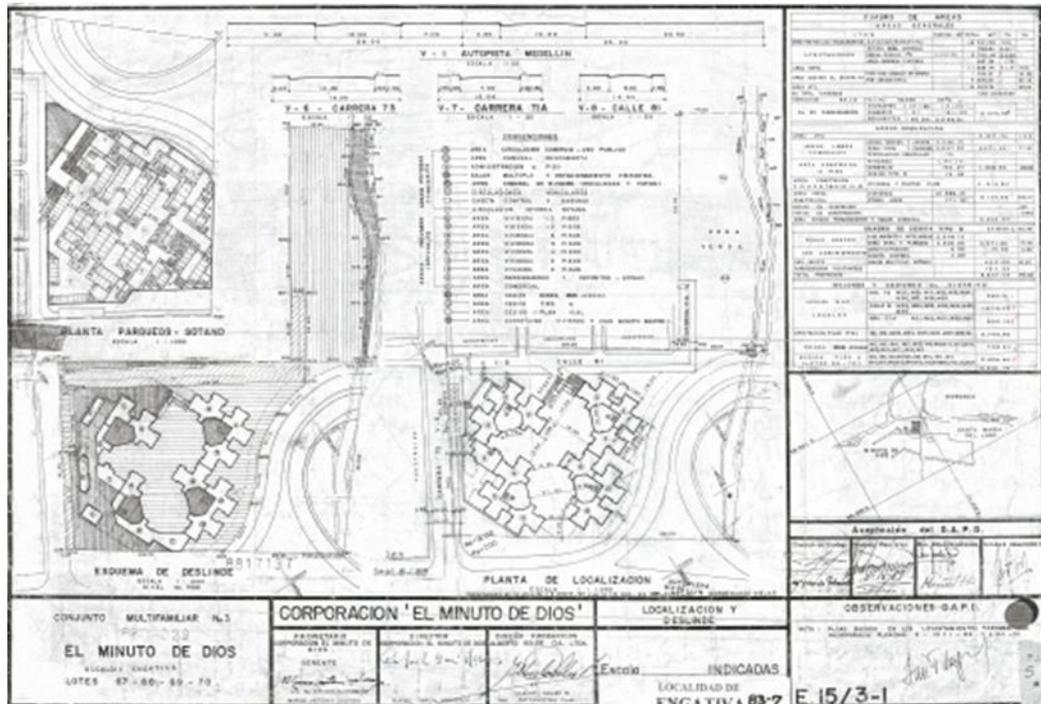
La Resolución No. 363 de 1989, aprueba el Plano de Localización No. E.15/3-1, correspondiente a la Urbanización “Conjunto Multifamiliar El Minuto de Dios No. 3” y le establece las normas que se indican a continuación:

1. ZONIFICACIÓN:

Área de Actividad Residencial con Tratamiento de Desarrollo Normal en zona de Densidad Autorregulable (R.D.N)

Estrato Socio Económico: E – 3

Densidad: Rango (1) de 60 a 150 viviendas por hectárea neta.



PLANO E 15/3-1

2. USOS

a. Principales:

Agrupación de vivienda multifamiliar con un número mínimo de viviendas de 71 unidades.

Zonas de uso público en los sitios indicados en el plano de localización aprobado

Teniendo en cuenta que el planteamiento contempla cesión Tipo A de 25 % que cubre cualquiera de los rangos de densidad, el proyecto puede prever cualquiera de ellos y por tanto el número máximo de viviendas es libre.

b. Compatibles: Comercio Tipo A Grupo 1 con área máxima permitida equivalente al 10% del área útil.

Institucional Grupo 1

Recreativos Grupo 1

Equipamiento comunal (Cesiones Tipo B)

Zonas de uso público en los sitios indicados en el plano de localización aprobado.

3. ALTURAS : Hasta doce (12) pisos

4. ANTEJARDINES

- a. Sobre la Avenida Medellín no se exigirán antejardines adicionales al retroceso existente.
- b. Sobre la zona de intersección de las Avenidas Medellín y Boyacá para rangos 1 y 2 de altura cinco (5) metros y para rango 3 siete (7) metros.
- c. Sobre las vías locales rango 1, tres metros con cincuenta centímetros (3.50) metros; rango 2, cinco (5) metros y Rango 3, siete (7) metros.

Sobre la bahía de la carrera 73 el antejardín será de 3.50 metros para cualquier altura.

5. AISLAMIENTOS. Según rangos de altura.

En el Capítulo III Cesión de zonas de uso público, el artículo 4º indica que las zonas de cesión previstas en el plano de localización aprobado deberán ser entregadas al Distrito por intermedio de la Procuraduría de Bienes del Distrito.

En el artículo 5º se discriminan las zonas a ceder así:

a. Vías vehiculares locales:	1.706.21 M2
b. Zonas verdes:	3.209.84 M2
c. Zona Ronda de Acequia:	789.94 M2
d. Afectación Plan Vial 7% cesión gratuita:	1.163.51 M2
Negociable con IDU :	2.541.94 M2

En el párrafo 5º del citado artículo dice que la Procuraduría de Bienes del Distrito o la entidad que haga las veces tomará las medidas que sean necesarias para garantizar la escrituración de las zonas de cesión gratuita de uso público o para aprehensión de dichas zonas en caso de no escrituración de éstas.....

4.3.2 ACUERDO 06 DE 1990

De conformidad con el Acuerdo 6 de 1990 el área de influencia delimitada tiene la zonificación de Área de Actividad Especializada Zona Residencial General y la Avenida Medellín (AC 80), por sus características de desarrollo se considera como Eje Metropolitano de Actividad.

Para los lotes 67 y 68 objeto del presente plan que constituyen el Área de Planificación, los Decretos No. 734 y 737 de 1993, de Asignación y Reglamentación del Tratamiento General de Desarrollo en áreas Urbanas de Santafé de Bogotá, D.C., determinan la siguiente zonificación

CODIGO	: D RG - A3 (E.MET.A) para el lote 67 DRG – A2 para el lote 68
TRATAMIENTO	: Desarrollo
AREA DE ACTIVIDAD Y ZONA	: Área de Actividad Especializada, Zona Residencial General
DECRETO REGLAMENTARIO	: No. 734 y 737 de 1993.

De acuerdo con el Decreto 737 de 1993 “**Por el cual se asigna y reglamenta el Tratamiento General de Desarrollo en las Áreas Urbanas de Santa Fe de Bogotá, D.C.**”, el código DRG – A3 (E.MET.A) asignado al lote 67 corresponde a un eje Metropolitano de Actividad, de densidad autorregulable o resultante y el código DRG – A2 corresponde a una subzona localizada en una Zona Residencial General, de densidad autorregulable o resultante.

En cuanto a los usos permitidos el **Artículo 52º.- Modificado**, por el **Artículo 2 Decreto 92 de 1999 Decía así: “Usos:**

1. Usos permitidos en las siguientes subzonas y ejes de tratamiento:

- *Subzonas; DRGA-1, DRGA-2 y DRGA-3.*
- *Ejes locales; DRGA-1 (E.LOC), DRGA-2 (E.LOC), DRGA-3 (E.LOC)*
- *Ejes zonales viales; DRGA-2 (E.ZON.V), DRGA-3 (E.ZON.V).*

PRINCIPALES:

Vivienda.

- *En desarrollos urbanísticos residenciales por sistemas, de loteo o agrupación.*
- *Como parte integrante de desarrollo institucional de influencia local sin posibilidad de generar lotes independientes para el uso de vivienda.*

COMPLEMENTARIOS:

Comercio de cobertura local (Clase I-A y I-B), Institucional de influencia local (Clase I), Industria (Clase I-A).

COMPATIBLES:

Comercio de cobertura metropolitana (Clase III-A y III-B), Institucional de influencia metropolitana (Clase III), excluyendo servicios metropolitanos especiales.

En ejes zonales de actividad que se estructuren sobre vías arterias del Plan Vial, se permite:

- *El comercio como desarrollo comercial de cobertura metropolitana por sistema de loteo o agrupación en predios con área útil de una (1) hectárea como mínimo, según lo dispuesto en los Arts. 11 y 14 del presente Decreto.*
- *El institucional como desarrollo institucional de cobertura metropolitana en predios con área útil de una (1) hectárea como mínimo, según lo dispuesto en los arts. 11 y 14 del presente Decreto.*

3. Usos permitidos en los siguientes ejes de tratamiento: Modificado por el Decreto Distrital 374 de 1994

Ejes metropolitanos viales; DRGA-3 (E.MET.V).

Ejes metropolitanos de actividad; DRGA-3 (E.MET.A).

PRINCIPALES:

Vivienda.

- *En desarrollos urbanísticos residenciales por sistema de agrupación únicamente.*
- *Como parte integrante de desarrollo institucional de influencia local, zonal o metropolitana sin posibilidad de generar lotes independientes para el uso de vivienda.*
- *Vivienda del celador en desarrollos comerciales, locales, zonales o metropolitanos.*

COMPLEMENTARIOS:

a) Comercio de cobertura local (Clases I-A y I.-B), Institucional de influencia local (Clase I).

- *En el primer piso de edificaciones destinadas al uso de vivienda.*
- *En edificaciones aisladas de hasta dos (2) pisos sin sobrepasar 2000 metros cuadrados de construcción, pertenecientes a agrupaciones residenciales.*
- *En manzanas de cobertura local pertenecientes a urbanizaciones residenciales, según lo dispuesto en los Arts. 11 y 14 del presente Decreto.*
- *En desarrollos comerciales de cobertura zonal o metropolitana.*
- *En desarrollos institucionales de influencia zonal o metropolitana, casos en los cuales el comercio se permite únicamente como parte integrante del uso institucional sin posibilidad de generar lotes independientes.*

b) Industria (Clase I-A)

- *Como edificación o parte de edificación pertenecientes a desarrollos urbanísticos comercial de cobertura zonal o metropolitana.*

c) Comercio de cobertura zonal (Clase II-A y II-B), Oficinas.

- *En edificación o parte de edificación perteneciente a desarrollo comercial de cobertura metropolitana.*
- *En desarrollos comerciales de cobertura zonal o metropolitana, según lo dispuesto en los Arts. 11 y 14 del presente Decreto.*

Adicionalmente sobre ejes metropolitanos de actividad (E.MET.A), se permite:

- *En edificaciones aisladas con la altura permitida para cada uso pertenecientes a agrupación residencial.*

a) Institucional de influencia zonal (Clase II)

- *En edificación o parte de edificación perteneciente a desarrollo urbanístico institucional de influencia metropolitana.*

Adicionalmente sobre ejes metropolitanos de actividad (E.MET.A), se permite:

- *En desarrollo institucional de influencia zonal en predios con área útil mínima de 5.000 m².*

COMPATIBLES:

a) *Comercio de cobertura metropolitana, (Clases III-A y III-B)*

Institucional de influencia metropolitana (Clase III), con excepción de servicios metropolitanos especiales.

Sobre ejes metropolitanos viales (E.MET.V), se permiten:

- *El comercio, como desarrollo comercial de cobertura metropolitana en predios con área útil mínima de dos (2) hectáreas, por sistema de agrupación, según lo dispuesto en los arts. 11 y 14 del presente Decreto.*
- *El institucional, como desarrollo institucional de cobertura metropolitana, en predios con área útil mínima de dos (2) hectáreas, según lo dispuesto en los arts. 11 y 14 del presente Decreto.*

Sobre ejes metropolitanos de actividad, se permite:

- *El uso comercial, como desarrollo comercial de cobertura metropolitana, en predio con área útil mínima de una (1) hectárea, por área de agrupación, según lo dispuesto en los arts. 11 y 14 del presente Decreto.*
- *El uso institucional, como desarrollo urbanístico institucional de influencia metropolitana en predios con área útil mínima de una (1) hectárea, según lo dispuesto en los arts. 11 y 14 del presente Decreto.*

De acuerdo con lo anterior en los predios objeto del plan se permitía el uso dotacional de escala zonal y metropolitana, bajo condiciones especiales

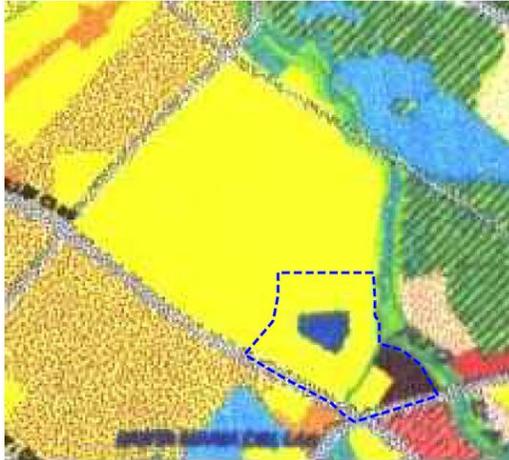
4.3.3 LOS DECRETOS 619 DE 2000, 469 DE 2003 Y 190 DE 2004 COMPILATORIO P.O.T.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 190 de Junio 22 de 2004 (Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos 619 de 2000 y 469 de 2003.), y Planos No. 25 Usos del Suelo y No. 27 Tratamientos Urbanísticos, UPZ 29 El Minuto de Dios y Decreto 348 de 2002, por medio del cual se reglamenta la UPZ 29, el área de influencia señalada tiene la siguiente zonificación:

1. Usos del suelo urbano y de Expansión Plano No. 25 P.O.T.:

- Área de Actividad Residencial, Zona Residencial con Comercio y Servicios
- Área de Actividad Dotacional, Zona de Equipamientos Colectivos
- Área de Actividad de Comercio y Servicios, Zona Grandes Superficies Comerciales.

De acuerdo con el artículo 341 del decreto 190 d 2004, Área de Actividad Residencial “Es la que designa un suelo como lugar de habitación, para proporcionar alojamiento permanente a las personas.”



PLANOS No. 25 USOS DEL SUELO URBANO Y DE EXPANSION Y No. 27 TRATAMIENTOS

Dentro de dicha área se identifican las siguientes zonas:

1. Residencial Neta
2. Residencial con zonas delimitadas de Comercio y Servicios
3. Residencial con Actividad Económica en la Vivienda

La **zona residencial con zonas delimitadas de Comercio y Servicios** corresponden a “Zonas de uso residencial, en las cuales se delimitan las zonas de uso residencial exclusivo y zonas limitadas de comercio y servicios, localizadas en ejes viales, manzanas comerciales o centros cívicos y comerciales, las cuales no pueden ocupar más del 30 % del área.

2. Tratamientos Urbanísticos Plano No. 27.

El área de influencia señalada, de acuerdo con el POT, tiene asignado el tratamiento de Consolidación en la modalidad urbanística.

El Tratamiento de Consolidación según el artículo 366 del decreto No. 190 de 2004 *“regula la transformación de las estructuras urbanas de la ciudad desarrollada, garantizando coherencia entre la intensidad de uso del suelo y el sistema de espacio público existente o planeado”. La modalidad “Urbanística” aplica, según el artículo 367 del citado Decreto a “Urbanizaciones, agrupaciones, conjuntos, o proyectos de vivienda en serie, que mantienen sus características urbanas y ambientales y deben conservarlas como orientadoras de su desarrollo.”*

En relación con las normas aplicables en el tratamiento de Consolidación Urbanística, el artículo 369 determina que “Los predios localizados en zonas con tratamiento de consolidación urbanística deberán mantener las características del barrio sobre aislamientos, alturas, retrocesos, antejardines y demás elementos volumétricos, así

como sus condiciones de estacionamientos y equipamientos comunales. La edificabilidad de dichos predios es resultante de la aplicación de la norma original o la que expida el Departamento Administrativo de Planeación Distrital mediante ficha normativa dirigida a mantener las condiciones urbanísticas y ambientales de la zona.”
“Parágrafo. Se entiende por norma original la reglamentación con fundamento en la cual se desarrolló inicialmente o se consolidó la urbanización, agrupación o conjunto que se encuentre vigente a la fecha de publicación del presente Plan.”

3. Estructura Socio – Económica y Espacial. Red de Centralidades. Plano No. 9

De conformidad con el Decreto 619 de 2000 y en concordancia con el papel que cumplen frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades, el denominado centro y las centralidades que conforman la estructura socio económica y espacial del Distrito Capital se clasifican en:

1. Centralidades de integración internacional y nacional
2. Centralidades de integración regional
3. Centralidades de integración urbana

La red de centralidades que las integra se complementa funcionalmente con otras áreas de actividad económica y de localización de equipamientos, cuyas funciones principales corresponden a la escala zonal. Estas centralidades zonales se definen a través de las Unidades de planeamiento Zonal (UPZ).



CENTRALIDADES DE INTEGRACIÓN PROXIMAS¹³

¹³ Plano 9 POT. Estrategia de Ordenamiento para el Distrito Capital

Las determinaciones de ordenamiento para las centralidades tienen como objetivo consolidar espacial y funcionalmente las áreas actuales de las mismas e incentivar la localización y disposición ordenada de nuevas actividades, que refuercen o complementen las existentes, con el fin de garantizar el cumplimiento de su papel dentro de la estrategia general para el ordenamiento del Distrito Capital.

Las centralidades No. 8 Quirigua – Bolivia, No. 11 Ferias y No.16 Álamos se localizan en proximidad del Área de influencia señalada, accesibles desde la Avenida Medellín y la Avenida Boyacá.

La función y directrices para el desarrollo de las centralidades se enuncian en el siguiente cuadro:

Nombre	Condición de la centralidad		Uso Principal actual	Función en la estrategia de ordenamiento	Directrices principales para su desarrollo
	Exist.	Nueva			
8. Nueva Centralidad Quirigua - Bolivia		X	Comercial de cubrimiento zonal	Integración Regional	1. Promover la localización de servicios necesarios para integrar a la ciudad con el occidente de la región
11. Ferias	X		Comercial	Integración urbana	1. Promover la localización de equipamientos de escala urbana.
16. Álamos	X		Comercial	Integración urbana	Mejorar la movilidad de la zona, con acciones en el espacio público Promover la localización de equipamientos de escala urbana

En la reglamentación de la UPZ 29 Minuto de Dios se contemplan las disposiciones orientadas a incentivar la consolidación de las centralidades localizadas en el área de reglamentación.

De conformidad con el artículo 373 del Decreto Distrital 190 de 2004, el tratamiento de renovación urbana es:

"aquel que busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo. Estas zonas se encuentran en una de las siguientes situaciones:

1. *Deterioro ambiental, físico, o social; conflicto funcional interno o con el sector inmediato;*

2. *Potencial estratégico de desarrollo de conformidad con el modelo de ordenamiento adoptado por este Plan”.*

El artículo 374 del mismo decreto determina como modalidades del Tratamiento de Renovación las siguientes:

MODALIDADES	ÁREAS DE APLICACIÓN
I. De redesarrollo	Sectores donde requiere un reordenamiento para generar un nuevo espacio urbano sustitución total o parcial de los sistemas generales, del espacio edificado, e introducción de nuevos usos con un aprovechamiento constructivo más alto, generando el espacio público requerido.
II. De reactivación	Sectores donde se requiere la habilitación y mejoramiento parcial del espacio público con sustitución parcial y paulatino del espacio edificado, Incluye intensificación en la utilización del suelo y de las condiciones de edificabilidad (ocupación y construcción).

El citado Decreto, incorporó algunas zonas a este tratamiento y estableció en el artículo 375, la posibilidad de incorporación posterior a dicho tratamiento de

“los sectores en los que se genere un impacto propicio, por efecto de las decisiones de planeamiento, la construcción, transformación, eliminación o supresión de un elemento de los sistemas generales de la ciudad definidos por este Plan (malla vial arterial o infraestructura de los sistemas de transporte masivo, equipamientos, espacio público y otros), o en las zonas industriales con tendencia al cambio de uso. La inclusión de las zonas en el tratamiento de renovación urbana se hará mediante Decreto del Alcalde Mayor.”

En el artículo 376 del citado decreto, en relación con las normas generales se determina lo siguiente:

- 1. “Los usos a implantar en las zonas de renovación se definirán en los planes parciales o en las fichas normativas, de conformidad con las nuevas condiciones y con el potencial de desarrollo que permitan el reordenamiento de dichas zonas, debidamente sustentadas en los estudios específicos que soporten tal decisión.*
- 2. Las normas urbanísticas generales serán desarrolladas a través de las fichas de lineamientos urbanísticos para Planes Parciales de Renovación.*
- 3. Para la modalidad de Reactivación se elaborarán fichas normativas, las cuales definirán las condiciones en las cuales pueden desarrollarse los proyectos individuales. Estas fichas establecerán el tamaño mínimo de los predios, los índices máximos de construcción y ocupación y demás normas volumétricas.*

4. Para la modalidad de Redesarrollo se debe elaborar un Plan Parcial, el cual reglamentará los sectores comprendidos por ella, mediante una norma específica.

5. La exigencia de estacionamientos en los proyectos de renovación urbana formará parte de la reglamentación urbanística del plan parcial o ficha normativa. Se permitirá en ambos casos, el pago compensatorio de estacionamientos a los fondos creados para tal fin y, previo estudio de cada caso, se podrá plantear la localización de estacionamientos en el área de influencia que defina las fichas normativas o los planes parciales.“

En el artículo 377 se determina que en la modalidad de **Redesarrollo** se podrá variar el destino de los bienes de uso público “siempre que sean sustituidos por otros de área igual o superior”.

En concordancia con lo anterior los instrumentos establecidos para reglamentar el Tratamiento de Renovación urbana son.

1. Para la modalidad de Reactivación: Fichas normativas.
2. Para la modalidad de Redesarrollo: Planes Parciales.

4.3.3.1 La Resolución CU2-2001-169

En vigencia del **Decreto 619 de 2000**, pero bajo el marco normativo del Acuerdo 06 de 1990 se expidió la **Resolución No. CU2- 2001-169** del 22 de junio de 2001 “Por la cual se aprueba el proyecto urbanístico de la urbanización El Minuto de Dios Lotes 67 y 68, se establecen sus normas, se concede licencia de urbanización y se fijan las obligaciones a cargo del urbanizador responsable. Alcaldía Local de Engativá.”

La mencionada resolución aprobó el **Plano de Proyecto Urbanístico No. CU2-E-15/4-01** y estableció la siguiente zonificación:

- Superlote único con frente a la AV. Medellín Cl. 80
Código DRG - A3 (E.MET.A)
Tratamiento General de Desarrollo. Predios con frente a eje metropolitano de actividad.
Área de Actividad Especializada, Zona Residencial General.
- Al interior de la Subzona
Código DRG – A2
Tratamiento General de Desarrollo. Predios al interior de la subzona.
Área de Actividad Especializada, Zona Residencial General.

Estrato socio – económico provisional: tres (3)

Modalidad de desarrollo: normal

NORMAS ESPECÍFICAS:

Desarrollo urbanístico Comercial de Cobertura Zonal por sistema de agrupación únicamente.

USO PRINCIPAL: Comercio de cobertura zonal Clase II A y II B, Oficinas. El total del área neta vendible en comercio no podrá ser superior a 20.000 M2.

USOS COMPLEMENTARIOS: Comercio de cobertura local clase I A y I B Institucional de influencia Local (Clase I).

ALTURA:

- Usos comercial e institucional: Tres (3) pisos
- Oficinas: Básica de 1 a 3 pisos
De excepción: De 4 a 7 pisos.

ANTEJARDINES: (Según uso y altura). Sobre vías locales y la vía arteria.

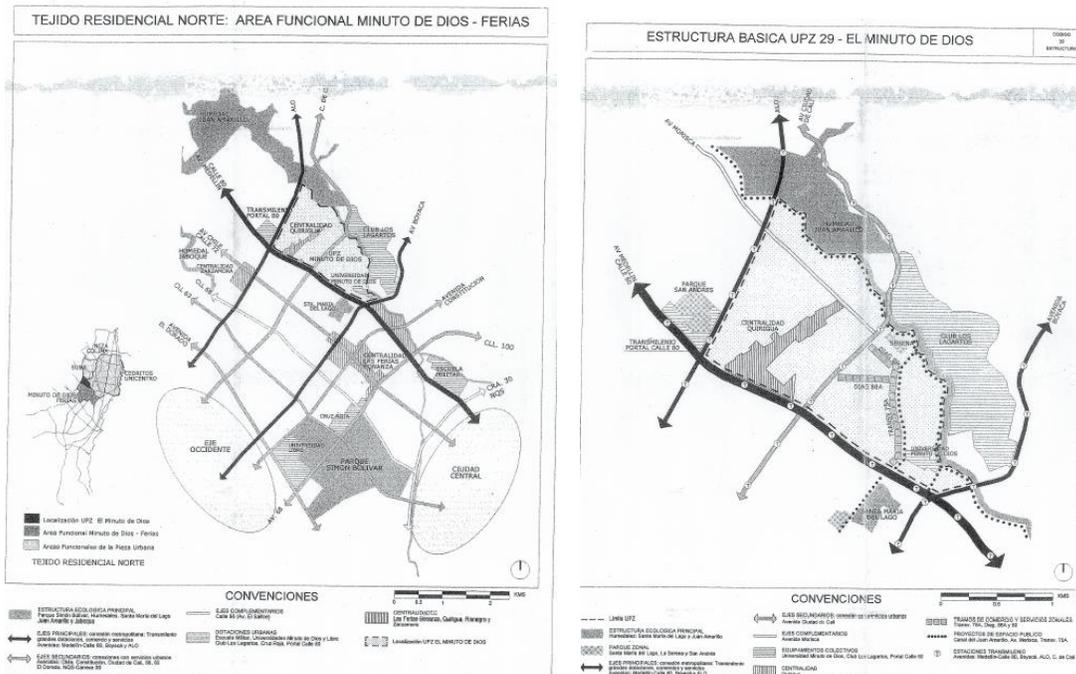
- Comercio zonal: mínimo 5.00 M.
- Oficinas: mínimo 5.00 M y para altura de excepción mínimo 7.00M

El IDU solicitó la entrega, bajo la modalidad de **Cesión Anticipada**, de la zona requerida para la construcción de la plazoleta de acceso del costado norte al puente peatonal de la carrera 73 Barrio Minuto de Dios, para permitir el paso desde el andén norte al paradero de Transmilenio localizado en el separador central de la Avenida 80.

4.3.4 LA UPZ 29 EL MINUTO DE DIOS (DECRETO 348 DE 2002)

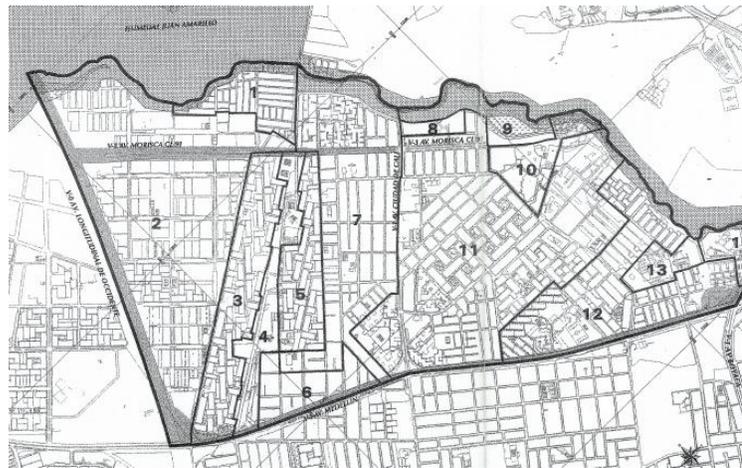
La UPZ **Minuto de Dios** se localiza en el costado norte de la Localidad de Engativá y tiene una extensión de 373.3 Has. De conformidad con el Decreto 619 de 2000, marco normativo del Decreto 348 de 2002, se ubica en la Pieza Urbana TEJIDO RESIDENCIAL NORTE, Área funcional MINUTO DE DIOS-FERIAS en la cual el citado Decreto, Plan de Ordenamiento Territorial (POT) previó una transformación del espacio urbano y dinámica sobre el corredor de la Av. Medellín (Cl. 80) y la Av. Chile (Cl. 72) en la medida que soportan los sistemas de transporte masivo. La principal centralidad Ferias-Bonanza se articula con estos ejes viales y se vincula con el eje ambiental Juan Amarillo-Canal Salitre a través de un parque urbano.

Los usos comerciales y de servicios de escala zonal se concentran en la centralidad de Quirigua y algunos ejes de servicio menor en la zona residencial; gran parte de los equipamientos dotacionales se concentra en el sector de El Minuto de Dios.



ESTRUCTURA BASICA Y FUNCIONAL DE LA UPZ¹⁴

Teniendo en cuenta las características de la UPZ, su vocación y el propósito de lograr su desarrollo bajo los parámetros del P.O.T., el Decreto No. 348 de 2002 reglamentario divide el territorio en 14 sectores normativos como se indica en la siguiente imagen:



SECTORES NORMATIVOS¹⁵

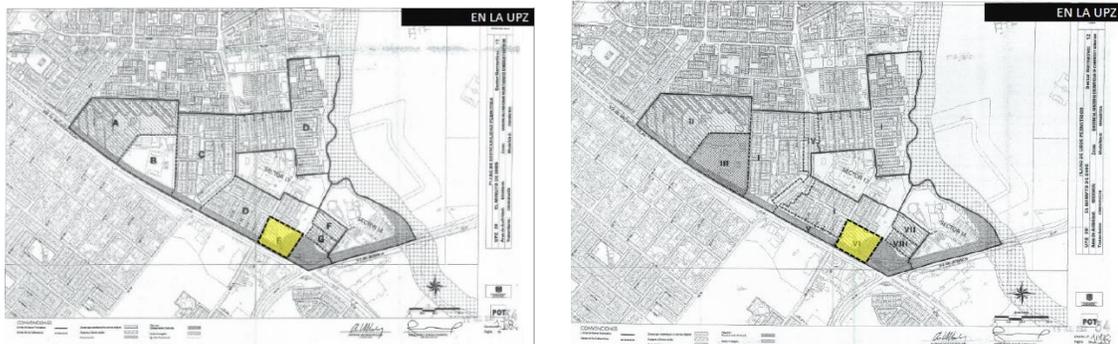
Los predios que conforman el Área de Influencia se localizan en el los sectores Normativos 12, 13 y 14; el sector 12 está zonificado como Área de Actividad Residencial, zona Residencial con Zonas delimitadas de Comercio y Servicios, con

¹⁴ Decreto 348 de 2002

¹⁵ Decreto 348 de 2002

Tratamiento de Consolidación Urbanística, cuyas normas específicas están contenidas en la Ficha identificada con el **código 29-12**. El sector 13 corresponde a la sede de la Uniminuto y está zonificado como Área de Actividad Dotacional, Zona de Equipamiento Colectivo con Tratamiento de Consolidación de sectores Urbanos Especiales cuyas normas específicas se establecen en el artículo 3º del citado decreto que determina para los dotacionales existentes con licencia, la condición de permanencia, de acuerdo con la cual deben mantener su uso según artículo 333 del POT. El sector 14 está zonificado como Área de Actividad de Comercio y Servicios, zona de Grandes Superficies Comerciales, con Tratamiento de Consolidación Urbanística, cuyas normas están contenidas en la Ficha identificada con el **código 29-14**.

En las siguientes imágenes se indica la localización de los predios del Área de Influencia señalada en los planos correspondientes a la Ficha 29 – 12 y los respectivos subsectores de edificabilidad y uso señalados



SUBSECTORES FICHA 29 -12¹⁶

En el cuadro de Consolidación Urbanística de la Ficha 29 – 12, tal como se indica en la siguiente imagen se señalan los sectores o subsectores que mantienen su norma original.

¹⁶ Decreto 348 de 2002

	AREA DE ACTIVIDAD :	RESIDENCIAL	TRATAMIENTO :	CONSOLIDACION	FICHA UPZ : 29 EL MINUTO DE DIOS SECTOR NORMATIVO : 12
	ZONA	RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIO	MODALIDAD	URBANISTICA	
	PIEZA URBANA :	TEJIDO RESIDENCIAL NORTE			

CONSOLIDACION URBANISTICA : Sectores o Subsectores que mantienen su norma original			
SUBSECTOR EDIFICABILIDAD	SUBSECTOR DE USO	URBANIZACION	ACTO ADMINISTRATIVO
E	VI	Urbanización Minuto de Dios lotes 67 y 68	Resolución CU2-2001-169
F	VII	Urbanización Club Terranova	Resolución 188 de 1983. Resolución 355 de 1989
G	VIII	Urbanización Villa Carolina	Resolución 89 de 1978. Resolución 104 de 1985. Resolución 009 del 2000
A	II	Urbanización Afidro	Resolución 021 de 1973

FICHA 29-12¹⁷

De conformidad con la Ficha de edificabilidad del sector 12 los predios del Área de Planificación se localizan en el subsector **E de Edificabilidad** y en el subsector **VI de Uso** y corresponden a la Urbanización Minuto de Dios lotes 67 y 68 con Acto Administrativo **Resolución CU2-2001-169**.

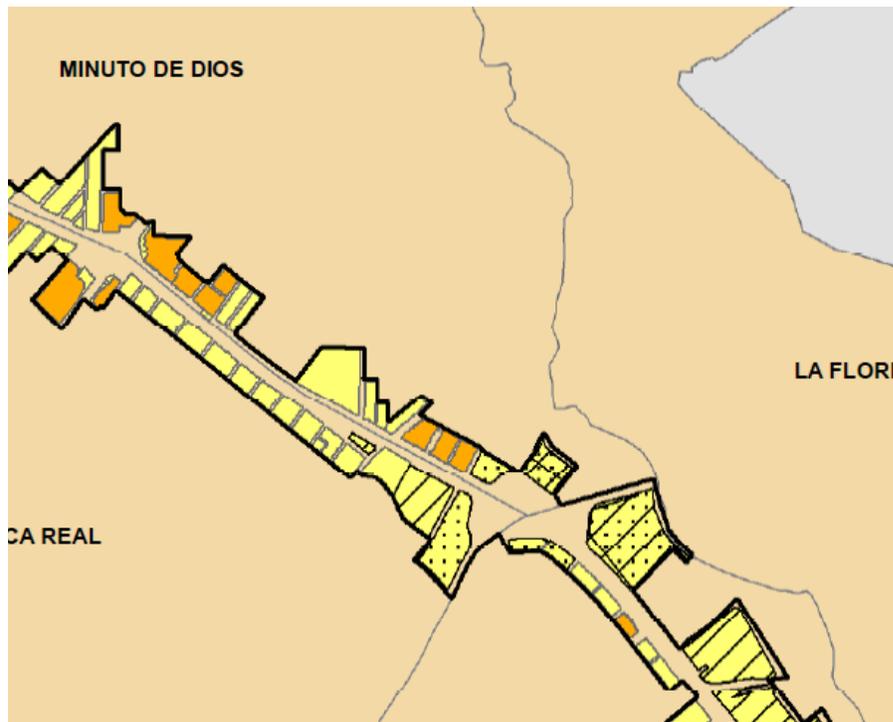
4.3.5 EL DECRETO 621 DE 2016

El Decreto 621 de 2016 “*Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre ejes de la Malla Vial Arterial con Sistema de Transporte Público Masivo Transmilenio, se adoptan las fichas normativas de los sectores incorporados y se dictan otras disposiciones.*”,

De conformidad con el artículo 4º del mismo, se incorporan los sectores señalados en los planos que son parte integral del mismo.

El Área de Planificación objeto del presente plan se localiza en el eje calle 80 como se indica en la siguiente imagen.

¹⁷ Decreto 348 de 2002

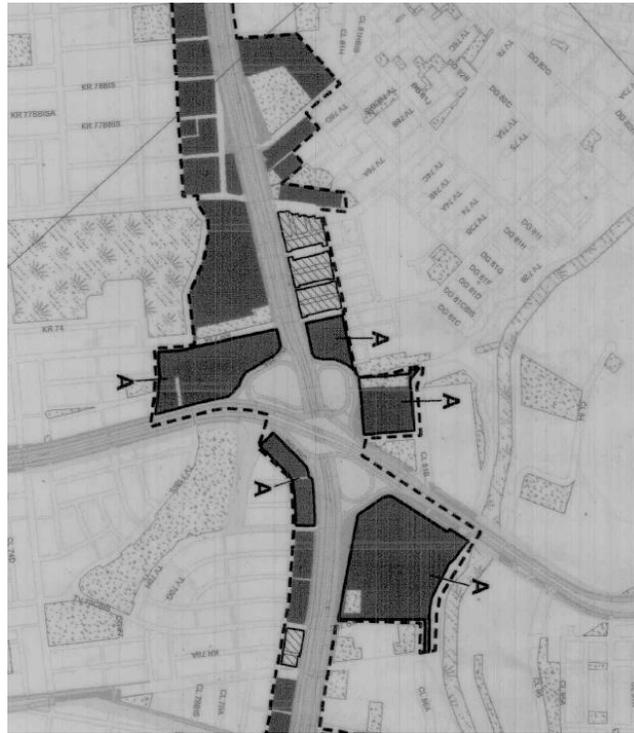


PLANO DECRETO 621 de 2016 EJES DE RENOVACIÓN URBANA

El Decreto establece la incorporación en la modalidad de Reactivación de los sectores indicados en los Planos que son parte integrante del Decreto; precisa que las Zonas Industriales localizadas en los mencionados planos se incorporan en la modalidad de Redesarrollo y, en el artículo 33 determina la posibilidad de formulación de Planes Parciales de Renovación Urbana en zonas diferentes a las Industriales, siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con área útil original igual o superior a 5.000 m².

Teniendo en cuenta el objetivo de la norma de propiciar el desarrollo en altura con generación de espacio público de buenas especificaciones y acorde con la localización de los predios, la altura máxima permitida en cada sector corresponde a la resultante de la aplicación de las normas urbanísticas establecidas y a las restricciones establecidas por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil para el Área de Influencia Aeronáutica del Aeropuerto El Dorado y será como máximo de 84.00 metros y de veinte (20) pisos. Los predios localizados en las manzanas con frente a las intersecciones de la Malla Vial Arterial delimitadas bajo la convención "A" en los planos del decreto, tendrán una altura máxima de 126,00 metros y de treinta (30) pisos.

Como se indica en la imagen siguiente, el Área de Planificación corresponde a una zona delimitada con convención "A" en el plano del decreto.



PLANO 1/1 DECRETO 621 DE 2016

Para acceder a la mayor edificabilidad contemplada y con el fin de que los proyectos cuenten con el soporte de espacio público requerido para mejorar el contexto inmediato, el Decreto establece las denominadas Cargas Urbanísticas que se deben asumir para cada proyecto y son como mínimo la cesión del 20% del área original del predio como cesión pública obligatoria gratuita, en sobreanchos de andén sobre las vías de la malla vial local e intermedia y/o en la generación de plazoletas.

Estas cargas son:

1. De generación de espacios públicos peatonales;
2. De ampliación de las vías de la malla vial local e intermedia contiguas a los predios localizados dentro del ámbito del presente Decreto;
3. De pago compensatorio como contraprestación por los beneficios de edificabilidad adicional otorgados.

Las cargas de espacios públicos peatonales sobre la Calle 80 corresponden a área requerida para conformar sobre dicha vía un espacio público con ancho de 12.00 metros desde el sardinel del andén.

Las cargas correspondientes a ampliación de vías de la malla intermedia y local son las requeridas para generar en las vías locales contiguas al área de planificación un andén de 5.00 metros y una calzada vehicular de 7.00 metros sobre el frente del proyecto

Las cargas de pago compensatorio corresponden a aportes voluntarios en dinero para cargas para espacio público y equipamientos por metro cuadrado de I.O. adicional propuesto. En el artículo 27 del Decreto 621 de 2016 se establecen la fórmula y los coeficientes aplicables de conformidad con el índice de Construcción propuesto.

Algunos de los artículos del decreto que se relacionan directamente con el proyecto son:

Artículo 10º. Altura Máxima Permitida......*En todo caso, los predios localizados en las Manzanas con frente a las intersecciones de la Malla Vial Arterial delimitadas bajo la convención "A" en los planos No. 1, 2, 3, 4 y 5 que hacen parte integral del presente Decreto, tendrán una altura máxima de 126,00 metros y de treinta (30) pisos.*"

"Parágrafo 2. *La altura libre entre afinado inferior y superior del primer piso o nivel de acceso peatonal será como mínimo de 4,00 metros y en los demás pisos, semisótano y sótanos la altura libre entre afinado inferior y superior será como mínimo de 2 40 metros.*"

Artículo 11º. Antejardines. *La exigencia de antejardines se determina según la dimensión frente sobre las vías de la malla vial local e intermedia, así:*

"1. Cuando el proyecto incluya la totalidad del costado de manzana, no se exige sobre ese costado de manzana.

Parágrafo 2. *Sobre el frente de las Avenidas Carrera 30 y Calle 80, no se exige antejardín.*"

Artículo 14º. Aislamientos contra predios separados por espacio público. *"Los aislamientos contra predios separados por espacio público son los siguientes:*

1. Contra los linderos de predios que se encuentren separados por espacio público, las edificaciones se deben aislar de la siguiente manera: la distancia que hay entre cada punto de la fachada (incluyendo cualquier elemento que se encuentre en la fachada, salvo lo establecido en el artículo 10 y en los numerales 3 y 4 del artículo 21 del presente Decreto), y su proyección hasta el nivel del terreno debe ser igual o menor a 2.5 veces la distancia que hay entre dicha proyección y el punto más cercano de cualquier lindero de otros predios separados por espacio público.

La anterior condición aplica sobre el primer plano de fachada propuesto contra el espacio público; a partir del punto más alto de la edificación (excluyendo cerramientos) sobre ese primer plano de fachada, se debe plantear un retroceso mínimo de 1/5 de la altura necesaria restante para alcanzar la altura total de la edificación según el cumplimiento de los demás aislamientos. (Ver Anexo Gráfico 19).

2. Contra predios separados por la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) y la Avenida Calle 80 (Avenida Autopista Medellín) y demás vías de la malla vial arterial no se exige aislamiento."

Artículo 16º. Voladizos. “Se permiten voladizos sobre las vías vehiculares y demás espacios públicos, a partir de una altura mínima de once metros con cincuenta centímetros (11 metros), tomados desde el nivel del terreno. Las dimensiones máximas permitidas están determinadas de acuerdo al porcentaje de fachada que se plantee con voladizo según lo establecido a continuación:

1. Sobre la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) y sobre la Avenida Calle 80 (Avenida Autopista Medellín) y demás vías de la malla vial arterial:

% de área de fachada con voladizo	Dimensión Máxima de Voladizo
Hasta el 100%	1.00 metro
Hasta el 60%	1.80 metros
Hasta el 40%	2,50 metros

2. Sobre las vías de la malla vial intermedia y local existentes y demás espacios públicos:

% de área de fachada con voladizo	Dimensión Máxima de Voladizo
Hasta el 100%	1.00 metro
Hasta el 50%	1.80 metros

Artículo 19º. Accesibilidad vehicular.”En todos los casos se debe prever la accesibilidad vehicular desde una vía de la malla vial local o intermedia existente. El acceso y salida vehicular debe cumplir con las siguientes condiciones:

1. En ningún caso, el acceso y salida vehicular puede generar cambios de nivel respecto del andén. y debe estar localizado a una distancia mínima de 6,00 metros desde el inicio de la curva del sardinel de la esquina más próxima o desde el lindero resultante del cumplimiento de las cargas urbanísticas establecidas en el artículo 25º del presente Decreto.

2. El ancho del acceso y salida vehicular debe ser de mínimo 5,00 metros. Para edificaciones con 20 o menos cupos de estacionamientos, puede ser de mínimo 3,50 metros. Cuando se plantee el acceso y la salida de forma independiente, estos podrán tener un ancho mínimo de 3,50 metros cada uno. Lo anterior estará sujeto a las disposiciones del Estudio de Tráfico o de Demanda y Atención de Usuarios, en los casos en que sea exigido.

3. Las rampas de acceso a sótanos o semisótanos podrán iniciar a partir del lindero resultante. Las rampas de acceso a pisos superiores al primero que contengan estacionamientos deben iniciar a partir del paramento de construcción propuesto de la edificación o plataforma según el caso.

Parágrafo. En ningún caso se debe prever el acceso vehicular sobre alguna de las vías vehiculares existentes, calzadas paralelas y/o contiguas a las Avenidas Calle 80 y/o Carrera 30.”

Artículo 24º. Cargas urbanísticas. “Las cargas urbanísticas contempladas en el presente Decreto surgen con el propósito que los propietarios del suelo accedan a la edificabilidad permitida dentro del reparto de cargas y beneficios, establecido entre las condiciones normativas y las necesidades de soportes urbanos en el contexto inmediato de

los proyectos permitidos. Las cargas urbanísticas que deben asumir los respectivos proyectos son las siguientes:

1. De generación de espacios públicos peatonales;
2. De ampliación de las vías de la malla vial local e intermedia contiguas a los predios localizados dentro del ámbito del presente Decreto;
3. De pago compensatorio como contraprestación por los beneficios de edificabilidad adicional otorgados.”

Artículo 25º. Cargas urbanísticas de espacios públicos peatonales.

“Las cargas urbanísticas de espacios públicos peatonales son las siguientes: (Ver Anexos Gráficos 26 y 27):

1. Sobre la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) y la Avenida Calle 80 (Avenida Autopista Medellín) se debe generar una cesión gratuita de espacio público peatonal que conforme junto con el andén existente, un espacio público peatonal con dimensión equivalente a 12 metros contados a partir del sardinel existente hasta el nuevo lindero del predio o predios - Lindero resultante.

2. En los siguientes escenarios, se debe destinar el área faltante o la totalidad para completar el 20% del área original del predio como cesión pública obligatoria gratuita, en sobreanchos de andén sobre las vías de la malla vial local e intermedia y/o en la generación de plazoletas. Las plazoletas deberán tener un área mínima de 100 m² y deben ser cuadradas o deben poderse inscribir dentro de un cuadrado. Cuando se plantee plazoleta localizada en la esquina de la manzana, el lado menor debe ser igual o mayor a 1/3 del lado mayor de la plazoleta o deben poderse inscribir dentro de un rectángulo con esas características.

a. Cuando el área cedida de que trata el primer numeral sea menor al 20% del área original del predio o predios, o;

b. Cuando no exista el requerimiento establecido en el numeral debido a que en la actualidad ya exista la dimensión igual o mayor a 12 metros contados a partir del sardinel existente, o;

c. Cuando la manzana no tenga frente directo sobre la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) o sobre la Avenida Calle 80 (Avenida Autopista Medellín).

Parágrafo 1. En ningún caso se permite el pago compensatorio ni traslado de las cargas urbanísticas de que trata el presente artículo.

Parágrafo 2. Las cesiones públicas gratuitas definidas en el numeral 1 y 2 del presente artículo deben ser diseñadas, dotadas, construidas y entregadas de acuerdo con lo establecido en el Anexo Gráfico No. 27 del presente Decreto.”

Artículo 26º. Cargas urbanísticas de cesiones públicas de vías locales e intermedias.

“Se debe ceder gratuitamente a favor del Distrito Capital el área que se requiera para obtener un andén de mínimo cinco (5) metros de ancho, el cual debe ser diseñado, dotado y construido de conformidad con lo establecido en el Anexo Gráfico No. 27. El área a ceder en sobre ancho de andén cuenta dentro de] 20% que trata

el artículo precedente, sin perjuicio que por el cumplimiento de la condición establecida en el presente artículo, el área a ceder resulte mayor al del área original del predio.

Adicional a lo anterior, se debe ceder el área que se requiera para conformar una calzada vehicular de mínimo siete (7) metros sobre el frente que el proyecto tenga sobre las vías de la malla vial local o intermedia. Esta [ultima será de obligatorio cumplimiento independientemente de que represente una cesión pública mayor del 20%. Hasta tanto no se conforme la calzada vehicular de siete (7) metros en la totalidad del frente de manzana, se deberán plantear bahías de incorporación vehicular, sobre las cuales se deberá localizar el acceso vehicular a la edificación.”

Artículo 27º. Cargas urbanísticas para generación de equipamientos y espacio público en contraprestación de los beneficios de edificabilidad adicional otorgados. “Con base en el reparto equitativo de las cargas y los beneficios establecido para este Decreto, se podrá acceder a beneficios urbanísticos adicionales en los predios, de acuerdo con las siguientes condiciones, las cuales aplican de forma acumulativa y progresiva:

Para beneficios urbanísticos adicionales en los siguientes rangos de I.C. final propuesto (ICO)	Aportes voluntarios en dinero para cargas para espacio público y equipamientos por metro cuadrado de I.C. adicional propuesto (Ica)
Entre el I.C Básico e I.C., menor o igual a 6.0	0.053 veces el valor de referencia del predio
Entre el I.C Básico a 6.0 y menor o igual a 7.5	0.047 veces el valor de referencia del predio
Entre el I.C Básico a 7.5 y menor o igual a 9.0	0.051 veces el valor de referencia del predio

“Las Zonas Industriales incorporadas al tratamiento de Renovación Urbana mediante el presente decreto, deben formular y obtener aprobación del respectivo Plan Parcial, acorde con lo establecido en el parágrafo del artículo 375 del Decreto Distrital 190 de 2004. Las normas urbanísticas contenidas en los Capítulos II y III del presente Decreto se deben tener en cuenta dentro de la formulación de los Planes Parciales que se realicen en el ámbito del presente Decreto.

En las Zonas diferentes a las Industriales, se pueden formular Planes Parciales de Renovación Urbana siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con área útil original igual o superior a 5000 m2.

En todos los casos, las cargas urbanísticas serán las definidas en el reparto equitativo de cargas y beneficios por el plan parcial y como mínimo serán las contempladas en el Capítulo III del presente Decreto.

Parágrafo. La formulación de Planes Parciales debe dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el Decreto Nacional 1077 de 2015 y el Capítulo VI del Decreto Distrital 080 de 2016 o la norma que los modifique, derogue o sustituya.”

4.3.6 EL DECRETO 595 DE 2017

Este decreto modifica y complementa el Decreto 621 de 2016 así:

ARTÍCULO 1º. Modifica los numerales 1, 15 y 17 del artículo 2º del Decreto 621 de 2016..... “

“1. Área de cálculo para el índice de construcción. Corresponde a la parte edificada que equivale a la suma de la superficie de todos los pisos. Excluye azoteas, hall de cubierta, áreas duras sin cubrir o techar, área de las instalaciones mecánicas, cuartos de máquinas o de mantenimiento, subestaciones, cuartos de basura y ductos, depósitos que se encuentren en pisos de la edificación que no contengan usos habitables, puntos fijos, el área de equipamiento comunal privado propuesto en cualquier piso. Así mismo, se excluye el área de los estacionamientos y de circulación vehicular y peatonal ubicados en sótano, semisótano y hasta en los tres (3) primeros pisos de la edificación y cuando se trate de proyectos que involucren la totalidad de la manzana hasta en los cuatro (4) primeros pisos de la edificación”.

“(…) 17. Índice de Construcción Básico (ICb). Factor numérico establecido en las fichas de edificabilidad de las Unidades de Planeamiento Zonal, que multiplicado por el área del predio o predios arroja como resultado la edificabilidad básica. Para los predios localizados en áreas que no cuenten con ficha de edificabilidad, entiéndase como I.C Básico, la edificabilidad máxima permitida de conformidad con lo establecido en los actos administrativos correspondientes según la metodología establecida en el artículo 9º del presente Decreto. (Ver Anexo Gráfico 1).”

ARTÍCULO 4º. Modifica el artículo 8º del Decreto 621 de 2016 así:

“Artículo 8º. Índices de Ocupación y Construcción. El Índice de Ocupación es resultante de la aplicación de las normas volumétricas de aislamientos, retrocesos, voladizos, empates y altura, de las normas de equipamiento comunal y estacionamientos, y de las cargas urbanísticas.

El Índice de Construcción Básico (ICb) corresponde a la definición establecida en el artículo 2 del presente Decreto. Para establecer el área correspondiente al Índice de Construcción Básico (ICb) de las áreas sujetas al Tratamiento Urbanístico de Consolidación Urbanística, definidas en los Planos No. 6 y 7 que hacen parte integral del presente Decreto, se establece la metodología de cálculo definida en el artículo 9 de este acto administrativo.

Según la capacidad predial, los Índices de Construcción Máximos (ICm) son lo establecidos en la siguiente tabla:

Área Original del predio o predios en $m^2 = x$		I.C. Máximo (ICm)
$x < 3.000$	Área Original menor a tres mil metros cuadrados	6.0
$3.000 \leq x < 5.000$	Área Original igual o mayor a tres mil metros cuadrados y menor a cinco mil metros cuadrados	7.5
$5.000 \leq x$	Área Original igual o mayor a cinco mil metros cuadrados	9.0

Parágrafo 1. El Área Original de cálculo para el índice de construcción es la definida en el artículo 2 del presente Decreto.

Parágrafo 2. Cuando la acción o actuación urbanística contemple la totalidad de los predios de una manzana, cuya área total de lindero original del englobe o predio único en una sola manzana sea menor a 5.000 m², se permite alcanzar un IC mayor al establecido en la tabla, sin superar el IC de 9.0, siempre y cuando se cumplan con todas las demás normas establecidas en el presente Decreto.”

ARTÍCULO 5º. Modifica y adiciona el artículo 9º del Decreto 621 de 2016 así:

“1. Si la norma urbanística que dio origen a la urbanización y sus modificaciones definió altura máxima en número de pisos y/o en distancia total de altura, la edificabilidad básica corresponde a los metros cuadrados construidos y autorizados en las respectivas licencias de construcción otorgadas con anterioridad al presente Decreto, siempre y cuando no se haya autorizado una altura mayor a la reglamentaria en número de pisos y/o en distancia total de altura y se cumpla con las demás normas urbanísticas de aislamientos y habitabilidad”.

(...) **Parágrafo.** Esta metodología para el cálculo del Índice de Construcción Básico (ICb) también es aplicable a cualquier sector que no se encuentre identificado en los planos No. 6 y 7 del presente Decreto, que le haya sido asignado en la Unidad de Planeamiento Zonal respectiva el Tratamiento Urbanístico de Consolidación en cualquiera de las modalidades o el Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana en cualquiera de las modalidades, siempre que no cuente con ficha de edificabilidad asignada en la respectiva Unidad de Planeamiento Zonal”.

ARTÍCULO 10º. Modifica el artículo 17º Estacionamientos, del Decreto Distrital 621 de 2016 así:

“a) En el predio o predios del proyecto: consiste en la provisión total o parcial de los cupos de estacionamiento en el predio objeto del respectivo proyecto, como resultante de la suma de cupos establecidos para cada uno de los usos que se desarrollen en el mismo. En todo caso, en el primer piso de la edificación o plataforma que tengan frente a espacios públicos de carácter vehicular o peatonal se debe prever un área de restricción, con excepción del área estricta para acceso vehicular localizada en el nivel de acceso, no menor a 6 metros contados desde el paramento de construcción propuesto hacia el interior del predio, en donde no se permite la localización de estacionamientos, ni zonas de maniobra y circulación propias de los estacionamientos. En pisos superiores, cuando se planteen estacionamientos o zonas de circulación y maniobra propias de los estacionamientos sobre las fachadas frente a espacios públicos, estos deberán estar retrocedidos 1,20 metros desde el paramento de construcción propuesto hacia el interior y la fachada de esos espacios en esos pisos deberá ser tratada como mínimo el 60% en material que no permita transparencia alguna.

Sobre el frente de la Avenida Carrera 30 (Avenida Ciudad de Quito) y la Avenida Calle 80 (Avenida Autopista Medellín) y demás vías de la malla vial arterial, el área de restricción debe ser destinada al desarrollo de usos permitidos, y en hasta un 50% del lindero resultante sobre el frente vial a equipamiento comunal privado incluyendo el acceso peatonal del proyecto cuando se plantee sobre estas vías. Sobre el frente de las demás vías públicas, esta área se debe destinar a zonas de equipamiento comunal privado cubierto y/o al desarrollo de usos permitidos, con excepción del área estricta para acceso vehicular. (Ver Anexo Gráfico 24)”.

ARTÍCULO 14º. Modifica el artículo 33º del Decreto 621 de 2016 así:

“Artículo 33°. Planes Parciales de Renovación Urbana.En las Zonas diferentes a las Industriales, se pueden formular Planes Parciales de Renovación Urbana siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con área útil original igual o superior a 5000 m².

Las normas urbanísticas y el reparto equitativo de cargas y beneficios para la formulación de los Planes Parciales corresponden a las disposiciones establecidas en este Decreto, con excepción de las disposiciones contenidas en el Capítulo IV, siempre y cuando se proponga un ICf menor o igual a 9.0.

Cuando el Plan Parcial proponga un ICf mayor a 9.0, el reparto de cargas y beneficios se definirá en las respectivas formulaciones teniendo como base lo establecido en las reglas establecidas en el presente Decreto.

Parágrafo 1. La formulación de Planes Parciales debe dar cumplimiento a las condiciones establecidas en el Decreto Nacional 1077 de 2015 y el Capítulo VI del Decreto Distrital 080 de 2016 o la norma que los modifique, derogue o sustituya”.

ARTÍCULO 15°. Modifica el artículo 34° del Decreto 621 de 2016 así:

“Artículo 34°. Plusvalía. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 73 y siguientes de la Ley 388 de 1997, los artículos 432 a 435 del Decreto Distrital 190 de 2004 y en el Decreto Distrital 020 de 2011 son hechos generadores del efecto plusvalía para el ámbito de aplicación de este Decreto, la modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo en los sectores en los cuales la ficha reglamentaria no les haya asignado usos, o cuando en una manzana se presente más de un sector y/o subsector de uso y que se cumpla con lo establecido en los artículos 5° y/o 6° del presente Decreto.

No se configura el hecho generador de plusvalía por la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, pues no hay un aumento del índice de construcción básico que se puede desarrollar en el área objeto de intervención, al corresponder al existente en las Unidades de Planeamiento Zonal y demás reglamentación aplicables antes de la expedición del presente Decreto”.

4.3.7 EL DECRETO 080 DE 2016

Mediante el Decreto 080 de 2016 se actualizaron y unificaron las normas comunes a las Unidades de Planeamiento Zonal, por lo tanto las relativas a la UPZ Minuto de Dios. El artículo 1°, Ámbito de aplicación establece

”Las disposiciones del presente Decreto se aplicarán a los diferentes sectores normativos de las Unidades de Planeamiento Zonal y constituyen las normas urbanísticas comunes para la aplicación de sus fichas reglamentarias. En los casos en que los decretos reglamentarios de las UPZ contengan disposiciones en la respectiva materia que le sean contrarias a lo definido en el presente decreto, prevalecen las disposiciones contenidas en este decreto. Para tal efecto, se tendrá en cuenta el siguiente ámbito de aplicación:

.....7. Los Planes Parciales de Renovación Urbana que se deben formular en las áreas a las que les aplica el Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana en la modalidad de Redesarrollo, se regirán por las normas contenidas en el Capítulo VI del presente Decreto.”

Entre las normas que aplican directamente en el Área de Planificación tenemos las correspondientes al Equipamiento Comunal privado, contenidas en el artículo 4º.

De acuerdo con el citado artículo para:

“Los proyectos comerciales y de servicios empresariales y personales, industriales o dotacionales salvo los proyectos con uso dotacional educativo, con más de 800 mts² de área construida, y los proyectos residenciales de cinco (5) o más unidades de vivienda que contengan áreas comunes, deberán prever con destino al equipamiento comunal privado, las áreas mínimas en la proporción y con la destinación que se señala a continuación. Cuando se planteen usos distintos en un mismo proyecto, el cálculo se debe realizar sobre cada uno de los usos según la siguiente exigencia:

- a. Para usos diferentes a vivienda: 10 mts² por cada 120 mts² de área neta de construcción en el uso.*
- b. Para sectores regulados por normas del tratamiento de Desarrollo: Rigen las normas de dicho tratamiento y sus disposiciones reglamentarias.*
- c. Para sectores regulados por normas del tratamiento de Conservación: Rigen las normas de este tratamiento y sus disposiciones reglamentarias.*

3. Destinación:

DESTINACIÓN	PORCENTAJE MÍNIMO
a. Zonas verdes y recreativas en áreas libres	40 %
b. Servicios comunales en áreas construidas	15%
c. Estacionamientos adicionales para visitantes	El porcentaje requerido en cada proyecto para completar el 100% de la totalidad del equipamiento propuesto

En el artículo 1º del decreto se determina que los Planes Parciales de Renovación Urbana que se formulen se registrarán por las normas contenidas en el Capítulo VI del decreto.

En el artículo 20 del mencionado capítulo se establece que las obligaciones urbanísticas constituyen un mecanismo de gestión y financiación mediante el cual se garantiza el reparto equitativo de cargas y beneficios y *“tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones físicas de edificabilidad contenidas en el plan parcial y las cargas derivadas de las necesidades de soportes urbanos relacionados con espacio público, infraestructura vial, equipamientos y servicios públicos, en el marco del plan parcial”*.

Artículo 21. Cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en el marco de los planes parciales. *“Las cesiones de suelo derivadas de los porcentajes de las obligaciones urbanísticas determinadas en el reparto de cargas y beneficios de cada Plan Parcial, se deben entregar en sitio.*

La obligación de suelo para equipamientos puede cumplirse total o parcialmente en área construida, entregando los metros cuadrados de área construida por cada metro de suelo

a ceder que se determinen según el reparto de cargas y beneficios, sin perjuicio que la Secretaría Distrital de Planeación determine las condiciones para el cumplimiento de la equivalencia. Los índices de ocupación y construcción de los usos dotacionales localizados en las cesiones públicas para equipamientos, son los establecidos en el artículo 262 del Decreto Distrital 190 de 2004, los definidos en el respectivo plan maestro o en su efecto los que determine el respectivo plan parcial. El área construida cedida deberá tener acceso directo e independiente desde el espacio público. La SDP definirá el o los tipos de equipamientos a construir en estas áreas y el DADEP en coordinación con las entidades del Distrito a que haya lugar, deberá definir los requisitos para la entrega material y jurídica de dichas áreas.”

Artículo 23. Procedimiento y contenido de los planes parciales. *“Para el estudio, aprobación y adopción de los Planes Parciales de Renovación Urbana se aplicará el procedimiento establecido en la Ley 388 de 1997, el Decreto Ley 019 de 2012, el Decreto 1077 de 2015 o las normas que los complementen o sustituyan. En los aspectos no previstos en el procedimiento mencionado se aplicará el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (Ley 1437 de 2011), así como las normas que los modifiquen, adicionen o complementen.”*

Artículo 26. Estudio de tránsito y acciones para la movilidad aplicables al plan parcial. *“La formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana deberá incluir en el Documento Técnico de Soporte el estudio de tránsito o el estudio de demanda y atención a usuarios, cuando se exija, según las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial y el Decreto Distrital 596 de 2007, o las normas que los modifiquen o sustituyan.*

Dicho estudio deberá prever, definir y resolver las condiciones de movilidad de la propuesta urbanística, en especial en los aspectos relacionados al englobe de manzanas, relocalización de espacios públicos que interfieran con la continuidad vial, la supresión o peatonalización de vías, así como las densidades poblacionales que pueda traer consigo el Plan Parcial.

Adicionalmente, la formulación del Plan Parcial deberá establecer las acciones para la movilidad, aplicables a los equipamientos y al uso comercial y de servicios que se desarrollen dentro de la propuesta urbanística, así como el número máximo de estacionamientos que se pueden localizar dentro del área del Plan Parcial, indistintamente de los usos que se pretendan desarrollar.

Parágrafo. *El estudio de tránsito o de demanda y atención de usuarios, según el caso, así como las acciones para la movilidad que se formulen a partir del resultado del estudio, deberán ser parte del contenido de la formulación del Plan Parcial que se radique ante la Secretaría Distrital de Planeación -SDP.”*

3.3.6 EL DECRETO 120 de 2018

El Decreto 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”,* contempla como política adicional a las políticas de ordenamiento territorial fijadas en las distintas Unidades de Planeamiento Zonal UPZ, la siguiente:

“2.1. Política. Articular funcionalmente la oferta de equipamientos públicos y privados, con los diferentes componentes de la Estrategia de Ordenamiento Territorial y adecuarla a los requerimientos de la población con base en criterios de cobertura, accesibilidad y distribución equitativa en el territorio.”

En concordancia con lo anterior plantea la estrategia de “2.2.2. Ampliar las posibilidades de localización de los usos dotacionales, en las diferentes Áreas de Actividad.”

En relación con la cuantificación y localización de los cupos de estacionamiento para el uso dotacional se establece que:

“En los casos en que el número de cupos de estacionamientos definidos en el Estudio de Transito sea inferior a la exigencia determinada en aplicación del numeral 6.1. del presente artículo, la provisión de los cupos adicionales podrá ser cubierta mediante pago al fondo compensatorio de estacionamientos. Cuando la exigencia determinada en el Estudio de Transito sea superior a la determinada por la aplicación del numeral 6.1. del presente artículo, esa diferencia no podrá ser compensada y los cupos de estacionamiento deberán proveerse en el predio o dando aplicación a las condiciones establecidas en el numeral 6.2”.

4.3.8 EL DECRETO NACIONAL 1077 DE 2015

El Decreto Nacional 1077 de 2015, “Por el cual se expide el Decreto Único reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio”, en el Título 4, Instrumentos de Planeación y Gestión del Desarrollo Territorial determina las normas correspondientes al procedimiento para la formulación y adopción de los Planes Parciales.

En el artículo 2.2.4.1.1.2 del citado decreto se determina que el proceso de formulación y adopción se desarrolla en tres etapas así:

1. Etapa de formulación y revisión.
2. Etapa de concertación y consulta.
3. Etapa de adopción.

De acuerdo con el artículo 2.2.4.1.3.1 una vez surtidas las etapas enunciadas el Alcalde Mayor adoptará el Plan mediante Decreto Distrital.

Adicionalmente y de conformidad con lo establecido en párrafo 2 del artículo 180 del Decreto Ley 019 de 2012 (Ley Anti trámites), teniendo en cuenta que el uso propuesto de **Dotacional de escala Metropolitana** requiere para su aprobación la adopción previa de un Plan de Implantación de conformidad con las normas establecidas en el Decreto 1119 de 2000, modificado por el Decreto 079 de 2015, el plan parcial deberá contener concepto ambiental emitido por la Secretaría Distrital de Ambiente, de acuerdo con lo dispuesto con la Resolución 4001 de 2010 *“Por la cual se actualiza la Resolución 924 de 2006 que establece el contenido y el procedimiento de los conceptos ambientales de los planes de implantación”.*

En concordancia con lo anterior el Plan Parcial deberá incorporar las acciones urbanísticas requeridas para mitigar los impactos negativos generados en el entorno urbano como consecuencia de la implantación del uso Dotacional de escala Metropolitana.

El Decreto 2218 de 2015 modificadorio del Decreto 1077 de 2015, introdujo las siguientes modalidades de las licencias de urbanización:

1. Desarrollo.
2. Saneamiento.
3. Reurbanización

El citado decreto define la Licencia de Saneamiento como

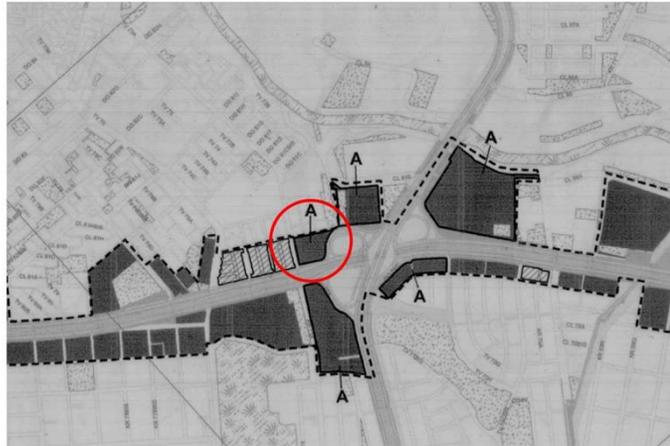
“la autorización para ejecutar vías, parques, infraestructura de servicios públicos domiciliarios y demás zonas de cesión aprobadas en licencias urbanísticas vencidas, con el único fin de que se culmine la construcción y dotación de las zonas de cesión pública, y el proceso de entrega y escrituración a favor del municipio o distrito. Solo procede cuando las obras de urbanismo faltantes por ejecutar no superen el 20% del área total de las cesiones definidas para la respectiva urbanización. Esta licencia se resolverá con fundamento en las mismas normas urbanísticas y demás reglamentaciones que sirvieron para expedir la licencia de urbanización vencida con la que se desarrolló el resto de la urbanización”.

El artículo 2.2.6.1.1.4 del Decreto Nacional 1077 de 2015, modificado por el artículo 3 del Decreto Nacional 2218 de 2015 define la licencia de urbanización, en la modalidad de reurbanización “ (...) como la autorización concedida sobre uno o varios predios incluidos total o parcialmente en licencias de urbanización o en actos administrativo de legalización que estén delimitados por áreas consolidadas o urbanizadas, o por predios que tengan licencias de urbanización vigentes o por espacios públicos, en los cuales se requiera adelantar un nuevo proceso de urbanización o modificar el existente”

4.3.9 OFICIO SDP 2-2017-53312 de 2017-09.28 (VIABILIDAD)

Mediante este documento la Secretaría Distrital de Planeación manifiesta que los predios 01 y 02 (67 y 68 de la Resolución CU2-2001-169) de la manzana 66 localizada en el sector catastral 005601 pertenecen al sector normativo No. 12 de la UPZ 29 - Minuto de Dios, y tiene asignada la siguiente zonificación: **Área de actividad Residencial, Zona Residencial** con zonas delimitadas de comercio y servicio, bajo la **Modalidad** de consolidación urbanística, identificada como **Subsector de Edificabilidad E Sector de Uso VI**, de conformidad con la ficha de código 29-12

Se precisa que los predios mencionados “*fueron incorporados al tratamiento de renovación urbana mediante el decreto 621 de 2016 y se encuentran identificados en el plano 1 de 7, Delimitación de sectores incorporados al tratamiento de renovación urbana – Corredor Avenida Calle 80 (AC 80), como consta a continuación:.....*”



FUENTE DECRETO 621 DE 2016. PLANO 1/7

Concluye el concepto que “En línea con lo anterior, esta Secretaría encuentra que, desde el componente normativo, es viable la formulación de un plan parcial bajo las condiciones establecidas por el decreto 621 de 2016, teniendo en cuenta que, en términos de Usos, el proyecto deberá atener lo establecido por el área de actividad señalada en el Decreto Distrital 190 de 2004 (Compilación POT) y sus decretos complementarios.”

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta que se encuentra pendiente la entrega de parte de las zonas de cesión de espacio público, se solicitó la licencia de Urbanismo en la modalidad de Saneamiento, instrumento que permite la consolidación de la urbanización.

4.3.10 LICENCIA DE URBANISMO MODALIDAD DE SANEAMIENTO

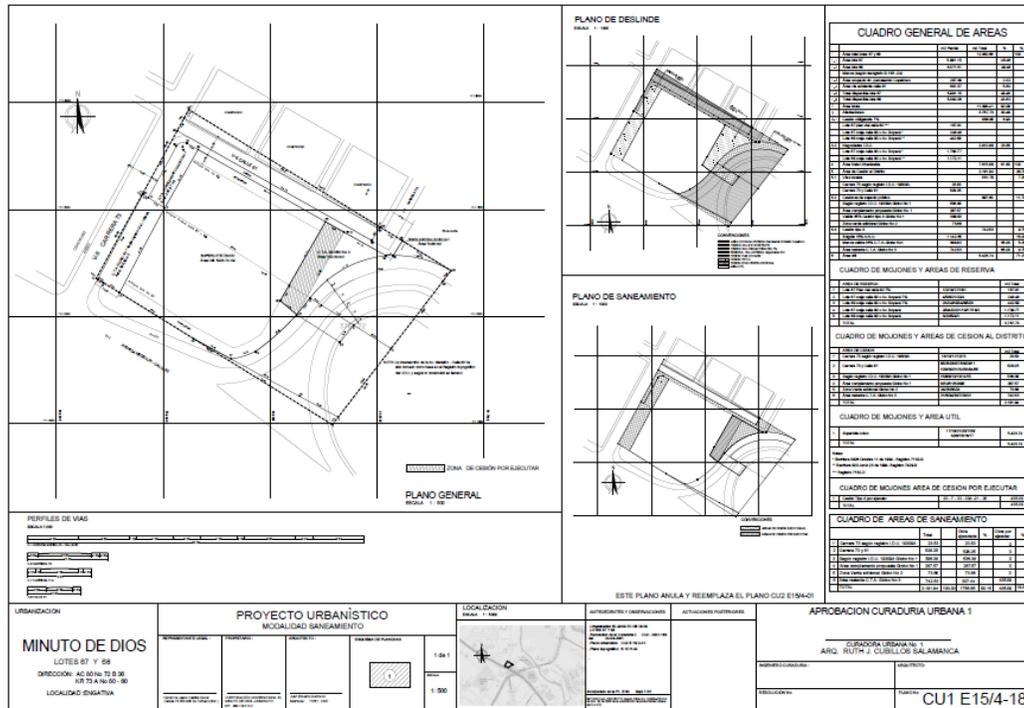
Teniendo en cuenta que las obras de urbanismo establecidas en la Resolución No. CU2-2001-169 no se culminaron y la licencia se encuentra vencida, dentro del marco del Decreto 2218 de 2015, modificadorio del Decreto 1077 de 2015 se solicitó la Licencia de Urbanismo en la Modalidad de Saneamiento.

La Resolución 18-1-0389 del 25 junio de 2018, “Por la cual se expide la Licencia de Urbanización en la modalidad de saneamiento para el Desarrollo urbanístico denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 Y 68, para los predios identificados con Matrícula Inmobiliaria 50C673383 / 50C651193, con nomenclatura KR 73 A 80 60 (Actual)/AC 80 72 B 36 (Actual), localidad de Engativá y se determina el plazo para la entrega de cesiones.”, establece:

“ARTÍCULO 1º. Aprobar la Licencia de Urbanización en la modalidad de Saneamiento para el Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 Y 68, en los predios identificados con folios de matrícula inmobiliaria 50C673383 / 50C651193, con nomenclatura KR 73 A 80-60 (Actual) /AC 80 72 B 36 (Actual), de la Localidad de Engativá, proyecto que se encuentra contenido en el plano urbanístico radicado por el interesado mediante referencia 18-1-0877 de Abril 02 de 2018, con el único fin de culminar la construcción, dotación y entrega de las zonas de cesión pública a las entidades competentes, así como el proceso de escrituración y entrega a favor del Distrito Capital

de las cesiones derivadas de la Licencia de Urbanización concedida mediante Resolución No. CU2-2001-169 del 22 de Junio de 2001, y plano No. Cu2- E15/4-01”

La Resolución aprueba el **Plano No. CU1E15/4-18** que contiene las áreas objeto de Saneamiento del Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 y 68 el cual anula y reemplaza parcialmente, en lo referente a las zonas de cesión pendiente por ejecutar, indicadas en el plano urbanístico **No. CU2-E15/4-01** que hace parte de la Resolución No. CU2-2001-169 del 22 de Junio de 2001.



PLANO CU1-E15/4-18

De acuerdo con el artículo 7º de la Resolución “las normas urbanísticas así como las disposiciones y obligaciones a cargo del titular y del urbanizador responsable del Proyecto Urbanístico General de la Urbanización Minuto de Dios Lotes 67 y 68, contenidas en el artículo 8 de la Resolución No. CU2–2001-169 con fecha 22 de Junio de 2001 se mantienen, en lo que no sea contrario a lo establecido en la presente Resolución.”

De conformidad con el artículo 8º de la Resolución se tienen las siguientes áreas:

1	AREA TOTAL LOTES 67 Y 68	12.362.66 M2
2	AREA NETA URBANIZABLE	7.615.68 M2
3	AREAS DE CESIÓN GRATUITA	
	Carrera 73 (registro IDU)	23.73 M2
	Carrera 73 y Calle 81	528.25 M2
	Según Registro IDU 19309 A Globo No. 1	536.38 M2
	Área complemento propuesta Globo No. 1	287.57 M2
	Zona Verde Adicional Globo No.2	73.68 M2
	Área Restante C.T.A. Globo No. 3	742.53 M2
4	Área Total Cesiones al Distrito	2.191.94 M2
5	Área Útil	5.423.74 M2

De conformidad con el artículo 5º de la Resolución el término de vigencia de la Licencia de Urbanización en la modalidad de Saneamiento será de 12 meses improrrogables, contados a partir de la fecha de ejecutoria .La fecha de ejecutoria es 3 de julio de 2018

5. DESCRIPCIÓN Y CARACTERIZACIÓN DEL AREA DE INFLUENCIA

Para efectos de elaboración del diagnóstico del plan, se toma como área de influencia aquella que como parte del entorno cercano se vería afectada, en alguna medida, con el desarrollo del proyecto la cual se encuentra comprendida dentro de los siguientes linderos.

NORTE:	Diagonal 81 I
ORIENTE:	Canal Salitre y Avenida Boyacá
SUR :	Avenida Medellín (Calle 80)
OCCIDENTE:	Carrera 76



ÁREA DE INFLUENCIA¹⁸

El área de influencia delimitada tiene una extensión de 30.41 Hectáreas y comprende los sectores del barrio Minuto de Dios desarrollados entre los años 1958 y 1964 como parte del programa adelantado por el Padre Rafael García Herreros para dotar de vivienda a la población más desfavorecida; una zona dotacional organizada alrededor de una plaza constituida por el Colegio Minuto de Dios, el Museo de Arte Contemporáneo, el Mausoleo del Padre García Herreros, un templo provisional, dado que el templo original fue demolido por problemas estructurales; la sede principal de la Uniminuto y la Unidad de Servicios de Salud Minuto de Dios, elementos que conforman un significativo núcleo dotacional y de servicios, al interior del barrio. .

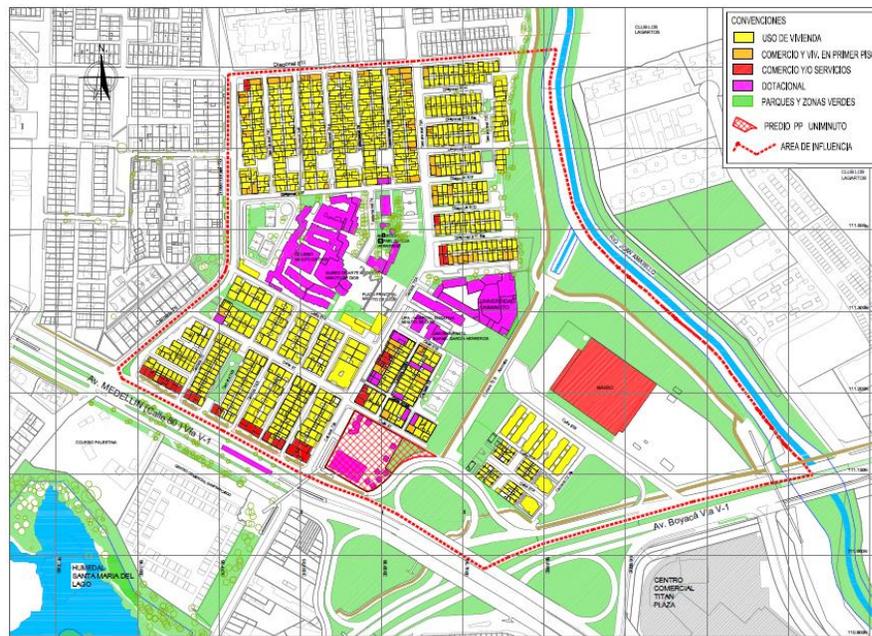
¹⁸ Base cartográfica IDECA

Al oriente, en predios de la antigua urbanización Copetroco se desarrollaron el almacén por departamentos MAKRO y dos conjuntos residenciales, uno de vivienda multifamiliar en 6 pisos y con frente a la intersección Av Boyacá por Calle 80, un pequeño conjunto con viviendas en dos pisos.

Hacia el centro y colindante con el Área de Planificación delimitada se encuentran las edificaciones del primer sector del barrio Minuto de Dios, desarrollado en los años cincuenta y como elemento de integración de la intersección calle 80 por avenida Boyacá con el parque de ronda del canal del Salitre, un tramo de la alameda carrera 72 A.

La zona tiene acceso desde las Avenidas Medellín y Boyacá, ejes de la malla arterial principal de la ciudad por las cuales circula transporte público, vehículos de carga, vehículos livianos, motocicletas, ciclistas y por la Calle 80, Transmilenio, situación que genera diferentes problemas en la movilidad como se indica en el correspondiente **Estudio de Tránsito**.

Hacia el interior la integración se dá a través de una malla vial intermedia y local conformada por vías estrechas con andenes angostos, los cuales se encuentran en regular estado debido a que con frecuencia son utilizados para estacionamiento.

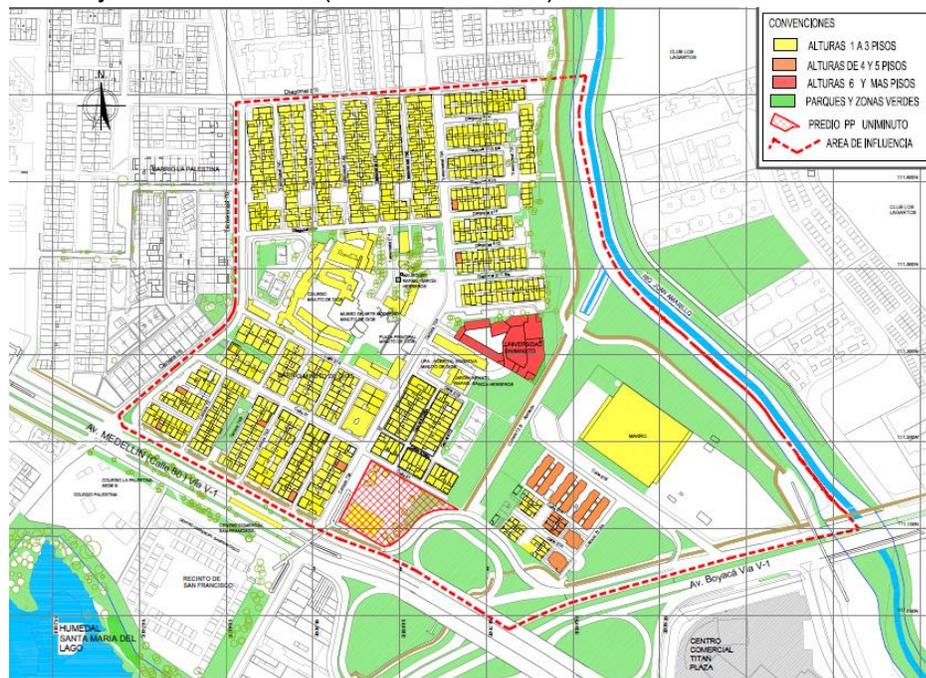


USOS DEL AREA DE INFLUENCIA

El uso predominante en la zona delimitada es el residencial mezclado con actividad económica en el interior, con mayor intensidad en el sector localizado al norte del Área de Planificación. La carrera 73 A se ha consolidado como eje de actividad comercial de

escala zonal debido al tamaño de los locales y la presencia de rutas de transporte público. Sobre la Avenida Medellín, (Calle 80) el uso comercial es más intenso, con comercios de escala zonal y urbana, por tratarse de una vía de la malla arterial, de integración Ciudad Región, que conecta con la Avenida Boyacá de iguales características. Además, la presencia de Transmilenio ha contribuido al incremento y formalización de la actividad comercial.

En este sector se presenta una concentración particular de usos dotacionales que han ido apareciendo dispersos en medio de la vivienda y cuya presencia se identifica con mayor intensidad en los alrededores de la plaza existente entre el Colegio Minuto de Dios, el Museo y la Universidad. (Ver Plano D - 08)



VOLUMETRÍA

La volumetría es baja, con predominio de edificaciones de dos pisos inclusive sobre la Avenida Medellín; sobresale el edificio de la Uniminuto con cinco y ocho pisos y sobre la avenida Boyacá un conjunto residencial con seis pisos. Sobre las carreras 73 A y 76 y calle 81 I, se encuentran algunos edificios de 4 pisos. (Ver Plano D - 07)

Es un sector de intensa actividad, en donde coinciden las actividades propias de barrio con la actividades urbanas generadas por la presencia de la población usuaria de los servicios prestados por la Corporación minuto de Dios y la Uniminuto que demandan servicios complementarios a los ofrecidos por la Institución, situación que, dada la precariedad del espacio público existente, se traduce en congestión. Sin embargo, es importante resaltar que existe un alto potencial para lograr una organización que haga posible la convivencia de los dos niveles de actividad ante mencionados.

Es precisamente el potencial que presenta la estructura ecológica del área de influencia y su entorno inmediato para constituirse en un elemento aglutinante para lograr la convivencia de las actividades mencionadas, el elemento alrededor del cual se estructura el presente plan.

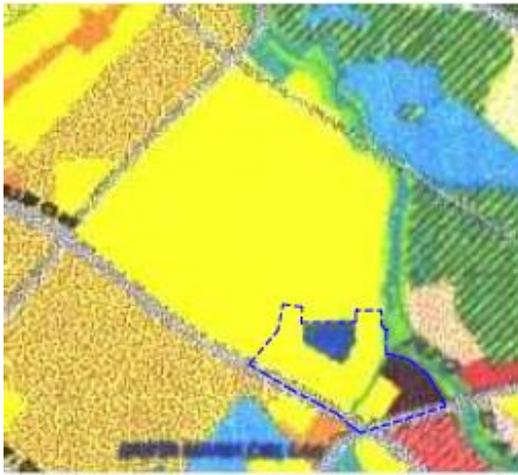


5.1 ZONIFICACIÓN P.O.T.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 190 de Junio 22 de 2004 “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos 619 de 2000 y 469 de 2003.”, y Planos No. 25 Usos del Suelo y No. 27 Tratamientos Urbanísticos; UPZ 29 El Minuto de Dios, reglamentada por el **Decreto Distrital 348 de 2002**, la zona de influencia propuesta tiene la siguiente zonificación:

- **Área de Actividad Residencial, Zona Residencial con Comercio y Servicios con Tratamiento de Consolidación Urbanística**, la parte indicada en color amarillo en el plano 25
- **Área de Actividad Dotacional Zona de Equipamientos Colectivos con Tratamiento de Consolidación de Sectores Urbanos Especiales**, el predio correspondiente a la universidad.
- **Area de Actividad de Comercio y Servicios Zona de Grandes Superficies Comerciales con Tratamiento de Consolidación Urbanística** , el predio correspondiente a almacenes MAKRO

¹⁹ Estudio Universidad de los Andes

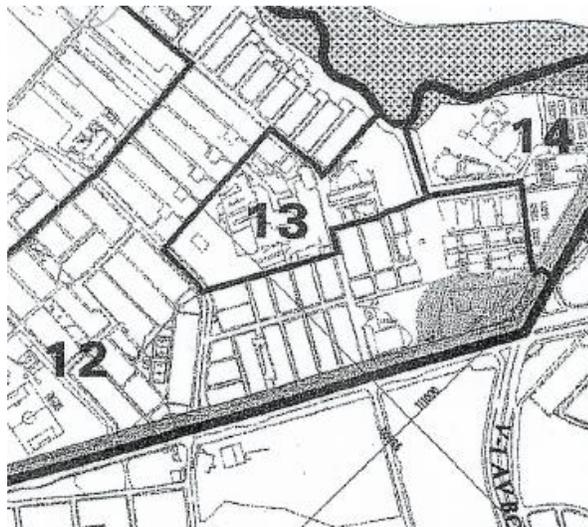


PLANO No. 25 USOS DEL SUELO²⁰



PLANO No. 27 TRATAMIENTOS²¹

Según el **Decreto 348 de 2002** la zona de influencia delimitada se localiza en los sectores normativos parte sector 12, sector 13 los dotacionales y sector 14 correspondiente al predio de MAKRO.



PLANO SECTORES NORMATIVOS²²

SECTOR	AREA DE ACTIVIDAD	ZONA	TRATAMIENTO
12	RESIDENCIAL	RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS	CONSOLIDACIÓN URBANISTICA

²⁰ Cartografía POT

²¹ Cartografía POT

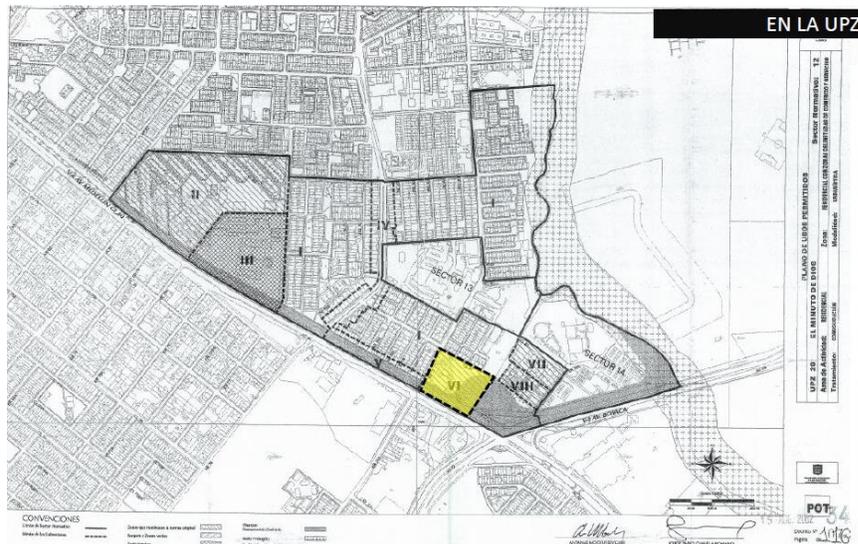
²² Decreto 348 de 2002

13	DOTACIONAL	EQUIPAMIENTO COLECTIVO	CONSOLIDACIÓN SECTORES URBANOS ESPECIALES
14	COMERCIO Y SERVICIOS	GRANDES SUPERFICIES COMERCIALES	CONSOLIDACIÓN URBANISTICA

5.2 USOS DEL SUELO Y VOLUMETRÍA (Decreto 348 de 2002)

De acuerdo con el Decreto los usos permitidos en los subsectores 12, 13 y 14 que hacen parte del Área de Influencia indirecta son los señalados en las correspondientes Fichas Normativas:

Las fichas normativas **29 – 12**, reglamentaria del sector 12; **29 – 14**, reglamentaria del sector 14 y artículo 3º del decreto 348 de 2002, normas del sector 13, los usos permitidos en la zona de influencia delimitada son los correspondientes a cada subsector, según se indica en la siguiente imagen y en el cuadro Síntesis de Usos y Volumetría.



PLANO FICHA USOS²³

SECTOR	USO			VOLUMETRIA	
12	FRENTE CALLE 80: V	AL INTERIOR: I	PREDIOS UNIMINUTO: VI XX : VIII Xx: VII	D	PREDIO UNIMINUTO: E Urb. Villa Carolina: G Urb.Club Terranova: F
13	ARTICULO 3º DECRETO			ART. 3º	
14	MAKRO: ARTICULO 3º DECRETO			ART. 3º	

CUADRO SINTESIS USOS Y VOLUMETRIA

²³ Decreto 348 de 2002

SECTOR NORMATIVO 12		
CONDICIONES	SUBSECTORES	
	D	E - F - G
I.O. MAXIMO	0.7	MANTIENE NORMA ORIGINAL. Res CU2-2001-169 del 22 de junio de 2001, Res.188 de 1983. Res. 355 de 1989, Res 89 de 1978. Res 104 de 1985. Res. 009 de 2000
I.C. MAXIMO	1.5	
ALTURA MAXIMA	2 Pisos	
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	
AISLAMIENTO LATERAL	No se exige	
AISLAMIENTO POSTERIOR	Artículo 7º numeral 2 Decreto.	

CUADRO DE CONSOLIDACIÓN URBANÍSTICA				
SECTOR	SUBSECTOR EDIFICABILIDAD	SUBSECTOR USO	URBANIZACIÓN	ACTO ADMINISTRATIVO
12	E	VI	Urb. Minuto de Dios lotes 67 y 68	Res. CU2- 2001-169
12	F	VII	Urb. Club Terranova	Res.188 de 1983. Res. 355 de 1989
12	G	VIII	Urb. Villa Carolina	Res 89 de 1978. Res 104 de 1985. Res. 009 de 2000
14	A	I	Lote MAKRO BOYACA	Res CU5 No. 0114 Res CU5 No. 0207

5.3 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

De conformidad con el artículo 72 del Decreto 190 de 2004 la Estructura ecológica principal

“es la red de espacios y corredores que sostienen y conducen la biodiversidad y los procesos ecológicos esenciales a través del territorio, en sus diferentes formas e intensidades de ocupación, dotando al mismo de servicios ambientales para su desarrollo sostenible.”

La estructura ecológica principal está constituida por una red de corredores ambientales localizados en jurisdicción del DISTRITO CAPITAL e integrados a la estructura ecológica regional, y cuyos componentes básicos son el sistema de áreas protegidas; los parques urbanos; los corredores ecológicos y el área de manejo Especial del río Bogotá.

Son componentes de la Estructura Ecológica Principal los siguientes elementos:

1. El Sistema de Áreas Protegidas del Distrito Capital de que trata el capítulo IV del Acuerdo 19 de 1996 del Concejo de Bogotá.
2. Los Parques Urbanos de escala metropolitana y zonal.
3. Los corredores ecológicos.

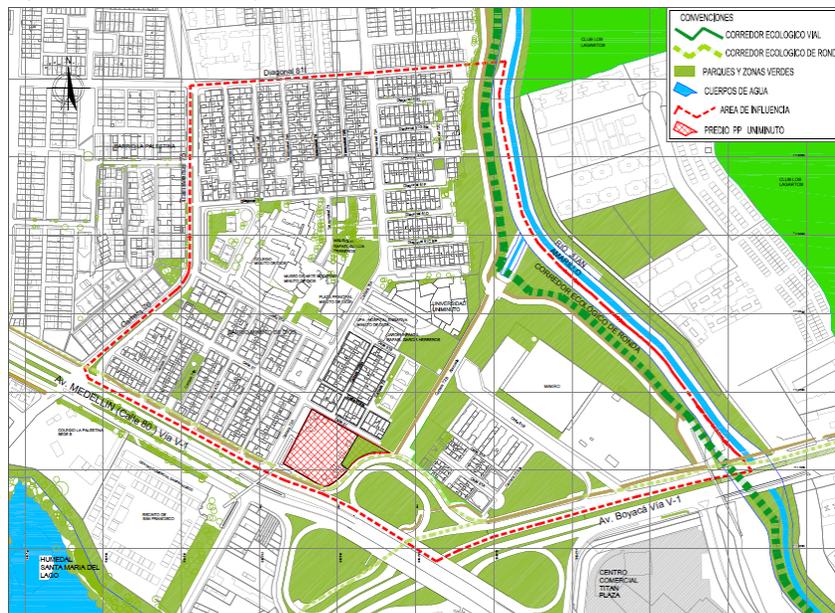
4. El Área de Manejo Especial del Río Bogotá.

Forma parte del Sistema de Áreas Protegidas del Distrito Capital el Humedal y Rio Juan Amarillo, localizado en la UPZ 29 Minuto de Dios.²⁵

Los corredores ecológicos, según el artículo 98 del Decreto 190 de 2004 son:

“zonas verdes lineales que siguen los bordes urbanos y los principales componentes de la red hídrica y la malla vial arterial como parte del manejo ambiental de las mismas y para incrementar la conexión ecológica entre los demás elementos de la Estructura Ecológica Principal, desde los Cerros Orientales hasta el Área de Manejo Especial del río Bogotá y entre las áreas rurales y las urbanas.”

De conformidad con lo anterior los corredores ecológicos presentes en el área de influencia delimitada son el corredor ecológico ronda canal Salitre, que es suelo de protección y los corredores ecológicos viales de las avenidas Boyacá y Medellín, los cuales son elementos conectantes con otros elementos de la Estructura Ecológica Principal. (Ver Plano D – 02)



ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL

Es de resaltar el potencial que ofrece el canal Salitre como elemento verde y cuerpo de agua aledaño a la ciclo ruta, para convertirse en un elemento estructurante y articulador del espacio público peatonal de alto valor paisajístico y ambiental, susceptible de constituirse en el eje de una malla que a través de senderos peatonales y ciclo rutas generen una infraestructura de espacios de recreación al aire libre, recreación pasiva y elementos culturales.

²⁵ Decreto 348 de 2002

Aunque no se encuentra al interior del Área de Influencia delimitada, es importante resaltar la presencia del Parque y Humedal Santa María del Lago y su posibilidad de integrarse con la Alameda Carrera 72 A y ronda del canal Salitre, a través del proyecto de la Uniminuto.

5.4 SISTEMAS GENERALES

Según el artículo 161 del Decreto 190 de 2004 los sistemas generales urbanos que componen la estructura básica y definen el ordenamiento territorial son:

1. Sistema de movilidad.
2. Sistema de acueducto.
3. Sistema de saneamiento básico.
4. Sistema de energía eléctrica: generación, transmisión, distribución
5. Sistema de energía eléctrica - servicio de alumbrado público: distribución del alumbrado público.
6. Sistema de telecomunicaciones.
7. Sistema de gas natural domiciliario: generación, transmisión, distribución
8. Sistema de equipamientos urbanos.
9. Sistema de espacio público construido: parques y espacios peatonales.

5.4.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

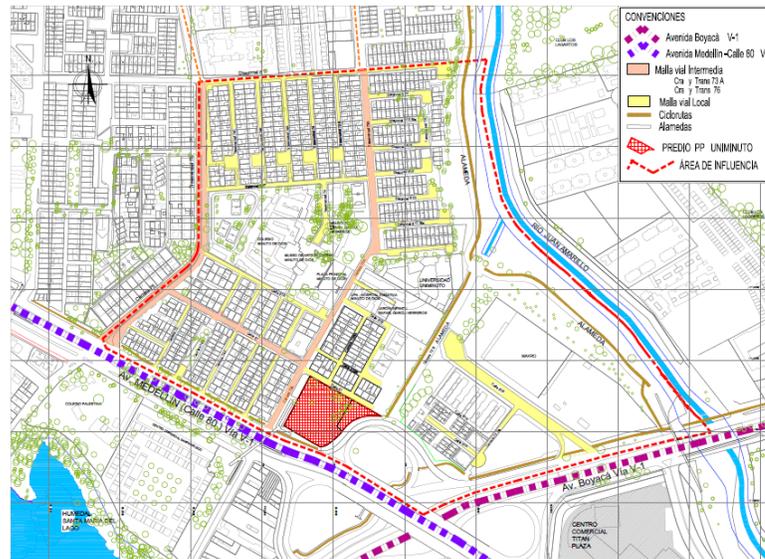
El sistema de movilidad está compuesto por los siguientes subsistemas:

- Malla vial arterial.
- Malla vial intermedia.
- Malla vial local.
- Alamedas y pasos peatonales.
- Red de ciclo rutas y corredores de movilidad local
- Malla vial rural.

5.4.1.1 Subsistema vial

Está compuesto por la malla vial arterial principal, que está integrada por la red de vías de mayor jerarquía, que actúa como soporte de la movilidad y la accesibilidad urbana y regional y de conexión con el resto del país; la malla arterial complementaria, que facilita la movilidad de mediana y larga distancia como elemento articulador a escala urbana, la malla vial intermedia, constituida por una serie de tramos viales que permean la retícula que conforma las mallas arterial principal y complementaria, sirviendo como alternativa de circulación; la malla vial local, conformada por los tramos viales cuya principal función es la de permitir la accesibilidad a las unidades de vivienda y las intersecciones que son soluciones viales para la racionalización y articulación de los flujos del Sistema Vial.

La malla vial arterial del área de influencia la conforman las avenidas Medellín y Boyacá y su correspondiente intersección, que se encuentran construidas con sus secciones definitivas. (Ver Plano D – 04).



ESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Del estudio de tránsito elaborado por la firma T&T Tránsito y Transporte Ingeniería S.A.S se extrae la siguiente información:

• **Avenida Medellín**

La Av. Calle 80 o Autopista Medellín es una vía del tipo V-1 con ancho de 46 metros mínimo entre líneas de demarcación, perteneciente a la malla vial arterial de la ciudad y forma parte de las Troncales de Transmilenio, conformada por cuatro calzadas; dos calzadas mixtas de tres carriles y dos calzadas solo bus, cuenta con ciclo ruta en andén del costado norte. A la zona de influencia del proyecto, pertenece la estación del sistema Trans Milenio (Minuto de Dios).

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Av. Calle 80
	Número de Carriles:	10
	Número de Calzadas:	4
	Sentido Vial:	2 calzadas hacia el oriente (mixta y solo bus) y 2 calzadas hacia el occidente (mixta y solo bus)

	Separador central	5m
	Separador entre calzadas	1m
	Ciclorruta	SI
	Paraderos SITP	SI
	Clasificación Vial:	Malla Vial Arterial V-1
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	Regular estado
	Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

• **Avenida Boyacá**

La Av. Boyacá o Av. Carrera 72, es una vía perteneciente a la malla vial arterial de la ciudad del tipo V-1 con ancho mínimo de 40 metros entre líneas de demarcación, conformada por cuatro calzadas; con cinco carriles por sentido para vehículos mixtos (3 en calzada lenta y 2 en calzada rápida). Se encuentra en buenas condiciones de rodadura con demarcación en buen estado. Cuenta con ciclo ruta en el andén del costado occidental.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Av. Boyacá
	Número de Carriles:	10
	Número de Calzadas:	4
	Sentido Vial:	2 calzadas hacia el norte

		(rápida y lenta) y 2 calzadas hacia el sur (rápida y lenta)
	Separador Central	5.8m
	Ciclorruta	SI
	Paraderos SITP	SI
	Clasificación Vial:	Malla Vial Arterial V-1
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	Regular estado
	Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

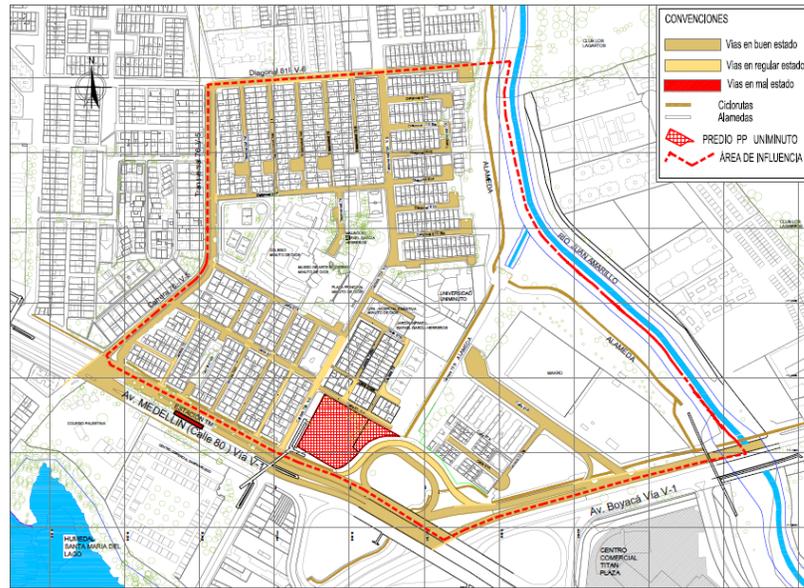
- **Malla intermedia y local.**

La malla vial intermedia y local corresponde a trazados viales típicos de barrios de estrato medio que conforman manzanas angostas dada la tipología de loteo adoptada, vías de 10 metros de ancho incluyendo andenes y tipología de desarrollo sin antejardines, por lo que en la actualidad se presentan problemas de movilidad tanto peatonal como vehicular y las posibilidades de una eventual ampliación son limitadas. Por las características de trazado la ficha normativa correspondiente limita la altura a 2 pisos.

Las vías de la malla intermedia son las carrera 73 A y 76 por donde circula transporte público y la calle 81. (Ver Plano D – 04).

El sistema de Movilidad tiene como fin integrar de manera jerarquizada los diferentes tipos de vías y espacios públicos garantizando la movilidad y conexión entre los tejidos urbanos. (Art. 162 Decreto 190 de 2004 – POT)

En la siguiente imagen se puede apreciar que en general el estado de las vías se puede considerar bueno. (Ver Plano D – 05)



ESTADO DE LAS VÍAS

A continuación, se presenta una descripción de la malla vial existente, tomada del Documento Técnico de Soporte del Estudio de Tránsito, en el cual se identifican las características geométricas de las vías de acceso al proyecto, tales como el ancho de la sección, tipo y estado del pavimento, así como el ordenamiento vial.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Carrera 73 A – Transversal 73 A
	Número de Carriles:	Variable entre 2 y 3
	Número de Calzadas:	1
	Clasificación Vial:	V-5
	Sentido Vial:	S-N entre la AC 80 y la Dg 81 I N-S y S-N al norte de la Dg 81 I
	Paraderos SITP	NO
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado



Demarcación:	Variable
Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Carrera 73 A, pertenece a la malla vial intermedia de la ciudad, con sección variable conformada por una calzada de dos carriles entre la AC 80 y la Dg 81 C, con tres carriles entre la Dg 81 C y la Dg 81 I y vuelve a dos carriles al norte de la Dg 81 I. En el tramo comprendido entre la Av. Calle 80 y la Diagonal 81 I, opera como unidireccional en sentido S-N; mientras que al sur de la Diagonal 81 I opera en doble sentido.

El pavimento se encuentra en buenas condiciones, así como la señalización y la demarcación, se encuentran en buenas condiciones. En la intersección de la Carrera 73A por Calle 81 Bis hay un control semafórico, que regula el cruce peatonal.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Carrera 76 – Transversal 76
	Número de Carriles:	4
	Número de Calzadas:	2
	Clasificación Vial:	V-5
	Sentido Vial:	N-S y S-N
	Paraderos SITP	SI
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	Regular estado

	<p>Señalización vertical:</p>	<p>Buen estado</p>
---	--------------------------------------	--------------------

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Carrera 76, pertenece a la malla vial intermedia de la ciudad, con sección tipo V-5, conformada por dos calzadas de dos carriles cada una, opera con sentidos de circulación N-S y S-N. El pavimento se encuentra en buenas condiciones. La señalización está en buenas condiciones y la demarcación se encuentra en regulares condiciones. Las intersecciones de la Av. Calle 80 y la Calle 81 I, cuentan con control semafórico.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Calle 81
	<p>Número de Carriles:</p>	<p>2</p>
	<p>Número de Calzadas:</p>	<p>1</p>
	<p>Paraderos SITP</p>	<p>NO</p>
	<p>Clasificación Vial:</p>	<p>V-7</p>
	<p>Sentido Vial:</p>	<p>E-W y W-E</p>
	<p>Tipo y estado de pavimento:</p>	<p>Flexible Regular estado</p>
	<p>Demarcación:</p>	<p>Mal estado</p>
	<p>Señalización vertical:</p>	<p>Regular estado</p>

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Calle 81 entre la Carrera 76 y la Carrera 72 es una vía bidireccional, cuenta con una calzada con un carril por sentido y opera en sentido E-W y W-E. En el tramo comprendido entre la Carrera 76 y la Carrera 73 A, pertenece a la malla vial intermedia de la ciudad aunque no cuenta con circulación de transporte público. En el tramo de la Carrera 73 A a la Carrera 71 A Bis, pertenece a la malla vial local.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Calle 81A
	Número de Carriles:	2
	Número de Calzadas:	1
Sentido Vial:	E-W	
Paraderos SITP	NO	
Clasificación Vial:	V-9	
Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado	
Demarcación:	Buen estado	
Señalización vertical:	Buen estado	

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Calle 81A pertenece a la malla vial local de la ciudad, con sección tipo V-9, cuenta con una calzada de dos carriles con un sentido de circulación E-W. La vía se encuentra pavimentada en buenas condiciones, la señalización vertical y la demarcación se encuentran en buen estado.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Diagonal 81 I
	Número de Carriles:	2
	Número de Calzadas:	1
	Sentido Vial:	E-W y W-E desde Transversal 72A hasta Transversal 73A. N-S desde

 <p>Dg 81I entre Tv. 73B y Tv. 73</p>	Transversal 73A hasta Calle 80
	Paraderos SITP
Clasificación Vial:	V-6
Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
Demarcación:	Variable
Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Diagonal 81 I pertenece a la malla vial intermedia de la ciudad, con sección tipo V-6, cuenta con una calzada de dos carriles. En el tramo comprendido entre la Transversal 72 B y la Transversal 73 A cuenta con una calzada bidireccional que opera con sentidos E-W y W-E. En el tramo comprendido entre la Transversal 73A y la Transversal 76, opera con sentido único Oriente-Occidente. La vía se encuentra pavimentada en buenas condiciones, la señalización vertical está en buen estado y no cuenta con demarcación. En la intersección de la Diagonal 81 I por Carrera 76 hay un control semafórico.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Diagonal 81F
	Número de Carriles:	1
	Número de Calzadas:	1
	Sentido Vial:	W-E
	Clasificación Vial:	V-9

	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	Buen estado
	Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Diagonal 81F, pertenece a la malla vial local de la ciudad, con sección tipo V-9, conformada por una calzada de un carril con sentido de circulación W-E. Se encuentra en buenas condiciones de rodadura con demarcación apropiada.

	Nombre:	Carrera 73B
	Número de Carriles:	2
	Número de Calzadas:	1
	Clasificación Vial:	V-9
	Sentido Vial:	S-N
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	No cuenta con demarcación
	Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Carrera 73B, pertenece a la malla vial local de la ciudad, con sección tipo V-9, conformada por una calzada de dos carriles con un sentido de circulación Sur-Norte. El pavimento se encuentra en buenas condiciones. La señalización está en buenas condiciones y no cuenta con demarcación.

REGISTRO FOTOGRÁFICO	Nombre:	Carrera 75
	Número de Carriles:	2
	Número de Calzadas:	1
	Clasificación Vial:	V-9
	Sentido Vial:	S-N
	Tipo y estado de pavimento:	Flexible Buen estado
	Demarcación:	Regular estado
	Señalización vertical:	Buen estado

FUENTE: T&T TRÁNSITO Y TRANSPORTE INGENIERÍA S.A.S

La Carrera 75, pertenece a la malla vial local de la ciudad, con sección tipo V-9, conformada por una calzada de dos carriles con un sentido de circulación S-N. El pavimento se encuentra en buenas condiciones. La señalización está en buenas condiciones y la demarcación está en regulares condiciones.

Teniendo en cuenta que los cupos de estacionamiento que ofrece la Sede Principal de la Uniminuto no cubren las necesidades reales del servicio, algunas vías se encuentran ocupadas por vehículos automotores, particularmente motos, como se muestra en la imagen siguiente.



VÍAS OCUPADAS POR PARQUEO²⁶

²⁶Estudio elaborado por T&T Tránsito y Transporte Ingeniería S.A.S

5.4.1.2 Subsistema peatonal

El subsistema peatonal está constituido por algunos elementos del espacio público como son las vías peatonales, andenes de las vías vehiculares, controles ambientales, plazas, parques, alamedas y puentes peatonales que sirven de integración con los elementos de la Estructura Ecológica Principal. (Ver Plano D – 03)

En el área de influencia delimitada se encuentran los elementos del sistema peatonal que se indican en la imagen siguiente, los cuales constituyen un principio de integración, pero, en particular los andenes, por sus dimensiones y utilización para actividades comerciales no cumplen la función que les asigna la norma.



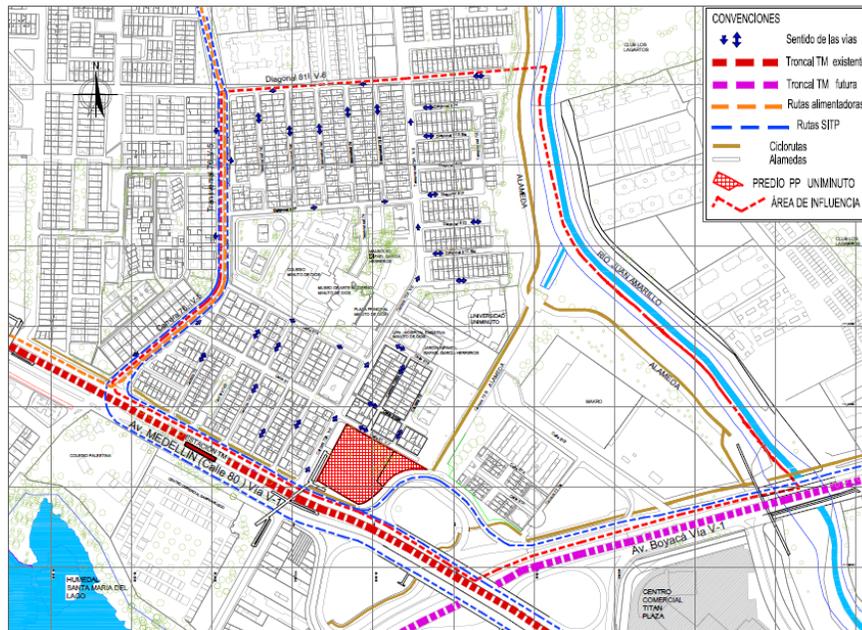
ESTRUCTURA DE ESPACIO PÚBLICO

Es de destacarse la importancia que para el sistema de movilidad representa la Alameda Carrea 72 A que bordea el Canal Salitre, que conecta con las avenidas Boyacá y Medellín y con los puentes peatonales existentes en dichas avenidas.

5.4.1.3 Subsistema de Transporte

Está conformado por los diferentes modos de transporte masivo, el transporte público colectivo, el transporte particular y modos alternativos de transporte como las bicicletas.

En la zona de influencia delimitada se encuentra construida la troncal de Transmilenio por la Avenida Medellín y proyectada la troncal de la Avenida Boyacá, el transporte público colectivo circula por las Avenidas Boyacá y Medellín, y las carreras 73 A y 76.



SISTEMAS DE TRANSPORTE

De acuerdo con el artículo 191 del Decreto 190 de 2004 el sistema de ciclo rutas está conformado por 4 redes funcionales que son:

1. Red Principal que se desarrolla sobre los ejes viales más importantes que unen el Centro metropolitano con las zonas más pobladas de la Ciudad.
2. Red Secundaria, que alimenta la red principal.
3. Red Complementaria, cuya función es la distribución de flujos en sectores específicos de la ciudad
4. Red Ambiental y recreativa, asociada a los parques, espacios públicos peatonales y equipamientos deportivos y recreativos del orden metropolitano.,

Por el área de influencia en consideración pasan las ciclo rutas de la Avenida Medellín, (calle 80) y Avenida Boyacá, pertenecientes a la red principal y la ciclo ruta del canal Salitre, de la red ambiental y recreativa. (Ver Plano D – 06).

4.4.2 SISTEMAS DE SERVICIOS PÚBLICOS

Bajo esta denominación se agrupan los sistemas correspondientes a los diferentes servicios que garantizan a los ciudadanos los elementos necesarios para el desarrollo de una vida urbana de calidad.

5.4.2.1 SISTEMA DE ACUEDUCTO

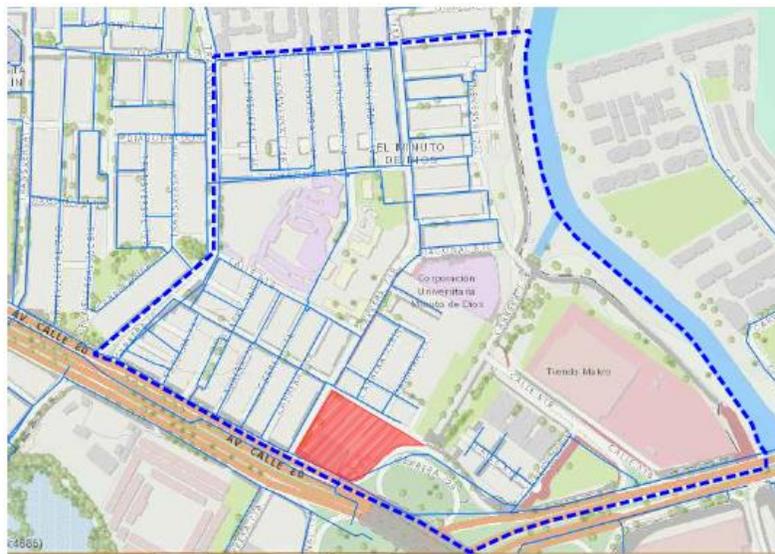
El sistema de acueducto de la ciudad, de acuerdo con el artículo 201 del Decreto 190 de 2004, está constituido por la infraestructura necesaria para el abastecimiento de agua cruda y tratamiento de agua potable y por las redes matrices y secundarias para la distribución de la misma en todo el territorio.

De conformidad con el oficio No. 30100-2017-1047/ S-2017- 263490 del 26 diciembre de 2017 de la Empresa de Acueducto – Agua- Alcantarillado y Aseo de Bogotá, el plan tiene Factibilidad de Servicios, en las condiciones indicadas en los citados oficios en los cuales se precisa la existencia de redes en el sector así:

REDES MATRICES DE ACUEDUCTO EXISTENTES

Tipo de servicio	Estado*	Diámetro de la tubería	Localización
Acueducto	1	4" Policloruro de Vinilo. 6" Policloruro de Vinilo. 12" Asbesto cemento	Redes localizadas sobre AC 80 entre la KR 72B Bis y la KR 73 A. Plancha 227-IV- B-25
Acueducto	1	3" Policloruro de Vinilo.	Red localizada sobre CL 81 entre la KR 72 B Bis y la KR 73 A. Plancha 227-IV- B-25
Acueducto	1	4" Policloruro de Vinilo.	Red localizada sobre KR 72 B Bis entre AC 80 y CL 81. Plancha 227-IV- B-25
Acueducto	1	3" Policloruro de Vinilo.	Red localizada sobre KR 73 A entre AC 80 y CL 81. Plancha 227-IV- B-25

*(1. Construida. 2. Proyectada. 3. No existe, ni está proyectada)



REDES EXISTENTES DE ACUEDUCTO²⁷

²⁷ Base cartográfica IDECA

5.4.2.2 SISTEMA DE ALCANTARILLADO SANITARIO Y PLUVIAL

• Alcantarillado Sanitario

Según el artículo 207 del Decreto 190 de 2004, el sistema de alcantarillado sanitario y pluvial de la ciudad está constituido por la infraestructura necesaria para el drenaje de aguas lluvias y conducción de aguas residuales, incluyendo el sistema de tratamiento de aguas servidas de todo el territorio.

De acuerdo con el oficio de Factibilidad No. 30100-2017-1047/ S-2017 del 26 de diciembre de 2017 de la empresa de acueducto – Agua- Alcantarillado y Aseo de Bogotá las redes de alcantarillado sanitario del sector son las indicadas en el siguiente cuadro.

Tipo de servicio	Estado*	Diámetro de la tubería	Localización
Alcantarillado Sanitario	1	22" y 32" Concreto Reforzado	Interceptor Bonanza localizado sobre AC 80 continuando por KR 72 B Bis. Plancha E 90.
Alcantarillado Sanitario	1	12" y 22" Gres	Red localizada sobre la KR 73 A y CL 81 entregando al interceptor Bonanza. Plancha E 90.

*(1: Construida. 2: Proyectada. 3: No existe ni está proyectada)



REDES ALCANTARILLADO SANITARIO²⁸

²⁸ Base cartográfica IDECA

• **Alcantarillado Pluvial**

En el siguiente cuadro se indican las redes existentes de alcantarillado pluvial en el área de planificación.

Tipo de servicio	Estado*	Diámetro de la tubería	Localización
Alcantarillado Pluvial	1	1 m Ladrillo 1.1 m Concreto reforzado	Colector localizado sobre AC 80 entre KR 73 A y KR 72 B Bis. Plancha E 90
Alcantarillado Pluvial	3	-	KR 73 A entre AC 80 y CL 81. CL 81 entre KR 72 B Bis y KR 73 A. Plancha E 90

*(1: Construida. 2: Proyectada.3: No existe ni está proyectada)

En la siguiente imagen se indican las redes de alcantarillado pluvial existentes en el área delimitada.



REDES ALCANTARILLADO PLUVIAL²⁹

5.4.2.3 SISTEMA DE ENERGÍA ELECTRICA

Según el artículo 220 del Decreto 190 de 2004, estructura del Servicio de Alumbrado Público, el servicio de Alumbrado Público “Es el servicio público de iluminación de vías

²⁹ Base cartográfica IDECA

públicas y demás espacios de libre circulación, que no se encuentran a cargo de ninguna persona natural o jurídica de derecho privado o público diferente al Distrito Capital, con el objeto de proporcionar la visibilidad para el normal desarrollo de las actividades vehiculares como peatonales”.

“El sistema de semaforización electrónica hace parte de la estructura del alumbrado público de la ciudad. Su administración y operación estará a cargo de la Secretaria de Tránsito y Transporte (STT).”

De conformidad con el oficio Rad 06476959 de 2017/10/06 la Empresa CODENSA S.A. E.S.P. dio respuesta a la solicitud de Disponibilidad para la prestación del servicio de energía eléctrica informando que en concordancia con la Resolución No. 0895 del 17 de mayo de 2011, del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, certifica las Disponibilidades para los predios ubicados en la Avenida Calle 80 No. 72 -96. Comunica además que después de realizar las validaciones respectivas, se determinó que existen redes de energía principales ya construidas y disponibles en el sector.

5.4.2.4 SISTEMA DE TELECOMUNICACIONES

En el artículo 224 del Decreto 190 de 2004 se determina que “el servicio de telecomunicaciones consiste en el conjunto de sistemas, redes y equipos que aseguran la comunicación y transmisión de señales (voz, imágenes, datos) con el fin de establecer una comunicación entre dos personas o dos equipos, localizados a distancia.

Está integrado por la fuente de generación, los sistemas de distribución y redes asociadas que conducen la señal hasta el usuario final y la infraestructura necesaria para cumplir con las condiciones técnicas de su suministro en todo el territorio urbano y de expansión.”

En el oficio expedido por la ETB bajo el número EIRP – OIEP 1024 – 2017 del 05 de octubre de 2017 se informa sobre la disponibilidad de prestación del servicio desde la central Santa Helenita o desde algún equipo remoto que se tenga en la zona.

Además se indica que es necesario que el urbanizador prevea un espacio de 3x4 m2 por cada 1.590 servicios y/o 3x2 por cada 900 servicios futuros para la colocación de los equipos de conexión con la central matriz.

El citado espacio deberá ser cedido a la Empresa en comodato y en ningún momento representará costos para la ETB.



SISTEMA EXISTENTE DE TELECOMUNICACIONES³⁰

5.4.2.5 SISTEMA DE GAS NATURAL DOMICILIARIO

Según el artículo 226 del Decreto 190 de 2004 “El sistema de prestación del servicio de gas domiciliario, está conformado por las fuentes naturales que proporcionan el gas, los gasoductos que lo transportan a la ciudad, las estaciones urbanas de recibo y las redes matrices y secundarias para la distribución del mismo en todo el territorio urbano y de expansión”.

De conformidad con el oficio No.10150224-716-2017 del 26 de diciembre de 2017 la empresa Gas Natural Fenosa informa que cuenta con una infraestructura de red construida de 4” en Acero con un tramo de perforación Dirigida, además de una red cercana de polietileno de 2” construida cuya ubicación se indica en el plano adjunto a la respuesta.

³⁰ Base cartográfica SINUPOT



SISTEMA EXISTENTE DE GAS NATURAL DOMICILIARIO³¹

5.4.2.6 SISTEMA DE MANEJO Y APROVECHAMIENTO DE RESIDUOS SÓLIDOS

De acuerdo con el artículo 211 del Decreto 190 de 2004,

“el sistema integral está conformado por la infraestructura y métodos específicos para la recolección, transporte, aprovechamiento, tratamiento y disposición transitoria y final de los residuos sólidos de origen doméstico, industrial y hospitalario; la recolección, separación, acopio, aprovechamiento y disposición de residuos reciclables; la recolección, aprovechamiento y disposición final de escombros; la recolección, transporte y disposición final de residuos peligrosos y patógenos y lodos; la poda, recolección, transporte y disposición final de material vegetal provenientes para poda de parques, separadores y áreas públicas de la ciudad”.

El sistema para la gestión integral comprende los siguientes procesos:

1. Prevención, reciclaje y aprovechamiento.
2. Recolección y transporte.
3. Transferencia.
4. Tratamiento.
5. Disposición final.

Según oficio S-2017-189940 GC-302-2017-2726 del 18 de octubre de 2017, la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá E.S.P., es la encargada para la gestión y operación del servicio público de aseo en LAS ZONAS 2, 3 y 5 de la ciudad de Bogotá, en su componentes de recolección, barrido, limpieza de vías y áreas

³¹ Fuente: Oficio Gas Natural Fenosa

públicas, corte de césped, poda de árboles en las áreas públicas y transporte de los residuos al sitio de disposición final, según contrato suscrito entre la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP y la Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá E.S.P.

No obstante lo anterior, de conformidad con el Contrato de Concesión No. 286 del 18 de enero de 2018 celebrado entre BOGOTA LIMPIA S.A. E.S.P., y la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos Domiciliarios – UAESP, la gestión y operación del servicio público de aseo en la localidad de Engativá será prestado por la Empresa BOGOTA LIMPIA S.A. E.S.P

5.4.2.7 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Según el artículo 230 del Decreto 190 de 2004, el “Sistema de Equipamientos es el conjunto de espacios y edificios destinados a proveer a los ciudadanos del Distrito Capital de los servicios sociales de cultura, seguridad y justicia, comunales, bienestar social, educación, salud, culto, deportivos, recreativos y de bienestar social, para mejorar los índices de seguridad humana a las distintas escalas de atención, en la perspectiva de consolidar la ciudad como centro de una red regional de ciudades, buscando desconcentrar servicios que pueden ser prestados a menores costos en las otras ciudades de la región”.

Los equipamientos colectivos están relacionados directamente con la actividad residencial y la seguridad humana. Se clasifican en cinco subgrupos:

1. Educación.
2. Bienestar social.
3. Salud.
4. Cultura
5. Culto religioso.

En el artículo 235 se determina que “los planes maestros de equipamientos son los que definen el ordenamiento de cada uno de los servicios dotacionales y adoptarán estándares urbanísticos e indicadores que permitan una programación efectiva de los requerimientos del suelo y unidades de servicio necesarias para atender las diferentes escalas urbanas, de los siguientes sectores:

1. Educativo
2. Cultura
3. Salud
4. Bienestar Social
5. Deportivo y recreativo
6. Seguridad Ciudadana
7. Defensa y Justicia
8. Abastecimiento de alimentos

9. Recintos feriales
10. Cementerios y Servicios funerarios.
11. Establecimientos destinados a la atención de los usuarios de servicios públicos”.

Adicionalmente se incluyó el Plan Maestro de culto y congregaciones de formación religiosa.

La Localidad de Engativá cuenta con un número significativo de establecimientos e instituciones destinadas a prestar los diferentes servicios que demanda la comunidad de residentes y algunos tienen carácter de urbano y/o metropolitano.

Equipamientos de Educación.³²

En la UPZ Minuto de Dios se presenta una alta concentración de instituciones educativas con 14 colegios oficiales, 45 colegios no oficiales, una (1) universidad y 3 Instituciones universitarias como se muestra en la siguiente imagen.

UPZ	Colegio Oficial	Colegio no oficial	Universidad	Institución Universitaria	Total
26 Las Ferias	21	51			72
29 Minuto de Dios	14	45	1	3	63
30 Boyacá Real	16	62			78
31 Santa Cecilia	3	43			46
72 Bolivia		34			34
73 Garcés Navas	4	58			62
74 Engativá	5	34			39
105 Jardín Botánico		5	1		6
116 Álamos		2			2
Total Engativá	63	334	2	3	402
%	15,7	83,1	0,5	0,7	100

Equipamientos colectivos de bienestar social.³³

Corresponden a este grupo las edificaciones y dotaciones destinadas al desarrollo de actividades de información, orientación y prestación de servicios a grupos sociales específicos como: familia, infancia, orfandad, tercera edad, discapacitados y grupos

³² Monografía Localidad 10. SDP Bogotá 2011

³³ Monografía Localidad 10. SDP Bogotá 2011

marginales. Este sector centra su intervención en la población mas vulnerable, en condiciones de pobreza y miseria.

Equipamientos colectivos de Salud.³⁴Comprenden el conjunto de instituciones publicas, privadas y mixtas de la seguridad social en salud, que tiene por objeto la prestación de servicios integrales de salud de tercero, segundo y primer nivel de atención a la comunidad.

Del total de equipamientos de salud de la Localidad de Engativá, 10 Unidades Primarias de Atención - UPA , se localizan en la UPZ 29 Minuto de Dios. Tambien un significativo numero de instituciones privadas prestadoras de servicios de salud.

Equipamientos colectivos culturales.³⁵

Corresponden a espacios, edificaciones y dotaciones destinados al desarrollo de actividades dirigidas al fomento, difusión, conservación y transmisión de las diferentes expresiones culturales. Agrupa teatros, auditorios, centros cívicos, bibliotecas, archivos, centros culturales y museos. Son espacios que favorecen el encuentro y la cohesión social de las comunidades y contribuyendo a una mejor convivencia.

La UPZ Minuto de Dios es la que cuenta con el mayor número de equipamientos culturales de la Localidad 9, siendo el Museo de Arte Contemporáneo, de importancia a nivel urbano y el teatro anexo a las instalaciones del colegio.

Equipamientos recreativos y deportivos y de parques.³⁶

Corresponden a las áreas, edificaciones y dotaciones destinadas a la práctica del ejercicio físico, al deporte de alto rendimiento, exhibición y competencia de actividades deportivas y espectáculos recreativos.

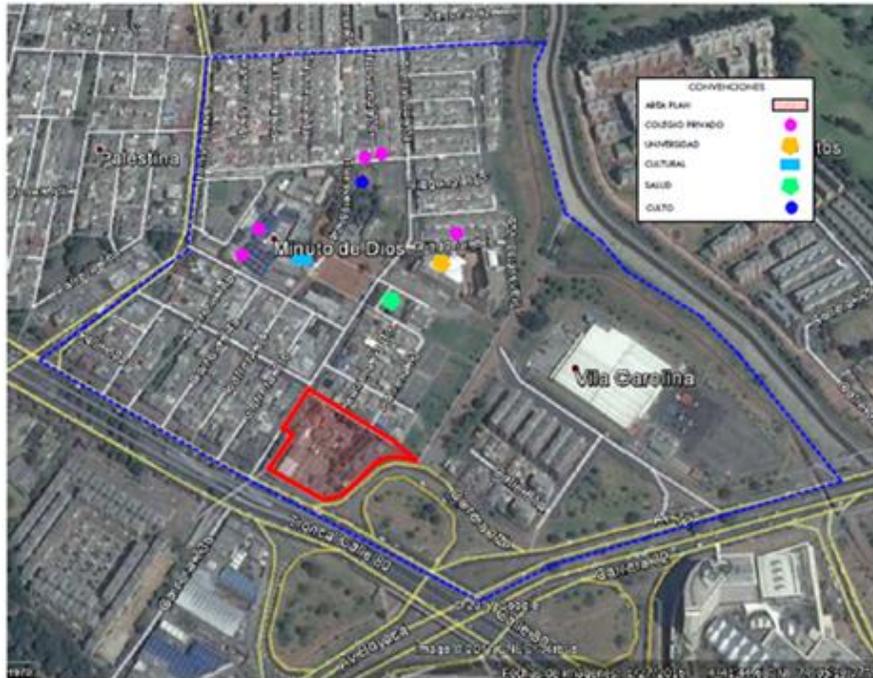
En la localidad de Engativá se localizan 12 equipamientos recreativos, solo uno en la UPZ Minuto de Dios.

En la siguiente imagen se aprecia que al interior del área de influencia delimitada, se localizan dos colegios privados, el Museo de Arte Contemporáneo, La Universidad Minuto de Dios, una Unidad Primaria de Atención del sistema de Salud, UPA y el templo Minuto de Dios que en la actualidad funciona en una estructura provisional.

³⁴ Monografía Localidad 10. SDP Bogotá 2011

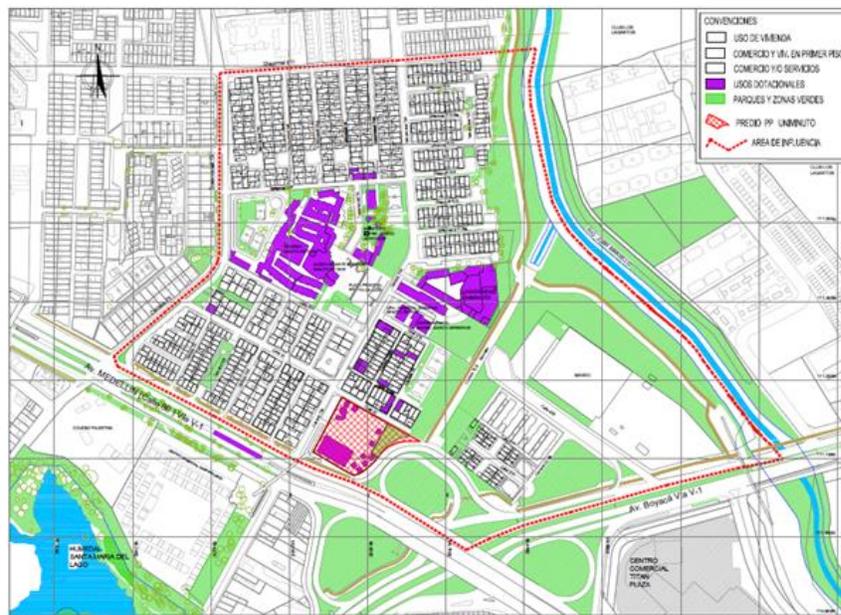
³⁵ Monografía Localidad 10. SDP Bogotá 2011

³⁶ Monografía Localidad 10. SDP Bogotá 2011



EQUIPAMIENTOS EXISTENTES

Los anteriores equipamientos se concentran en proximidad de la Plaza Minuto de Dios. Así mismo, en el barrio existen varios inmuebles de propiedad de la Corporación Minuto de Dios que están siendo utilizados para uso de la institución, predios que se indican en el plano No. D - 09 Estructura de equipamientos.



ESTRUCTURA EQUIPAMIENTOS

5.4.2.8 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

De acuerdo con el artículo 239 del Decreto 190 de 2004 “el espacio público, de propiedad pública o privada, se estructura mediante la articulación espacial de las vías peatonales y andenes que hacen parte de las vías vehiculares, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, los parques, las plazas, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y contruidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos”.

En la zona en estudio el espacio público existente es el correspondiente a la Avenida Medellín (AC 80), la Avenida Boyacá, la Alameda Carrera 72 A, aledaña al canal Salitre y la franja de zonas verdes contigua a ésta, las zonas verdes de Makro y las urbanizaciones Terranova y Villa Carolina complementadas con la malla vial local y la red de andenes como se indica en la imagen siguiente. (Ver Plano D – 03)



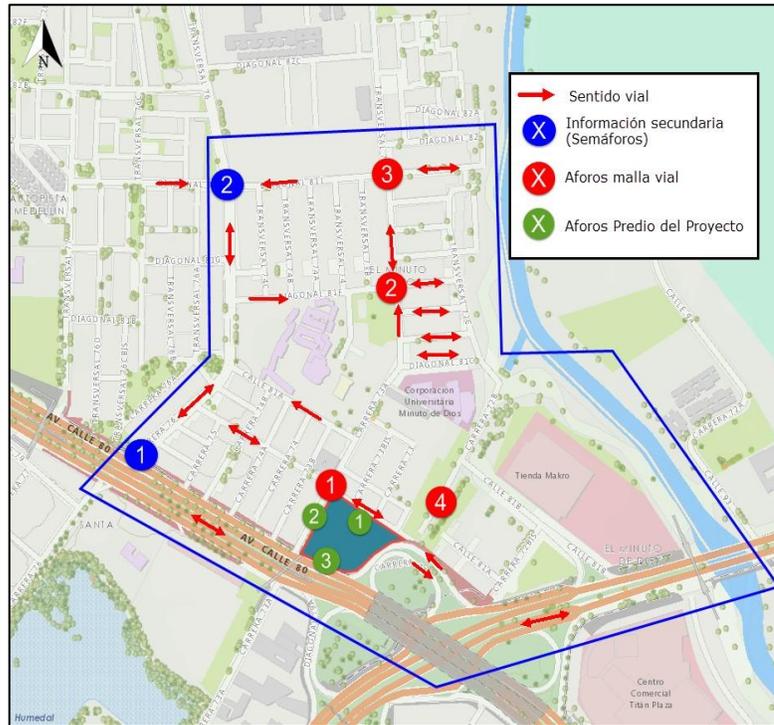
ESTRUCTURA ESPACIO PÚBLICO³⁷

5.4.2.9 CARACTERIZACIÓN DEL TRANSITO VEHICULAR – PEATONAL

En el estudio de transito que se anexa se presenta el análisis de la información secundaria, correspondiente a los volúmenes en las intersecciones semaforizadas, suministrada por la Secretaría Distrital de Movilidad y la información primaria recopilada en el área de influencia del proyecto y el aporte del estudio de tránsito realizado para el Plan Maestro de Ordenamiento Minuto de Dios por la Universidad de Los Andes.

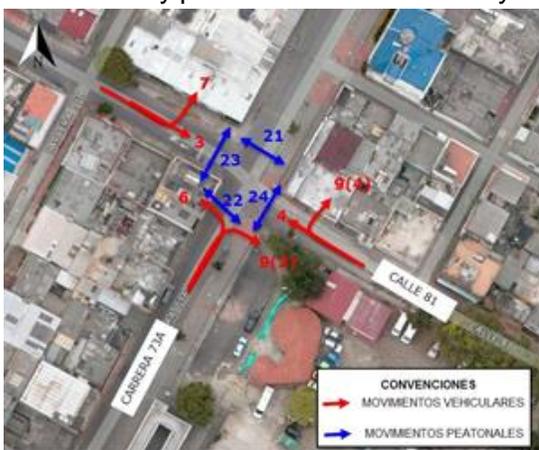
³⁷ Base cartográfico IDECA

Para obtener la información primaria que permitiera la caracterización de los volúmenes vehiculares, peatonales y de ciclousoarios, en el área de influencia, de acuerdo con el estudio, se recopiló información en los puntos indicados en la siguiente imagen, en periodos de 15 minutos.



LOCALIZACIÓN GENERAL DE LOS PUNTOS EN MALLA VIAL ADYACENTE³⁸

En las siguientes imágenes tomadas del Estudio de Tránsito se indican los movimientos vehiculares y peatonales identificados y aforados en la malla vial adyacente al proyecto.



Movimientos aforo vehicular en malla vial

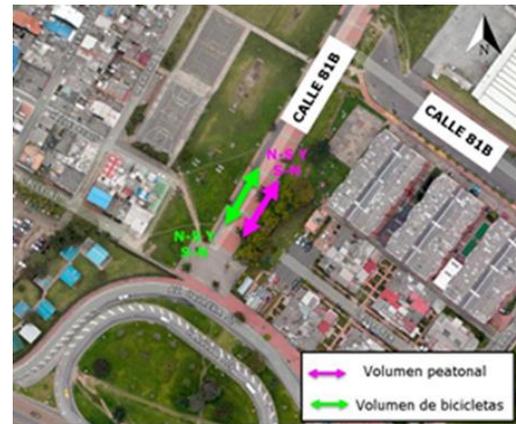


Movimientos aforo vehicular en malla vial

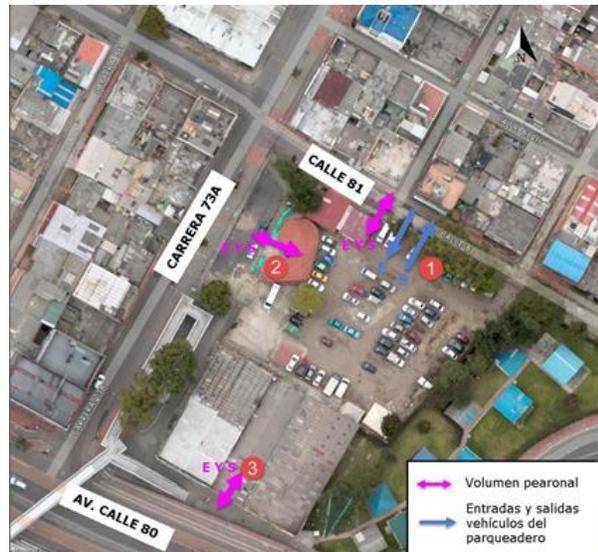
³⁸ Fuente Estudio de Tránsito T&T



Movimientos aforo vehicular en malla vial



Aforo peatonal y de ciclistas



Movimiento vehicular y peatonal predio plan

Para la caracterización del comportamiento del tráfico del uso dotacional de educación superior se tomó como modelo la **Corporación Universitaria Minuto de Dios Sede Principal**, localizada en la Calle 81B No. 72B-70, Barrio Minuto de Dios. De la información contenida en el estudio se extrae lo siguiente:

1. Carrera 73 A por Calle 81

De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que la máxima demanda se presenta en el período comprendido entre las 18:00 y las 19:00 horas el día típico y entre 14:15 y las 15:15 horas el día atípico. Durante el día típico, los volúmenes oscilan entre 108 y 242 vehículos mixtos/hr y en la hora de mayor demanda se registran volúmenes de 242 mixtos/hr (182 veh-equivalentes/hr). Durante el día atípico, en el periodo aforado los volúmenes oscilan entre 117 y 336 vehículos mixtos/hr, mientras que en la hora de máxima demanda el volumen es de 336 vehículos mixtos/hr (302 veh-equivalentes/hr).

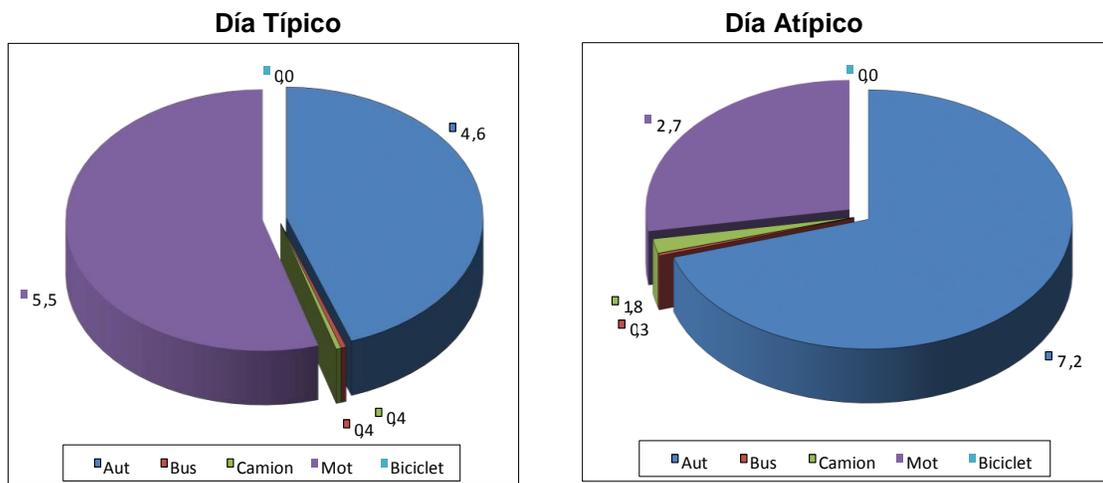
En la Tabla 7 del Estudio de Tránsito se presenta la información correspondiente a los volúmenes vehiculares en la hora de máxima demanda de la intersección durante los dos días aforados y en la Figura 40 la correspondiente composición vehicular.

Tabla 7 Volúmenes vehiculares en la HMD de la Carrera 73 A por Calle 81

Día	Hora		Autos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Mixtos	Equivalentes
Típico	18:00	19:00	108	1	1	132	0	242	182
	Composición		44,6%	0,4%	0,4%	54,5%	0,0%	FHP	0,83
Atípico	14:15	15:15	236	1	6	93	0	336	302
	Composición		70,2%	0,3%	1,8%	27,7%	0,0%	FHP	0,84

Fuente: Estudio de Tránsito.

Figura 40 Estudio de Tránsito. Composición vehicular en la HMD de la Carrera 73 A por Calle 81



Fuente: Estudio de Tránsito.

El día típico, la mayor participación corresponde a motos con el 54,5%, seguidas por los autos con el 44,6%, los camiones y los buses no superan el 0,4% y no se registran bicicletas. El día sábado, el 70,2% del volumen que circula corresponde a autos, seguidos por las motos con el 27,7%, los camiones representan el 1,8%, mientras que los buses el 0,3% y tampoco se registran bicicletas.

2 Transversal 73 A por Calle 81 F

De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que durante el día típico la máxima demanda se encuentra en el período comprendido entre las 15:30 y las 16:30 horas, con volúmenes que oscilan entre 49 y 135 vehículos mixtos/hr y en la hora de mayor demanda se registran volúmenes de 135 vehículos mixtos/hr (130 veh-equivalentes/hr). Durante el día atípico, la máxima demanda se registra entre las 17:15 y las 18:15 horas, se presentan volúmenes que varían entre 64 y 145 vehículos

mixtos/hr, mientras que la mayor demanda es de 145 vehículos mixtos/hr (124 veh-equivalentes/hr).

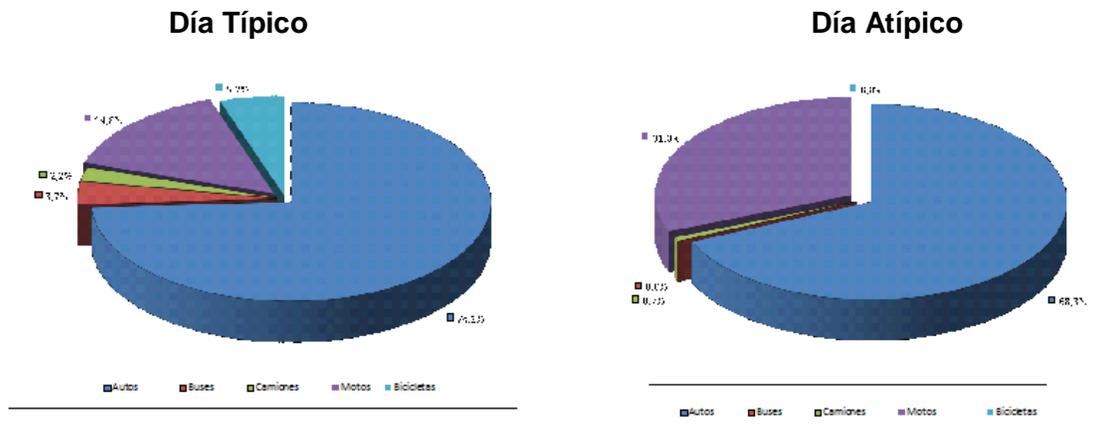
En la Tabla 8 del Estudio de Tránsito se presentan los volúmenes vehiculares en la hora de máxima demanda de la intersección durante los dos días aforados y en la Figura 42 la correspondiente composición vehicular.

Tabla 8 Volúmenes vehiculares en la HMD de la Transversal 73 A por Calle 81 F

Día	Hora		Autos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Mixtos	Equivalentes
Típico	15:30	16:30	100	5	3	20	7	135	130
	Composición		74,1%	3,7%	2,2%	14,8%	5,2%	FHP	0,70
Atípico	17:15	18:15	99	0	1	45	0	145	124
	Composición		68,3%	0,0%	0,7%	31,0%	0,0%	FHP	0,74

Fuente: Estudio de Tránsito.

El día típico, la mayor participación corresponde a autos con el 74,1%, seguidos por las motos con el 14,8%, las bicicletas alcanzan el 5,2%, mientras los buses y camiones representan el 3,7% y el 2,2%, respectivamente. El día sábado, el 68,3% del volumen que circula corresponde a autos, seguidos por las motos con el 31% y el 0,7% corresponde a camiones, mientras que no se registran buses ni camiones.



3 Transversal 73 A por Diagonal 81 I

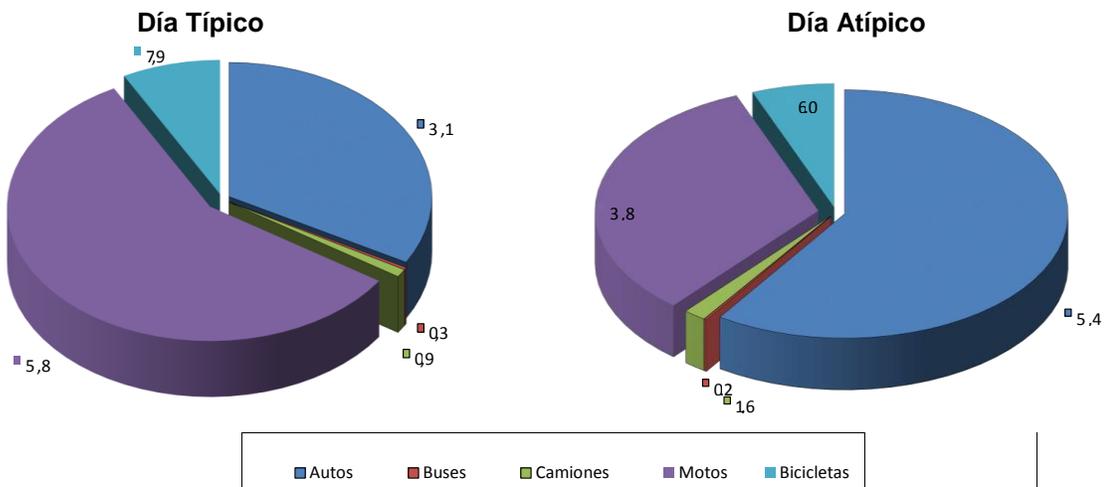
De acuerdo con los resultados obtenidos, se observa que durante el día típico los volúmenes oscilan entre 700 y 2300 vehículos mixtos/hr, se presenta un período pico comprendido entre las 18:00 y las 19:00 horas, donde se registra un volumen de 2318 vehículos mixtos/hr (1551 veh-equivalentes/hr). Durante el día atípico, se observa que los volúmenes oscilan entre 900 y 1600 vehículos mixtos/hr, se presenta un período pico comprendido entre las 12:45 y las 13:45 horas, donde se registra un volumen de 1597 vehículos mixtos/hr (1294 veh-equivalentes/hr).

En la Tabla 9 del estudio de tránsito se presentan los volúmenes vehiculares en la hora de máxima demanda de la intersección durante el día aforado y en la Figura 44 la correspondiente composición vehicular.

Tabla 9 Volúmenes vehiculares en la HMD de la Transversal 73 A por Diagonal 81 I

Día	Hora		Autos	Buses	Camiones	Motos	Bicicletas	Mixtos	Equivalentes
Típico	18:00	19:00	768	6	22	1340	182	2318	1551
	Composición		33,1%	0,3%	0,9%	57,8%	7,9%	FHP	0,97
Atípico	12:45	13:45	1084	3	30	599	109	1825	1493
	Composición		59,4%	0,2%	1,6%	32,8%	6,0%	FHP	0,97

Fuente: Estudio de Tránsito.



Fuente: Estudio de Tránsito.

El día típico, la mayor participación corresponde a motos con el 57,8%, seguidas por los autos con el 33,1%, las bicicletas alcanzan el 7,9%, mientras que los buses y camiones representan el 0,3% y el 0,9%, respectivamente. El día atípico, la mayor participación corresponde a autos con el 59,4%, seguidos por las motos con el 32,8%, las bicicletas con el 6%, los camiones representan el 1,6% y los buses sólo el 0,2%.

CARACTERIZACIÓN DEL FLUJO PEATONAL

Para determinar el comportamiento de los volúmenes peatonales que circulan en los andenes del área de influencia directa del proyecto se tomó información cuyos resultados se indican a continuación:

1 Intersección Carrera 73 A por Calle 81

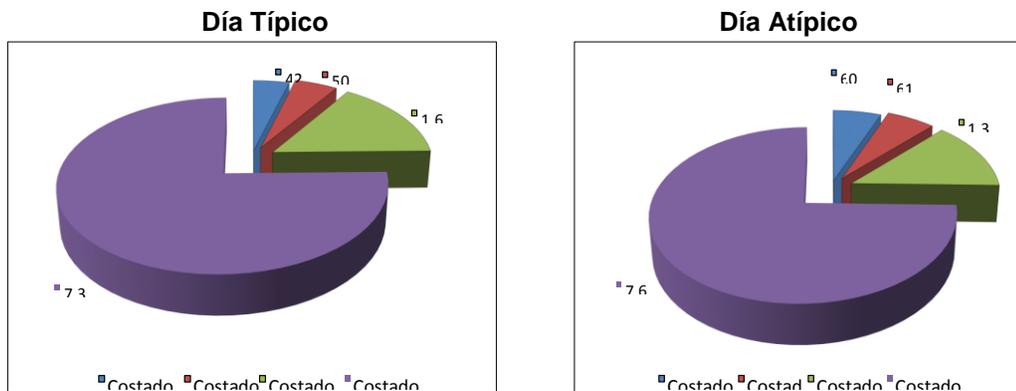
En la Tabla 10 se presentan los volúmenes peatonales en la hora de máxima demanda durante los dos días aforados y en la Figura 46 se muestra la participación porcentual por sentido de circulación.

Tabla 10 Volúmenes peatonales en la HMD del andén del costado occidental de la Carrera 72

Día	Hora		Costado Norte	Costado Sur	Costado oeste	Costado este	Total Peatones
Típico	17:30	18:30	128	154	479	2318	3079
	Composición		4%	5%	16%	75%	
Atípico	14:30	15:30	180	182	398	2236	2996
	Composición		6%	6%	13%	75%	

Fuente: Estudio de Tránsito.

Figura 46 Circulación peatonal el andén del costado occidental de la Carrera 72



Fuente: Estudio de Tránsito.

2 Alameda Carrera 72B

De acuerdo con el estudio de tránsito durante el día típico, en el periodo aforado, por la alameda circulan entre 10 y 82 peatones/hr, la máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 17:30 y las 18:30 horas con un volumen de 82 peatones/hr, circulando el 50% en cada sentido.

Mientras que durante el día atípico, en el periodo aforado los volúmenes oscilan entre 50 y 130 peatones/hr, la máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 17:15 y las 18:15 horas con un volumen de 128 peatones/hr, donde el 65% circula en sentido S-N y el 35% en sentido opuesto.

En la Tabla 11 se presentan los volúmenes peatonales en la hora de máxima demanda durante los dos días aforados la participación porcentual por sentido de circulación.

Tabla 11 Volúmenes peatonales en la HMD en Alameda de la Carrera 72 B

Día	HORA		PEATONES		
			N-S	S-N	TOTAL
Típico	17:30	18:30	41	41	82
Atípico	17:15	18:15	45	83	128

Fuente: Estudio de tránsito.

CARACTERIZACIÓN DEL FLUJO DE BICICLETAS

De acuerdo con el estudio el comportamiento de los volúmenes de bicicletas que circulan en el área de influencia directa del proyecto en los diferentes puntos de aforo establecidos es el siguiente:

1 Carrera 73 A

De acuerdo con el estudio en la intersección de la Calle 81 F el volumen de bicicletas que circula es muy bajo durante el día típico y nulo el día atípico.

Por su parte en la intersección de la Diagonal 81 I, se encuentra que durante el día típico, circulan entre 30 y 190 bicicletas/hr, la máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 17:45 y las 18:45 horas con un volumen de 191 bicicletas/hr. Mientras que durante el día atípico, en el periodo aforado los volúmenes oscilan entre 30 y 100 bicicletas/hr. La máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 12:45 y las 13:45 horas con un volumen de 109 bicicletas/hr.

En la Tabla 12 se presentan los volúmenes de bicicletas en la hora de máxima demanda durante los dos días aforados.

Tabla 12 Volúmenes de bicicletas en la HMD en intersecciones de la Carrera 73A

DÍA	HORA		KR 73 ^a - INTERSECCIONES		
			CL 81F	DG 81I	TOTAL
TÍPICO	17:45	18:45	7	191	198
ATÍPICO	12:45	13:45	0	109	109

Fuente: Estudio de Tránsito.

2 Ciclo ruta Av. Calle 80

Se observa que durante la mayor parte del día típico, circulan en promedio 200 bicicletas/hr; se encuentran dos periodos pico, uno en la mañana donde circulan 728 bicicletas/hr en sentido W-E y otro en la tarde con 823 bicicletas/hr en sentido E-W.

El estudio mencionado determina que durante el día atípico, se observa un periodo pico en la mañana con 357 bicicletas/hr en sentido W-E y otro al mediodía con 228 bicicletas/hr en sentido E-W.

En la Tabla 13 se presentan los volúmenes peatonales en la hora de máxima demanda durante los dos días aforados la participación porcentual por sentido de circulación.

Tabla 13 Volúmenes peatonales en la HMD en Alameda de la Carrera 72 B

DÍA	HORA		BICICLETAS		
			E-W	W-E	TOTAL
TÍPICO	17:30	18:30	823	66	889
ATÍPICO	07:15	08:15	28	357	385

Fuente: Estudio de Tránsito.

Como se observa en la tabla anterior, el día típico la mayor demanda de bicicletas sobre la ciclo ruta de la Av. Calle 80 se registra entre 17:30 y 18:30 horas, con 889 bicicletas/hr, de las cuales el 93% circula en sentido E-W. Mientras que el día atípico, la máxima demanda se presente entre 7:15 y 8:15 horas con 385 bicicletas/hr, de las cuales el 93% circula en sentido W-E.

3 Alameda Carrera 72B

Se observa que durante la mayor parte del día típico circulan en promedio 200 bicicletas/hr; se encuentran dos periodos pico, uno en la mañana donde circulan 357 bicicletas/hr en sentido S-N y otro en la tarde con 737 bicicletas/hr en sentido N-S. Mientras que durante el día atípico, se observa un periodo pico en la mañana con 202 bicicletas/hr en sentido S-N y otro al mediodía con 157 bicicletas/hr en sentido N-S.

En la Tabla 14 del estudio se presentan los volúmenes de bicicletas en la hora de máxima demanda durante los dos días aforados.

Tabla 14 Volúmenes peatonales en la HMD en Alameda de la Carrera 72 B

Día	HORA		BICICLETAS		
			N-S	S-N	TOTAL
Típico	17:15	18:15	729	162	891
Atípico	08:00	09:00	70	202	272

Fuente: Estudio de Tránsito.

Como se observa en la tabla anterior, el día típico la mayor demanda de bicicletas sobre la alameda de la Carrera 72 B, se observa que durante el día típico, la máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 17:15 y las 18:15 horas

con un volumen de 891 bicicletas/hr, circulando el 82% en sentido N-S. Mientras que durante el día atípico, la máxima demanda se encuentra para el período comprendido entre las 8:00 y las 9:00 horas con un volumen de 272 bicicletas/hr, donde el 74% circula en sentido S-N.

AFOROS EN EL PREDIO DEL PROYECTO

En el predio donde se llevará a cabo el proyecto se recopiló información de vehículos y peatones que actualmente ingresan y salen de las instalaciones y son usuarios de los servicios que se prestan en las instalaciones de la Corporación y de la Uniminuto existentes en el predio y un parqueadero.

1 Entradas y Salidas vehiculares

En la Tabla 15 del estudio se incluyen las entradas y salidas horarias del parqueadero. Como se puede en esta tabla, la hora de mayor demanda durante el día típico se presenta entre las 7:15 y las 8:30 horas, con 29 vehículos, de los cuales 26 entran y 3 salen de parqueadero. Así mismo, la hora de mayor demanda el día sábado se presenta entre las 12:15 y las 13:15 horas con 44 vehículos, de los cuales 23 entran y 21 salen del parqueadero.

En la Tabla 16 del estudio se incluye la ocupación del parqueadero, donde se puede ver que la mayor ocupación durante el día típico se presenta entre las 15:45 y las 17:15 horas, con 29 vehículos estacionados; para las motos la mayor ocupación se presenta entre las 10:45 y la 11:45 horas con 20 motos estacionadas y para las bicicletas entre las 9:45 y las 10:45 horas con 6 bicicletas estacionadas.

Así mismo, como se observa en la Tabla 16, la mayor ocupación del parqueadero durante el día típico se presenta entre las 15:30 y las 16:45 horas, con 26 vehículos estacionados; para las motos la mayor ocupación ocurre entre las 8:15 y las 10:45 horas con 4 motos estacionadas y para las bicicletas la mayor ocupación se presenta en los periodos 10:15- 11:30 y 13:15-14:45 horas con 4 bicicletas estacionadas.

2 Entradas y Salidas peatonales

En la Tabla 17 del estudio se incluyen las entradas y salidas horarias de peatones del parqueadero. Como se puede en esta tabla, la mayor demanda durante el día típico se presenta en dos periodos, uno entre las 7:45 y las 8:45 horas, con 86 peatones, de los cuales 37 entran y 49 salen de parqueadero y el otro periodo comprendido entre las 17:30 y las 18:30 con 86 peatones, de los cuales 20 ingresan y 66 salen.

Se observa que la hora de mayor demanda el día sábado se presenta entre las 8:30 y las 9:30 horas con 41 peatones, de los cuales 8 entran y 33 salen del parqueadero.

En la Tabla 18 del estudio se consideran las entradas y salidas horarias de peatones de la librería Minuto de Dios, localizada en el predio donde se llevará a cabo el proyecto.

Como se puede observar en esta tabla, la mayor demanda durante el día típico se presenta entre las 18:00 y las 19:40 horas, con 30 peatones, de los cuales 16 entran y 14 salen de la Librería.

Así mismo, la hora de mayor demanda el día sábado se presenta entre las 11:30 y las 12:30 horas con 108 peatones, de los cuales 75 entran y 33 salen de la librería.

En la Tabla 19 del estudio se consideran las entradas y salidas horarias de peatones de la Cooperativa Minuto de Dios que opera en el predio donde se llevará a cabo el proyecto. Se aclara que el día sábado no prestó servicio la Cooperativa.

Como se observa en esta tabla la mayor demanda durante el día típico se presenta entre las 12:45 y las 13:45 horas, con 117 peatones, de los cuales 66 entran y 51 salen de la Cooperativa.

3 CARACTERÍSTICAS DEL TRÁNSITO VEHICULAR

Para caracterizar el tránsito vehicular y peatonal de la Sede Principal de la Unimiuoto, se realizaron los aforos de los volúmenes de entradas y salidas de usuarios, tanto en el parqueadero como en la portería peatonal, adicionalmente, se registraron los vehículos que estacionan sobre las vías adyacentes a la Universidad, donde se identificó que parquean usuarios de la Universidad, la localización de accesos, así como de los tramos viales aforados.

El estudio de tránsito determina que la mayor ocupación del parqueadero de la Uniminuto Sede Principal durante el día típico se presenta entre las 16:15 y las 17:15 horas, con 122 vehículos estacionados; para las motos la mayor ocupación ocurre entre las 13:30 y las 14:30 horas con 103 motos estacionadas y para las bicicletas la mayor ocupación se presenta entre las 12:00 y las 13:00 horas con 48 bicicletas estacionadas.

Con el fin de cuantificar la demanda actual insatisfecha o los usuarios que no utilizan el parqueadero de la Sede Principal se recopiló información sobre los tramos viales adyacentes correspondientes a la Carrera 73 y la Calle 81 Bis.

De acuerdo con la información obtenida, en los tramos viales analizados, la mayor ocupación durante el día típico, en autos se presenta en dos periodos entre 10:30-11:30 y entre 11:15 y las 12:15 horas, con 7 vehículos estacionados; para las motos ocurre entre 20:30 y 21:30 horas con 39 motos estacionadas.

Durante el día atípico, para estos tramos viales analizados, la mayor ocupación, en autos se presenta entre las 8:30-9:30 horas, con 4 vehículos estacionados; para las motos ocurre entre 9:15 y 10:30 horas con 23 motos estacionadas.

Así mismo se observa en el tramo de la Diagonal 81C durante el día típico, la mayor ocupación para autos se presenta entre las 19:15 y las 20:15 horas con 22 autos estacionados; para buses entre 7:15 y 8:15 horas con 3 buses estacionados, para los camiones entre las 7:15 y 8:15 horas y entre las 9:00 y las 10:15 horas con 2 camiones

estacionados, para las motos entre las 18:30 y la 19:30 horas con 12 motos estacionadas.

Durante el día atípico, la mayor ocupación para autos se presenta entre las 14:30 y las 15:30 horas con 31 autos estacionados; no se presentaron buses estacionados, para los camiones entre las 7:45 y 8:45 horas con 1 camión estacionado, para las motos entre las 9:00 y 10:00 y entre las 17:45 y 18:45 horas con 6 motos estacionadas.

En los tramos viales de la Transversal 74 y de la Diagonal 81F la mayor ocupación durante el día típico, en autos se presenta en dos periodos entre 07:15-08:15 y entre 12:30 y las 13:30 horas, con 46 vehículos estacionados; para las motos ocurre entre 19:30 y 20:30 horas con 269 motos y para las bicicletas entre 21:00 y las 22:00 horas con 16 bicicletas estacionadas.

Así mismo, para el día atípico en estos tramos viales, se encuentra que la mayor ocupación para autos se presenta entre 15:45 y las 17:30 horas con 47 autos estacionados, para motos entre 16:30 y 17:30 horas con 179 motos estacionadas y para bicicletas entre 13:00 y 14:15 horas con 18 motos estacionadas.

En la Tabla 28 del estudio se presenta el consolidado de todos los tramos viales analizados y se puede observar que durante el día típico, la mayor ocupación para autos se presenta entre las 12:30 y las 13:30 horas, con 64 vehículos estacionados; para los buses entre 7:15 y 8:15 horas con 3 buses estacionados, para camiones entre 7:45-8:45 horas y entre las 9:00 y 10:15 horas con 2 camiones estacionados, para las motos entre las 19:30 y las 20:30 horas con 304 motos estacionadas y para las bicicletas entre las 21:00 y las 22:00 horas con 16 bicicletas estacionadas.

Para el día atípico, la mayor ocupación para autos se presenta entre las 14:30 y las 15:30 horas, con 77 vehículos estacionados; no se presentan buses estacionados, para camiones entre 7:45-8:45 horas con 1 camión estacionado, para las motos entre las 16:15 y 17:30 con 183 motos estacionadas y para las bicicletas entre las 13:00 y las 14:15 horas con 18 bicicletas estacionadas.

4 Consolidado parqueadero y tramos viales

Del análisis de la información recopilada se observa que la hora de mayor demanda durante el día típico se presenta entre las 17:30 y las 18:45 horas, con 509 vehículos, de los cuales 378 entran y 131 salen de parqueadero; la hora de mayor demanda el día sábado se presenta entre las 12:30 y las 13:00 horas con 382 vehículos, de los cuales 219 entran y 163 salen del parqueadero.

Para el día atípico la mayor ocupación para autos se presenta entre las 14:30 y las 15:30 horas con 77 vehículos estacionados; no se presentan buses estacionados, para los camiones entre las 7:45 y 8:45 horas con un camión estacionado, para las motos

entre 16:15 y 17:30 horas con 182 motos estacionadas y para las bicicletas entre las 13:00 y la 14:00 horas con 18 bicicletas estacionadas.

5 Conteo Peatonal

De acuerdo con el Estudio de Tránsito se tiene que el día típico la máxima demanda se presenta entre las 17:30 y las 18:30 horas con 3.380 peatones/Hora, de los cuales 1.970 entran y 1.410 salen de la Corporación. Para el día atípico, la máxima demanda peatonal se presenta entre las 12:30 y las 13:30 horas, con 2.967 peatones/Hora, de los cuales 1.717 entran y 1.250 salen de la Corporación.

Este conteo se complementó con una encuesta para conocer el modo en que los usuarios llegan a la sede universitaria cuyos resultados fueron:

- El 71% llega en transporte público (Transmilenio, SITP y provisional).
- El 19% llega en moto.
- El 3% llega a pie.
- El 5% llega en bicicleta.
- El 1% llega en taxi.
- El 1% llega como pasajero en vehículo particular.

En cuanto a la salida de la Institución el comportamiento es similar al de llegada, ya que por lo general los usuarios retornan a sus orígenes en los mismos modos de transporte.

Con relación a la localidad de origen, se encontró que la mayor presencia de usuarios correspondieron a Engativá (29%), Suba (18%), Usaquén (San Cristóbal Norte) (8%) y Bosa (6%), la demás localidades presentaron participaciones inferiores al 5%. También se encuentran usuarios que provienen de fuera de Bogotá, los cuales representan el 11% de los usuarios encuestados, siendo Funza y Soacha las que presentaron mayor participación.

En términos generales, se determina que la población de estudiantes de la Sede Principal de la Uniminuto, utiliza el transporte público para movilizarse en un gran porcentaje (74%), seguido por el uso de la moto que es otro de los medios de transporte que actualmente en la ciudad está siendo más utilizado, por otro lado el origen de los estudiantes corresponde a localidades de estratos 2 y 3.

Bajo las anteriores consideraciones se estimaron las necesidades de parqueo de la futura **Sede Calle 80**

5.4.2.10 CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL

Con el fin de identificar y proponer las medidas necesarias para la mitigación, control o compensación de los eventuales impactos ambientales negativos que la presencia del proyecto propuesto genere en el área de influencia del mismo, el estudio de concepto ambiental elaborado por **FORESTA SAS**, desarrolla los contenidos que definen las

condiciones y determinantes para la formulación del presente plan desde tres perspectivas así:

- Variables del componente geofísico.
- Recursos naturales
- Estructura ecológica

Para la identificación de los impactos generados por el proyecto al ambiente y a la comunidad del área de influencia, el estudio analiza la presión que ejercen los subsistemas sociocultural y económico sobre el subsistema físico- biótico en sus componentes de suelo, biótico (flora, fauna y paisaje), agua, aire (emisiones, ruido, visual) y socioeconómico.

Componente Suelo

En el componente suelo el estudio resalta la inadecuada disposición de residuos sólidos en el andén al lado del proyecto, resultante de las actividades desarrolladas por habitantes y vendedores ambulantes. Así mismo se evidencia el deterioro de malla vial, situación que dificulta la movilidad y genera contaminación del aire por las emisiones de los vehículos y ruido.

Componente Biótico

Se evidencia la presencia de árboles alrededor del predio hacia el costado de la Autopista Medellín, los cuales carecen de un adecuado manejo silvicultural y presentan signos de deterioro como consecuencia de la polución producida por el tráfico vehicular de la avenida Medellín. Los árboles localizados en la zona verde al lado del canal se encuentran en buen estado.

El parque al lado del canal se encuentra en regular estado por problemas de drenaje y pérdida de la capa vegetal en algunos sectores.

Aunque dentro del área de influencia directa se encuentra la zona verde del canal, el área no cuenta con presencia de fauna representativa como aves, posiblemente por el nivel de ruido de los corredores viales.

Componente Agua

Se evidencia la presencia del río Salitre el cual emite olores debido a la contaminación que presenta el cuerpo de agua, lo que genera molestias a residentes y usuarios del sector.

Componente Aire

La contaminación atmosférica en el sector es ocasionada en gran medida por la concentración de monóxido de carbono en la zona resultante del intenso tráfico vehicular que circula por las vías al lado del canal.

Componente Socioeconómico

Teniendo en cuenta las características del sector y la actividad desarrollada por la Uniminuto que atrae diariamente una población flotante significativa, se ha establecido una actividad económica importante, particularmente venta de servicios alimentarios, ropa, papelerías, servicios de internet, etc en las áreas aledañas.

5.4.2.10 CARACTERIZACIÓN SOCIO - ECONOMICA Y CULTURAL

El Plan Parcial de Renovación Urbana Uniminuto Calle 80 es un plan de iniciativa privada que se desarrolla en dos predios propiedad de la Corporación Universitaria Minuto de Dios, cuyo desarrollo se vio suspendido por varios años, durante los cuales se realizaron varios planteamientos urbanísticos orientados a viabilizar un proyecto que diera solución a las necesidades de la UNIMINUTO sin afectar negativamente el entorno y por el contrario, fuese un catalizador de los problemas introducidos al barrio por el acelerado crecimiento de la Institución.

Bajo esta óptica la **Renovación Urbana** no conlleva una amenaza de destrucción del tejido urbano y social sino una oportunidad, representada en el reconocimiento de la problemática detectada en el sector y la fortaleza que significa el hecho que la totalidad de la manzana sea propiedad de una Institución cuyo interés principal es el mejoramiento integral del sector sin que se presente desplazamiento de la población.

- Aspectos Generales

La intervención propuesta se limita a la manzana señalada en el plano CU1 E15/4- 18 de la urbanización Minuto de Dios lotes 67 y 68, aprobado con la Resolución No. 18-1-0389 del 25 junio de 2018, "*Por la cual se expide la Licencia de Urbanización en la modalidad de saneamiento para el Desarrollo urbanístico denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 Y 68, para los predios identificados con Matrícula Inmobiliaria 50C673383 / 50C651193, con nomenclatura KR 73 A 80 60 (Actual)/ AC 80 72 B 36 (Actual), localidad de Engativá y se determina el plazo para la entrega de cesiones.*", y dadas las características de ocupación de la misma, no se presenta desplazamiento de población asentada. Por el contrario, su desarrollo busca organizar e incrementar el espacio público existente y provee, al interior del proyecto, locales idóneos para la localización de los servicios que la comunidad requiere y que, por la carencia de una estructura física idónea invaden el espacio público dificultando la movilidad vehicular y peatonal.

La situación socio económica del sector hoy es resultante de la confluencia de diversas situaciones y procesos que se han venido dando en el tiempo como producto de las distintas dinámicas que se dan en el contexto, como son demografía, usos del suelo y economía las cuales inciden directamente en el ambiente y son determinantes del conflicto existente.

- Demografía

De acuerdo con la información del diagnóstico de la Localidad de Engativá contenida en el documento Agenda Ambiental de la Localidad 10 Engativá Bogotá D.C. 2009 la densidad habitacional de Engativá se ha mantenido por encima de la de Bogotá en una

proporción constante y en el año 2005 fue la sexta localidad con mayor densidad de la ciudad con 231 habitantes por hectárea, cifra por encima del promedio de la ciudad determinado en 176 hab/ha.

La construcción de la troncal de Transmilenio por la calle 80, favorece la tendencia al crecimiento poblacional del sector y la necesidad de transformación de la tipología de edificaciones.

- Usos del suelo

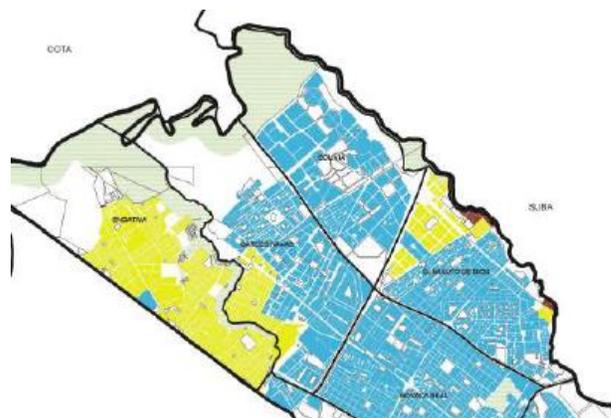
A pesar de que el uso señalado en las normas para el sector en estudio, aledaño a la Uniminuto es residencial, a lo largo del tiempo se ha presentado de forma irregular el cambio de uso en algunos ejes viales de circulación de transporte público y en inmediaciones de la Universidad, caracterizándolo como sector con presencia de actividades de comercio y servicios a nivel de primeros pisos. Como resultado de lo anterior se presenta una transformación en las edificaciones originales, un incremento en la población flotante y la ocupación indebida del espacio público.

La estructura vial original no soporta dicho incremento y es notoria la congestión vehicular y peatonal en inmediaciones de la Universidad.

A nivel urbano el sector cuenta con dos importantes ejes de la malla arterial que facilitan la integración con la Ciudad y el Canal del Salitre y su ronda que constituyen un elemento integrador del espacio verde recreativo.

5.4.2.11 ESTRATIFICACIÓN

En la UPZ el Minuto de Dios predomina el estrato socio económico 3 medio bajo como se aprecia en la siguiente imagen, con dos sectores de estrato 2 y de estrato 1 en franjas aledañas al canal del río Salitre.



ESTRATIFICACIÓN³⁹

³⁹ Fuente: Recorriendo Engativá Alcaldía Mayor de Bogotá 2004

6. CARACTERIZACIÓN AREA DE PLANIFICACIÓN

El área delimitada para el Plan Parcial de Renovación Urbana UNIMINUTO CALLE 80, la cual denominaremos **Área de Planificación**, a pesar de su excelente ubicación no ha podido desarrollarse para los fines que la Institución propietaria requiere y, en la actualidad, alberga algunas edificaciones que se han ido localizando de manera aleatoria y con carácter de temporalidad dejando de lado un potencial de desarrollo que le confieren las dos importantes vías que lo delimitan por los costados sur y oriental como son la Avenida Medellín, (AC 80) y la Avenida Boyacá a las cuales habría que adicionar la posibilidad de conexión directa con la Alameda Carrera 72 B, aledaña al canal del río Salitre.

La Avenida Medellín, a pesar de haberse concebido como un eje vial de carácter metropolitano de conexión con la región hacia occidente, desde el Acuerdo 07 de 1979, era un eje de Actividad Residencial que de acuerdo con los objetivos de ordenamiento determinó concentrar el área de actividad múltiple en una franja comprendida entre la carrera 7ª y la carrera 30 desde la calle 100 hasta la avenida Primero de Mayo, la cual se desplazaba hacia el sur y el occidente, a lo largo de corredores lineales de actividad múltiple, estructurados sobre ejes viales de tráfico lento, que remataban en los denominados Multicentros. Esos corredores de actividad múltiple servían de ejes alrededor de los cuales se estructuraban los distritos residenciales y se complementaban con ejes de tráfico rápido en los cuales las actividades múltiples eran restringidas, para no afectar la movilidad. La Avenida Medellín y la Avenida Boyacá eran ejes de tráfico, por lo tanto la actividad múltiple no se contemplaba en tales vías.

Sobre los ejes viales de movilidad se permitían algunos usos comerciales y de servicio de soporte a la actividad residencial y poco a poco a esos corredores urbanos la dinámica del desarrollo los transformó en múltiples, situación que el proceso de reglamentación ha ido reconociendo.

Dentro de ese proceso de desarrollo, a finales de la década de los 80 se localiza en un predio del sector Minuto de Dios la Uniminuto aprobada con la Resolución No. 583 de 1988 y Plano de Localización E. 15/3-00 y licencias urbanística para uso Institucional Grupo 2, de conformidad con el Acuerdo 07 de 1979.

De acuerdo con esa clasificación a este grupo pertenecían los institucionales *“compatibles con el uso residencial en razón de su bajo impacto social y ambiental, aunque tienen restricciones diferenciales de localización, según su magnitud e impacto urbanístico derivado, tales como : Servicios Administrativos,; educacionales, como Universidades y Similares;.....”*⁴⁰

La universidad construida a principios de los 90, después de una labor educativa de más de 25 años, se ha convertido en un establecimiento que atiende alrededor de 20.000 estudiantes y aporta al interior del barrio Minuto de Dios, una población flotante que supera las posibilidades de un sector residencial construido bajo las antiguas

⁴⁰ Artículo 46 Acuerdo 07 de 1979

“normas mínimas”, de calles estrechas, para circulación peatonal, invadiendo todos los espacios no construidos, para estacionar diferentes tipos de vehículos.

Adicionalmente, el crecimiento poblacional y la llegada de estudiantes, profesores, empleados, visitantes, etc, ha promovido por una parte el cambio de uso de residencial a comercial de muchas viviendas y, por otra parte, la ocupación del precario espacio público, por parte de vendedores ambulantes, situación más complicada si se le suma la introducción de vehículos de servicio público al interior del barrio.

Hoy, la Universidad y el grupo de servicios desarrollados alrededor de la Plaza Minuto de Dios, constituyen un núcleo educacional y cultural de reconocido valor, cuya presencia es necesario fortalecer para frenar el deterioro de la obra social iniciada hace más de 60 años por el Padre Rafael García Herreros.

Por lo expuesto, la Universidad retoma las gestiones administrativas orientadas a lograr el cambio de escala del uso dotacional permitido para los predios 67 y 68 de la manzana Catastral 066, reglamentados por la Resolución No. CU2-2001-169, con la **Formulación de un Plan Parcial de Renovación Urbana, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 del Decreto 595 de 2017.**

6.1 IDENTIFICACION DE LOS PREDIOS

Como se anotó antes, el área de planificación está integrada por dos lotes, identificados en el Plano Topográfico No. E-15/1-04 El Minuto de Dios Lotes 67 y 68 de la Localidad de Engativá, y cuenta con Licencia de Saneamiento expedida con la Resolución No. 18-1-0389 y plano de Proyecto Urbanístico No. CU1 E15/4-18, cuya localización se indica a continuación:



LOCALIZACIÓN LOTES⁴¹

⁴¹ Base cartográfico IDECA

	NUMERO LOTE	MATRÍCULA INMOBILIARIA	NOMENCLATURA URBANA	ÁREA
1	67	50C- 651193	AC 80 72 B- 36	9.247 VC
2	68	50C- 673383	K 73 A 80- 60	9.879 VC

De acuerdo con el estudio de títulos elaborado por la Dra. Laura Ballén Rueda, coordinadora jurídica de Uniminuto, la situación predial es la siguiente:

1. Lote No. 67

Lote de terreno identificado en mayor extensión con el numero sesenta y siete (67) de la zona "F", junto con las construcciones instaladas con área de 3.932.85 M2. Los linderos son los contenidos en la Escritura Pública número 1412 del 28 de julio de 1995 de la Notaría 47 de Bogotá.

Situación jurídica:

Anotación No. 014 del 2 de enero de 2015, consistente en contrato de compraventa celebrado entre la Corporación El Minuto de Dios y Uniminuto, mediante Escritura Pública número 7558 de fecha veintitrés (23) del mes de diciembre de dos mil catorce (2014) otorgada en la Notaría Cincuenta y Una (51) del Círculo de Bogotá D.C.

No existen gravámenes sobre el inmueble que afecten su disponibilidad de enajenación.

2. Lote No. 68

Lote de terreno identificado en mayor extensión con el numero sesenta y ocho (68) de la zona "F", junto con las construcciones instaladas con área de 3.309.00 M2. Los linderos son los contenidos en la Escritura Pública número 2283 del 17 de agosto de 1994 de la Notaría 43 de Bogotá.

Situación jurídica:

Anotación No. 014 del 2 de enero de 2015, consistente en contrato de compraventa celebrado entre la Corporación El Minuto de Dios y Uniminuto, mediante Escritura Pública número 7557 de fecha veintitrés (23) del mes de diciembre de dos mil catorce (2014) otorgada en la Notaría Cincuenta y Una (51) del Círculo de Bogotá D.C.

No existen gravámenes sobre el inmueble que afecten su disponibilidad de enajenación.

6.2 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Del diagnóstico realizado resaltamos lo siguiente:

1. El área de influencia comprende los sectores del barrio Minuto de Dios desarrollados en vivienda unifamiliar entre 1958 y 1964, la Sede Principal de la UNIMINUTO y el conjunto dotacional desarrollado alrededor de la plaza El Minuto de Dios, que comprende el Colegio Minuto de Dios, el Museo de Arte

Contemporáneo, la casa parroquial, el mausoleo del Padre Rafael García Herreros, la sede de la Corporación Minuto de Dios y una capilla provisional adecuada para servicio de la comunidad mientras se reconstruye el templo. La altura predominante es dos pisos.

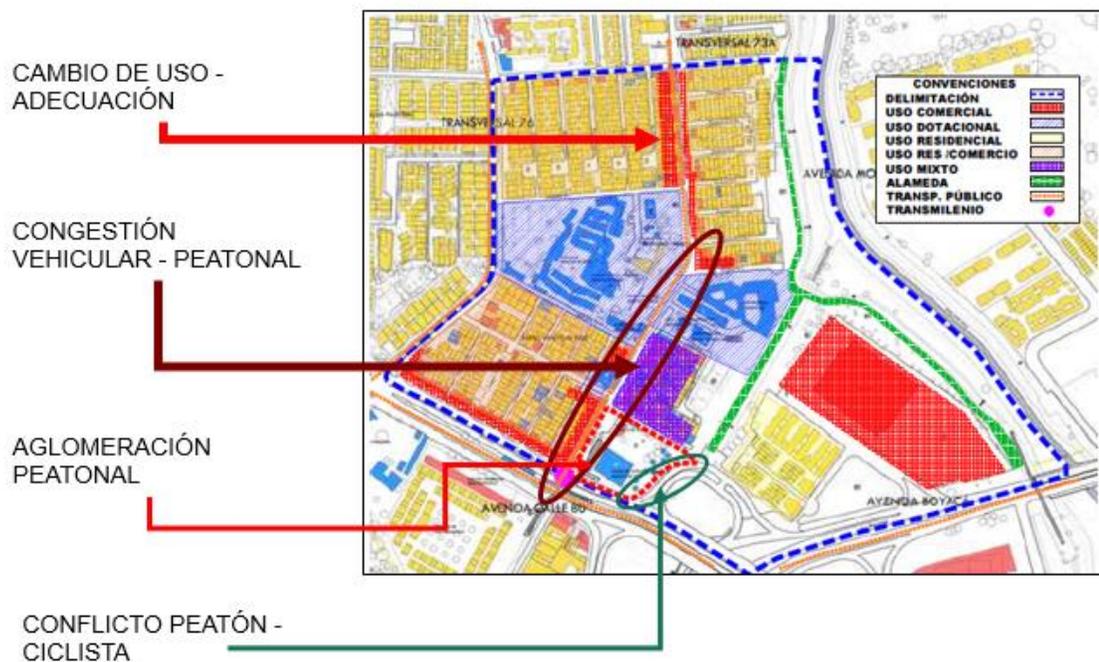
2. En los predios con frente a la calle 80 y a la carrera 73 A se desarrolla uso comercial.
3. La Alameda Carrera 72 B, que conecta la “oreja” de la Av. Boyacá con la ronda del Canal Salitre se localiza en el eje del área de influencia.
4. Al oriente de la Alameda carrera 72 B, hay un desarrollo de vivienda multifamiliar y el almacén de departamentos MAKRO
5. .La zona tiene accesos desde las Avenidas Boyacá y Medellín (Calle 80).
6. Las Vías locales son estrechas, con andenes angostos y en mal estado
7. El transporte público circula por las avenidas Boyacá y Medellín y las carreras 73 A y 76.
8. La manzana 066 del sector Minuto de Dios, localizada en la intersección nor-occidental de las avenidas Medellín y Boyacá está incluida en el área reglamentada por el Decreto No. 621 de 2016 *“Por el cual se incorporan áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana sobre ejes de la Malla Vial Arterial con Sistema de Transporte Público Masivo Transmilenio, se adoptan las fichas normativas de los sectores incorporados y se dictan otras disposiciones.”*
9. Por sus características particulares (entre otras, contar con área útil original superior a 5.000 M2) es viable adelantar la formulación de un Plan Parcial de Renovación Urbana de conformidad con el artículo 14 del Decreto No. 595 de 2017
10. Los lotes 67 y 68, son propiedad de la UNIMINUTO, institución que, consciente del impacto generado por el funcionamiento de la Sede principal localizada en la TV 73 A con calle 81 B al interior del barrio, busca no solo ampliar sus instalaciones, sino solucionar los problemas de congestión vehicular, invasión del espacio público, cambios de uso en los inmuebles como respuesta a la demanda de servicios personales generada por la afluencia de la población flotante atraída por los servicios que ofrece la Institución.
11. Los lotes cuentan con la Licencia de Urbanismo en la modalidad de Saneamiento Resolución No. 18-1-0389 del 25 junio de 2018, mediante la cual se aprobó el **Plano No. CU1E15/4-18** que contiene las áreas objeto de

Saneamiento del Proyecto Urbanístico del desarrollo denominado MINUTO DE DIOS LOTES 67 y 68 el cual anula y reemplaza parcialmente, en lo referente a las zonas de cesión pendiente por ejecutar, indicadas en el plano urbanístico **No. CU2-E15/4-01** que hace parte de la Resolución No. CU2-2001-169 del 22 de Junio de 2001.

12. De acuerdo con la citada Resolución el área útil de la manzana es de 5.423.74 M² y hay un globo de Cesión Tipo A de 742.53 M² pendiente de entrega al Distrito.
13. La localización de los predios en relación con las troncales de la calle 80 y Avenida Boyacá, ejes de transporte masivo, permitirá acoger a un volumen significativo de esa población flotante que acude a la Uniminuto y resolver los problemas de congestión por acumulación de personas y vehículos.
14. Igualmente la edificabilidad permitida por el Decreto viabilizará la concentración de algunas actividades que en la actualidad se desarrollan dispersas en el barrio y, dar inicio a la materialización del Plan Maestro de la Institución.
15. Los lotes 67 y 68 tienen una localización estratégica entre el Humedal Parque Santa María del Lago y la Ronda y Canal Salitre situación que permite la integración, a través del mismo, del sistema ecológico y la generación de un recorrido peatonal y la integración de las ciclo rutas de las avenidas calle 80 y Boyacá con la de la carrera 73 y la del río Juan Amarillo.
16. El puente de la estación Minuto de Dios de Transmilenio llega a la esquina de la carrera 73 A con calle 80 y el flujo peatonal hacia la Uniminuto podrá canalizarse a través del proyecto hacia la Alameda carrera 72 B y por ésta hacia la sede principal, contribuyendo a disminuir la congestión por la carrera 73 A.
17. Los componentes de la Estructura ecológica Principal identificados en el área del Plan y su zona de influencia son:
 - Ronda y Canal río Salitre.
 - Alameda Carrera 72 B.
 - Parques urbanizaciones.
 - Corredores Ecológicos viales Av. Medellín y Avenida Boyacá.
 - Humedal y parque Santa María del Lago.
18. En lo referente a impactos debido a la estrechez del andén correspondiente a la “oreja” de la Avenida Boyacá se presenta un conflicto entre ciclistas y peatones.

19. En la intersección de la carrera 73 A y Avenida Medellín, se presenta un conflicto entre ciclistas y vehículos de transporte público y privados.
20. En correspondencia con la llegada del puente Transmilenio de la estación Uniminuto se presenta una aglomeración de peatones por carencia de un espacio adecuado de recibo de pasajeros.
21. La carrera 73 A presenta congestión vehicular y peatonal, así como ocupación del espacio público por parte de comerciantes informales.
22. Las vías aledañas a la Universidad se encuentran ocupadas por parqueo de motocicletas. Así mismo algunas viviendas tienen destinados los primeros pisos como área de parqueo.

En la siguiente imagen se localizan los impactos identificados.



SINTESIS DIAGNOSTICO⁴²

⁴² Elaboración propia. Base Mapas Bogotá

II FORMULACIÓN

7. MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PLAN PARCIAL Y SUS CONDICIONES DE PARTIDA

El Plan Parcial Uniminuto calle 80 parte del reconocimiento de la localización estratégica de los predios de la universidad, su vocación y aptitud para dar solución a las necesidades de ampliación de sus instalaciones para innovar la oferta de programas académicos con una visión futurista de los servicios que brinda en ese campo a una población significativa de estudiantes de los estratos 2 y 3, cuya meta es el incremento progresivo de la “virtualidad” y la generación de espacios idóneos para el desarrollo de las actividades académicas e investigativas complementadas con zonas de bienestar, recreación, esparcimiento y estudio, dentro de un campus vertical, en donde el estudiante pueda tener un ambiente de socialización que contribuya a su crecimiento personal.

Así mismo se reconoce que la presencia de la Universidad en el barrio ha tenido un fuerte impacto y que para implantar el nuevo proyecto es necesario no solamente generar los servicios que demande la nueva población estudiantil sino dar solución a los aspectos que se han detectado como generadores de impacto negativo en el barrio.

El área de planificación la conforman los lotes 67 y 68 de la urbanización Minuto de Dios lotes 67 y 68 de la Localidad de Engativá con licencia de Saneamiento expedida con Resolución No. 18-1-0389 del 25 de junio de 2018.

De conformidad con el plano No. CU1 E15/4-18 aprobado el área útil del superlote único es de **5.423.74 M2** y el área de Cesión Tipo A por ejecutar es de 435.09 M2, área que será objeto de reubicación dentro del proyecto del Plan de Implantación, de conformidad con los parámetros normativos de los Decretos No. 621 de 2016 y No.595 de 2017, modificadorio el cual en su artículo 14 modifica el artículo 33º del Decreto 621 de 2016 y determina que *“En las Zonas diferentes a las Industriales, se pueden formular Planes Parciales de Renovación Urbana siempre que la propuesta de delimitación del área de planificación del plan parcial incorpore al menos una manzana con área útil original igual o superior a 5000 m2.”*

En concordancia con lo anterior y siguiendo los lineamientos de la citada norma la formulación del presente plan está enmarcada dentro de los parámetros establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 190 de 2004; se hace siguiendo las condiciones establecidas en el Decreto Nacional 1077 de 2015 y el Decreto Distrital 080 de 2016 y con los siguientes propósitos:

- Iniciar el proceso de desarrollo del Plan Maestro de la Uniminuto en el barrio Minuto de Dios.
- Construir en el predio propiedad de la Universidad un proyecto de uso Dotacional de escala metropolitana que impulse la transformación del entorno, se integre respetuosamente a la estructura ecológica del sector, brinde oportunidad de educación superior a una población estimada en 20.000

estudiantes de los estratos 2 y 3 provenientes de las localidades de San Cristóbal Norte, Suba y Engativá, desarrolle su nuevo proyecto educativo y mitigue los impactos que su acelerado crecimiento produjo en el barrio.

- Generar, integrada al proyecto, una estructura de espacio público, equipamientos y servicios que contribuyan a facilitar la integración y convivencia de los habitantes del sector y la población usuaria de los servicios.
- Privilegiar y promover la movilidad peatonal y de bici usuarios en concordancia con las políticas de movilidad del Distrito.
- Generar una plazoleta de acceso al puente de la Estación Minuto de Dios que facilite la circulación y el encuentro renovando el acceso peatonal al barrio.
- Contribuir a la disminución del tráfico vehicular hacia el interior del barrio concentrando en el nuevo proyecto las actividades generadoras del mismo y localizando los cupos de estacionamiento para automóviles, bicicletas y motos en tres niveles de sótanos.
- Con lo anterior, mejorar las condiciones de movilidad peatonal por la carrera 73 A,
- Proyectar sobre la Avenida Medellín la imagen de la Uniminuto del futuro.

Programa

Con base en el conocimiento y percepción del área, los resultados de los estudios de apoyo realizados, las determinantes normativas contenidas en el P.O.T. y los requerimientos y expectativas de los propietarios, se elaboró un programa general el cual se constituyó en la base para la formulación de la propuesta urbanística y comprende el desarrollo de los siguientes usos:

- Dotacional Educativo de escala metropolitana - Universidad.
- Dotacional Bienestar social de escala zonal
- Comercio y servicios de escala zonal

Siguiendo los lineamientos establecido en el Decreto 190 de 2004 para el Instrumento de Planeamiento considerado, se pretende adelantar, en el área de planificación, un desarrollo urbanístico que cuente con los servicios y equipamiento urbano requeridos por la población de futuros usuarios y que contribuya al mejoramiento de las condiciones ambientales del entorno donde se evidencian problemas de congestión vehicular y peatonal resultantes de la carencia de un espacio público idóneo para recibir la población atraída por los servicios que se ofrecen al interior del barrio.

En concordancia con lo anterior se busca un proyecto que se articule vial y peatonalmente a la estructura existente, mejorando sus características en cuanto a dimensiones mínimas, radios de giro y tratamiento ambiental y paisajístico, cuyo espacio público sea amable, generoso, sirva como elemento de integración y de

encuentro de la población y, responda en forma adecuada a las políticas distritales que buscan privilegiar la utilización de medios de transporte no motorizados.

Aunque se trata de una UPZ Residencial, la franja con frente a la Avenida Medellín se ha desarrollado con usos comerciales y de servicios y el Decreto 621 de 2016 busca la multiplicidad de usos, por lo tanto el proyecto que la Uniminuto desea construir acoge esos lineamientos y propone sobre el eje de la citada avenida, destinar los dos primeros pisos para comercio y servicios así como un espacio de uso público idóneo para mitigar los impactos que la intensa actividad urbana genera.

El uso Dotacional planteado

El uso planteado para el predio es la localización de la Sede Calle 80 de la Uniminuto que corresponde a **un establecimiento Dotacional Educativo de Escala metropolitana – Institución de Educación Superior.**

Los servicios que se prestarán corresponden a los siguientes campos:

- Educación Superior
- Centros de Investigación
- Estudios Técnicos y Tecnológicos
- Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano
- Educación no Formal
- Especializaciones y Maestrías

Teniendo en cuenta el grupo poblacional objeto de atención por parte de la UNIMINUTO, la institución ha diseñado un modelo de servicio que comprende la distribución de los estudiantes de cada sede, cuya población se estima en 20.000 alumnos, en tres jornadas de lunes a viernes y dos jornadas el día sábado, como se indica en el siguiente cuadro.

JORNADA	NUMERO DE ESTUDIANTES
MAÑANA L-V	6.000
TARDE L-V	3.428
NOCHE L-V	5.879
SABADOS TODO EL DIA 07 A.M. a 10 P.M.	12.262

El día sábado el número de estudiantes se reparte en dos jornadas, la de la mañana que corresponde a la **PRESENCIAL NOCTURNA**, en horario de 07 A.M. a 01 P.M. y la **VIRTUAL A DISTANCIA**, (Semipresencial), en horario de 01 P.M. a 10 P.M.

La ocupación máxima del día sábado, en una jornada, es la misma de la mañana en días ordinarios, es decir 6.000 estudiantes, corresponde a la Virtual a distancia y se desarrolla entre la 01 de la tarde y las 10 de la noche.

Criterios de diseño

De acuerdo con el diagnóstico se establecieron los siguientes criterios de diseño para la elaboración de la propuesta urbanística del plan:

1. Buscar la articulación del Área de Planificación con su entorno inmediato y en particular con los elementos de la estructura ecológica principal presentes en el sector como son el sistema hídrico conformado por los canales Salitre, Bonanza, humedales Santa María del Lago, Córdoba y Juan Amarillo.
2. Organizar la estructura verde del proyecto teniendo en consideración los cuerpos de agua existentes, integrándola al eje ambiental conformado por la Alameda carrera 72 B, el canal Salitre y su ronda y espacios públicos aledaños.
3. Generar espacios de circulación y encuentro en correspondencia con los recorridos peatonales de los usuarios del sector.
4. Ubicar las edificaciones y espacios públicos aprovechando al máximo el potencial escénico del predio.
5. Buscar la generación de un espacio de uso público generoso, continuo, amable y equipado que además de servir como elemento integrador cumpla la función de espacio socializante.
6. Conformar una red de andenes amplios y arborizados que, facilitando el caminar favorezcan y estimulen la circulación peatonal.
7. Buscar la organización de los usos planteados acorde con las características urbanísticas del sitio, del espacio público y la normatividad vigente.
8. Generar espacios que cumplan la función de mitigar los impactos generados por la acumulación de usuarios de los servicios ofrecidos por la institución.

7.1 OBJETIVOS

Teniendo en cuenta las consideraciones técnicas, ambientales y paisajísticas del área objeto del Plan, así como sus potencialidades y limitaciones identificadas a través del diagnóstico y, dentro del marco normativo del Decreto 190 de 2004 que en el artículo 31 determina que los planes parciales

“ son los instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial”,

el presente plan parcial tiene como objetivo principal viabilizar el desarrollo de un proyecto dotacional educativo de escala metropolitana con usos de comercio y servicios de escala zonal, en concordancia con los objetivos del P.O.T. y del decreto 621 de 2016.

7.1.1 Objetivos Generales

Son objetivos generales del plan:

1. Proporcionar las bases del ordenamiento físico necesarias para orientar las acciones requeridas para desarrollar urbanísticamente los predios del Área de Planificación.
2. Dar cumplimiento a los compromisos urbanísticos contenidos en la Resolución Res 18-1-0389 de 25 junio de 2018 de la Curaduría 1 de Bogotá.
3. Contribuir a la integración del Parque humedal Santa María del Lago con la Alameda carrera 72 B, ronda y canal Salitre, mediante la localización estratégica de las áreas de cesión que genera el proyecto y las correspondientes al desarrollo urbanístico Minuto de Dios Lotes 67 y 68, susceptibles de reubicación.
4. Contribuir con un tratamiento paisajístico y ambiental adecuado, mejorar las calidades ambientales y paisajísticas del sector, en concordancia con los objetivos y estrategias establecidos en el Decreto 190 de 2004 para la Estructura Ecológica Principal.
5. Buscar, mediante la ubicación de espacios libres y construidos, un desarrollo ambiental y espacialmente equilibrado.
6. Mejorar las condiciones de habitabilidad de residentes y usuarios del sector aledaño propiciando la descongestión y liberación del espacio público.
7. Lograr la integración del área objeto del plan con los Sistemas Generales Urbanos que definen el ordenamiento del territorio de conformidad con el P.O.T.

7.1.2 Objetivos Específicos

Como objetivos específicos la propuesta considera:

1. Lograr el desarrollo de un proyecto para Uso Dotacional Educativo de Escala metropolitana para atender una población estudiantil de 20.000 alumnos en jornadas presencial, semipresencial y virtual, que considere un uso más eficiente del suelo de conformidad con su vocación, las determinantes ambientales, los requerimientos y necesidades particulares del sector y las condiciones de localización en relación con los sistemas generales.
2. Construir un campus vertical con espacios aptos para la docencia, la investigación, la reflexión y el desarrollo personal de su población estudiantil.
3. Buscar la concentración de los usos de la Uniminuto que generan alta afluencia de público en el predio de la Avenida Medellín para disminuir la congestión en inmediaciones de la sede actual.

4. Buscar la canalización de los flujos peatonales en forma tal de disminuir la congestión y liberar el espacio público en la carrera 73 A.
5. Generar una estructura de espacio público que responda con los objetivos y metas de los planes maestros y con las necesidades de la población.
6. Desarrollar junto con el uso dotacional usos de comercio y servicios a nivel de los dos primeros pisos en concordancia con los objetivos del Decreto 621 de 2016.
7. Conformar un andén continuo de 12 metros de ancho sobre la calle 80, rediseñar la ciclo ruta y su integración con la localizada contigua a la Alameda carrera 72 B y mejorar el acceso al puente de la Estación Minuto de Dios de Transmilenio.
8. Incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte.

7.2 CRITERIOS ORIENTADORES DE LAS DETERMINACIONES DE PLANIFICACIÓN ADOPTADAS EN LA FORMULACIÓN DEL PLAN

Para la formulación del presente plan se han tenido en cuenta las determinantes identificadas en la fase de diagnóstico en cada uno de los aspectos considerados las cuales se pueden catalogar como sigue:

7.2.1 Determinantes urbanísticas

El análisis morfológico del área objeto del Plan y su entorno inmediato nos permite entender las discontinuidades urbanas y los factores negativos en temas como la accesibilidad, el transporte, el disfrute del espacio público, el paisaje, usos existentes, entre otros.

En este aspecto el Área de Planificación se presenta como un vacío dentro de un sector que a pesar de tener definida su estructura vial principal y una red ambiental excepcional, tiene un desarrollo precario que desconoce su potencialidad para plantear un proyecto que permita lograr una continuidad espacial y generar una estructura urbana de soporte, tanto desde el punto de vista del sistema vial como del espacio público destinado a la recreación activa y pasiva.

El análisis adelantado en este sentido tiene como finalidad lo siguiente:

1. Establecer las condiciones de accesibilidad vehicular de los predios objeto del Plan y su relación con la estructura vial del sector.
2. Plantear un sistema de espacio público que considere la movilidad peatonal y en bicicleta en concordancia con el Plan Maestro de Espacio Público y las políticas distritales sobre el tema (D.O.T.S.), con las cuales se busca estimular el desplazamiento a pie, en bicicleta y a través de transporte público, acciones que no solo se reflejan en el desestimulo del uso del vehículo privado sino en un significativo aporte para la vitalidad de los barrios, la interacción y control social y la utilización permanente de los espacios públicos, los cuales deben diseñarse para cumplir dichos propósitos.

3. Definir los elementos estructurantes del proyecto y la tipología de desarrollo más conveniente de conformidad con las directrices del decreto 621 de 2016.
4. Establecer el programa y distribución de los usos en concordancia con el programa arquitectónico de la Universidad y los requerimientos normativos.
5. Determinar las alternativas de ocupación predial teniendo en cuenta las características de los predios, su configuración y particularmente su localización.
6. Determinar la ubicación de las áreas de mitigación de impactos por aglomeración de usuarios en concordancia con los flujos peatonales identificados en el estudio de tránsito.

De acuerdo con lo expuesto, se tiene en cuenta la estructura vial general del sector, que presenta las siguientes características:

- La Avenida Medellín, corredor ecológico vial, perteneciente a la malla vial arterial, vía de integración ciudad región, tipo V-1, con sección de 46 M.
- La Avenida Boyacá, corredor ecológico vial perteneciente a la malla vial arterial, vía de la estructura urbana, del tipo V- 1, con sección de 40 M.
- La carrera 73 A y calle 81, vías locales que presentan niveles altos de congestión y ocupación por comercio informal.
- La integración con las ciclo rutas de las Avenidas Medellín, Boyacá y la Alameda carrera 72 B, contigua al canal Salitre.
- La integración con el puente de Transmilenio.

En cuanto al paisaje, el análisis efectuado para determinar sus cualidades nos muestra que se trata de un sector prácticamente plano, sin embargo los lotes del plan tienen una ligera pendiente hacia el nor oriente, situación que puede aprovecharse volumétricamente.

La localización en la intersección de dos vías de gran tamaño y las características de los desarrollos localizados al norte, sur y occidente hacen que los predios tengan una visual de 360° que puede aprovecharse para lograr la orientación más favorable para los diferentes ambientes arquitectónicos y utilizar al máximo la luz y ventilación naturales.

7.2.2 Determinantes ambientales

El análisis de los tópicos ambientales de un territorio constituye un instrumento esencial para la selección de los esquemas de desarrollo que se planteen para los terrenos involucrados.

Los tópicos más relevantes son en su orden, los recursos hídricos, los humedales y nacederos, la preservación de la vegetación y de la fauna silvestre, la topografía y suelos y el control de la contaminación.

Para la determinación de la localización y características del proyecto arquitectónico previsto en el predio se tuvieron en cuenta las siguientes consideraciones ambientales:

- **Estructura ecológica principal.**

De acuerdo con el plano No. 12 del P.O.T. (Estructura Ecológica Principal), aunque no se encuentran al interior de área de influencia delimitada para el Plan Parcial de Renovación Urbana Uniminuto Sede Calle 80 se considera importante hacer mención a la presencia de los parques Humedal Santa María del Lago, Bonaza por su conectividad con el canal Salitre., elementos pertenecientes a la estructura ecológica principal de la ciudad.

- **Recursos hídricos existentes.**

Se identificaron los siguientes cuerpos de agua:

- Canal Salitre.
- Canal Bonanza
- Canal Córdoba
- Humedal Santa María del Lago.

- **Cobertura vegetal.**

La relación de la vegetación con los elementos arquitectónicos de un proyecto se manifiesta en aspectos como:

- Calidad estética
- Articulación espacial
- Orientación y determinación de visuales
- Diversidad de patrones y texturas
- Reducción de la contaminación atmosférica y de ruido
- Protección de la erosión
- Atracción de avifauna
- Producción de oxígeno

En el documento anexo se presenta el diagnóstico ambiental del plan.

- **Topografía y suelos.**

La topografía, entendida como la configuración de la superficie del suelo, genera tanto oportunidades como restricciones para el desarrollo de un proyecto, las cuales bien aprovechadas pueden crear situaciones particulares de paisaje, enriquecerlo y caracterizarlo. Teniendo en cuenta la necesidad de integración del predio con el espacio público de las avenidas Medellín y Boyacá y la franja ambiental del canal Salitre, así como la necesidad de solucionar el acceso vehicular al predio es imperioso tener en consideración su topografía.

7.2.3 Determinantes técnicas

En este aspecto se consideran las redes de servicios públicos construidas y proyectadas a las cuales debe integrarse el proyecto y que en consecuencia son una determinante fundamental para el diseño. Dichas determinantes son las suministradas por la empresa de Acueducto Agua Alcantarillado y Aseo de Bogotá, en el oficio No. 30100-2017-1047/ S-2017 -263490 del 26 diciembre de 2018 de Factibilidad de Servicios; por la ETB con oficio bajo el número EIRP – OIEP 1024 – 2017 del 05 de octubre de 2017; por la Empresa Gas Natural Fenosa con oficio No.10150224-716-2017 del 26 de diciembre de 2017 y por Codensa Grupo Enel con oficio 06476959de 2017/10/06.

8. PROPUESTA URBANÍSTICA

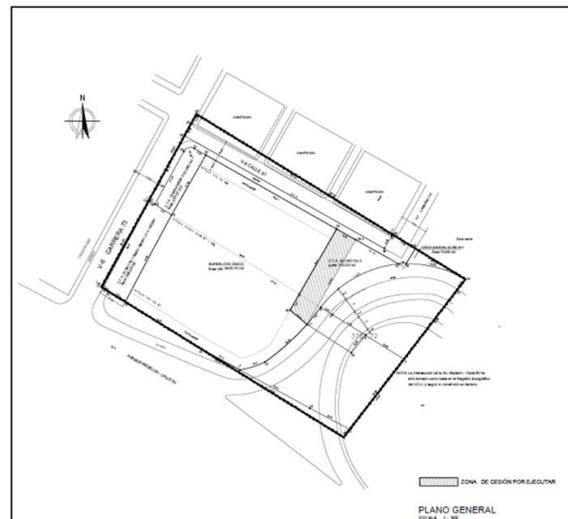
De acuerdo con el programa fijado y los criterios de diseño enunciados, se plantea la propuesta urbanística que se ilustra en el plano No. F-1 y que contempla para el superlote único de la urbanización Minuto de Dios Lotes 67 y 68 con área de 5.423.74 M2 indicado en el Plano No. CU1 E15/4-18 aprobado con la Resolución No. Res 18-1-0389 del 25 junio de 2018 el desarrollo de un campus vertical para la UNIMINUTO, proyecto que, desde el punto de vista urbanístico, busca el fortalecimiento de la estructura de espacio público del sector destinando como espacio de encuentro y circulación un área de 1.851.73 M2 localizada en forma tal de irrigar el proyecto de la Uniminuto y servir de integración con el parque Humedal Santa María del Lago y los demás elementos del sistema hídrico y de parques de los canales Salitre, Bonanza y Córdoba presentes en la zona. Para la conformación de este espacio de integración peatonal se plantea la reubicación de la zona verde pendiente de ejecutar en la urbanización original y su localización anexa a la cesión producto de cargas urbanísticas del proyecto de renovación de conformidad con el plano de Saneamiento.

Área Útil: 5.423.74 M2

Áreas de Cesión:

- Carrera 73 : 23.53 M2
- Carrera 73 y calle 81: 528.25 M2
- Globo 1: 536.38 M2
- COMPLEMENTO GLOBO 1: 287.57 M2
- ZONA VERDE ADICIONAL GLOBO 2: 73.68 M2
- ÁREA RESTANTE CTA GLOBO 3: 742,53 M2

ÁREA TOTAL CESIONES: 2.191,94 M2



INFORMACIÓN PLANO CU1 E15/4-18

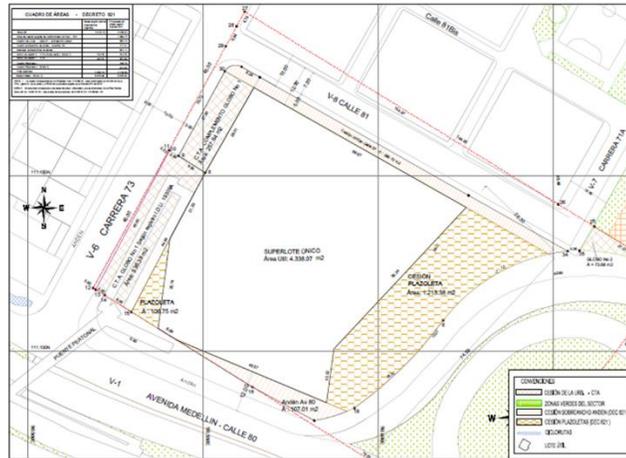
Así mismo y como elemento importante para mejorar la integración con el entorno e incentivar la circulación peatonal se plantea en la periferia de la manzana y acorde con el Decreto 621 de 2016 una franja de andén continuo de 12 metros de ancho sobre la Avenida Medellín y de 5 metros sobre las demás vías, la conformación de una zona de llegada del puente de la Estación Minuto de Dios y su integración con el espacio público del proyecto y la continuidad e integración de la ciclo ruta de la avenida Medellín con la Alameda Carrera 72 B y la ciclo ruta del canal Salitre.

REDEFINICIÓN ESPACIO PÚBLICO:

- Ampliación calzada Calle 81
- Reubicación parte CTA. Globo 1
- Reubicación CTA Globo 3

**CESIONES PLAN PARCIAL:
(20% Área Útil Inicial)**

- Sobre ancho andén Calle 81
- Sobre ancho andén Calle 80
- Plazoleta 1 anexa CTA . Globo 1
- Plazoleta integrada Cesiones reubicadas.



PROPUESTA ESPACIO PÚBLICO

En concordancia con las disposiciones del Decreto 621 de 2016 y en búsqueda de una integración paisajística y ambiental del proyecto con el barrio, se plantea el desarrollo de un edificio con altura de 15 pisos sobre la Avenida Medellín y de 5 pisos sobre la calle 81, para generar una transición volumétrica con el sector desarrollado del barrio Minuto de Dios. Los primeros pisos del frente sobre la calle 80 estarán destinados para uso de comercio y servicios, concentrando en esos niveles las actividades que atraen y generan afluencia masiva de público y caracterizan la actividad urbana. Hacia la calle 81 el edificio concebido se destinará a eventos académicos y de gestión. Hacia el nor occidente del predio y dentro de las medidas de mitigación se localizará una plaza de 1.263 M2, área de propiedad privada afecta al uso público, que se destinará como área libre de encuentro de los estudiantes y usuarios de las instalaciones de la Universidad y constituirá un espacio de transición y de acceso al barrio, a la Sede Principal y a la Sede Calle 80.

El proyecto contempla la ampliación de la calle 81 para generar una calzada de 7 metros y andén del costado sur de 5 metros de ancho. El acceso vehicular al proyecto se localiza sobre esta vía, retirado de la carrera 73 A, para no afectar la circulación en dicha vía.

En la imagen siguiente se ilustra el esquema de implantación del proyecto en el predio y su integración con el entorno.



EL PROYECTO DE LA UNIMINUTO

Como se ilustra en la imagen anterior el proyecto no solo se integra armónicamente con su entorno sino que se constituye en el elemento integrador del sistema de espacio público del sector y asumirá el rol de proyecto detonante para la renovación de ese tramo de la avenida Medellín y mitigará el impacto generado al interior del barrio minuto de Dios por la rápida expansión de la sede principal de la universidad, al ofrecer sobre esta manzana, espacio para la localización de las actividades que generan presencia concentrada de público, con lo cual se logra que parte de la población que utiliza los servicios de la Uniminuto se quede en el proyecto, otra parte circule por la carrera 73 A y el mayor flujo, atraído por un espacio amplio, rodeado de verde y alejado de la congestión vehicular de las avenidas Medellín y Boyacá, pueda llegar a la sede principal. Igualmente se contempla que a ese nuevo espacio público se acceda fácilmente desde la estación de Transmilenio.

La propuesta busca la articulación entre los elementos funcionales como las vías y andenes con los elementos ambientales localizados a lo largo del canal como alameda, parques y equipamientos recreativos para generar un cambio importante en la relación universidad – barrio en concordancia con los propósitos de la UNIMINUTO de proveer una movilidad segura y amable para ciclistas y peatones así como permitir una circulación vehicular fluida para los residentes y usuarios actuales y futuros de los servicios que presta la Corporación Minuto de Dios.

En cuanto a los usos previstos, para el área de planificación tenemos:

- Dotacional tipo educativo de escala metropolitana.

- Comercio y servicios de escala zonal.

En términos generales y tal como se indica en el plano No. F-1 Planteamiento urbanístico, el plan parcial UNIMINUTO SEDE CALLE 80 tiene un área de planificación de 5.423.74 M2 de los cuales el 20% corresponde a la cesión pública de conformidad con el Decreto 621 de 2016 (Art. 25), y se distribuye así:

- 360.10 M2 para sobre ancho andén calle 81
- 177.01 M2 para sobre ancho andén calle 80
- 106.75 M2 para plazoleta contra escaleras puente Transmilenio
- 440.91 M2 para plazoleta integrada al parque reubicado.

Adicionalmente se destina como área privada afecta al uso público un área equivalente a 1.263 M2 concentrada hacia el nor-occidente del predio. En el siguiente cuadro se indican las cesiones señaladas.

CUADRO ÁREAS PLAN PARCIAL			
	ITEM	AREA M2	%
1	ÁREA ÚTIL INICIAL	5.423,74	
2	INTERV FUERA AREA UTIL		
	AMPLIACIÓN CALZADA CALLE 81		
2.1	(REDEFINICION ANDEN)	147,27	
2.2	ANDEN FUERA A UTIL	192,34	
3	AREA UTIL INICIAL	5.423,74	100,00%
4	INTERV DENTRO AREA UTIL		
	CESION OBLIGATORIA	1.084,75	20,00%
5	ESPACIO PÚBLICO A REUBICAR	772,46	
5.1	PARTE GLOBO 1	29,93	
5.2	GLOBO 3	742,53	
6	CESIÓN OBLIGATORIA MAS ESPACIO PUBLICO A REUBICAR	1.857,21	
7	ESPACIO PUBLICO PROPUESTO	1.084,75	20,00%
7.1	ESPACIO PEATONAL	537,11	
7.1.1	AMPLIACION ANDEN CALLE 81	360,10	
7.1.2	AMPLIACIÓN CALLE 80	177,01	
7.2	PLAZOLETAS	547,66	
7.2.1	PLAZOLETA 1	106,75	
7.2.2	PLAZOLETA 2	440,91	
7.2.3	GLOBO3 + PARTE GLOBO 1	772,46	
8	AREA UTIL FINAL (3-7)	4.338,97	80,00%

El área útil privada del plan es de 4.338.97 M2, equivalente al 80% del área total del Plan, como se indica a continuación y se distribuye en:

- Área ocupada con construcciones: 70%
- Área privada afecta al uso público: 30%

7.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

El plan parcial contempla la integración del área útil final con el espacio público circundante a través de las franjas de andenes que complementan la estructura existente, mejorando sus condiciones con la implementación de los elementos de la

cartilla del espacio público y la integración de una franja de parque ubicada en el costado oriental que se conecta con la Alameda carrera 72 B y la zona de parque aledaña al canal. Forma parte del diseño del parque una ciclo ruta que conecta la existente en la Avenida Medellín con la del Salitre (contigua a la Alameda y el canal).



INTEGRACIÓN CON EL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO⁴³

La propuesta contempla también la adecuación de las escaleras y rampa del puente peatonal para integrarlo al espacio público del proyecto y la ampliación de la calzada de la calle 81 para mejorar la accesibilidad al proyecto y la conectividad con el barrio.

8.1.1 PERFILES VIALES

La estructura vial propuesta tiene las características espaciales que se indican en los perfiles que se presentan a continuación. En la calle 80 se introduce el bicicarril que conecta con la Alameda carrera 72 B para facilitar e incentivar este tipo de transporte, amigable con el ambiente y saludable para el usuario.

El perfil de la Avenida Medellín (calle 80) Vía V-1 es de 63 Metros distribuidos así: Anden de 9.50 M, calzada lateral de 9.60 M, Anden de 1.20 M, calzada de 7.00 M, Separador central de 5.00 M, calzada de 7.00 M, anden de 1.20 M, calzada de 9.60 M y anden de 3.50 M más 9.50 M.

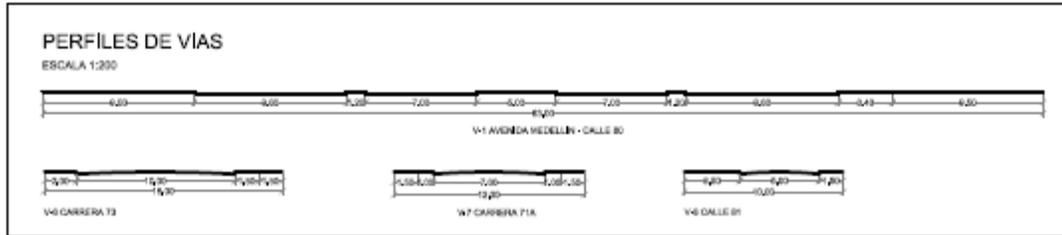
El perfil de la carrera 73 A, Vía V-6 es de 15.00 Metros distribuidos así: Andén de 2.00 M, Calzada de 10.00 M y Anden de 3.00 M.

El perfil de la calle 81, vía V-8 es de 10.00 Metros distribuidos así: Anden de 3.50 M, Calzada de 5.00 M y Anden de 1.50 M.

El perfil de la carrera 71 A vía V-7 es de 12.00 Metros distribuidos así: Anden de 2.50 M, Calzada de 7.00 M, y Anden de 2.50 M.

⁴³ Base cartográfica IDECA

El perfil de la Intersección Avenida Medellín Calle 80 según registro IDU es Anden de 5.00 M, Calzada de 7.00 M, Separador de 3.00 M, Calzada de 7.00 M y Anden de 1.50 M.



PERFILES VIALES PROPUESTOS⁴⁴

La red de andenes propuesta con la señalización y mobiliario contemplados en la cartilla de andenes, complementada con la alameda, puente y enlace peatonal ofrece una circulación segura y confortable para el peatón que contribuirá a la implementación de las políticas distritales de movilidad que incluye a facilidades para población con movilidad reducida.

Adicionalmente y para minimizar los conflictos peatón – ciclista – vehículo y garantizar un paso seguro para ciclistas y peatones en el cruce de carrera 73 A con Avenida Medellín se propone la implementación de medidas de pacificación del tránsito, mediante la introducción de reductores de velocidad tipo resalto portátil en la carrera 73 A.

8.2 ARTICULACIÓN URBANÍSTICA Y PAISAJÍSTICA CON EL ÁREA DE INFLUENCIA

En concordancia con los artículos 24 y 25 del Decreto 621 de 2016 la propuesta urbana que se presenta para el desarrollo del presente plan, con área de 5.423.74 M2 contempla 766,98 M2 para zonas verdes recreativas, (parques), 507,26 M2 de sobre anchos de andenes y 577,49 de plazoletas, espacios que se interconectan con las área de propiedad privada afecta al uso público del proyecto.

A través de esta estructura de espacio público el proyecto se relaciona con los otros equipamientos dotacionales del sector como son la sede principal de la Uniminuto, el colegio, el templo, las instalaciones de la Corporación, el Centro de Salud el Museo de Arte Contemporáneo, el teatro, la emisora y en general el nodo dotacional desarrollado alrededor de la Plaza Minuto de Dios.

La articulación de las áreas correspondientes a las Cesiones Públicas de la propuesta con el entorno y en modo particular con los sistemas de espacio público del sector se indica en el plano de propuesta urbana. (Plano F-1)

⁴⁴ Elaboración propia. Base P.O.T.



ARTICULACIÓN CON EL ENTORNO

En concordancia con las políticas distritales de movilidad la propuesta considera una importante estructura de andenes para contribuir a la conectividad peatonal y a la implementación del caminar como parte de las actividades urbanas y fortalecer el uso de la bicicleta como medio de transporte con planteamiento de servicios para los ciclistas, al interior del proyecto y mediante la integración de éste con la red existente de ciclo rutas, generando un espacio público que, integrado con los andenes de la intersección t de la calle 80, garanticen una circulación segura a los bici usuarios.



INTEGRACIÓN ESPACIO PÚBLICO⁴⁵

⁴⁵ Consideraciones para hacer Sostenible el Espacio Público. Leonel Alberto Miranda Ruiz. CONSTRUYENDO. Septiembre de 2002

8.3 INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS PÚBLICOS

El plan se plantea en un sector de la ciudad desarrollada y en consecuencia dotada de infraestructura de servicios públicos. Para el área específica del mismo las diferentes empresas de servicios expidieron la viabilidad a nivel Plan Parcial y una vez adoptado éste, para el proceso de reurbanización se adelantaran los trámites pertinentes para el desarrollo de los usos contemplados en el proyecto arquitectónico correspondiente.

Teniendo en cuenta la escala del dotacional y la población estudiantil prevista es posible que se requiera la ampliación de la capacidad de algunas redes, intervención que se adelanta como parte de la reurbanización.

9. EL PROYECTO DE LA UNIMINUTO

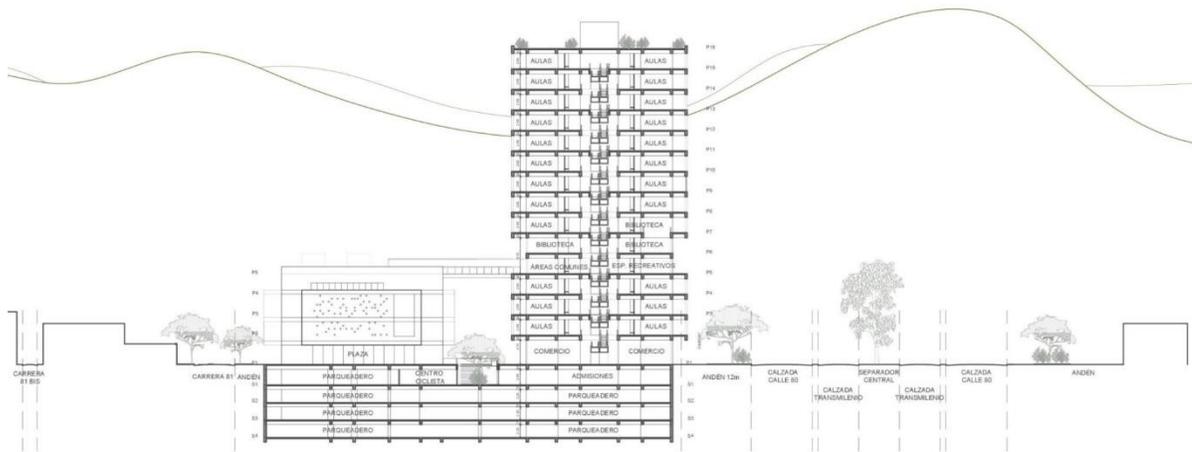
Para atender una población de 20.000 estudiantes en las modalidades presencial, semipresencial y virtual a distancia en las jornadas diurna, nocturna y jornada especial del día sábado, en la futura sede de la AC 80 la Uniminuto busca el desarrollo de un proyecto cuyo programa arquitectónico, resultante del plan de necesidades, comprende:

1. Áreas de uso para estudiantes, que corresponden a áreas académicas (aulas), biblioteca, espacios recreativos y de servicios.
2. Áreas de eventos académicos y de gestión
3. Áreas de oficinas.
4. Áreas de estacionamientos y servicios generales.
5. Áreas de Comercio y Servicios como complemento de la actividad principal

Para garantizar una movilización fluida al interior del predio y lograr el objetivo de integración con el entorno el proyecto de la Uniminuto contempla la localización de dos edificios, uno destinado a albergar los ambientes destinados a estudio, esparcimiento y bienestar y oficinas en el costado sur del predio y otro destinado para el desarrollo de eventos académicos y de gestión en el costado norte.

El área construida estimada incluyendo sótanos de estacionamientos es de 31.000 m² y la volumetría prevista son 15 pisos para el edificio con frente a la calle 80, 5 pisos para el edificio de eventos y 3 sótanos.

El área total construida para índice es de 22.000 M² y se contemplan 450 cupos de estacionamientos para automóviles, 400 cupos para motos, 500 cupos para bicicletas, 2 puestos para cargue y descargue y zona de taxis.



ESQUEMA VOLUMÉTRICO

9.1 EL USO PLANTEADO

El uso planteado para el predio es la localización de la Sede AC 80 de la Uniminuto que corresponde a **un establecimiento Dotacional Educativo de Escala metropolitana – Institución de Educación Superior.**

Los servicios que se prestarán corresponden a los siguientes campos:

- Educación Superior
- Centros de Investigación
- Estudios Técnicos y Tecnológicos
- Educación para el Trabajo y Desarrollo Humano
- Educación no Formal
- Especializaciones y Maestrías

Teniendo en cuenta el grupo poblacional objeto de atención por parte de la UNIMINUTO, la institución ha diseñado un modelo de servicio que comprende la distribución de los estudiantes de cada sede, cuya población se estima en 20.000 alumnos, en tres jornadas de lunes a viernes y dos jornadas el día sábado, como se indica en el siguiente cuadro.

JORNADA	NUMERO DE ESTUDIANTES
MAÑANA L-V	6.000
TARDE L-V	3.428
NOCHE L-V	5.879
SABADOS TODO EL DIA 07 A.M. a 10 P.M.	12.262

El día sábado el número de estudiantes se reparte en dos jornadas, la de la mañana que corresponde a la **PRESENCIAL NOCTURNA**, en horario de 07 A.M. a 01 P.M. y la **VIRTUAL A DISTANCIA**, (Semipresencial), en horario de 01 P.M. a 10 P.M.

La ocupación máxima del día sábado, en una jornada, es la misma de la mañana en días ordinarios, es decir 6.000 estudiantes, corresponde a la Virtual a distancia y se desarrolla entre la 01 de la tarde y las 10 de la noche.

9.2 CUANTIFICACIÓN GENERAL DE EDIFICABILIDAD PROPUESTA

La edificabilidad propuesta, de conformidad con el plan de necesidades de la Institución y el programa arquitectónico es de 22.000 M2 de construcción para índice que corresponden a áreas para uso de estudiantes, eventos académicos, oficinas y parqueaderos y servicios. Las áreas para comercio y servicios forman parte de las clasificadas como uso para estudiantes.

Es importante resaltar que esta sede se plantea como complementaria de la sede existente en la calle 79 A por lo tanto albergará algunas dependencias que en la actualidad funcionan en la misma pero que por motivos funcionales se localizarán en el nuevo campus.

En las imágenes siguientes se ilustra el programa arquitectónico correspondiente a la Proyección de Necesidades de la Universidad, separado por temas así:

- Área de Estudiantes.
- Área de Eventos.
- Área de Oficinas
- Área de Estacionamientos y Servicios Generales

Parte 1. Areas de Uso para estudiantes						
N.	Unidad	Cantidad	Tipo	Numero de Puestos	Area (m2)	Total Area (m2)
1	General	108	Salones de Clase Pregrado medianos	3240	49	5.292,0
2	General	12	Salones de Clase Pregrado grandes	720	63	756,0
3	General	30	Salones de Clase Postgrado	900	49	1.470,0
4	General	1	Biblioteca	700	800,00	800,0
5	General	2	Areas Comunes para estudiantes y colaboradores	300	300,00	600,0
6	General	1	Espacios Recreativos		300,00	300,0
7	General	1	Local para admisiones, matrículas, registro, carnetización y servicio al usuario. Cooperativa y credito.	108	625,00	625,0
8	General	8	Locales Comerciales. Servicios Concesion	0	0,00	194,0
Subtotal						10.037,0

Parte 2. Areas para Eventos Académicos y de Gestión						
N.	Unidad	Cantidad	Tipo	Numero de Puestos	Area (m2)	Total Area (m2)
8	General	1	Auditorio Grande	700	875,00	875,0
9	General	3	Auditorios medianos	600	312	936,0
10	General	3	Auditorios pequeños	225	120	360,0
11	General	3	Salas de reuniones	120	64	192,0
12	General	1	Oficinas para atención de servicios administrativos	2	36,00	36,0
Subtotal						2.399,0

Parte 3. Areas para oficinas						
N.	Unidad	Cantidad	Tipo	Numero de Puestos	Area (m2)	Total Area (m2)
13	PROGRESA	1	Oficina ProgresA	60	450,00	450,0
14	OFICINAS OMD	5	Oficinas para las demas empresas de la OMD	5	9,00	45,0
15	General	2	Sala de Profesores	20	60,00	120,0
16	General	10	Salas de atención a estudiantes	40	9,00	90,0
17	Bienestar	1	Espacios para prestamo de elementos de bienestar	N/A	20,00	20,0
18	General	4	Oficinas para atención de servicios administrativos	16	28,00	112,0
Subtotal						837,0

Parte 4. Areas de parqueadero, bodegaje, ascensor, basuras, aseo						
N.	Unidad	Cantidad	Tipo	Numero de Puestos	Area (m2)	Total Area (m2)
19	General	1	Parqueaderos	450 vehiculos, 400 motos, 500 bicicletas	8.100,00	8.100,0
20	General	10	Bodegas	NA	30,00	300,0
21	General	14	Cuartos de aseo	NA	2,00	28,0
22	General	1	Ascensor de carga	NA	4,00	4,0
23		4	Ascensor Personas	NA	4,00	16,0
24	General	1	Cuarto de basuras, separacion y reciclaje	NA	64,00	64,0
25	Servicios Generales	1	Vestier personal de aseo	NA	36,00	36,0
26	Servicios Generales	1	Vestier personal de jardineria	NA	6,00	6,0
27	Seguridad fisica (vigilancia)	1	Vestier personal de seguridad (vigilancia)	NA	36,00	36,0
28	Mantenimiento	1	Vestier personal de mantenimiento	NA	20,00	20,0
29	Mantenimiento	1	Taller de mantenimiento	NA	20,00	20,0
30	Concesion parqueadero	1	Vestier personal de concesion parqueadero	NA	8,00	8,0
31	GST	14	Cuartos tecnicos de cableado	NA	6,25	87,5
Subtotal						8.725,5

PROGRAMA ELABORADO POR UNIMINUTO Y BERMUDEZ ARQUITECTOS

9.2.1 ESTACIONAMIENTOS

El proyecto contempla la construcción de tres sótanos de estacionamientos con acceso y salida por la calle 81. De acuerdo con la recomendación del estudio de Tránsito, los puntos de control se localizan en forma tal de evitar la formación de colas que afecten la circulación en las vías públicas. El proyecto se localiza en un sector de **demanda C de estacionamientos**, correspondiente a demanda media baja, sin embargo teniendo en cuenta la necesidad de contribuir a solucionar falencias de la sede calle 80, de conformidad con el Decreto 120 de 2018 se plantean los cupos determinados por demanda según el estudio de tránsito.

ESTACIONAMIENTOS PROPUESTOS UNIMINUTO CALLE 80					
	SÓTANO 1	SÓTANO 2	SÓTANO 3	SÓTANO 4	TOTAL
AUTOMÓVILES PRIVADOS	0	16	47	0	63
AUTOMÓVILES VISITANTES	0	0	86	147	233
TOTAL	0	16	133	147	296
AUTO. DISCAP.	0	0	6	3	9
BICICLETAS	236	0	0	0	236
MOTOS	250	498	0	0	748
CARGUES	0	6	0	0	6

PROPUESTA ESTACIONAMIENTOS

9.3 LA MITIGACIÓN DE IMPACTOS.

El Decreto 436 de 2006, reglamentario de los Planes Parciales en Tratamiento de Desarrollo, en el literal d) del artículo 8º establece:

“d. Planes de Implantación, Planes de Reordenamiento y Planes de Regularización y Manejo: Como instrumentos del tercer nivel de prevalencia, cuando se requiera su aprobación para concretar un uso en una zona que al mismo tiempo requiere plan parcial, prevalece el plan parcial bien sea para efectos de adoptar conjuntamente el plan complementario requerido o para fijar las condiciones en las que el mismo debe ser adoptado.”

La finalidad de los Planes de Implantación es garantizar que los usos dotacionales y de comercio de escala urbana y metropolitana se desarrollen sin impactar negativamente el espacio público y los otros usos de determinado sector.

Con fundamento en lo expuesto y no obstante se trate de un Plan Parcial de Renovación Urbana, en el presente plan se incorporan las medidas previstas para mitigar los impactos generados por la implantación del uso dotacional de escala metropolitana previsto.

En concordancia con las políticas distritales que buscan la adopción de medidas para garantizar la seguridad peatonal, estimular el uso del transporte público, privilegiar la circulación de ciclo usuarios, se plantean las acciones de mitigación en los aspectos de movilidad,- peatonal y vehicular,- y de espacio público cuyos objetivos son:

- Evitar la aglomeración de personas en horas pico de ingreso o salida de usuarios.
- Conformar áreas de transición entre los espacios público y privado.
- Conformar espacios destinados al tránsito y permanencia de usuarios.
- Servir de articulación con la estructura urbana.
- Disminuir el impacto sobre la movilidad en el sector circundante.
- Reducir los conflictos de tráfico.

El cumplimiento de estos objetivos implica la destinación para el uso público de áreas de propiedad privada, cuya cuantificación se calcula con base en el volumen de usuarios del servicio en las horas de mayor afluencia y su ubicación responde a los flujos de circulación peatonal y puntos de acceso al predio.

De acuerdo con los estándares manejados por la Secretaría Distrital de Planeación se sumen 0.90 M2 de área por usuario e la jornada y hora de mayor afluencia de usuarios.

Para evaluar el impacto que generaría en el sector la implantación de la Institución educativa se tomó como modelo la situación que presenta la Sede principal de la Uniminuto, localizada a 3 cuadras del predio teniendo en consideración que la población objeto, las características del entorno, lugar de proveniencia de los estudiantes y medios de transporte son los mismos.

De acuerdo con el análisis adelantado por la Firma T&T Tránsito y Transporte Ingeniería S.A.S en su estudio, los futuros usuarios del proyecto llegarían en transporte público (Transmilenio, SITP y provisional) el 71%, en motocicletas el 19%, a pie el 3%, en bicicleta el 5%, 1% en taxi y 1% como pasajero de vehículo particular.

En cuanto a la salida, el comportamiento de los usuarios es similar a la llegada, ya que por lo general los usuarios retornan a sus orígenes con los mismos modos de transporte.

En cuanto a la localidad de origen el estudio registra que la mayor presencia de usuarios en la Sede principal correspondió a Engativá (29%), Suba (18%), Usaquén (San Cristóbal Norte 8%) y Bosa (6%); las demás localidades presentaron participaciones inferiores al 5%. También se encuentran usuarios que provienen de fuera de Bogotá, los cuales representan el 11% de los usuarios encuestados, siendo Funza y Soacha las que presentaron mayor participación.

En términos generales, se determina que la población de estudiantes de la Sede Principal de la Uniminuto, tomada como modelo, utiliza el transporte público para movilizarse en un gran porcentaje (74%), seguido por el uso de la moto que es otro de los medios de transporte que actualmente en la ciudad está siendo más utilizado, por otro lado el origen de los estudiantes corresponde a localidades de estratos 2 y 3.

Al analizar los principales modos de transporte empleados por la población universitaria, de conformidad con el aforo realizado por los consultores en la Sede Principal, es posible concluir que los flujos peatonales provienen en su mayoría del TPC tradicional o del SITP.

En el aspecto cuantitativo, se encontró que el sábado en Uniminuto Calle 80, se presenta la mayor demanda con 1.343 usuarios entrando y saliendo en periodos de 15 minutos. Al realizar la proyección por el número de estudiantes que se espera en jornada máxima en la Sede de la Avenida Calle 80, se tiene que:

AREA DE MITIGACIÓN	
No. ALUMNOS PREVISTOS POR JORNADA	6.666
ESTUDIANTES ENTRANDO - SALIENDO 15 MINUTOS HORA PICO	1.403
AREA MITIGACIÓN REQUERIDA (0.90 x 1.403)	1.263 M2

CÁLCULO AREAS DE MITIGACIÓN

Los valores indicados en el cuadro anterior servirán de base para la cuantificación de las áreas de mitigación requeridas por el proyecto.

10. ESTRATEGIA DE GESTIÓN DEL PLAN

El plan Parcial Uniminuto calle 80 es un plan de iniciativa privada cuya ejecución será financiada con recursos propios de la Institución. Los terrenos son propiedad de la Uniminuto y los recursos para realizar los aportes correspondientes a cargas urbanísticas y financiar la ejecución de las obras de urbanismo y construcción se gestionarán a través de donaciones de firmas constructoras y/o entidades financieras.

De conformidad con lo anterior el desarrollo del plan se realizará a través de una Unidad de Gestión urbanística, no habrá lugar a reparto de Cargas y Beneficios y en consecuencia la Corporación Universitaria Minuto de Dios – UNIMINUTO podrá solicitar una LICENCIA DE URBANIZACIÓN en la modalidad de REURBANIZACIÓN de conformidad con el Decreto Nacional No. 1077 de 2015.

10.1 CUANTIFICACIÓN CARGAS URBANÍSTICAS

La edificabilidad propuesta para el Plan, de conformidad con el plan de necesidades de la Institución y el programa arquitectónico es de 22.000 M2 de construcción para índice que equivale a un ICO – Índice de Construcción Final Propuesto de 4.05

Teniendo en cuenta que la **Urbanización Minuto de Dios Lotes 67 y 68** según la Ficha 29 -12 del Decreto 348 de 2002 se localiza en el subsector E de Edificabilidad que tiene Tratamiento de Consolidación Urbanística mantiene su norma original, contenida en la **Resolución CU2-2001-169**, norma que no señala índices de construcción, para determinar la edificabilidad básica se sigue la metodología establecida en el artículo 5º del Decreto 595 de 2017, modificatorio del Decreto 621 de 2016, que dice:

“ARTÍCULO 5º.....“1. Si la norma urbanística que dio origen a la urbanización y sus modificaciones definió altura máxima en número de pisos y/o en distancia total de altura, la edificabilidad básica corresponde a los metros cuadrados construidos y autorizados en las respectivas licencias de construcción otorgadas con anterioridad al presente Decreto, siempre y cuando no se haya autorizado una altura mayor a la reglamentaria en número de pisos y/o en distancia total de altura y se cumpla con las demás normas urbanísticas de aislamientos y habitabilidad”.

Por lo anterior y considerando que no se obtuvo licencia de construcción para el predio, la edificabilidad básica sería cero (0), lo que significa que el índice correspondiente a la edificabilidad adicional es de 4.05.

De conformidad con el artículo 27 del Decreto 621 de 2016, Cargas urbanísticas para generación de equipamientos y espacio público en contraprestación de los beneficios de edificabilidad adicional otorgados para acceder a un ICO en un rango entre el I.C Básico y el I.C. final propuesto (ICO) menor o igual a 6.0, el aporte voluntario en dinero para cargas para espacio público y equipamientos por metro cuadrado de I.C. adicional propuesto (Ica) es 0.053 veces el valor de referencia del predio.

Por lo tanto, tenemos que:

I.C Básico es cero por cuanto no se obtuvo licencia de construcción.

I.CO es 4.05, correspondiente al cociente de dividir el área de cálculo para índice de construcción propuesta por el área útil inicial, por lo tanto el proyecto se ubica en el rango correspondiente a ICO menor o igual a 6.0, cuyo aporte en dinero es 0.053 veces el valor de referencia del predio.

Consultada la información de la Unidad Administrativa de Catastro Distrital, mapa IDECA, el valor de referencia del suelo correspondiente a la manzana 005601066 es de \$ 2.200.000 por metro cuadrado.

De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta que el área útil final, descontando el área de las cargas por espacio público es de 3.993.16 M2, el valor del aporte voluntario es el siguiente:

$$3.993.16 \times 2.200.000 \times 0.053 = \$ 465.602.456$$

11. PROPUESTA NORMATIVA

A continuación se indican los parámetros base para estructuración de la propuesta normativa así:

1 Usos del suelo

Uso principal: Dotacional de educación superior de escala metropolitana, Institución universitaria.

Usos complementarios: Comercio y servicios de escala zonal.

2 Normas volumétricas y estacionamientos

Las normas urbanísticas y arquitectónicas propuestas se enmarcan dentro los parámetros fijados en el capítulo II del Decreto 621 de 2016 y son las siguientes:

Antejardines: no se exigen

Altura máxima:

- Sobre la AC 80, será de 54 M (15 pisos) de acuerdo con concepto de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil.
- Sobre la calle 81, será de 15 M (5 pisos)

Los elementos de remate sobre cubierta a que hace referencia el artículo 10º del Decreto 621 de 2016 no se contabilizan dentro de la altura máxima.

Aislamientos entre edificaciones y contra predios separados por espacio público

- Los aislamientos entre edificaciones serán los establecidos en el artículo 13 del Decreto 621 de 2016 y su párrafo.
- Los aislamientos contra predios separados por espacio público de la carrera 73 A y de la calle 81 A deben cumplir con lo establecido en el artículo 8º del Decreto 595 de 2017, modificadorio del artículo 14 del Decreto 621 de 2016.

Voladizos

Se permiten sobre las vías vehiculares y demás espacios públicos, a partir de una altura mínima de once metros con cincuenta centímetros (11.50 metros) tomados desde el nivel del terreno con las dimensiones correspondientes al porcentaje de área de fachada objeto, de conformidad con lo establecido en el artículo 16 del Decreto 621 de 2016.

3 Estacionamientos

De conformidad con lo establecido en el Decreto 120 de 2018 el número de estacionamientos planteados corresponden a la demanda resultante del estudio de tránsito.

- Las dimensiones mínimas, libres de elementos estructurales, de los estacionamientos convencionales es de 2.40 metros x 5.00 metros.
- Las dimensiones mínimas para estacionamientos de discapacitados es de 3.80 metros x 5.00 metros.

Teniendo en cuenta el interés de la Institución en la implementación de las políticas de movilidad verde planteadas por la Administración Distrital el proyecto plantea 236 cupos de estacionamiento para bicicletas.

4 Cargas Urbanísticas

Las cargas urbanísticas del presente Plan Parcial de Renovación Urbana se indican en el plano F-1 Propuesta Urbana, corresponden a la cesión del 20% del área original para espacio público y a la compensación para acceder a beneficios urbanísticos adicionales de conformidad con lo establecido en el artículo 27 del decreto 621 de 2016 y son:

1. Ampliación del andén de la AC 80 para completar el perfil de 12.00 metros de ancho.
2. Ampliación de la calzada de la calle 81 de 5.00 metros a 7.00 metros
3. Generación de andén de 5.00 metros sobre la calle 81
4. Plazoleta en la esquina sur occidental en acceso al puente Transmilenio
5. Zona verde en el costado oriental para generar conectividad espacial con el parque humedal Santa María del Lago.
6. Aporte voluntario en dinero para cargas para espacio público y equipamientos por incremento en la edificabilidad.

5 Áreas de mitigación de impactos

Con el fin de garantizar que el uso dotacional de escala metropolitana se desarrolle sin impactar negativamente el espacio público y el uso residencial del sector, se debe plantear como área de mitigación, en correspondencia de los accesos peatonales y proporcional al flujo peatonal en cada acceso, una zona destinada como área privada afecta al uso público cuya cabida se determina considerando 0.90 M2 por usuario en hora pico.

Los objetivos de estas áreas son:

- Evitar la ocupación del espacio público en horas pico de ingreso o salida de usuarios.
- Conformar áreas de transición entre los espacios público y privado.
- Conformar espacios destinados al tránsito y permanencia de usuarios de la Institución.
- Servir de articulación con la estructura urbana.
- Disminuir el impacto sobre la movilidad en el sector circundante.
- Reducir los conflictos de tráfico.

6 Redes de servicios públicos

Una vez adoptado el Plan Parcial se deberá obtener la Licencia de Reurbanización de conformidad con el Decreto Nacional No. 1077 de 2015 y en consecuencia se deben obtener las aprobaciones de los proyectos de redes, por parte de las diferentes empresas prestadoras de servicios.

7 Recomendaciones estudio de tránsito

En el acta de compromiso suscrita entre el representante legal de la UNIMINUTO y la Secretaría Distrital de Movilidad se establecen los compromisos determinados por la Entidad para la mitigación de los impactos urbanísticos.

8 Concepto ambiental

Se anexa concepto emitido por la Secretaría Distrital de Ambiente, en el cual se establecen las obligaciones y recomendaciones particulares para el desarrollo del proyecto en las etapas preliminares, de construcción y operación..

9 Criterios de construcción sostenible

Para contribuir a la sostenibilidad del proyecto se deberán tener en consideración los siguientes criterios:

- Incorporar sistemas de reciclaje de aguas lluvias.
- Aprovechar al máximo la iluminación natural.
- Utilizar materiales amigables con el medio ambiente.
- Utilizar cobertura vegetal para reducir niveles de CO2.
- Buscar eficiencia hídrica utilizando aparatos que permitan el uso eficiente del agua.
- Utilizar al máximo energías limpias.
- Realizar una gestión inteligente de la temperatura y la humedad.
- Plantear sistema eficiente de reciclaje de residuos.
- Utilizar sistema de iluminación inteligente en zonas comunes.
- Promover la utilización de la bicicleta como medio de transporte.

10 Proyecto de Decreto

Se anexa proyecto de Decreto

12. DETERMINACIÓN DE PLUSVALÍA

De conformidad con el artículo 3º del Acuerdo 352 de 2008 “Constituyen hechos generadores de la participación en la plusvalía derivada de la acción urbanística de Bogotá Distrito Capital, las autorizaciones específicas ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien, a incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada, de acuerdo con lo que se estatuya formalmente en el Plan de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que lo desarrollen, en los siguientes casos:

1. La incorporación de suelo rural a suelo de expansión urbana.
2. El establecimiento o modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo.
3. La autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, bien sea elevando el índice de ocupación o el índice de construcción, o ambos a la vez.
4. Cuando se ejecuten obras públicas consideradas de "macroproyectos de infraestructura" previstas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen, y no se haya utilizado para su financiación la contribución de valorización.”

El artículo 15 del Decreto No. 595 de 2017, modificó el artículo 34 del Decreto 621 de 2016 y determina:

“Artículo 34°. Plusvalía. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 73 y siguientes de la Ley 388 de 1997, los artículos 432 a 435 del Decreto Distrital 190 de 2004 y en el Decreto Distrital 020 de 2011 son hechos generadores del efecto plusvalía para el ámbito de aplicación de este Decreto, la modificación del régimen o la zonificación de usos del suelo en los sectores en los cuales la ficha reglamentaria no les haya asignado usos, o cuando en una manzana se presente más de un sector y/o subsector de uso y que se cumpla con lo establecido en los artículos 5° y/o 6° del presente Decreto.

No se configura el hecho generador de plusvalía por la autorización de un mayor aprovechamiento del suelo en edificación, pues no hay un aumento del índice de construcción básico que se puede desarrollar en el área objeto de intervención, al corresponder al existente en las Unidades de Planeamiento Zonal y demás reglamentación aplicables antes de la expedición del presente Decreto”.

Para los predios objeto del presente plan el Decreto 621 de 2016 establece la posibilidad de desarrollar uso Dotacional Educativo de escala Metropolitana y altura hasta 30 pisos, lo que significa una modificación en el régimen de usos del suelo y un mayor aprovechamientos del suelo en términos de índices de construcción, por lo tanto habría lugar a la generación de plusvalía; sin embargo teniendo en cuenta lo establecido en el citado artículo 15 **no se configura el hecho generador de plusvalía**, pues no hay un aumento en el índice de construcción básico.

13. DETERMINACIÓN DE ETAPAS DE DESARROLLO

Teniendo en cuenta que el presente plan se desarrollará a través de una única Unidad de Gestión y en consecuencia se solicitará una única Licencia de urbanismo en la modalidad de Reurbanización, no se contemplan etapas de urbanismo.

14. CRONOGRAMA DE DESARROLLO

Teniendo en cuenta que el proyecto comprende intervenciones en el espacio público construido, redefinición del espacio público aprobado en la licencia de Saneamiento Resolución 18-1-0389 del 25 junio de 2018 y modificación de escaleras y rampas del puente de Transmilenio, se requiere el adelanto de licencias de Intervención y ocupación del Espacio Público y de Reurbanización.

El Cronograma propuesto es el siguiente:

CRONOGRAMA																
ACTIVIDADES	SEMESTRE															
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	PROYECTO URBANISMO Y LICENCIA DE REURBANIZACIÓN															
2	OBTENCION LICENCIA INTERVENCION ESPACIO PUBLICO															
3	GESTION ANTE TRANSMILENIO PARA MODIFICACIÓN RAMPA Y ESCALERAS DEL PUENTE															
4	LIBERACIÓN ÁREAS (DEMOLICIONES)															
5	CONSTRUCCION FASE 1 PROYECTO ARQUITECTONICO															
6	OBRAS DE URBANISMO - AMPLIACIÓN VÍA															
7	CONSTRUCCION PLAZOLETAS DE MITIGACION, ANDENES Y PAISAJISMO EN CESION TIPO A															
8	CONSTRUCCION FASE 2 PROYECTO ARQUITECTONICO															
9	PRORROGA LICENCIA DE REURBANIZACIÓN															
10	ENTREGA CESIONES															
11	TRABAJO COMUNITARIO (PROGRAMAS SEGURIDAD- ARBORIZACIÓN- CONVIVENCIA)															

15. PLANOS ANEXOS

1. DELIMITACIÓN AREA DE INFLUENCIA	D – 01
2. ESTRUCTURA ECOLOGICA PRINCIPAL	D – 02
3. ESTRUCTURA DE ESPACIO PÚBLICO	D – 03
4. ESTRUCTURA DE MOVILIDAD	D – 04
5. ESTADO DE LAS VÍAS	D – 05
6. TRANSPORTE PÚBLICO - SENTIDOS VIALES	D – 06
7. ALTURAS	D – 07
8. USOS	D – 08
9. ESTRUCTURA DE EQUIPAMIENTOS	D – 09
10. SITUACIÓN ACTUAL PREDIO MINUTO DE DIOS LOTES 67 Y 68	D – 10
11. LOCALIZACIÓN CESIONES DECRETO 621 DE 2016	D – 11
12. PROPUESTA URBANA	P 1/1

16. DOCUMENTOS ANEXOS

1. FORMULARIO DE SOLICITUD
2. COPIA CERTIFICADO DE MATRÍCULA INMOBILIARIA 50C - 651193
3. COPIA CERTIFICADO DE MATRÍCULA INMOBILIARIA 50C – 673383
4. PODER GETIÓN
5. DOCUMENTOS IDENTIDAD SOLICITANTE Y APODERADO
6. CERTIFICADOS CÁMARA DE COMERCIO
7. CONSTANCIA RADICACIÓN ESTUDIO AMBIENTAL
8. CONSTANCIA RADICACIÓN ESTUDIO DE TRÁNSITO
9. PLANO DE SANEAMIENTO
10. RESOLUCIÓN 17-1-0389 de 25 JUNIO 2018
11. PROYECTO DE DECRETO
12. FACTIBILIDADES DECSERVICIOS
13. SOLICITUD DADEP 2018-400-021055-2
14. CONCEPTO SDP OFICIO 2-2017-53312
15. CONCEPTO SDP 2-2018-37226