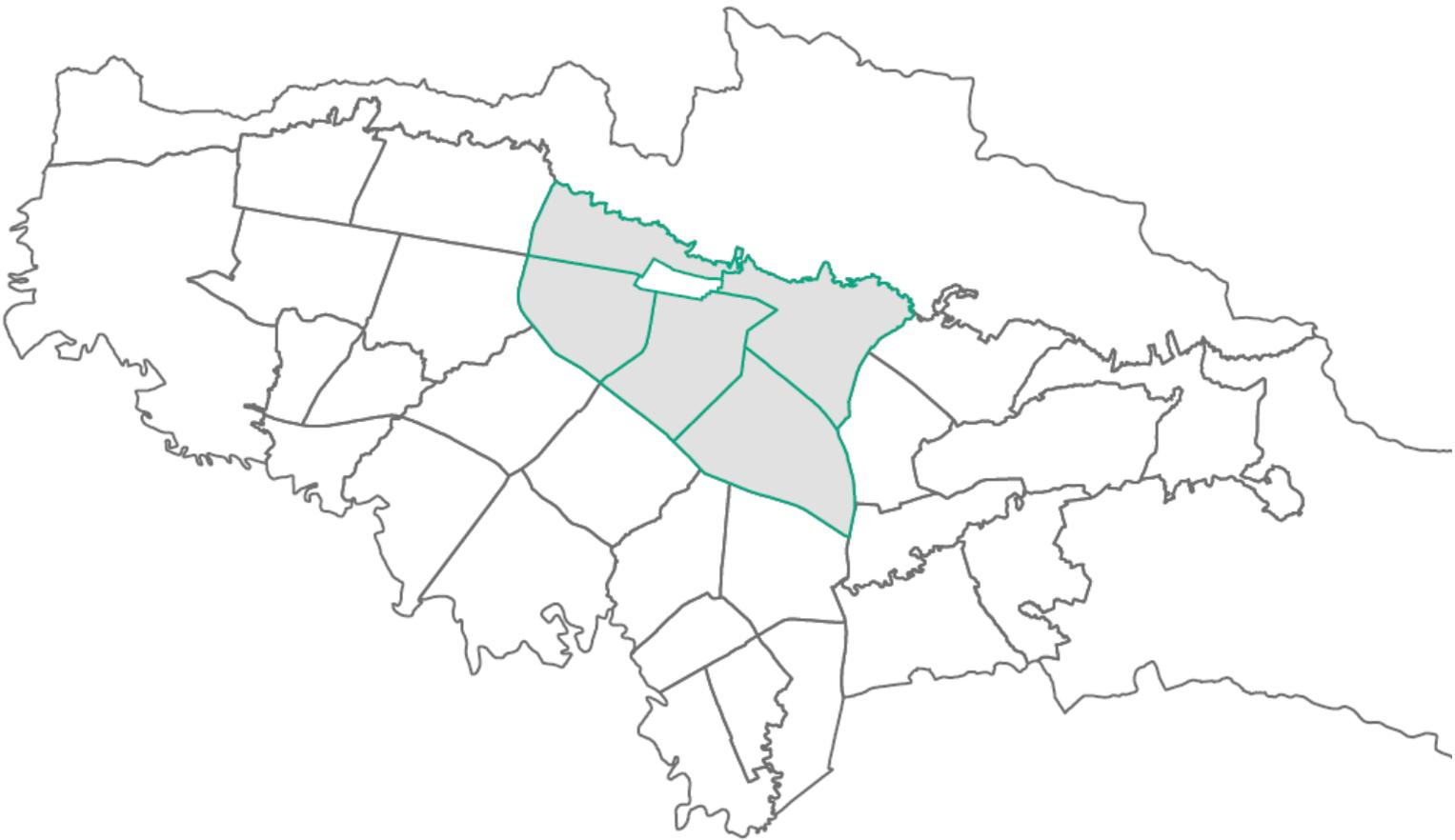


BOGOTÁ 2035

MODELO DE PROXIMIDAD





SECRETARÍA DE
PLANEACIÓN

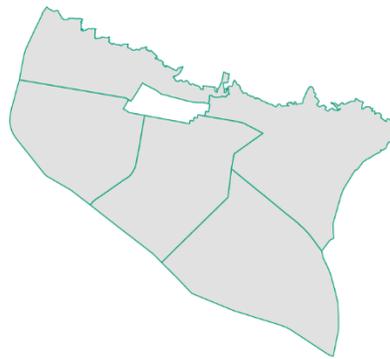


DIRECTRICES DESDE LO PÚBLICO PARA LA
ACTUACIÓN ESTRATÉGICA
CHAPINERO VERDE INTELIGENTE

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

Subdirección de Planeamiento Local de Centro
Ampliado

Dirección de Planeamiento Local
Subsecretaría de Planeación Territorial
Secretaría Distrital de Planeación



Bogotá D.C., julio de 2023

BOGOTÁ 2035
MODELO DE PROXIMIDAD

Contenido

Contenido

INTRODUCCIÓN	11
1. ASPECTOS GENERALES	13
1.1. <i>Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá</i>	13
1.2. <i>Vocación de la pieza urbana</i>	21
1.3. <i>Objetivo General</i>	21
1.4. <i>Objetivos Específicos</i>	21
1.5. <i>Localización y datos generales</i>	22
1.6. <i>Delimitación y condicionantes</i>	23
1.7. <i>Ejecución de proyectos estructurantes</i>	28
1.8. <i>Normas urbanísticas: Áreas de actividad y tratamientos</i>	29
2. DIAGNÓSTICO	31
2.1. <i>Ciudad Inteligente</i>	31
2.1.1. Servicios Públicos: Acueducto y Alcantarillado	31
2.1.2. Servicios Públicos: Energía Eléctrica y Redes Telemáticas	37
2.1.3. Servicios Públicos: Gas Natural	37
2.1.4. Servicios Públicos: Residuos Sólidos	38
2.2. <i>Reactivación Económica</i>	38
2.2.1. Población y habitabilidad	40
2.2.2. Déficit Habitacional	43
2.2.3. Tejido productivo	46
2.2.4. Usos y precios del suelo	48
2.3. <i>Reverdecer</i>	50
2.3.1. Condiciones Ambientales	50
2.3.2. Condiciones de gestión del riesgo	54
2.3.3. Déficit de espacio público en la AE Chapinero Verde e Inteligente	56
2.4. <i>Movilidad</i>	57
2.4.1. Espacio público para la movilidad	57
2.4.2. Red de transporte público	64
2.4.3. Red de transporte de carga y para la actividad logística	66
2.5. <i>Cuidado</i>	67
2.5.1. Proximidad, diversidad y disponibilidad	67
2.5.2. Equipamientos en la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente	69
2.6. <i>Patrimonio</i>	72
2.6.1. Unidades de Paisaje	73
2.6.2. Entornos Patrimoniales	77
2.6.3. Patrimonio cultural construido: bienes muebles	78
2.6.3. Patrimonio cultural construido: bienes de interés cultural inmuebles	79
3. DIRECTRICES DESDE LO PÚBLICO	82
3.1. <i>Ciudad Inteligente</i>	82
3.2. <i>Reactivación Económica</i>	88
3.3. <i>Reverdecer</i>	92

DEFINICIÓN DE DIRECTRICES DESDE LO PÚBLICO

3.4. <i>Movilidad Sostenible</i>	96
3.5. <i>Cuidado</i>	103
3.6 <i>Patrimonio</i>	106
4. AMBITOS DE GESTIÓN _____	113

Ilustraciones

<i>Ilustración 1. Determinantes ambientales, de movilidad y concentración administrativa del Centro Ampliado y las Actuaciones Estratégicas.</i>	14
<i>Ilustración 2. Las tres actuaciones que conforman el Anillo de la Innovación y el conocimiento.</i>	16
<i>Ilustración 3. Circuitos que estructuran el Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	18
<i>Ilustración 4. Visión del Anillo de la Innovación y el conocimiento.</i>	19
<i>Ilustración 5. Infraestructura de movilidad para el Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	19
<i>Ilustración 6. Ecosistemas de salud, educación e institucionalidad en el Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	20
<i>Ilustración 7. Localización de AECVI en la ciudad.</i>	23
<i>Ilustración 8. Delimitación de la AECVI.</i>	24
<i>Ilustración 9. Incorporación AIM calle 45.</i>	25
<i>Ilustración 10. Incorporación manzanas del PEMP de Teusaquillo.</i>	26
<i>Ilustración 11. Incorporación Corredor Verde de la Carrera Séptima.</i>	27
<i>Ilustración 12. Incorporación parque Las Flores.</i>	28
<i>Ilustración 13. Áreas de Actividad de la AECVI.</i>	30
<i>Ilustración 14. Tratamientos urbanísticos de la AECVI.</i>	31
<i>Ilustración 15. Redes Matrices de Acueducto de la AECVI.</i>	32
<i>Ilustración 16. Redes troncales de alcantarillado de la AECVI.</i>	33
<i>Ilustración 17. Capacidad remanente de subcuencas sanitarias y combinadas.</i>	34
<i>Ilustración 18. Redes Locales de acueducto existentes de la AECVI.</i>	35
<i>Ilustración 19. Redes locales de alcantarillado sanitario de la AECVI.</i>	36
<i>Ilustración 20. Redes locales de alcantarillado pluvial de la AECVI.</i>	37
<i>Ilustración 21. ECAs y puntos críticos en la AECVI.</i>	38
<i>Ilustración 22. Zonificación de la AECVI.</i>	40
<i>Ilustración 23. Variación de población por zonas de la AECVI.</i>	41
<i>Ilustración 24. Número de personas auto reconocidas como pertenecientes a algún grupo étnico.</i>	42
<i>Ilustración 25. Porcentaje de personas en condición de pobreza monetaria.</i>	43
<i>Ilustración 26. Ubicación de las licencias aprobadas entre 2017 y 2021.</i>	44
<i>Ilustración 27. Déficit habitacional cualitativo (izquierda) y cuantitativo (derecha).</i>	45
<i>Ilustración 28. Distribución espacial de establecimientos económicos en la AECVI.</i>	46
<i>Ilustración 29. Usos del suelo predominante en la AECVI.</i>	49
<i>Ilustración 30. Conector ecosistémico Virrey-Chicó y EEP cercana a la AECVI.</i>	51
<i>Ilustración 31. Arbolado urbano y parámetros de isla de calor en la AECVI.</i>	52
<i>Ilustración 32. Amenaza por remoción en masa en la AECVI.</i>	54
<i>Ilustración 33. UGAs prioritarias para su intervención en la AECVI.</i>	55
<i>Ilustración 34. Espacio Público de la AECVI.</i>	57
<i>Ilustración 35. Red de infraestructura peatonal de la AECVI.</i>	58
<i>Ilustración 36. Condiciones de infraestructura en franjas de circulación peatonal de la AECVI.</i>	59
<i>Ilustración 37. Condiciones de infraestructura en cruces peatonales de la AECVI.</i>	59
<i>Ilustración 38. Calidad de la red peatonal.</i>	60
<i>Ilustración 39. Red de cicloinfraestructura.</i>	61
<i>Ilustración 40. Red vial de la AECVI.</i>	63
<i>Ilustración 41. Equipamientos existentes de la AECVI.</i>	70
<i>Ilustración 42. Déficit de proximidad de equipamientos del cuidado de la AECVI.</i>	71
<i>Ilustración 43. Déficit de proximidad de equipamientos del sociales de la AECVI.</i>	72
<i>Ilustración 44. Unidades de Paisaje de la AECVI.</i>	74
<i>Ilustración 45. Entornos patrimoniales de la AECVI.</i>	78
<i>Ilustración 46. Localización de bienes de interés cultural inmuebles de la AECVI.</i>	80
<i>Ilustración 47. Elementos del piloto de Smart City.</i>	82
<i>Ilustración 48. Proyección del pilar Ciudad Inteligente.</i>	83
<i>Ilustración 49. Proyección del pilar Reactivación Económica.</i>	89
<i>Ilustración 50. Proyección pilar Reverdecer Inteligente.</i>	92
<i>Ilustración 51. Proyección pilar Movilidad Sostenible.</i>	96
<i>Ilustración 52. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	97
<i>Ilustración 53. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	103
<i>Ilustración 54. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.</i>	106

Tablas

<i>Tabla 1. Condiciones particulares de las Actuaciones Estratégicas del Centro Ampliado.</i>	15
<i>Tabla 2. Zonificación de la AECVI</i>	39
<i>Tabla 3. Déficit Habitacional de la AECVI.</i>	45
<i>Tabla 4. Distribución de los establecimientos por actividad económica y zona</i>	47
<i>Tabla 5. Parámetros PM10 y PM 2.5 en la AECVI</i>	53
<i>Tabla 6. Localización estaciones Transmilenio actuales dentro del área de la AE Chapinero Verde e Inteligente</i>	64
<i>Tabla 7. Corredores con oferta de SITP AE Chapinero Verde e Inteligente</i>	66
<i>Tabla 8. Estándar de distancia por equipamientos.</i>	67
<i>Tabla 9. Déficit de servicios sociales y del cuidado – Sector Centro Ampliado</i>	68
<i>Tabla 10. Evaluación General de Unidades de Paisaje Urbano.</i>	75
<i>Tabla 11. Evaluación General de Unidades de Paisaje Urbano por categorías de indicadores.</i>	77
<i>Tabla 12. Listado de bienes muebles</i>	79
<i>Tabla 13. Consolidado de evaluación de BIC inmuebles</i>	81
<i>Tabla 14. Ciudad Inteligente. Acciones D1.</i>	84
<i>Tabla 15. Ciudad Inteligente. Acciones D2.</i>	84
<i>Tabla 16. Ciudad Inteligente. Acciones D3.</i>	85
<i>Tabla 17. Ciudad Inteligente. Acciones D4.</i>	87
<i>Tabla 18. Ciudad Inteligente. Acciones D5.</i>	88
<i>Tabla 19. Ciudad Inteligente. Acciones D6.</i>	88
<i>Tabla 20. Reactivación Inteligente. Acciones D7.</i>	90
<i>Tabla 21. Reactivación Inteligente. Acciones D8.</i>	90
<i>Tabla 22. Reactivación Inteligente. Acciones D9.</i>	91
<i>Tabla 23. Reverdecer Inteligente. Acciones D10.</i>	94
<i>Tabla 24. Reverdecer Inteligente. Acciones D11.</i>	95
<i>Tabla 25. Movilidad Sostenible. Acciones D12.</i>	98
<i>Tabla 26. Movilidad Sostenible. Acciones D13.</i>	100
<i>Tabla 27. Movilidad Sostenible. Acciones D14.</i>	102
<i>Tabla 28. Cuidado. Acciones D15.</i>	104
<i>Tabla 29. Cuidado. Acciones D16.</i>	105
<i>Tabla 30. Cuidado. Acciones D17.</i>	106
<i>Tabla 31. Patrimonio. Acciones D18.</i>	108
<i>Tabla 32. Patrimonio. Acciones D19.</i>	108
<i>Tabla 33. Patrimonio. Acciones D20.</i>	109
<i>Tabla 34. Patrimonio. Acciones D20.</i>	110

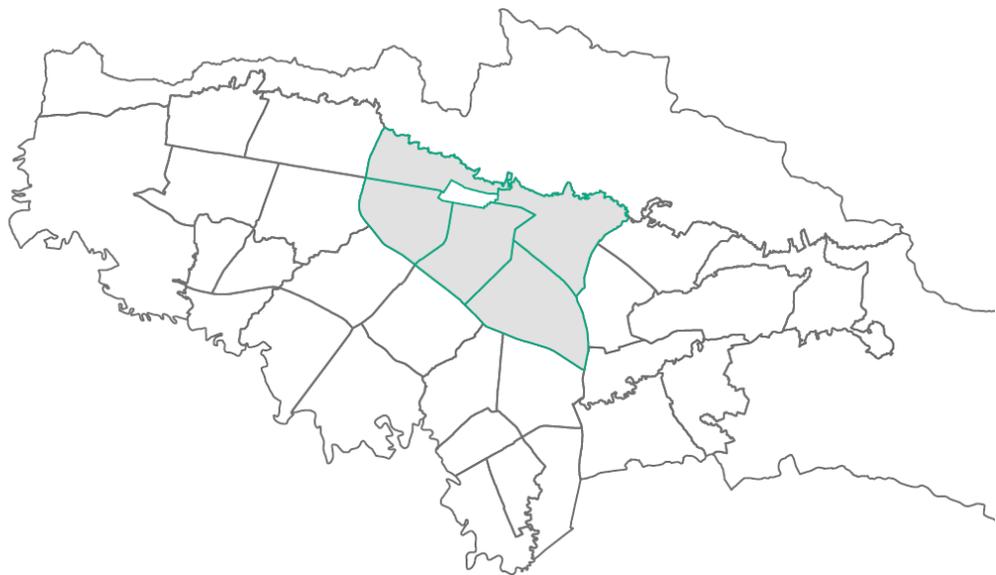
SIGLAS

ABREVIATURA	SIGNIFICADO
ADN	Áreas de Desarrollo Naranja
AE	Actuación Estratégica
AECVI	Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente
AICB	Anillo de Conocimiento e Innovación de Bogotá
Art.	Artículo
BIC	Bienes de Interés Cultural
CAMM	Ciclo Alameda Medio Milenio
CTIB	Campus de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá
CV7	Corredor Verde de la Carrera Séptima
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DCTIB	Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá
ECA	Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento
ERU	Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá
(E-W)	Dirección este-oeste
Ha	Hectárea
IDPC	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
Km	Kilómetro
LED	Light Emitting Diode - Diodo Emisor de Luz
LGTBI Q+	Sigla compuesta por las iniciales Lesbianas, gays, bisexuales personas Transgénero e Intersexuales y Queer
m ²	Metros cuadrados
MO	Modelo de Ordenamiento
(N-S)	Dirección Norte - Sur
OMS	Organización Mundial de la Salud
PLMB	Primera Línea de Metro de Bogotá
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
RUOR	Registro Único de Organizaciones de Recicladores
SBN	Soluciones Basadas en la Naturaleza

ABREVIATURA	SIGNIFICADO
SDP	Secretaría Distrital de Planeación
SUDS	Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible
TIC	Tecnologías de la Información y las Comunicaciones
UAESP	Unidad Administrativa especial de Servicios Públicos
UPL	Unidad de Planeamiento Local
VIP	Vivienda de Interés Prioritario
VIS	Vivienda de Interés Social
(+)	Positivo
(-)	Negativo
>	Símbolo “mayor”

00

INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

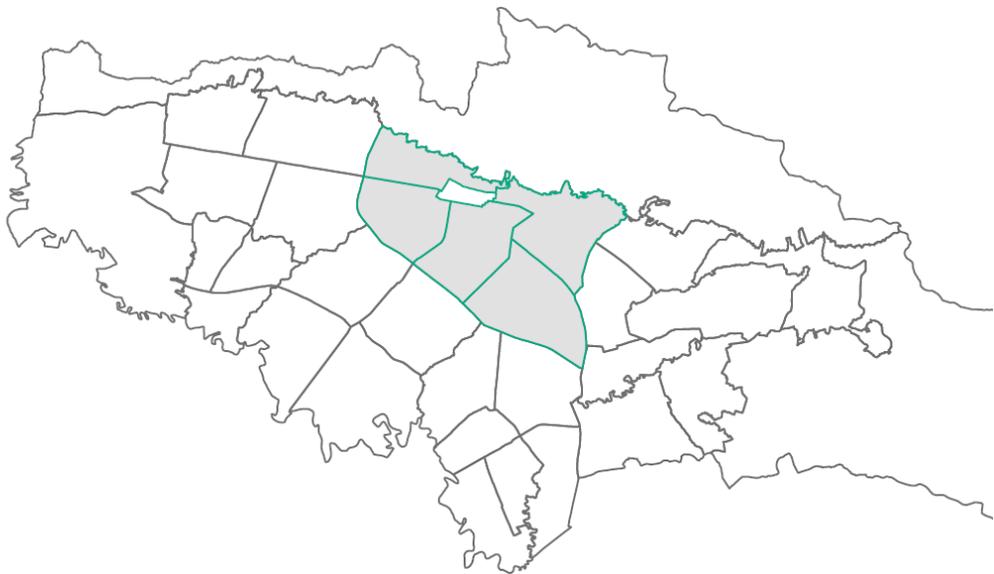
La Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente (*AECVI*), se encuentra localizada al oriente de Bogotá ubicada en el territorio de alto valor agregado de Bogotá, conformado como un referente regional, nacional e internacional en términos económicos. Cuenta con la más alta concentración de aglomeraciones económicas de diferentes escalas y usos en los cuales se destacan el clúster de servicios médicos, el ecosistema de educación superior y la especialización de servicios educativos para la formación al trabajo. Así mismo, cuenta con aglomeraciones de escala local de oficios tradicionales claramente definidas como referentes de la ciudad.

Este territorio se encuentra llamado a la transformación urbana ya que cuenta con la inversión pública de las apuestas en términos de movilidad de los proyectos estructurantes como el Corredor Verde de la Carrera Séptima (*CV7*) con tres estaciones, la Primera Línea de Metro de Bogotá (*PLMB*) con dos estaciones ubicadas en la calle 44 y calle 63 y, la Ciclo Alameda de Medio Milenio (*CAMM*), los cuales detonan el potencial de renovación urbana por medio del desarrollo de una nueva apuesta de ciudad en la lógica de la proximidad.

La combinación del desarrollo económico multiescalar y multidisciplinar, así como las apuestas de proyectos estructurantes de movilidad y una ubicación geográfica privilegiada hacen de este territorio el llamado a ser el distrito de innovación de Bogotá como el piloto de Smart City con los elementos claves en movilidad inteligente, energía renovable, edificaciones y espacio público eficiente, conectividad digital, educación especializada, servicios de salud en torno al cuidado, y sobre todo una forma innovadora de gestionar la ciudad.

01

ASPECTOS GENERALES



1. ASPECTOS GENERALES

1.1. Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá

Las Actuaciones Estratégicas Pieza Reencuentro, ZiBo, y Chapinero Verde e Inteligente conforman el '*Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá*' (AICB), constituyéndose en una pieza articuladora para consolidar el territorio que alberga el corazón de la innovación y el conocimiento del sector Centro Ampliado (CA) de la ciudad, el cual corresponde a la zona más consolidada de Bogotá, donde se toman las decisiones más importantes para la ciudad y el país.

Para poder explicar en detalle de que se trata el concepto del Anillo de Innovación y el Conocimiento de Bogotá, es preciso primero describir de manera general las características del Sector del Centro Ampliado en donde se ubican las tres actuaciones estratégicas en mención.

El Centro Ampliado (CA) es el sector bordeado por los cerros orientales y atravesado por diferentes cuerpos hídricos y vías arterias, concentra la mayor actividad económica de la ciudad, la más amplia diversidad de usos y servicios y la mejor oferta de infraestructuras y soportes urbanos. Las estructuras urbanas y las actividades que tienen lugar en el CA evidencian una dinámica multiescalar que supera lo local y lo distrital y hacen legible una influencia regional, nacional e internacional en el territorio.

A continuación, se relacionan las determinantes, oportunidades y algunos retos identificados en el Sector Centro Ampliado:

- **El sector del Centro Ampliado es un territorio vecino de los cerros orientales**, desde donde se irradian una serie de corredores ambientales representados principalmente por cuerpos hídricos que circulan de oriente a occidente; se genera de esta manera una oportunidad de construir una ciudad más próxima a partir de la conexión de la trama urbana local con estos importantes elementos ambientales.
- **La oferta de equipamientos en el CA se encuentra por encima del promedio de ciudad**, con un indicador de 7,15 m² / Hab (siendo la meta 3,17). Se trata del sector que concentra el empleo, la actividad económica, la oferta educativa, cultural, histórica y turística más importante de la ciudad, que atrae a cerca de 3.509.040 personas a diario que se suman a las 1.129.486 personas que habitan el CA.
- **La significativa oferta de malla vial arterial y de infraestructura de transporte existente y proyectada estructura la ciudad y el sector**, pero representa una barrera en la escala local que fragmenta el territorio próximo y desincentiva los desplazamientos en la proximidad, Al punto de generar zonas que se comportan como piezas urbanas aisladas y con lógicas disímiles unas de otras.
- **La existencia de equipamientos y espacios públicos de gran superficie** atiende las demandas de soportes urbanos del distrito, pero no es fácilmente disfrutado por las comunidades vecinas. Se identifican barreras urbanas como la Universidad Nacional, la Av. de Las Américas, la Calle 26, el Centro Urbano Antonio Nariño, el Cementerio Central, entre otros.
- **Usos y actividades económicas de escala supralocal que atraen población flotante masiva** que altera las dinámicas de la proximidad. **El CA concentra el 52,9% de los empleos formales en Bogotá, con una cifra de 1.568.469 empleos (PILA, 2021), así como el 38,24% de las empresas de la ciudad.** Adicionalmente, **concentra la mayor**

oferta de instituciones de educación superior, sedes de la administración pública, oferta cultural, patrimonial, histórica y turística, lo cual es motivo suficiente para atraer población no residente a diario. Esta dinámica es positiva pues incentiva la localización de usos y servicios para atender las necesidades de una población flotante dispuesta a consumir, pero puede desplazar la importancia que reviste atender las necesidades de la población residente.



Ilustración 1. Determinantes ambientales, de movilidad y concentración administrativa del Centro Ampliado y las Actuaciones Estratégicas.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2023)

Para entender el planteamiento del AICB del Centro Ampliado es preciso resaltar de manera preliminar algunas características y condiciones particulares de cada una de las actuaciones estratégicas involucradas, en materia de población, empleo y soportes urbanos en cuanto a espacio público y equipamientos, a partir de cuyo análisis y comparación se definirán elementos comunes en la definición de las directrices, así como estrategias articuladas para las fases de formulación de las actuaciones. (ver la siguiente tabla):

ACTUACIONES ESTRATÉGICAS ANILLO DE LA INNOVACIÓN Y EL CONOCIMIENTO				
DATOS BÁSICOS	CENTRO AMPLIADO	CHAPINERO VI	REENCUENTRO	ZIBO
Superficie - has	8.025,87	225,7	164,4	541,7
Superficie - %	100%	3%	2%	7%
Población residente – hab. (censo Dane 2018)	1.129.486	38.076	20.965	18.468
Densidad – Hab/ha.	140,7	169,2	127,5	Zona industrial: 35 Zonas residenciales: 222,7
Empleo (Pila)	1.648.990	81.884	20.000 (EEE 2017)	60.649
Empresas	150.545 (censo económico 2021)	7.442	1.632 (EEE 2017)	4.109 (EEE 2017)
Disponibilidad de equipamientos (m2/Hab)	7,15	11,45 (en UPL Chapinero)	12,4 (en UPL Centro Histórico)	1,74 (en UPL Puente Aranda)

Espacio público por habitante – m2	6,61	1,32	4,77	14,53
---	-------------	-------------	-------------	--------------

Tabla 1. Condiciones particulares de las Actuaciones Estratégicas del Centro Ampliado.

Fuente: Elaboración propia (SDP, 2023)

Analizando estos datos se identifica por ejemplo que el territorio de la AE Chapinero Verde e Inteligente, concentra la mayor cantidad de empresas en comparación con las otras dos actuaciones pero al mismo tiempo tiene un indicador bajo de espacio público por habitante, además de concentrar también la mayor cantidad de población; por otro lado la UPL Puente Aranda, en donde se encuentra la mayor parte del territorio delimitado para la AE Zibo tiene un indicador de disponibilidad de equipamientos de 1,74 m2 construidos por habitante, por debajo de la situación del Centro Ampliado y de las otras dos UPL donde se encuentran las AE Chapinero y Reencuentro.

Justificación para la definición del Anillo de la Innovación y del Conocimiento de Bogotá (AICB)

La importancia singular del sector, sus retos y oportunidades hace necesario conciliar esa dinámica regional con la proximidad y es ahí donde se requiere plantear la visión compartida de un Anillo de Innovación y Conocimiento - ACIB para el territorio que se conforma a partir de tres actuaciones estratégicas importantes del Centro Ampliado: Chapinero Verde e Inteligente, Pieza Reencuentro y Zona Industrial de Bogotá – ZIBO, instrumentos de planeación a través de los cuales se podrá responder a la demanda de usos metropolitanos que demandan el transporte de una mayor cantidad de personas, como por el otro a la consolidación de una ciudad de proximidad donde se garantice el acceso a los bienes y servicios.

A partir de este tipo de análisis básicos y del potencial y vocación de cada territorio, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones para la definición de las directrices y para la formulación de las actuaciones del AICB:

1. La planeación de estos tres territorios específicos del CA debe realizarse de una manera en la que las acciones planteadas en cada una de las directrices de cada actuación estratégica, “dialoguen” entre sí, se articulen y tengan continuidad de un territorio a otro; para este fin se definirán unos circuitos o anillos multipropósito que conectan los tres territorios y que se describen más adelante.
2. Estudiar la posibilidad de equilibrar repartos de cargas y beneficios entre ámbitos al interior de cada actuación o entre ámbitos de diferentes actuaciones.
3. Potenciar las oportunidades que los territorios de cada actuación brindan a este corazón del centro ampliado, mejorando las condiciones de los soportes urbanos para la población residente y flotante y enfrentar los retos que presenta el territorio.
4. En la definición de las directrices de cada una de estas actuaciones se deberá tener en cuenta la visión compartida del AICB – anillo de la innovación y el conocimiento para los tres territorios, de tal manera que la formulación y ejecución de los proyectos de cada AE se realice de manera articulada entre ellas.
5. Articular las directrices y acciones planteadas bajo principios de optimización de los recursos en el territorio, de no repetición en cuanto a localización de proyectos, por ejemplo, distribuyendo los beneficios y equilibrando la distribución de soportes urbanos.
6. Buscar el balance en los territorios de las tres actuaciones del corazón del CA, por ejemplo, evitando saturación de actividades o concentración de habitantes donde no hay soportes urbanos o donde no es posible generarlos.

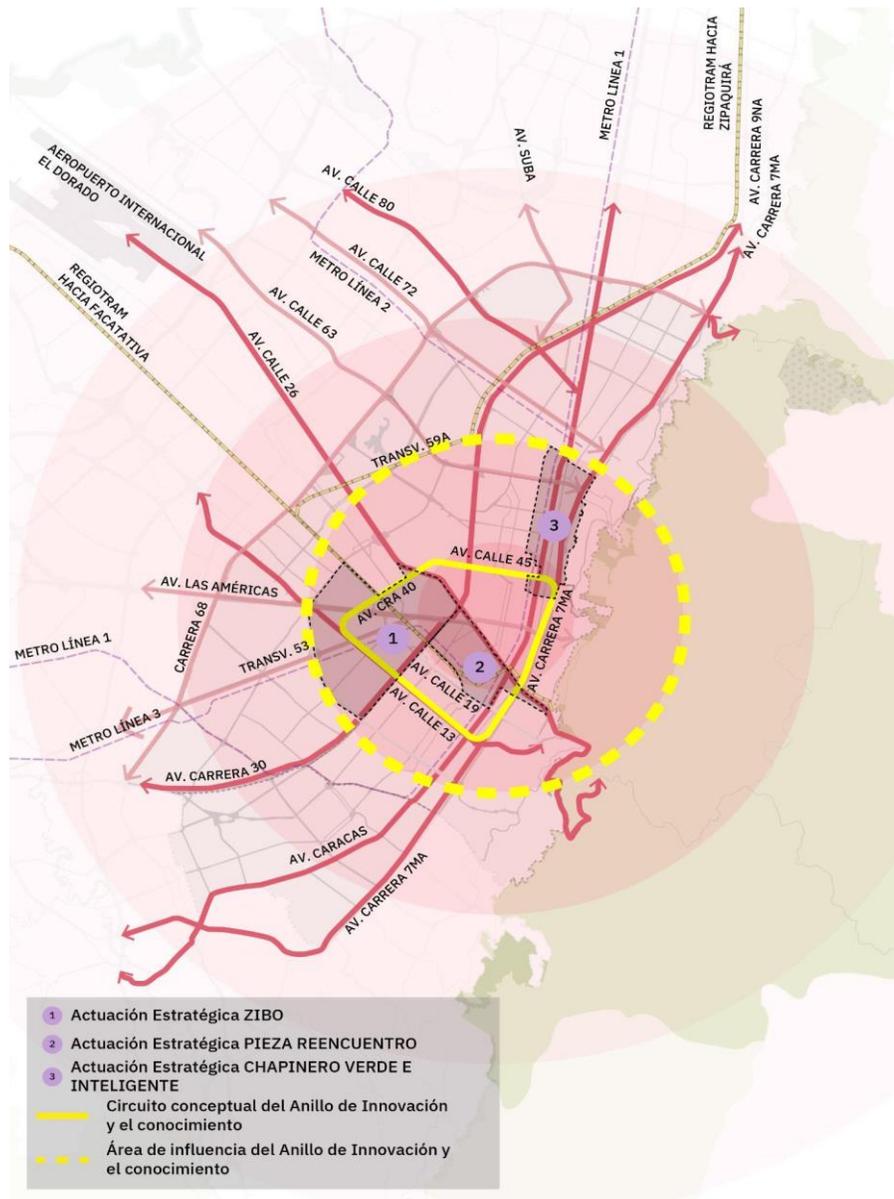


Ilustración 2. Las tres actuaciones que conforman el Anillo de la Innovación y el conocimiento.
 Fuente: Elaboración propia (SDP, 2023)

Definición y Lineamientos del Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá

El Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá (AICB) se define como un entorno inteligente para vivir, trabajar, producir, aprender y divertirse, y tiene como principal propósito transformar la ciudad en un entorno altamente avanzado y sostenible en los aspectos ambientales, sociales y económicos. Al articular la principal aglomeración de conocimiento del país, con las actividades y dinámicas productivas regionales y de desarrollo a través de tres Actuaciones Estratégicas, busca generar un valor significativo a través de la ciencia, la tecnología y la innovación. Este Anillo será un espacio donde la calidad de vida se vea mejorada, ofreciendo un ambiente propicio para la investigación, la educación y la creatividad, al tiempo que impulsará la economía al facilitar la colaboración entre empresas, universidades y emprendedores en las tres Actuaciones Estratégicas: Pieza Reencuentro, Zibo y Chapinero Verde e Inteligente. En resumen, el AICB se configura como un faro de progreso que aprovecha el potencial del conocimiento y la tecnología para impulsar el desarrollo urbano y económico de la ciudad y la región en su conjunto, promoviendo un modelo de desarrollo integral y sostenible

Para consolidar el AICB se plantean entonces para los territorios de las tres Actuaciones los siguientes lineamientos generales:

- a. Potenciar las condiciones favorables existentes y futuras en materia de transporte sostenible.
- b. Equilibrar el territorio en materia de oferta de empleo y actividades económicas.
- c. Equilibrar el territorio en materia de localización de nuevas viviendas y soportes urbanos.
- d. Articular las acciones de cada AE que estén relacionadas entre sí en cada pilar del Plan de ordenamiento territorial y sus estructuras.
- e. Promover la sostenibilidad económica, social y ambiental.

El corazón estructurante del Anillo de la Innovación y el Conocimiento de Bogotá corresponde al Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (DCTIB), el cual se denominará igualmente Campus de la Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (CTIB) y se define como el territorio de 247 hectáreas para desarrollarse y transformarse en un espacio multifuncional e inteligente, dotado de elementos atractores y facilitadores del desempeño empresarial, de la gestión urbana moderna y de calidad de vida sostenible e incluyente. Esta delimitación del DCTIB ha sido definida por el Decreto Distrital 280 de 2020, modificado por Decreto Distrital 103 de 2022, en el que se declaró el Área de Desarrollo Naranja de Ciencia, Tecnología e Innovación – Distrito Creativo No. 12, que a su vez hace parte de las metas sectoriales del Plan Distrital de Desarrollo de la presente administración.

Es importante mencionar que bajo el Convenio No 615 de 2021 firmado entre la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, Corferias y la Cámara de Comercio de Bogotá se contrató el diseño del Máster Plan del ADN - Distrito Creativo de Ciencia Tecnología e Innovación de Bogotá (DCTIB) y el diseño arquitectónico general, detallado y urbano con los estudios técnicos complementarios para la primera fase de este Campus.

El territorio del Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá (DCTIB), se encuentra clasificado dentro del Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, según el Decreto 555 de 2021, en el cual convergen varias estrategias y proyectos de la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación -ESECI (artículo 100 del Decreto 555 de 2021) como, además del mismo Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación de Bogotá, la Zona Industrial de Bogotá en Puente Aranda, las Zonas de Interés Turístico y parte del Ecosistema de Educación Superior - Grandes Campus Universitario, con la Universidad Nacional, el Sena y la Universidad Distrital.

La primera fase del CTIB será la construcción y puesta en operación de su Edificio Sede, el cual conectará al talento, empresarios y entidades del ecosistema de CTel con servicios especializados para materializar sus ideas y proyectos innovadores. Así mismo, ayudará a la generación de circularidad en la cadena de suministro de las empresas que se localicen en la zona industrial optimizando el uso de recursos, el manejo de agua y eficiencia energética para lograr un territorio que contribuya a la mitigación del cambio climático.

Los lineamientos del mencionado Master Plan Conceptual del CTIB, así como la primera fase del edificio sede del CTIB se constituirán en insumo fundamental para la consolidación del Anillo de Innovación y Conocimiento de Bogotá y especialmente para la definición de las directrices de la Actuación Estratégica Zibo.

Visión para el Anillo de la Innovación y el Conocimiento: Circuitos estructurantes

El AICB se estructura de manera indicativa a partir de dos anillos o circuitos principales multipropósito, uno externo y otro interno como se muestra en la siguiente figura:

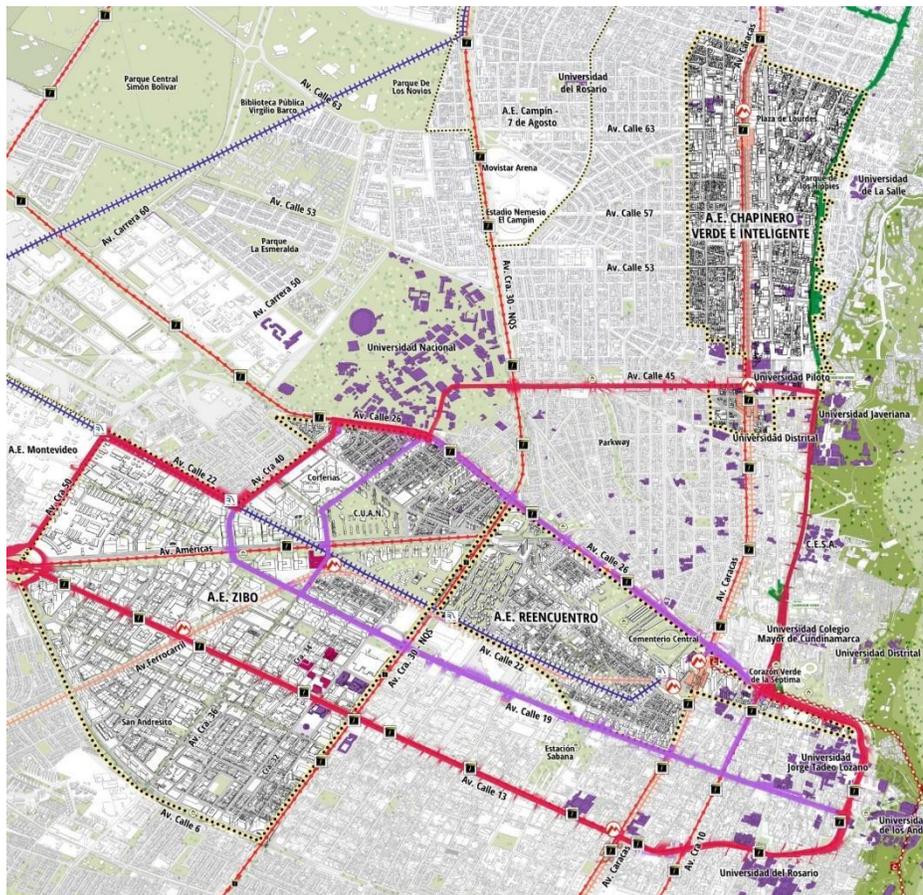


Ilustración 3. Circuitos que estructuran el Anillo de Innovación y el conocimiento.
Fuente: Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

El anillo externo conecta las tres actuaciones a partir de un circuito conformado por la calle 13, la Carrera 3, la Calle 26, el corredor verde de la Carrera séptima, la Calle 45, la carrera 40, la Calle 22 y la Cra 50, cerrando de nuevo en la calle 13; este circuito conecta principalmente todos los equipamientos educativos universitarios e institucionales del sector, principalmente los ubicados dentro del distrito creativo de la zona industrial y el DCTIB. El anillo interno conecta las Actuaciones ZIBO y Reencuentro a partir de un circuito conformado por la Calle 26, las carreras 37 y 40 colindantes con Corferias, el DCTIB y la Universidad Nacional, la calle 19, la carrera 7 y la carrera 3 para cerrar nuevamente en la calle 26; este circuito conecta principalmente todos los equipamientos administrativos y culturales a lo largo de la Calle 26, con las instituciones localizadas alrededor de la cra 7 y la cra 3, y de la calle 19.

Para las vías y corredores que conforman estos circuitos se incluirán en las directrices respectivas de movilidad, reverdecimiento y reactivación, acciones puntuales de urbanismo, señalética, mercadeo, que permitan además plantear circuitos y rutas especiales relacionadas con eventos masivos, turismo, salud, educación y administración. Ahora bien, estos circuitos deberán consolidarse a partir de su articulación con los proyectos de movilidad sostenible existentes y proyectados, con los servicios sociales y del cuidado existentes y que se proyectarán, con los sistemas de servicios públicos y de ciudad inteligente, y especialmente con el sistema del conocimiento (educación, ciencia, tecnología e innovación).



Ilustración 4. Visión del Anillo de la Innovación y el conocimiento.
 Fuente: Elaboración propia (SDP, 2023)

El AICB cuenta con las principales apuestas de infraestructura para la movilidad sostenible, en la cual los proyectos transporte masivo como la Primera Línea de Metro de Bogotá, el Corredor Verde de la Carrera Séptima, el RegioTram de Occidente, así como las apuestas de micromovilidad con los proyectos del Sistema de Bicicletas Compartidas y la Ciclo Alameda Medio Milenio convergen para conectar de manera multiescalar el territorio.

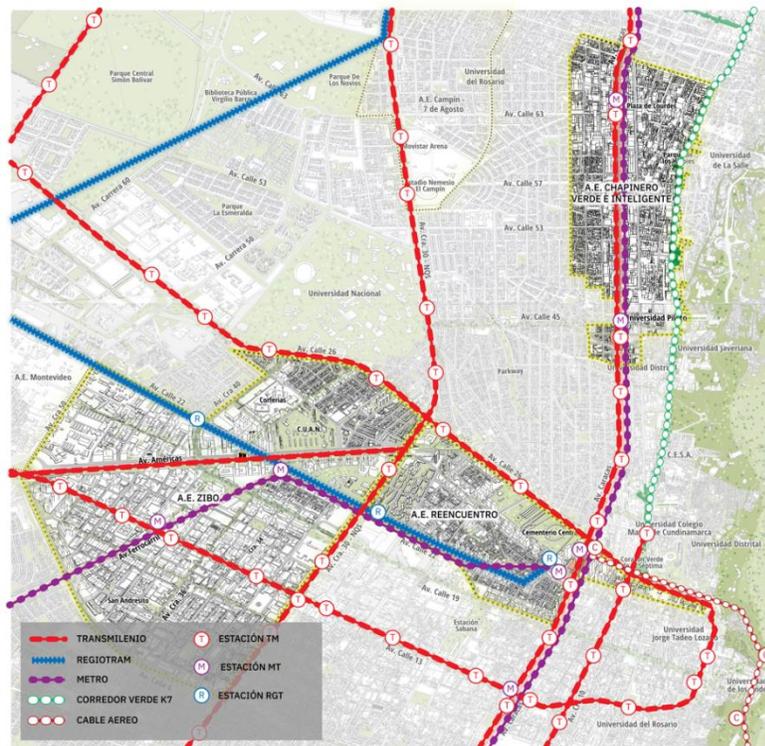


Ilustración 5. Infraestructura de movilidad para el Anillo de Innovación y el conocimiento.
 Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

El AICB Abierto de Bogotá cuenta con un importante ecosistema de salud, conectado a través del anillo externo y anillo interno planteados. Este ecosistema está conformado por los clústeres de servicios médicos y hospitalarios del complejo de la Clínica Méderi, el Hospital San Ignacio, el Hospital Militar, la Clínica Santo Tomás, la Clínica Marly y sus servicios complementarios de salud, así como con la Clínica Infantil Colsubsidio, entre múltiples centros de salud, hospitales y clínicas en su área de contexto. Vale la pena destacar que en este territorio también se encuentra ubicada la Secretaría Distrital de Salud, el Hemocentro Distrital y el Instituto Distrital de Ciencia, Biotecnología e Innovación en Salud. Las anteriores instituciones representan el más alto encadenamiento de servicios de salud de la ciudad.

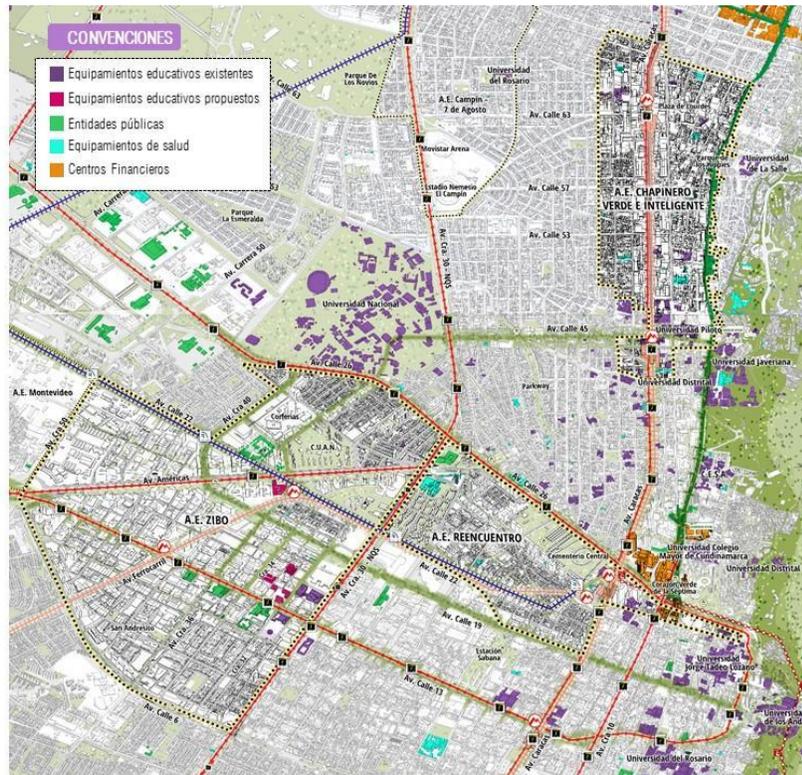


Ilustración 6. Ecosistemas de salud, educación e institucionalidad en el Anillo de Innovación y el conocimiento.
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

El AICB articula un importante ecosistema de educación superior e investigación y formación para el trabajo. Se destacan principalmente la Universidad Nacional de Colombia en articulación con el Distrito de Ciencia Tecnología e Innovación de Bogotá, el complejo del Sena y Universidad Distrital Francisco José de Caldas, el complejo de la Universidad INCCA de Colombia. Igualmente se articula el complejo de las universidades del centro con la Universidad de Los Andes, Universidad Jorge Tadeo Lozano, Universidad Central, Universidad América, entre otras. En Chapinero los complejos de la Universidad Javeriana, Universidad Distrital, Universidad Gran Colombia, Universidad Católica, y al norte con la Universidad Santo Tomás, Universidad Konrad Lorenz, y varias sedes de SENA, así como el complejo de formación para el trabajo de la calle 64 y la Universidad Los Libertadores.

El AICB concentra además un ecosistema de instituciones públicas de nivel distrital y nacional, tanto de carácter administrativo, como cultural y turístico, con un potencial de conectarse a través de los anillos planteados. Cuenta con el Centro Administrativo Distrital – CAD, las sedes de la Secretaría Distrital de Movilidad con su centro de comando del tráfico, la Secretaría Distrital de Salud, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital del Hábitat, el INPEC, la

Caja de Vivienda Popular, el Concejo Distrital, la Defensoría del Pueblo entre otras. Adicionalmente, contará con las sedes del nuevo CAD de la estación de Metro Calle 26.

Se articulan igualmente instituciones culturales y polos de atracción turística importantes como el MAMBO, La Biblioteca Nacional, el Cementerio Central, el cementerio inglés y el judío; el Teatro Colsubsidio Roberto Arias Pérez, el Centro de memoria, Paz y Reconciliación, el Museo de la Memoria, el museo del hombre entre otros.

1.2. *Vocación de la pieza urbana*

La Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente tiene por vocación ser el territorio piloto para promover a Bogotá como ciudad inteligente y diversa.

Adicionalmente, busca conciliar su importancia suprarregional con la escala local de proximidad, mediante la creación de un ecosistema integral donde la aglomeración económica diversificada más importante de la ciudad se articule con la realidad local de comercio de pequeña escala y de oficios tradicionales, así mismo, reverdecer el territorio y generar equipamientos para el cuidado con atención preferencial de población LGBTI, adultos mayores y niños. Alrededor de la inversión pública en proyectos estructurantes como el Corredor Verde de la Carrera Séptima y la Primera Línea de Metro de Bogotá, se promoverán procesos de revitalización y consolidación urbana que permitan la generación de modelos innovadores para moverse, habitar, cuidar y gestionar la ciudad.

1.3. *Objetivo General*

consolidar el proyecto piloto de ciudad inteligente en Bogotá, logrando una armoniosa integración entre la competitividad regional y el desarrollo local. Esto se llevará a cabo aprovechando el potencial urbanístico asociado a los proyectos de inversión pública en el Corredor Verde de la Carrera Séptima y la Primera Línea Metro de Bogotá. En este proceso, se priorizará el bienestar de los ciudadanos, colocándolos en el centro del desarrollo y garantizando la protección de los residentes y las actividades económicas locales. Además, se promoverá la consolidación de aglomeraciones económicas a nivel urbano y local, con el objetivo de generar un alto valor en el tejido empresarial y desarrollar tipologías de vivienda productiva que se adapten al entorno, respondiendo así a nuevos modelos de habitar en el territorio para impulsar su reactivación económica de manera sostenible.

1.4. *Objetivos Específicos*

1. Consolidar la intervención piloto de *ciudad inteligente* por medio de la implementación de soluciones innovadoras de redes de soporte urbano asociadas a servicios públicos, energía, conectividad, automatización y riesgo.
2. Promover y afianzar las plataformas empresariales de alto valor agregado como los corazones productivos locales, así como la generación de nuevos modelos de habitar el territorio para su *reactivación* económica.

3. Fomentar la movilidad sostenible por medio de la estructuración de un territorio conformado por supermanzanas articuladas con los sistemas de transporte del Corredor Verde de la Carrera Séptima y la Primera Línea de Metro de Bogotá, así como la definición de una estrategia innovadora para el transporte y logística de último kilómetro en el sector.
4. Establecer la red del *sistema del cuidado*¹ con base en la identificación de supermanzanas del cuidado con una propuesta de equipamientos ancla y circuitos de accesibilidad.
5. Impulsar el *reverdecimiento* a través de acciones enfocadas a garantizar la conectividad ambiental y paisajística de los ecosistemas estratégicos del territorio, así como la generación de nuevas áreas verdes de espacio público.
6. Integrar y articular los patrimonios con su contexto urbano por medio de la puesta en valor de los bienes inmuebles de interés cultural con intervenciones en el paisaje urbano que promuevan la apropiación de la comunidad.
7. Articular las directrices y acciones planteadas con aquellas definidas en las actuaciones Pieza Reencuentro y ZiBo bajo principios de optimización de los recursos en el territorio buscando su balance y así poder concretar los lineamientos del Anillo de Innovación y Conocimiento de Bogotá.
8. Definir esquemas de gestión, financiación y de gobernanza específicos para garantizar la ejecución de los proyectos de Chapinero Verde e Inteligente.
9. Propiciar procesos de participación ciudadana incidente para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas.
10. Articular su formulación con otros instrumentos de planeación adoptados o, en virtud del régimen de transición, por adoptar, presentes en el territorio delimitado de la actuación estratégica, como los planes parciales

1.5. Localización y datos generales

La Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente (AECVI) se encuentra ubicada en sector del centro ampliado de la ciudad en las Unidad de Planeamiento Local Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos y Centro Histórico.

¹ El Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales está definido en el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 como: *el conjunto de equipamientos, espacios, edificaciones, instalaciones o construcciones temporales, infraestructura o unidades móviles, donde se prestan los diferentes servicios de cuidado y servicios sociales que responden a las necesidades de la población de manera diferencial, con el fin de permitir su inclusión y participación social en condiciones de igualdad en Bogotá* (Decreto Distrital 555 de 2021, art. 94).

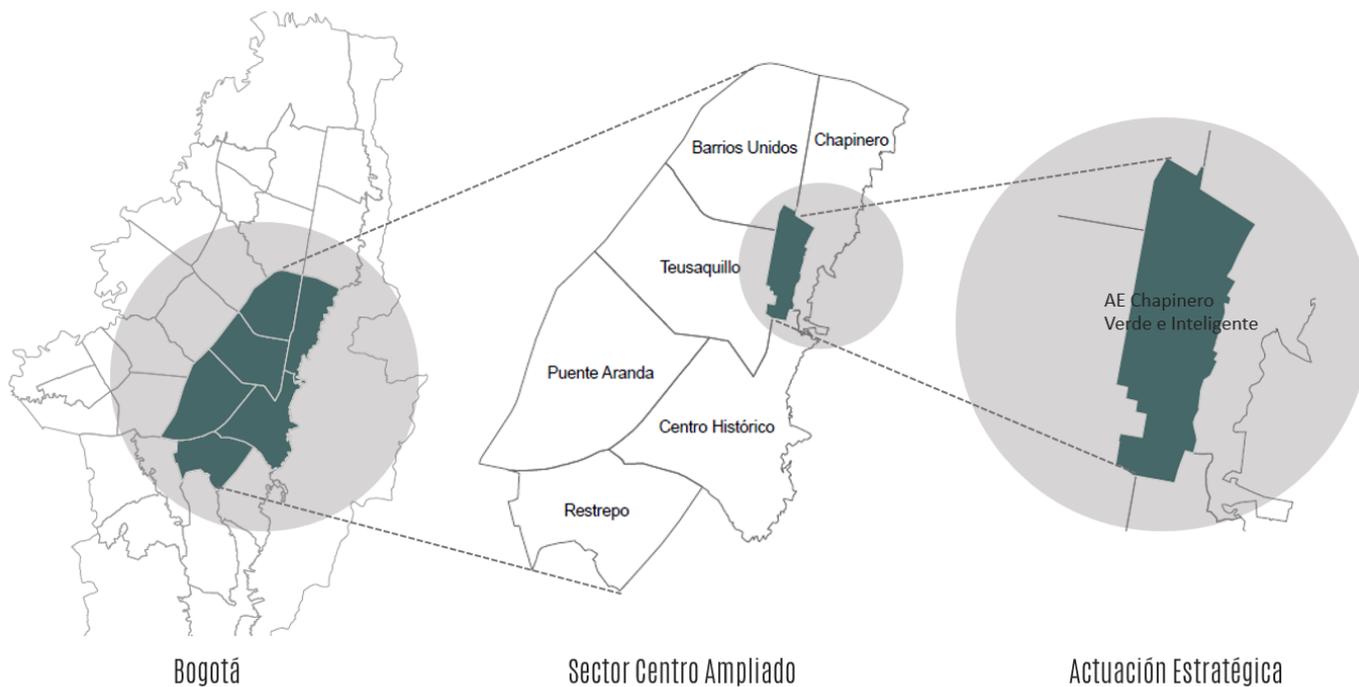


Ilustración 7. Localización de AECVI en la ciudad
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

La Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente (AECVI), cuenta con un área de 225,65Ha, tiene una población residente de 38.076 habitantes para conformar una densidad poblacional de 170 Hab/Ha, así como un total de 20.061 unidades de vivienda para una densidad de 89 Viv/Ha. Por otro lado, el sector es deficitario en espacio público ya que sólo alcanza un índice de 0,73m²/Hab.

1.6. Delimitación y condicionantes

La AECVI limita por el norte las calles 67, y 68, hacia el sur las calles 45 y la calle 41, hacia el oriente la avenida carrera 7ma, la carrera 6 y la carrera 5 y hacia el occidente la carrera 17. Entre los diferentes elementos urbanos más representativos que se encuentran dentro del ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente y en su contexto inmediato, está la plaza de Lourdes como un lugar de encuentro referente de la ciudad de Bogotá, las futuras estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá sobre la calle 44 y calle 63 con caracas, el Corredor Verde de la carrera séptima, el parque de los Hippies y la clínica Marly. Adicionalmente, incorpora uno de los distritos creativos nombrado como “El Distrito creativo y diverso La Playa”.

Delimitación de la Actuación Estratégica



Ilustración 8. Delimitación de la AECVI.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La propuesta de precisión a la delimitación abarca un área total de 225,65 hectáreas y tiene como objetivo principal contribuir a la implementación del Modelo de Ordenamiento definido en el Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035 para la Actuación Estratégica de Chapinero Verde e Inteligente en concordancia con la formulación de las Unidades de Planeamiento Local del sector del Centro Ampliado, que incluye los sectores de Chapinero, Barrios Unidos, Teusaquillo y Centro Histórico. A continuación, se presentan las áreas a incorporar de forma detallada, como resultado de la precisión en la delimitación:

Incorporación del Área de Integración Multimodal² (AIM) de la estación de la Primera Línea del Metro de la calle 45

El Área de Integración Multimodal es un ámbito que se conforma en las estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá. En la precisión de la delimitación propuesta para la AE, se plantea la incorporación de una Área de Integración Multimodal (AIM) en la estación ubicada en la calle 45, cuya área está delimitada por el oriente con la avenida Caracas, al sur con la calle 41, al occidente con la carrera 16 y al norte con la calle 45.

Su integración a la AE tiene como objetivo principal incorporar lineamientos homogéneos en el territorio para las AIM, entendiendo la importancia que tiene la estación de la calle 45 para las actividades que se desarrollan al interior de la AE y en los territorios colindantes. Se estima que

² Las Áreas de integración Multimodal están definidas en el POT Bogotá Reverdece 2022-2035 como: *ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito (...)* (Decreto 555 de 2021, Numeral 4, Art. 161).

esta estación de la Primera Línea del Metro será una de las más usadas por la población estudiantil de este territorio.



Ilustración 9. Incorporación AIM calle 45

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Incorporación de algunas manzanas pertenecientes al territorio del Plan de Manejo y Protección (PEMP) de Teusaquillo

Las manzanas incorporadas del PEMP de Teusaquillo, coinciden con el 90% de las manzanas del Área de Integración Multimodal (AIM) de la estación de la Primera Línea del Metro de la calle 45 incorporada en la precisión de la delimitación de la Actuación Estratégica (AE). En vista de que el PEMP es un instrumento de mayor jerarquía, según lo establecido en la legislación nacional, se requiere que exista una articulación interinstitucional para la toma de decisiones en el desarrollo de

proyectos que involucren este territorio.

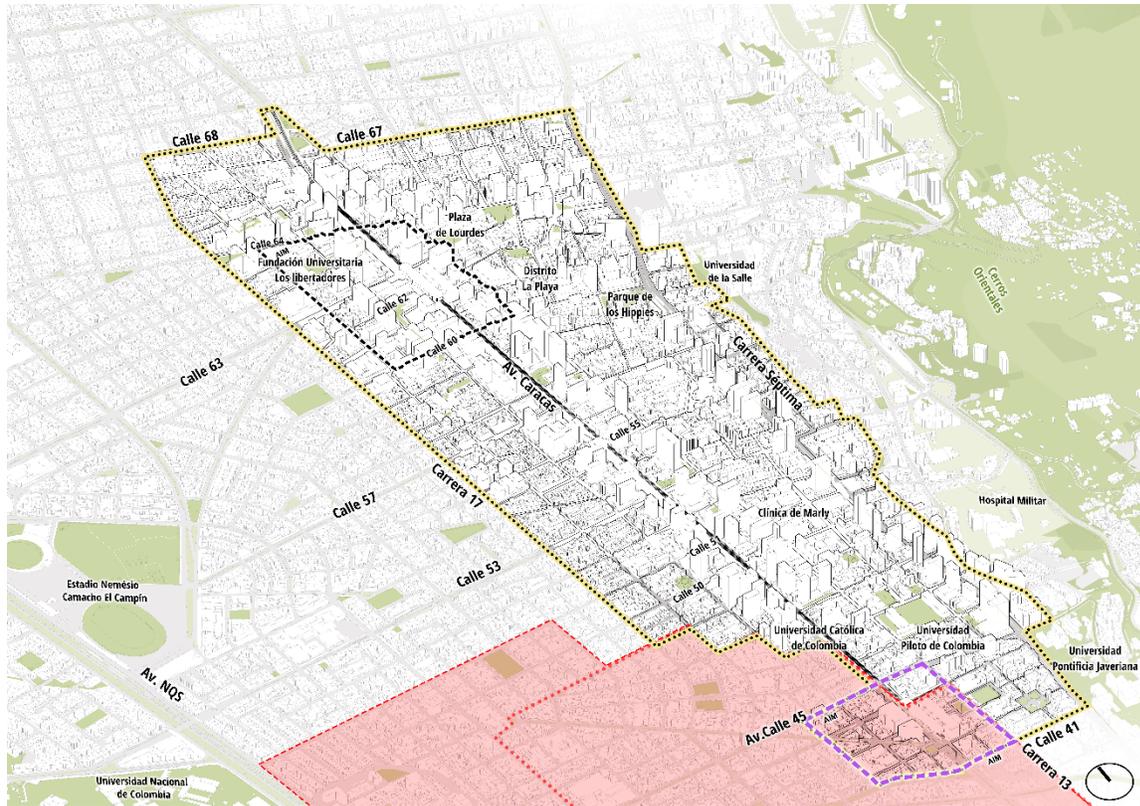


Ilustración 10. Incorporación manzanas del PEMP de Teusaquillo
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Consolidación del Corredor Verde de la Carrera Séptima (CV7) por medio de la conformación de su entorno más próximo

El proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima (CV7) reverdecerá el sector a través de la generación de nuevas zonas empedradas y priorizará a los usuarios no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público. El corredor se concibe como un desarrollo integral, en donde no solo se interviene la vía, sino que da relevancia a todos los usos y actividades que se desarrollan en los predios colindantes a lo largo del corredor, los cuales son tan importantes como la misma intervención vial. Es por esto, que se incorpora en la precisión a la delimitación de la Actuación Estratégica el costado oriental de la carrera Séptima. El área a ser incorporada está delimitada al norte por la calle 67, por el oriente con la carrera Quinta, por el sur con la calle 41 y por el occidente con la carrera 13 hasta la calle 45 y luego continúa por la carrera Séptima.



Ilustración 11. Incorporación Corredor Verde de la Carrera Séptima
 Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Incorporación parque Las Flores

En último lugar, se incluye el área del Parque Las Flores, situado en el barrio Quinta Camacho, con el objetivo de establecer medidas de mejora dentro de su entorno y cuyas acciones serán financiadas a través del esquema de reparto cerrado de cargas urbanísticas de la Actuación Estratégica. Además, el parque es un sitio representativo del sector como punto de encuentro para la comunidad local, polo de atracción para el comercio de flores y plantas el cual se puede convertir en un lugar atractivo para los visitantes y ciudadanos en general. Este polígono está delimitado por el norte con la calle 69, por el oriente por la carrera 13, por el sur con la carrera 67 y por el occidente por la avenida Caracas.



Ilustración 12. Incorporación parque Las Flores

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

1.7. Ejecución de proyectos estructurantes

Corredor Verde Carrera Séptima

El Corredor Verde de la Carrera Séptima es un proyecto urbano integral que busca redistribuir el espacio, renaturalizar, reconvertir en el espacio público áreas endurecidas en áreas blandas y privilegiar los medios y modos de transporte más sostenibles, como caminar, el uso de bicicleta y de transporte público eléctrico. Busca conectar el norte con el sur por el borde oriental de la ciudad por medio de un sistema de transporte en cual tiene proyectadas la construcción de estaciones entre las Calles 60 y 57, en la Calle 51, y entre las Calle 44 y 42.

Primera Línea de Metro de Bogotá

La primera línea de Metro de Bogotá es el proyecto más importante en términos de movilidad de la ciudad. Parte desde el Portal Américas hasta la avenida Caracas, a lo largo de la avenida Villavicencio, la avenida Primero de Mayo, la calle 8 sur y la calle 1, por donde girará hacia el norte por la avenida Caracas hasta la calle 78. Los 24 kilómetros aproximadamente de trazado incluyen un ramal técnico, entre el patio taller y la primera estación, y un tramo de maniobras de retorno en la avenida Caracas entre calles 74 y 78. Para el área de la AE se cuenta con 2,99 km y se proyectan las estaciones de calle 44 y calle 63.

Ciclo Alameda Medio Milenio

La Ciclo Alameda Medio Milenio es el proyecto de cicloinfraestructura más ambicioso de la ciudad. Conecta el norte y el sur de la ciudad desde el Portal Tunal de Transmilenio con la Calle 170 con Av. Boyacá. Cuenta con un total de 27,7km de los cuales 2,6 km están dentro de la actuación.

1.8. Normas urbanísticas: Áreas de actividad y tratamientos

En el Plan de Ordenamiento Territorial se definen los tratamientos urbanísticos y las áreas de actividad en función de las características físicas y funcionales de la estructura urbana y el modelo de ocupación adoptado.

En cada Área de Actividad se establecen los usos del suelo permitidos, en función del área construida, su localización y condiciones de implantación. Para su desarrollo se determinan acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales.



Los tratamientos urbanísticos, por el contrario, establecen las normas relacionadas con aspectos como edificabilidad, volumetría, entre otros. Adicionalmente, a través de las normas de uso y aprovechamiento del suelo asociadas a los tratamientos urbanísticos, se definen incentivos y contraprestaciones traducidos en derechos y obligaciones urbanísticas.

En el Plan de Ordenamiento Territorial se definen los tratamientos urbanísticos y las áreas de actividad en función de las características físicas y funcionales de la estructura urbana y el modelo de ocupación adoptado.

En cada Área de Actividad se establecen los usos del suelo permitidos, en función del área construida, su localización y condiciones de implantación. Para su desarrollo se determinan acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales.

Los tratamientos urbanísticos, por el contrario, establecen las normas relacionadas con aspectos como edificabilidad, volumetría, entre otros. Adicionalmente, a través de las normas de uso y aprovechamiento del suelo asociadas a los tratamientos urbanísticos, se definen incentivos y contraprestaciones traducidos en derechos y obligaciones urbanísticas.



Áreas de actividad

En de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente se definieron tres áreas de actividad: Área de Actividad Estructurante Receptora de vivienda de interés social con 182,49 Ha; Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos con 27,27 Ha; y Área de Actividad Generadora de Soportes Urbanos con 15,18 Ha.

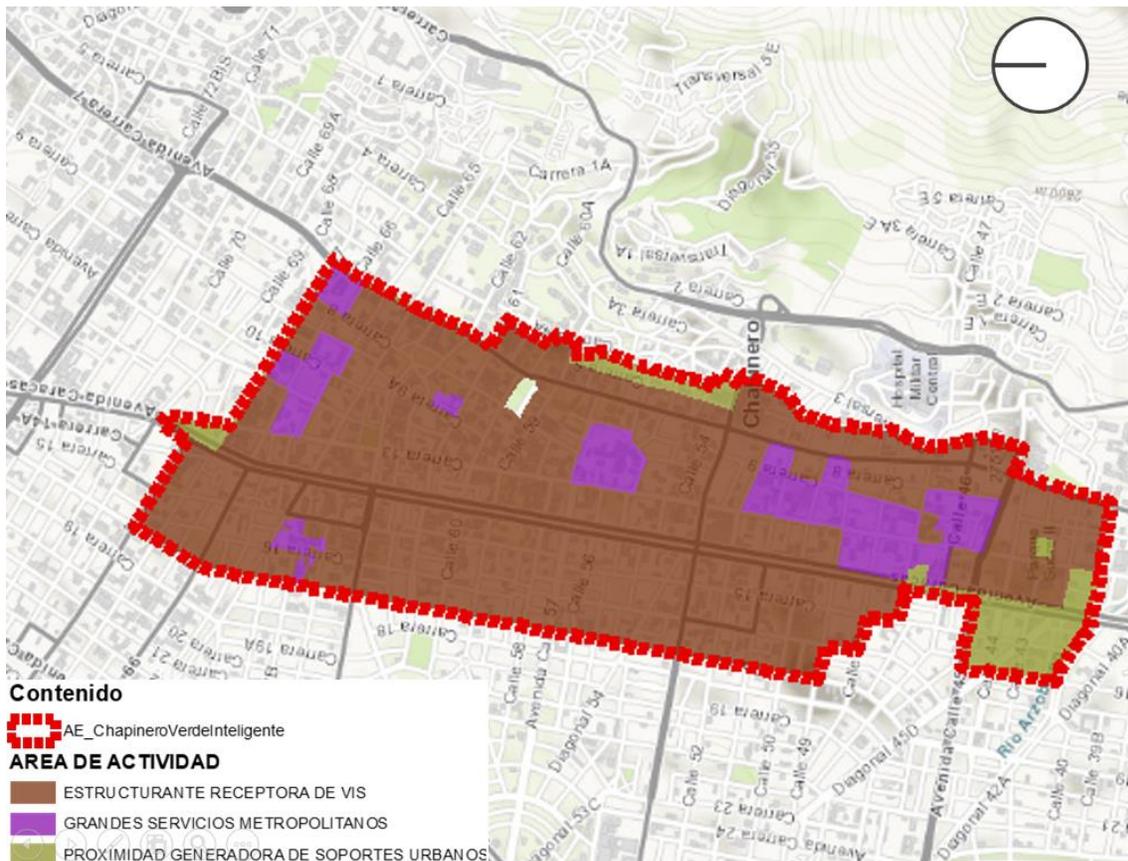


Ilustración 13. Áreas de Actividad de la AECVI

Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Tratamientos

En la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente se definieron tres tratamientos: renovación urbana con 199,22 Ha; consolidación urbana con 15,78 Ha; y conservación urbana con 10,64 Ha.



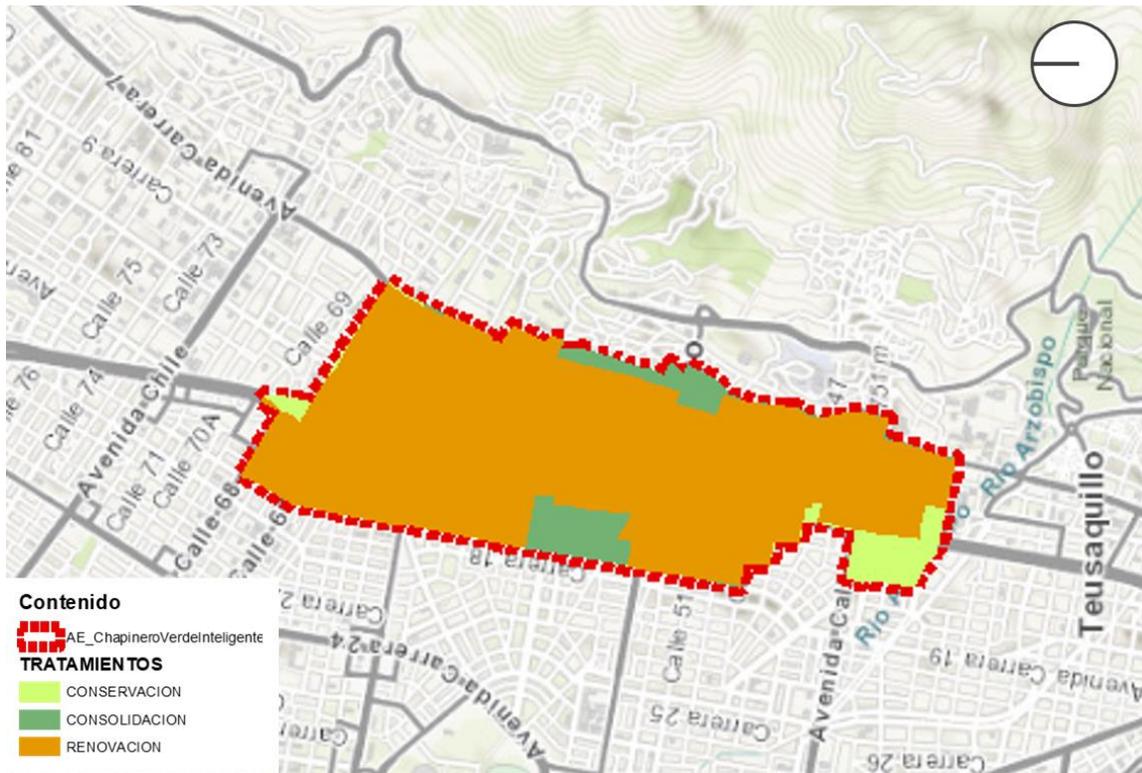


Ilustración 14. Tratamientos urbanísticos de la AECVI
Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

2. DIAGNÓSTICO

2.1. Ciudad Inteligente

2.1.1. Servicios Públicos: Acueducto y Alcantarillado

El suministro de agua en el área de la Actuación Estratégica está garantizado gracias a la red de servicios públicos de Acueducto que cubre toda su extensión. Dentro de este sector se encuentra la red matriz de la zona intermedia, con una longitud de 3,8 km que se distribuye a lo largo de la carrera 15, la calle 60 y la carrera 9na. Así mismo, cabe resaltar que, a pesar de no estar incluido en la AE, el sector se encuentra en proximidad al conjunto de tanques asociados al Sistema Pardo Rubio y Chapinero, con un total de seis tanques a menos de 1,5Km de distancia.

- *Redes matrices de acueducto*

De acuerdo con la delimitación de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente, gran parte de la AE Chapinero Verde e Inteligente y la AE Pieza Reencuentro, se encuentran dentro de la misma área de servicio de Red Matriz: Control Santa Fe (área en color amarillo en la siguiente ilustración), razón por la cual, se considera pertinente valorar la afectación a nivel de Red Matriz por ambas Actuaciones. Las redes mencionadas se encuentran con capacidad de suministrar este caudal adicional con la infraestructura actual. (Concepto EAAB)

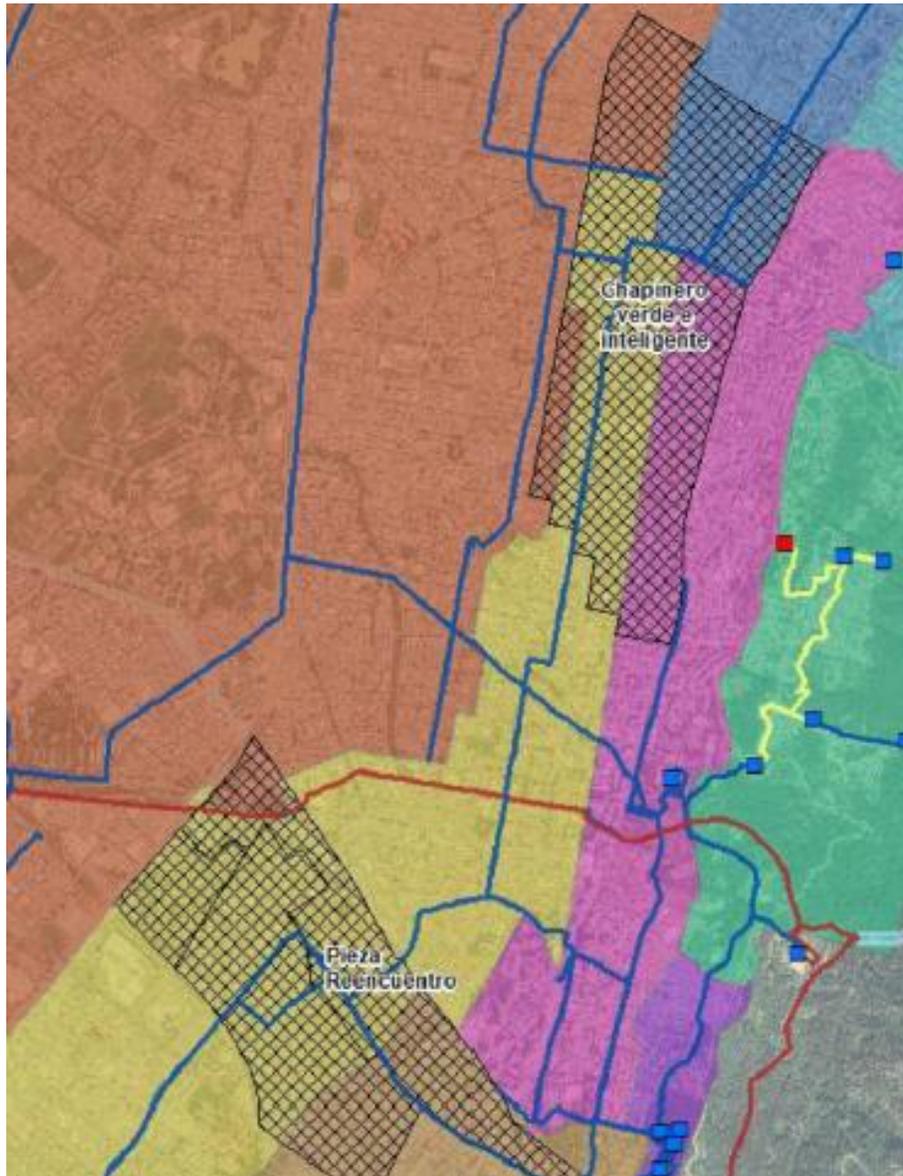


Ilustración 15. Redes Matrices de Acueducto de la AECVI.
Fuente: Concepto EAAB

- *Redes troncales de alcantarillado*

En cuanto al servicio de alcantarillado se cuenta con el servicio en todo el ámbito de manera combinada entre aguas negras y aguas lluvias, y cuenta con capacidad remanente en el sector occidental de la Avenida Caracas. Además, es importante resaltar la presencia del interceptor ubicado en la calle 62, el cual recoge y transporta las aguas provenientes de la quebrada Las Delicias.

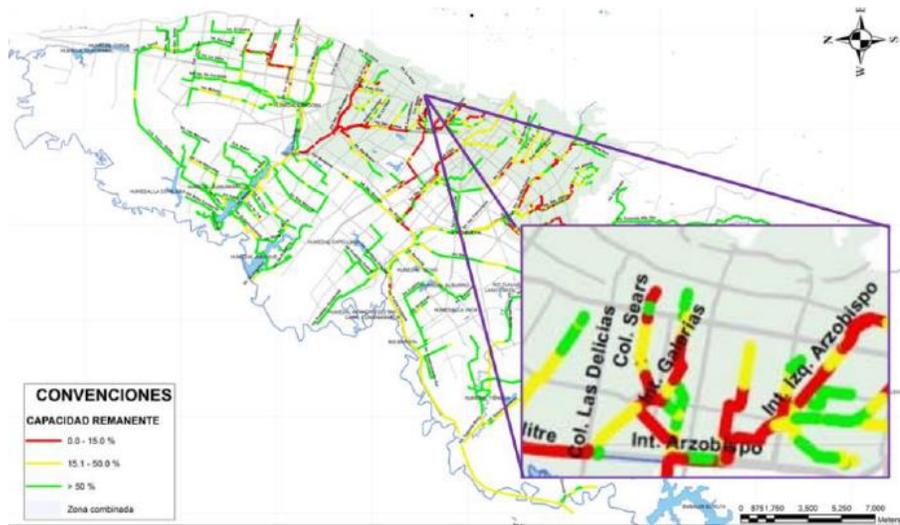


Ilustración 17. Capacidad remanente de subcuencas sanitarias y combinadas
Fuente: Concepto EAAB

Es importante que los urbanizadores separen las aguas residuales de las aguas lluvias, de acuerdo a lo estipulado en la norma NS-085, en donde se establece lo siguiente:

En los sectores donde existan sistemas de alcantarillado combinado y se esté adelantando una renovación urbana o densificación, los sistemas pertenecientes a esas áreas deberán ser diseñados y construidos como sistemas separados en la extensión que les corresponda, sin importar que en algún punto aguas abajo, entreguen a un sistema combinado.

Así mismo, es necesario que se apliquen sistemas de amortiguación y retención para reducir los picos máximos de lluvia en el sistema de recolección de aguas residuales pluviales, de manera que se asegure que el pico de escorrentía no se incremente, es decir, que los diseños se desarrollen bajo los criterios de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), de tal forma que se sigan los lineamientos del Decreto Distrital 566 de 2014 sobre Política Pública de Ecurbanismo y Construcción Sostenible de Alcantarillado, el artículo 185 y 186 del Decreto 555 de 2021 y la NS-166 Criterios para Diseño y Construcción de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS). Para más información de las estrategias a implementar se puede consultar el informe final del contrato No. 1-02-25500-1318-2013 respecto a los lineamientos del Programa de Manejo de Aguas Lluvias. (Concepto EAAB)

- *Redes locales de acueducto*

Desde el punto de vista de la prestación del servicio de acueducto, se debe considerar la capacidad de las redes de cada uno de los distritos hidráulicos impactados por el desarrollo indicado y las áreas delimitadas para la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente. En el polígono de la Actuación Estratégica se localizan los siguientes sectores hidráulicos:

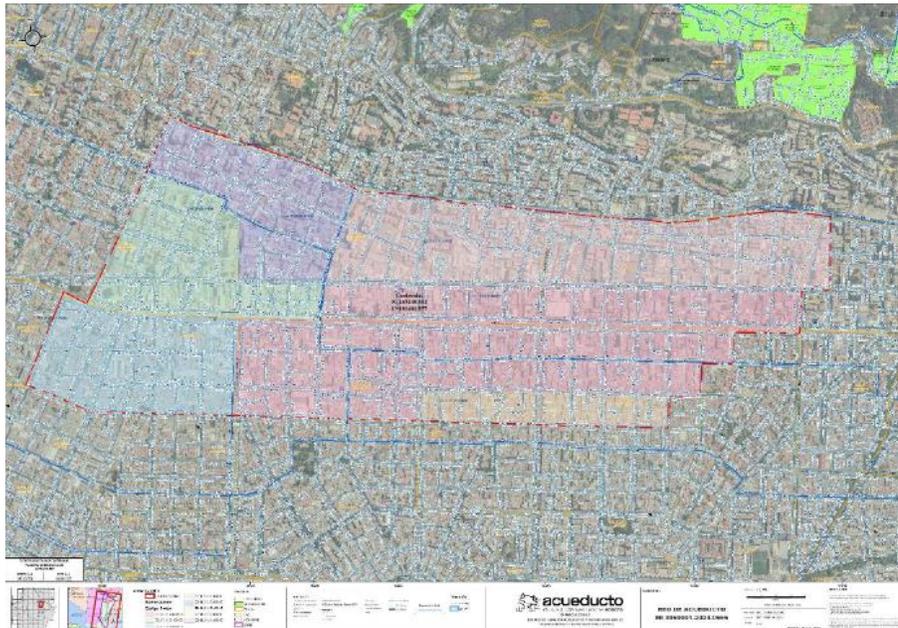
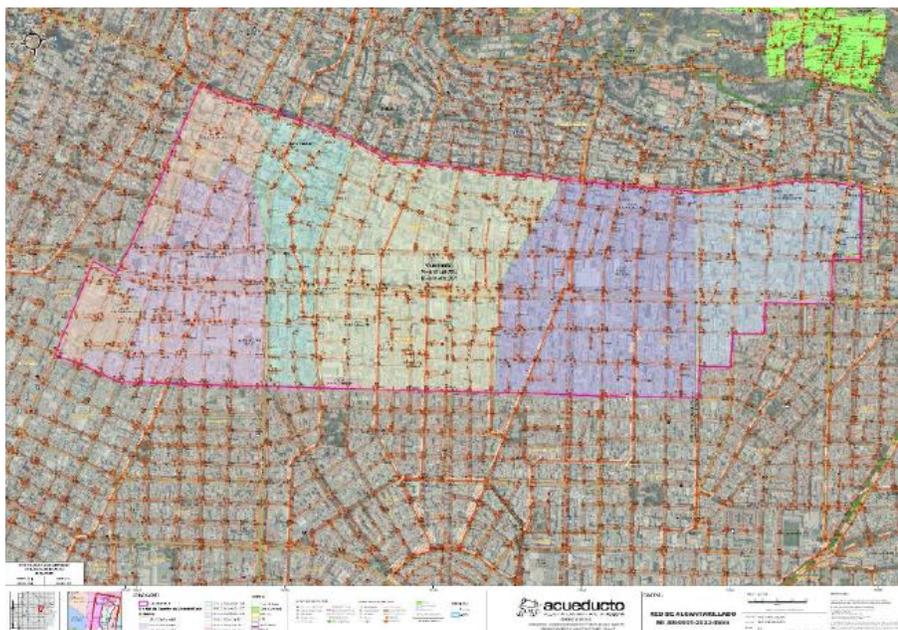


Ilustración 18. Redes Locales de acueducto existentes de la AECVI.
Fuente: Concepto EAAB

Teniendo en cuenta lo anterior, para que la EAAB-ESP pueda realizar la prestación efectiva del servicio, es necesario que el Promotor garantice los cierre de malla, prolongaciones y empates de las redes de distribución aledañas al proyecto, de la manera que se muestran en los esquemas siguientes, por lo que se debe corroborar en terreno la existencia de las redes y qué tramos se encuentran pendientes por construir; en todo caso, para la conexión del proyecto es necesario se encuentre en operación la malla de distribución.

- Redes locales de alcantarillado sanitario

En relación con las redes de alcantarillado sanitario existentes en el polígono de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente, se tiene que el polígono se encuentra ubicado en las siguientes Unidades de Gestión de Alcantarillado Sanitario UGA:



Teniendo en cuenta la localización del predio y la identificación de las redes existentes en terreno, se deberán diseñar y construir redes por todas las vías que se proyecten dentro del Plano Urbanístico y/o Topográfico incorporado o por incorporar a la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, las cuales deberán estar proyectadas en espacio público, de tal manera que se garantice la correcta entrega, transporte y descarga de los caudales sanitarios, en el marco de las normas técnicas de la EAAB-ESP. El Urbanizador/Promotor debe garantizar las condiciones de estabilidad del terreno para la correcta instalación y el óptimo desempeño durante la vida útil de las redes a diseñar y construir, aplicando lo contenido en las Normas Técnicas de Servicio y Producto de la EAAB-ESP.

En el área de cobertura de la Actuación Estratégica no existe un diagnóstico de las condiciones hidráulicas y estructurales de la infraestructura de red local de alcantarillado sanitario a partir del cual se pueda establecer el estado de la mismas, por lo que se requiere tener un modelo hidráulico que permita inferir la capacidad hidráulica actual y remanente de las redes de alcantarillado sanitario existentes, de forma que se pueda determinar si se requiere la ampliación de las redes o no. Teniendo en cuenta las condiciones de redensificación y/o renovación de la Actuación Estratégica, en donde es posible la demolición de las construcciones existentes planeando un nuevo urbanismo, se debe contemplar la proyección de nuevas redes locales de alcantarillado sanitario en las nuevas vías proyectadas.

De acuerdo con los criterios de población y usos del suelo planteados en la Actuación Estratégica, se debe realizar la respectiva evaluación de la capacidad hidráulica y estructural de los colectores a los que se realizarán las entregas de los proyectos que aumenten las densidades existentes, con el fin de determinar las soluciones de refuerzo y/o renovación que sean necesarias en la zona de aferencia de la Actuación Estratégica.

- *Redes locales de alcantarillado pluvial*

De acuerdo con la información suministrada, en el polígono de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente se encuentran ubicadas las siguientes Unidades de Gestión de Alcantarillado Sanitario UGA:

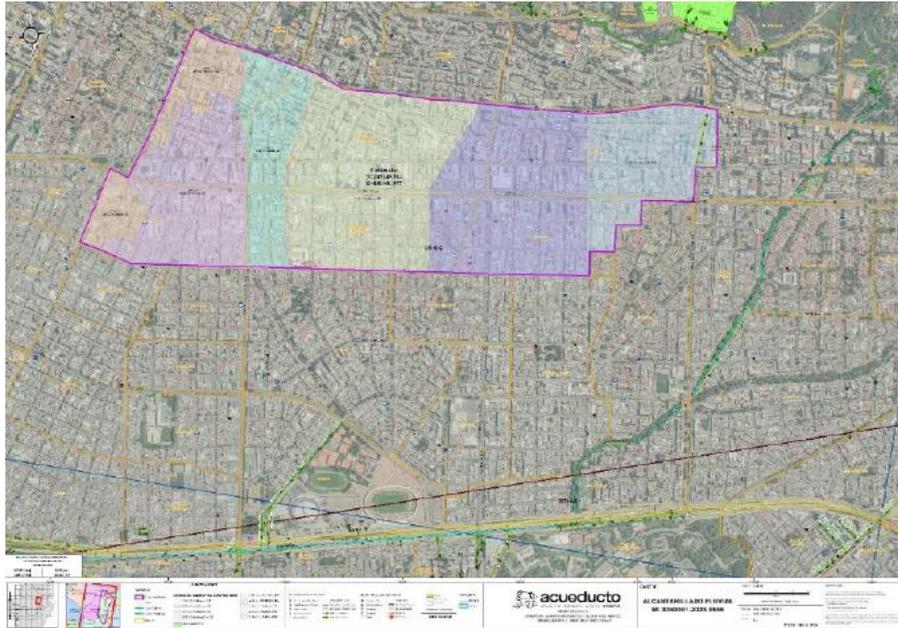


Ilustración 20. Redes locales de alcantarillado pluvial de la AECVI.
Fuente: Concepto EAAB

Las UGA relacionadas, no cuentan con redes de alcantarillado pluvial existentes, Por lo anterior **el Urbanizador/Promotor debe diseñar y construir red de alcantarillado pluvial con sus respectivos sumideros y entrega(s) al Canal Salitre y/o Canal Arzobispo**, teniendo en cuenta las áreas de drenaje del polígono, así como las áreas que por topografía drenen a este, con el fin de que el sistema propuesto permita entregar las aguas de las áreas de drenaje al oriente y occidente del polígono.

Se deben plantear una serie de alternativas de solución dentro de los sistemas de drenaje sostenible SUDS con el objeto de detener, retener y reutilizar las aguas lluvias y así minimizar los impactos en el sistema en cuanto a la cantidad y calidad de la escorrentía, Dichas Tecnologías deben propender por replicar de manera fiel el comportamiento hidrológico previo a la intervención antrópica.

2.1.2. Servicios Públicos: Energía Eléctrica y Redes Telemáticas

En la Actuación Estratégica AE Chapinero Verde e Inteligente, se observa la presencia de redes eléctricas de alta, media y baja tensión provenientes de las Subestaciones Calle 51 y Calle 67. Las redes de alta tensión presentes en el área son la línea La Paz - Calle 67 y la línea Circo - Calle 67. Además, toda el área cuenta con servicio de alumbrado público.

Cabe señalar que, de acuerdo con la ubicación de la Actuación Estratégica, en el área se encuentran activos eléctricos, que corresponden a centros de distribución, los cuales, suministran el servicio a aproximadamente 34.711 cuentas; por lo cual, es importante, que el constructor reserve un espacio para la reubicación de estos activos y contemple los costos del traslado o las modificaciones que sean necesarias para la ejecución de la Actuación Estratégica.

2.1.3. Servicios Públicos: Gas Natural

En el ámbito de la Actuación Estratégica se cuenta con red y disponibilidad del servicio de gas natural. Se divide en cinco sectores para la prestación del servicio, y la red troncal está principalmente construida en polietileno, aunque también se encuentran segmentos en acero. Es

importante mencionar que no existe una red continua de provisión sobre la Avenida Caracas. Adicionalmente, la AE cuenta con cuatro estaciones de servicio para el suministro de Gas Vehicular localizadas en la Avenida Caracas con calle 48; calle 50 con carrera 17; calle 50 con carrera sexta; y calle 68 con carrera 15.

2.1.4. Servicios Públicos: Residuos Sólidos

En el ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente se tiene registro de dos (2) Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento de Residuos Sólidos – ECA, vinculadas al Registro Único de Organizaciones de Recicladores (RUOR) y correspondientes a Asociaciones de Recicladores que realizan la prestación del servicio público de aseo, activas y en actual operación dando cobertura del servicio de aprovechamiento en la ciudad.

En el ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente, prevalece una densidad de categoría 2 (baja) cuyos puntos de localización para las ECA se encuentran principalmente en el sector centro en los barrios Chapinero Occidental en la carrera 14 No.59-69 y Quesada en la calle 51 No. 16A-68.

Igualmente, en el ámbito de la AE se registran sectores denominados como puntos críticos por disposición inadecuada de residuos sólidos, lo que ha traído consigo invasión del Espacio Público, concentración de recicladores y habitantes de calle, problemáticas socioculturales y ambientales en el entorno, especialmente en los sectores de Marly, Chapinero Central, Chapinero occidental y Chapinero Norte con una densidad de categoría clasificada entre 3 a 4 de media a alta.

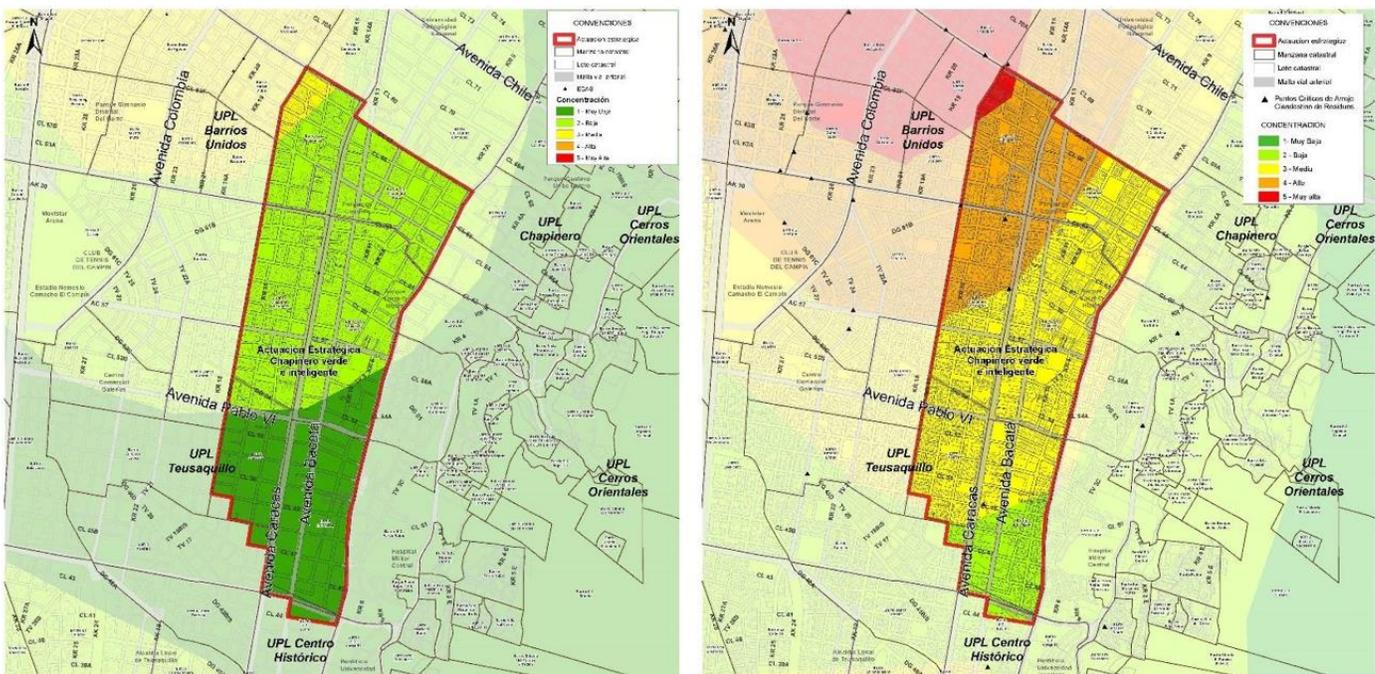


Ilustración 21. ECAs y puntos críticos en la AECVI.
Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

2.2. Reactivación Económica

La Actuación Estratégica (AE) de Chapinero Verde e Inteligente es una pieza articuladora de la ciudad estructurada por corredores estratégicos para la conectividad y el transporte. En sentido sur - norte se encuentra la Carrera Séptima con el proyecto del Corredor Verde de la Séptima y la Avenida Caracas con la troncal de Transmilenio y la Primera Línea del Metro de Bogotá. En sentido oriente - occidente se encuentran importantes corredores transversales que favorecen la movilidad peatonal y propician la disposición de vivienda, comercio y servicios.

En este marco, el análisis socioeconómico de esta pieza se realiza a partir de cinco zonas definidas de acuerdo a las características morfológicas, patrimoniales, económicas y demográficas del territorio.

Zona y ubicación	Tamaño	Características de ocupación
1. Entre la Avenida Caracas y la carrera Séptima, entre calle 67 y calle 64. Al nororiente de la AE.	21,0 Ha (9.3% del área total de la AE)	Espacios habitacionales, de oficinas y comercio, un clúster hospitalario, teatros y servicios educativos. Es la zona más cercana a Quinta Camacho y al Área de Desarrollo Naranja de Chapinero
2. Entre las calles 68 y calle 57 entre la Caracas y la Carrera 17	43,9 Ha (19,5% del total)	Actividad de servicios por horas sobre la calle 63 y calles colindantes, comercio de ropa de segunda, vivienda y servicios dotacionales de salud y educación. Sectores con arquitectura propia de Teusaquillo.
3. Desde la calle 64 hasta la calle 53 entre la Caracas y el borde oriental de la AE sobre la calle 5	63,4 Ha (28,1% de la AE)	La principal actividad son los servicios culturales y económicos. Amplia oferta de servicios sociales y del cuidado además de un fuerte arraigo de la comunidad LGBTI.
4. Entre la Avenida Caracas y la Carrera 17 entre calle 57 y calles 47, 48 y 49. Dentro de la UPL Teusaquillo que se ubica al suroccidente de la AE	33,0 Ha (14,6% del área total de la AE)	Comercio de artesanías, tiendas de manualidades, arte, telas y lanas ubicadas en la calle 53 y sus alrededores. Aglomeración de ópticas en la calle 51.
5. Entre la Calle 57 y la 41 y la carrera séptima y la carrera 17 en las UPP de Chapinero, Centro Histórico y Teusaquillo.	64,4 Ha (29,12% del total de la AE)	Agrupar servicios del cuidado y servicios sociales como clúster hospitalario, educativo, oficinas de administración pública, entre otros.

Tabla 2. Zonificación de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La zona 1 se configura al nororiente de la AE y agrupa el polígono entre la Caracas y la carrera Séptima, entre calle 67 y calle 64. Esta área como se explicará más adelante, se ubican espacios habitacionales, de oficinas y comercio, un clúster hospitalario, teatros y servicios educativos, es la zona más cercana a Quinta Camacho y al Área de Desarrollo Naranja de Chapinero; esta zona 1 se compone de 21,0 Ha (9.3% del área total de la AE).

La zona 2 agrupa el 19,5% del total de la AE con un área de 43,9 Ha, se configura entre las calles 68 y calle 57 entre la Caracas y la Carrera 17. Esta zona se diferenció del resto por la actividad de servicios por horas que prima sobre la calle 63 y sus calles colindantes, así como el comercio de ropa de segunda, la vivienda y los servicios dotacionales de salud y educación; en esta zona se evidencian sectores con la arquitectura propia de Teusaquillo.

La zona 3 es una de las zonas más grandes dentro de la AE, su principal actividad son los servicios culturales y económicos; se compone de 63,4 Ha (28,1% de la AE) que abarca desde la calle 64 hasta la calle 53 entre la Caracas y el borde oriental de la AE sobre la calle 5; allí se ubica una amplia oferta de servicios sociales y del cuidado además de un fuerte arraigo de la comunidad LGBTI.

La zona 4 corresponde al área dentro de la UPL Teusaquillo que se ubica al suroccidente de la AE. Comprende al polígono entre la Avenida Caracas y la Carrera 17 entre calle 57 y calles 47,

48 y 49, respectivamente con un área total de 33,0 Ha (14,6% del área total de la AE). Esta zona se caracteriza por ser un polígono donde se ubica comercio de producción artesanal y tradicional como lo son las tiendas de manualidades, arte, telas y lanas ubicadas en la calle 53 y sus alrededores, así como una aglomeración de ópticas en la calle 51.

Finalmente, la zona 5 es el área más grande dentro de la caracterización y agrupa 64,4 Ha; su principal identidad es la ubicación de servicios del cuidado y sociales como el clúster hospitalario, el educativos, oficinas de administración pública, entre otros.

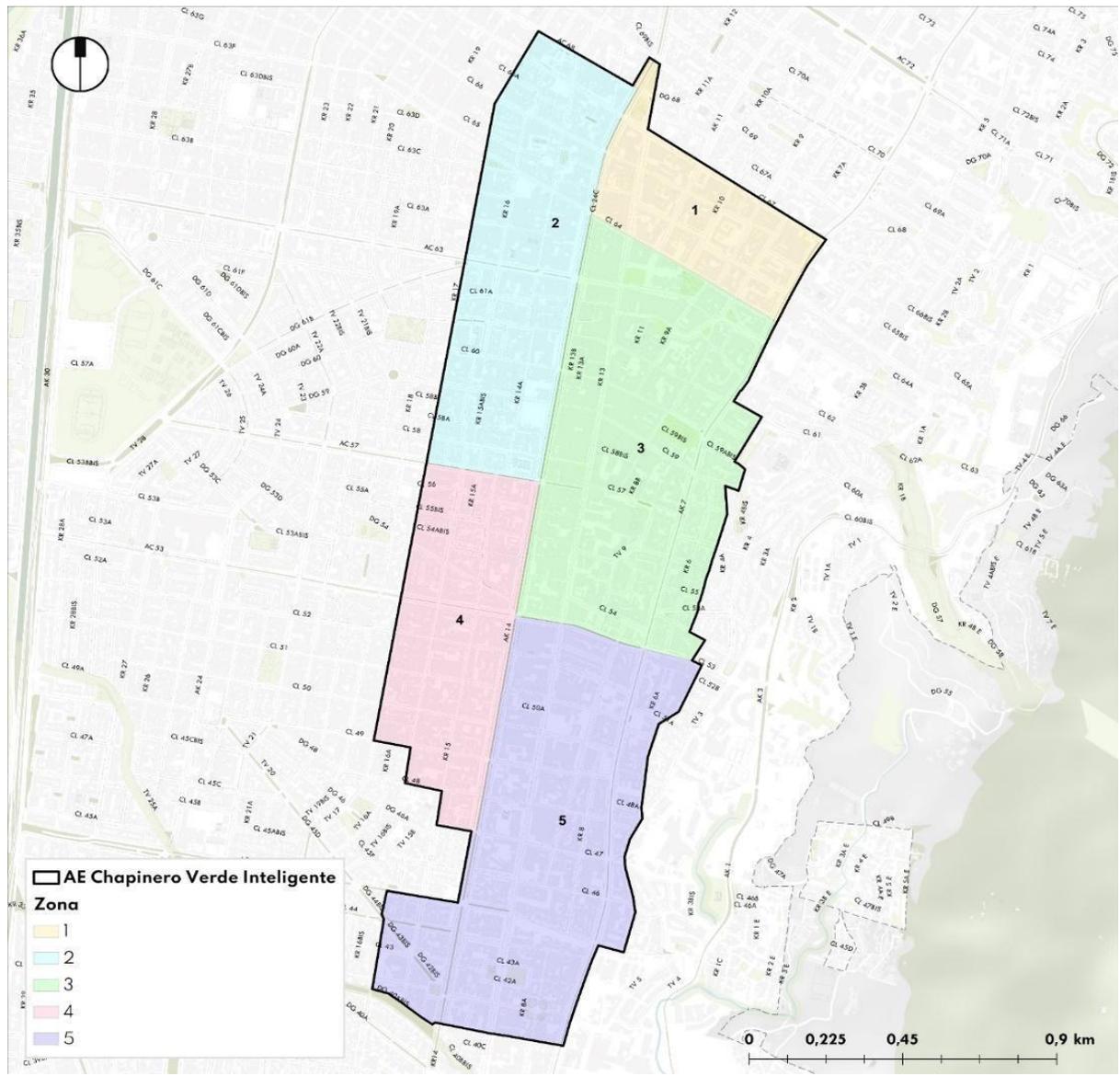


Ilustración 22. Zonificación de la AECVI.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

2.2.1. Población y habitabilidad

Acorde con el crecimiento de Bogotá, la población de la AE tuvo un crecimiento intercensal del 5,2%. La población total pasó de 36.196 personas en 2005 a 38.076 en 2018. Para este último año la relación de género fue 50,6% mujeres y 49,4% hombres de acuerdo con los datos de los Censos Nacionales de Población y Vivienda (DANE, 2005 y 2018). Finalmente, aunque

incrementó el número de hogares de 16.299 en 2005 a 20.594 en 2018, el tamaño promedio de los hogares descendió, pasando de 2,2 a 1,8 personas.

Analizando el comportamiento por zonas se encontró que la zona 4 fue el polígono donde más aumentó la población con una variación de 18,4% durante el periodo intercensal. Este crecimiento se explica principalmente por los nuevos proyectos de vivienda construidos sobre la Caracas. Seguido está la zona 1 que creció 13,2% especialmente en las manzanas sobre la calle 67. La zona 3 aumentó 12,4% siendo las manzanas de mayor crecimiento poblacional aquellas ubicadas cerca al parque de los hippies, sobre el eje de la Caracas y sobre la séptima. En tanto que La zona 5, que agrupa la mayor población dentro de la AE, registró un incremento de 11,1% durante el periodo intercensal.

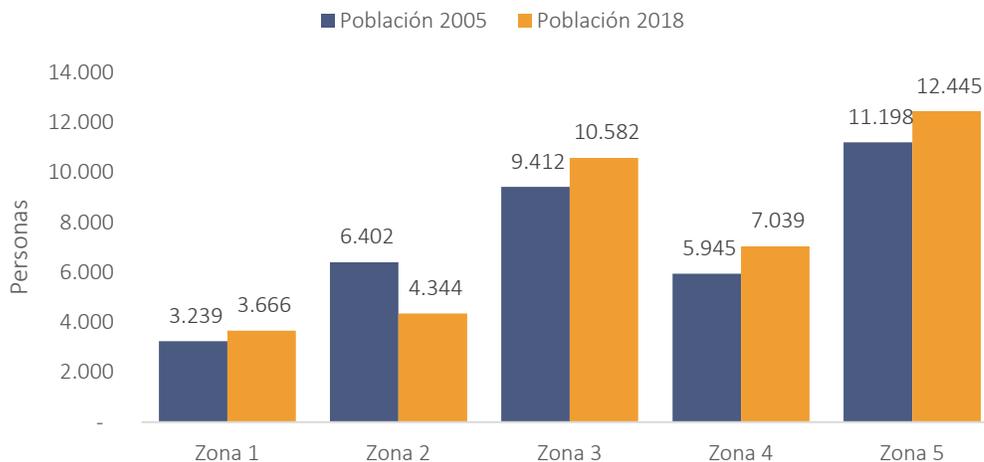


Ilustración 23. Variación de población por zonas de la AECVI.
Fuente: Empresa de Renovación Urbana con base en CNPV 2005 y 2018

La zona 2 fue la única que registró una variación poblacional negativa (32,1%) pasando de 6.402 habitantes en 2005 a 4.344 en 2018. Las manzanas comprendidas entre la calle 63 y la calle 68 fueron las que más perdieron población, al igual que las que se ubican sobre el costado occidental de la Avenida Caracas.

Al revisar la distribución etaria de la población se encontró que el mayor aumento poblacional se presentó en personas entre 30 y 39 años con una variación intercensal de 65,9%, mientras que la población joven menor a 20 años, disminuyó su participación. Este hecho se relaciona con la dinámica de nuevos proyectos inmobiliarios que empezaron a ser ocupados por jóvenes adultos, especialmente en la zona 3.

Respecto de la relación de género, dentro de la AE el 50,6% de las personas de la AE son mujeres mientras que 49,4% son hombres, esta distribución es similar en todas las zonas a excepción de la zona 2 y la zona 3 donde la población masculina es más alta que la femenina y se concentra principalmente en las manzanas ubicadas entre la calle 57 y la calle 63 y desde la carrera 17 hasta la Carrera 7. En este sentido el índice de masculinidad³ en la AE es inferior a 100 lo que indica que por cada 100 mujeres hay 97,7 hombres.

En cuanto a la densidad poblacional en la Actuación Estratégica (Ver tabla) se encontró una disminución total de 3,3% durante el periodo intercensal, pasando de 284,8 a 275,4 personas por

³ El Índice de masculinidad tiene por objetivo medir la relación de hombres frente a las mujeres en el territorio. Cuando el indicador supera los 100 indica que en el territorio hay más hombres que mujeres.

hectárea, mucho menor a la densidad de Bogotá de 510 habitantes por hectárea en 2018. La zona 2 fue la que más redujo su densidad (31,7%) explicado en parte por su transformación territorial hacia una zona con mayor actividad económica.

Población perteneciente a grupos étnicos

Con relación a la población que se identifica con algún grupo étnico, dentro de la Actuación Estratégica 615 personas se auto reconocieron como indígena, afro, palenque o raizal; esto representa el 2,1% del total de población de la Actuación. La distribución es prácticamente homogénea, sin embargo, es notable que la zona 5 es la que alberga la mayor cantidad de personas pertenecientes a algún grupo étnico (36,4%) que el resto de las zonas. En dicha zona se ubican en su mayoría personas afro (236 personas) que representa el 38,4% del total de personas afro de la AE y están localizadas principalmente sobre el eje de la Avenida Caracas.

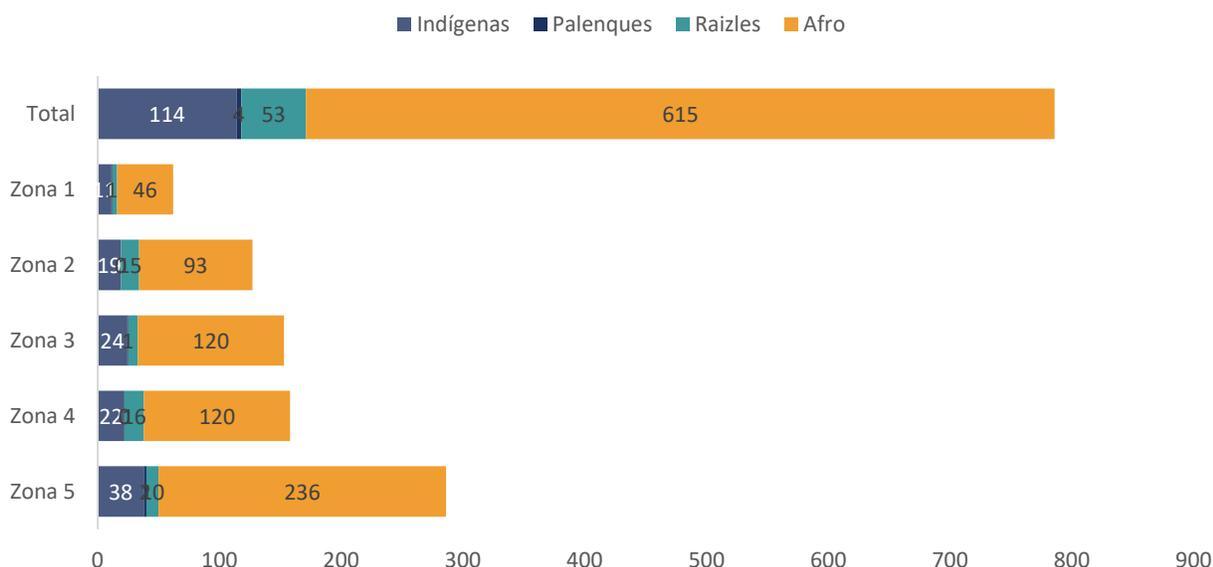


Ilustración 24. Número de personas auto reconocidas como pertenecientes a algún grupo étnico
Fuente: Empresa de Renovación Urbana con base en CNPV 2005 y 2018

Pobreza Monetaria

De acuerdo con la información del Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, dentro de la AE Chapinero Verde e Inteligente se encuentran 2.228 personas en condición de pobreza monetaria, principalmente estas personas se ubican en la zona 2 y la zona 5 con una población que asciende a 524 personas y 636 personas, respectivamente.

En las otras zonas se evidencia que hay 199 personas en condición de pobreza monetaria en la zona 1, 486 en la zona 3 y 383 en la zona 4.

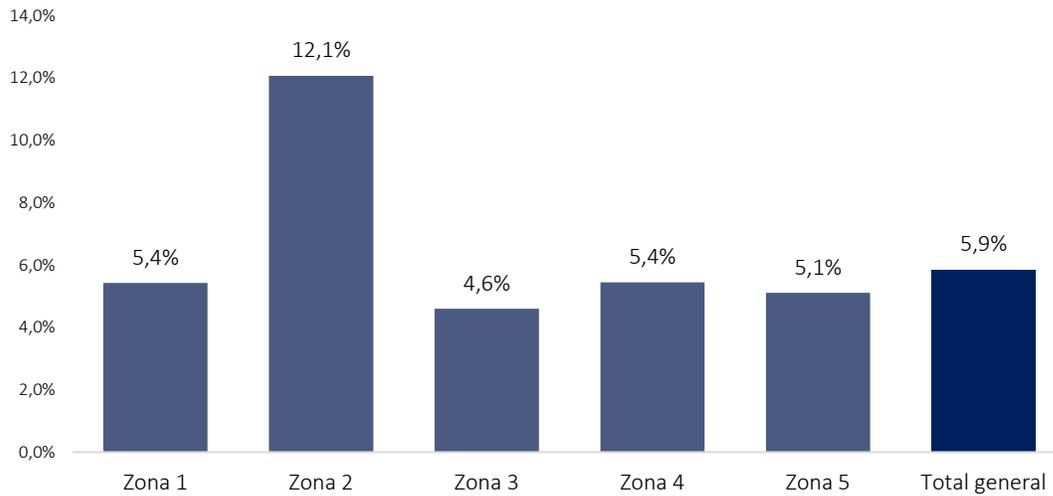


Ilustración 25. Porcentaje de personas en condición de pobreza monetaria
Fuente: Empresa de Renovación Urbana con base en CNPV 2005 y 2018

2.2.2. Déficit Habitacional

De acuerdo con la información catastral de 2022, el 44,3% de los m² del suelo dentro de esta AE tienen destino residencial. Al analizar el comportamiento de las licencias ejecutoriadas entre 2018 y 2022 se tiene que se han aprobado para la construcción 227.652 m² donde el año 2022 registró el mayor dinamismo con 63.359,5 m² aprobados. El uso de vivienda ha tenido una mayor área aprobada para construcción dentro de los últimos cinco años con 103.133,5 seguido de usos dotacionales con 62.387 y servicios con 52.178 m².

El ritmo promedio anual de m² aprobados por licencia es de 45.530 m² para todos los destinos y de 20.626,7 m² anuales para el caso del uso de vivienda. La zona que ha registrado la mayor cantidad de metros cuadrados licenciados durante los últimos cinco años ha sido la zona 2 con 68.329 m² aprobados entre 2018 y 2022 siendo el uso de servicios el más representativo. La zona 5 también registró una cantidad importante de metros cuadrados aprobados en licencias entre 2018 y 2022 con 62.906 m² de los cuales el 76% son con destino dotacional y el 20% con destino vivienda.

En la zona 3 aunque se evidencia una mayor cantidad del número de licencias aprobadas, en términos de m² su magnitud es de 47.826 m². Allí el uso de vivienda es el más representativo aportando el 46,5% del total de metros cuadrados aprobados en licencias durante el periodo 2018 -2022. Al analizar el comportamiento de licencias por unidades, esta zona, la zona 3, agrupa el 30% de las unidades totales licencias en toda la AE durante el periodo analizado.

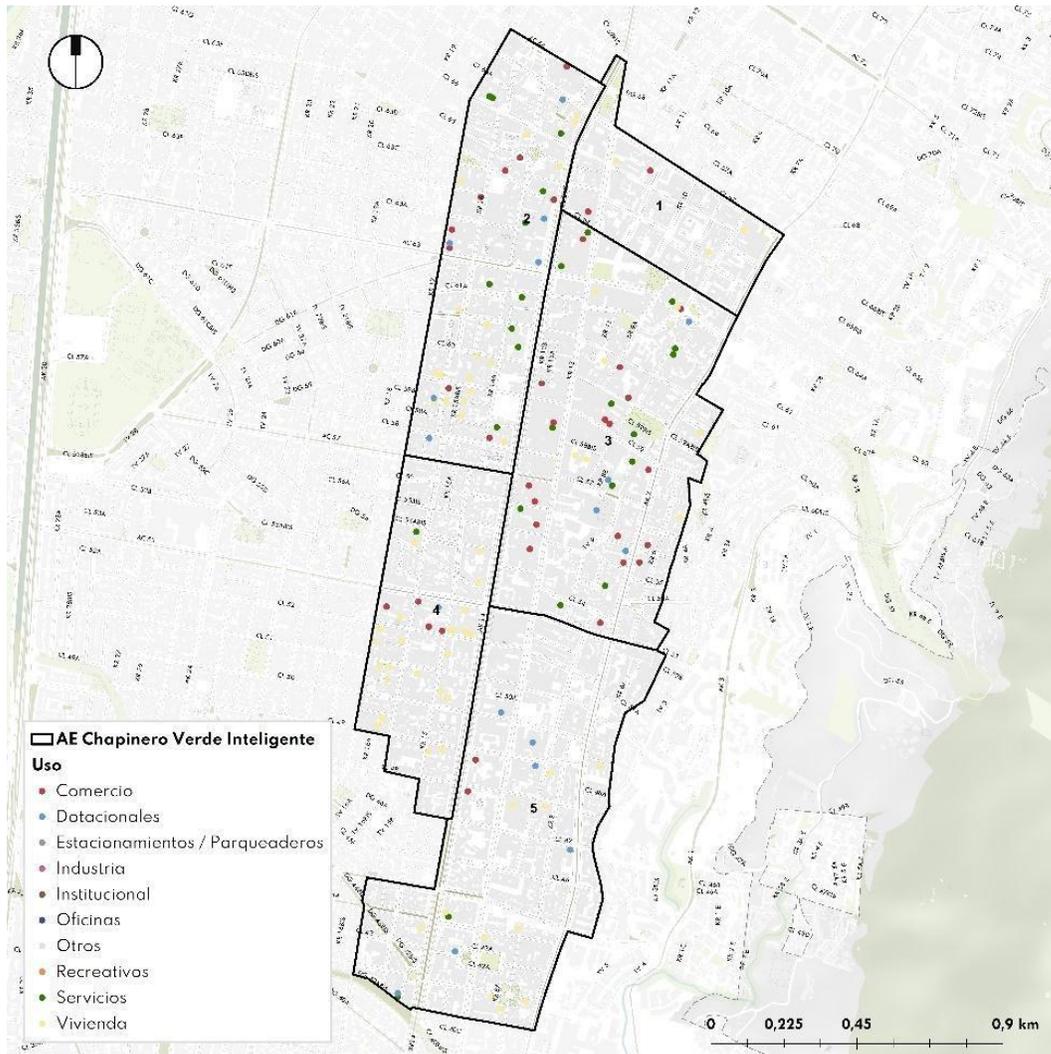


Ilustración 26. Ubicación de las licencias aprobadas entre 2017 y 2021
 Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Con respecto al lado de la demanda de vivienda, se tomó información del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018 con el objetivo de ahondar de manera espacial en el déficit de vivienda. Cabe resaltar que este indicador está compuesto por dos tipologías, el déficit cuantitativo y el déficit cualitativo. A través del déficit cualitativo se identifica a los hogares que habitan en viviendas con deficiencias no estructurales y para las cuales es posible hacer mejoramientos o ajustes y lograr así las condiciones adecuadas de habitabilidad (hacinamiento mitigable, materiales inadecuados de pisos y acceso a servicios públicos). Por su parte, por medio del déficit cuantitativo se identifican los hogares que habitan en viviendas con deficiencias estructurales y de espacio, para las cuales, según la metodología más actualizada, “se hace necesario adicionar nuevas viviendas al stock total de viviendas de tal forma que exista una relación uno a uno entre la cantidad de viviendas adecuadas y los hogares que requieren alojamiento” (en este déficit se cuentan hogares que habitan viviendas con deficiencias estructurales, sin paredes, en cohabitación y con hacinamiento no mitigable).

En este sentido, en la AE hay 20.592 hogares con un promedio de 1,8 personas por hogar. De acuerdo con las cifras de déficit, el 8,6% de los hogares (1.775) tiene carencias habitacionales, principalmente carencias cualitativas (8,0%). Al discriminar la información por zonas se tiene que la zona 1 registra el déficit de vivienda más bajo de la AE con 6,4% (124 hogares), donde el 6,1%

corresponde a viviendas con déficit cualitativo y el 0,3% restante son hogares que habitan viviendas con déficit cuantitativo.

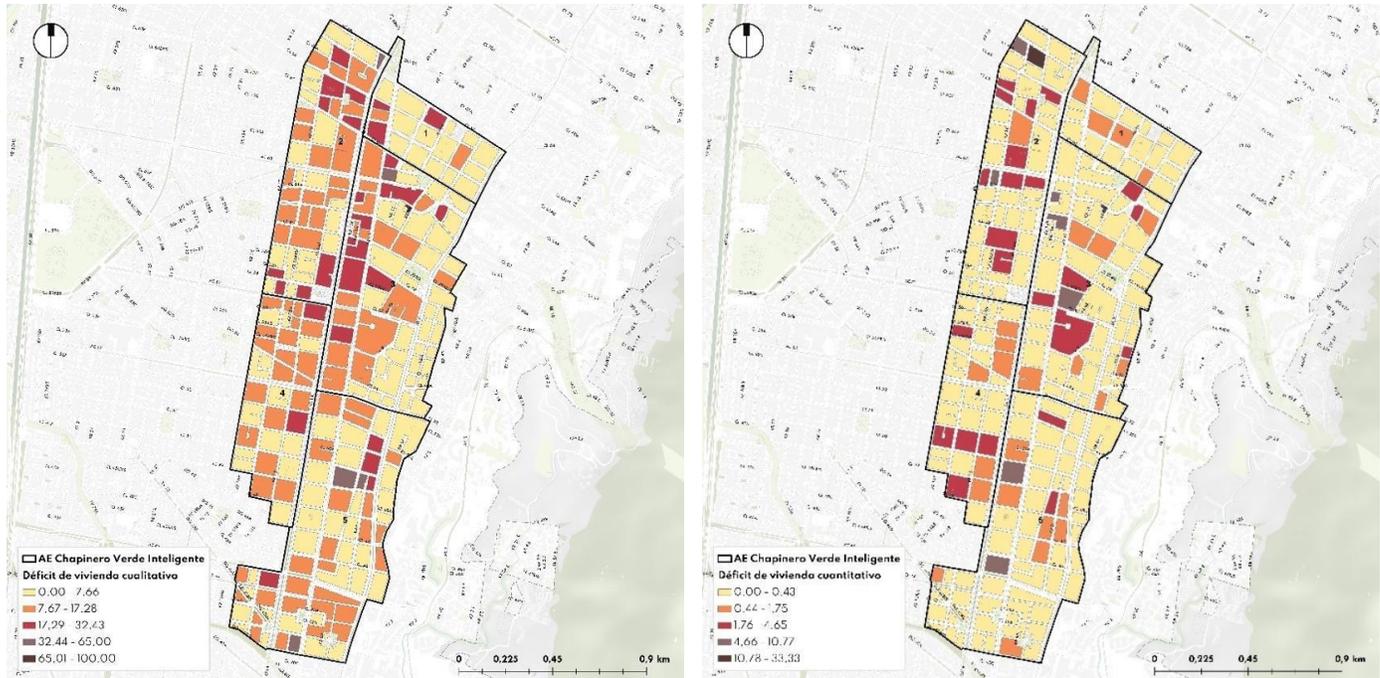


Ilustración 27. Déficit habitacional cualitativo (izquierda) y cuantitativo (derecha)
Fuente: Empresa de Renovación Urbana con base en CNPV 2005 y 2018

Las zonas que registraron los mayores porcentajes de hogares en déficit fueron la zona 2 y zona 4 con el 10,4% (206 hogares) y 9,2% (326 hogares), respectivamente. Puntualmente en la zona 2, es en donde se concentra la mayor cantidad de hogares que tienen carencias estructurales con el 1,5% ubicadas hacia el costado norte de la calle 66; el 8,9% restante son hogares que presentan déficit cualitativo y están ubicadas principalmente al norte de la calle 64 y muy cerca a la calle 57.

	Número de hogares	Déficit total	Déficit cuantitativo	Déficit cualitativo
Zona 1	1.940	6,4%	0,3%	6,1%
Zona 2	1.990	10,4%	1,5%	8,9%
Zona 3	4.397	8,9%	0,5%	8,5%
Zona 4	3.549	9,2%	1,0%	8,2%
Zona 5	3.450	8,2%	0,3%	7,9%
Total, AE	15.326	8,6%	0,6%	8,0%
Total, Bogotá	2.514.482	12,7%	2,1%	10,6%

Tabla 3. Déficit Habitacional de la AECVI
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Las zonas que registraron los mayores porcentajes de hogares en déficit fueron la zona 2 y zona 4 con el 10,4% (206 hogares) y 9,2% (326 hogares), respectivamente. Puntualmente en la zona 2, es en donde se concentra la mayor cantidad de hogares que tienen carencias estructurales con el 1,5% ubicadas hacia el costado norte de la calle 66; el 8,9% restante son hogares que presentan déficit cualitativo y están ubicadas principalmente al norte de la calle 64 y muy cerca a la calle 57.

El mayor número de hogares con déficit habitacional se encuentra ubicado sobre el eje de la Caracas, así como al costado norte de la calle 63 y al costado sur de la calle 45, por lo cual es allí en estos sectores, como se evidencia en los mapas siguientes, en donde se debe priorizar la generación de mejores condiciones habitacionales.

2.2.3. Tejido productivo

La AE Chapinero Verde e inteligente es un espacio económico diversificado de la Ciudad. Por un lado, la AE contiene dentro de su delimitación manzanas pertenecientes cuatro Áreas de Desarrollo Naranja (ADN) aprobadas por el Decreto 280 de 2020. La principal ADN es el “Distrito Creativo y Diverso La Playa” la cual está delimitada entre las calles 53 y 61, y entre las carreras 7 y 15 y se caracteriza por ser un área de “alto flujo comercial, con ciertas zonas residenciales y de instituciones educativas; así como por contener el Parque de los Hippies, que se ha mantenido como epicentro cultural desde los años 60” (Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, 2020). Otros ADN que entran parcialmente dentro de los límites de la AE son el Distrito Creativo Chapinero al norte de la pieza, el Distrito Creativo El Campín al occidente, y al suroccidente el Distrito Creativo Teusaquillo.

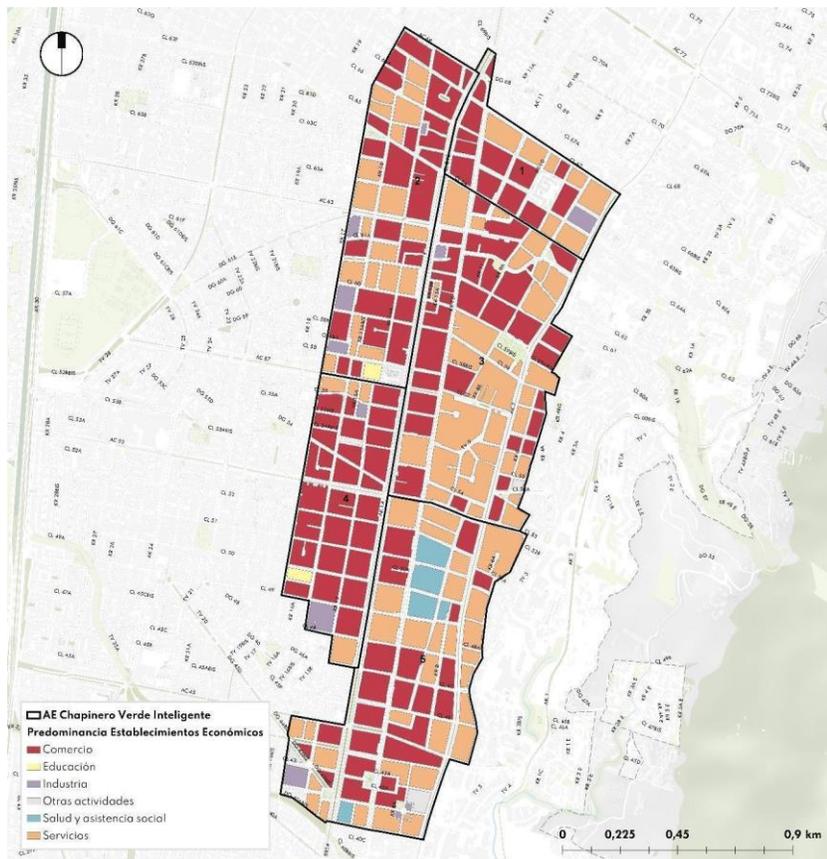


Ilustración 28. Distribución espacial de establecimientos económicos en la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación urbana con base en Registro de establecimientos económicos CCB. Mayo 2022

Por otra parte, la AE cuenta con 6.530 establecimientos económicos activos de los cuales 36,9% son comerciales, 33,5% de servicios, 11,6% establecimientos industriales y el 18% son establecimientos de salud, transporte, información y comunicaciones, educación, construcción, administración pública y otras actividades, lo anterior de acuerdo con el Registro de establecimientos económicos 2022 de la Cámara de Comercio de Bogotá⁴. Al occidente de la Caracas se localiza la mayor cantidad de manzanas donde predominan establecimientos dedicados al comercio, mientras que en el costado oriental se evidencian manzanas con mayor presencia de establecimientos dedicados a los servicios.

Al analizar por zonas, se encuentra que la zona 1 registra 61,7% de las manzanas con vocación comercial y 33% con servicios. Resalta el comercio de artículos de ferretería cerca de la calle 67 con Caracas y la amplia oferta de servicios de comida y bebidas cerca al nodo de equipamientos de salud y educativos. En la zona 2 el 32,6% de los establecimientos son dedicados al comercio al por menor, principalmente de ferreterías, pinturas y artículos de segunda mano. También son importantes los establecimientos de restaurantes, así como el de alojamientos por horas de la calle 63.

Actividades económicas de los establecimientos	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Total
Comercio	32,6%	36,2%	36,4%	43,7%	29,1%	35,8%
Servicios de comidas y bebidas	23,0%	18,3%	22,3%	13,7%	29,2%	21,7%
Industria productos alimenticios	3,4%	3,5%	3,9%	3,2%	4,1%	3,7%
Actividades de atención de la salud humana y servicios personales	9,4%	5,8%	9,7%	8,7%	10,5%	9,1%
Educación	1,6%	2,3%	0,7%	1,9%	2,2%	1,6%
Actividades inmobiliarias y alojamiento	3,4%	5,8%	2,4%	7,0%	1,7%	3,7%
Almacenamiento y actividades complementarias al transporte	3,0%	2,3%	1,7%	1,8%	2,4%	2,1%
Otros	23,6%	25,9%	22,8%	20,0%	20,9%	22,3%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabla 4. Distribución de los establecimientos por actividad económica y zona

Fuente: Empresa de Renovación urbana con base en Registro de establecimientos económicos CCB. Mayo 2022

Dentro de la zona 3 se identifica gran diversidad de actividades económicas sobre todo en la zona de la “L” formada por las manzanas entre la Caracas y la Carrera 13 junto con las que están sobre la Calle 60, cerca de Lourdes y el Parque de los Hippies. Aquí, el 34,1% de los establecimientos son de comercio al por menor (principalmente de prendas de vestir, productos de belleza, de

⁴ Información con corte a mayo de 2022.

calzado, artículos domésticos), aunque existen también establecimientos de servicios (peluquerías, restaurantes, cafeterías, agencias de viajes, odontologías, entre otros).

En la zona 4 el 40,8% de los establecimientos están dedicados al comercio al por menor principalmente son ópticas ubicadas entre las calles 50 y 51 y establecimiento de comercio de artículos domésticos especializados (manualidades, lanas, hilos, maderas, tiendas de mascotas), localizados sobre la calle 53 y sobre la Caracas. La zona 5 presenta actividades de servicios de comidas y bebidas, junto con nodos de servicios sociales educativos y de salud de la AE.

2.2.4. Usos y precios del suelo

A nivel predial, de acuerdo con el uso catastral, el 44,3% de los metros cuadrados que se ubican dentro de la Actuación Estratégica tienen destino residencial, 32,3% comercial, 10,0% dotacional, 5,1% logístico, 1,5% industrial y el 6,8% restante tiene otros usos⁵. El valor promedio del m² de suelo de la AE en 2020 fue de \$ 3.132.140 pesos, con valores que oscilan entre \$141.062 y \$5.500.000; esta cifra promedio es 64,3% mayor que el valor de referencia de 2005 cuando la media fue de \$1,9 millones de pesos por m².

Los valores del suelo son diferenciales por ubicación. En el costado occidental de la Avenida Caracas los valores de referencia no superan los \$3 millones de pesos por metro cuadrado, mientras que, al oriente de esta vía, gran parte de las manzanas maneja precios superiores a los \$3 millones de pesos por metro cuadrado.

Así, la zona 1 registra el mayor valor promedio con \$3,3 millones de pesos por m² siendo las manzanas sobre la calle 67 y la carrera 7 las más costosas. El uso del suelo es principalmente residencial de construcciones en altura, está concentrado hacia el oriente de la carrera 11. El uso comercial se concentra sobre la calle 67, entre la Caracas y la Carrera 13.

La zona 5 registra el segundo mayor valor de referencia del suelo con un promedio de \$3,3 millones de pesos por m², siendo las manzanas sobre la carrera 7 aquellas que registran los mayores valores de referencia. En esta zona los menores valores de referencia se encuentran sobre el eje de la Caracas donde se encuentra el Área de Integración Multimodal. Respecto al uso, aunque tiene predominancia residencial, también tiene uso dotacional debido a la localización de centros de educación superior, así como servicios hospitalarios y funerarios.

Seguido está la zona 3, donde se evidencia una mezcla de usos importante, aunque predomina el uso residencial más cerca a la Carrera 7. El uso económico en esta zona se concentra sobre los ejes de la Caracas y la Carrera 13, donde resalta el Distrito Creativo y Diverso La Playa.

Las zonas 2 y 4 tienen los valores de referencia más bajos con promedios de \$2,7 y \$2,8 millones de pesos, respectivamente. En la zona 2 tiene un uso actual más económico, explicado por las actividades productivas y las actividades de servicios por horas ubicadas sobre el eje de la Caracas. La zona 4 tiene una marcada predominancia residencial el 56,8% tiene destino vivienda y el 25,3% comercial, este último uso se concentra principalmente entre las calles 53 y 51, de acuerdo a información de la ERU.

⁵ De acuerdo a cálculos de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base Mapa de Referencia Catastral 2022.

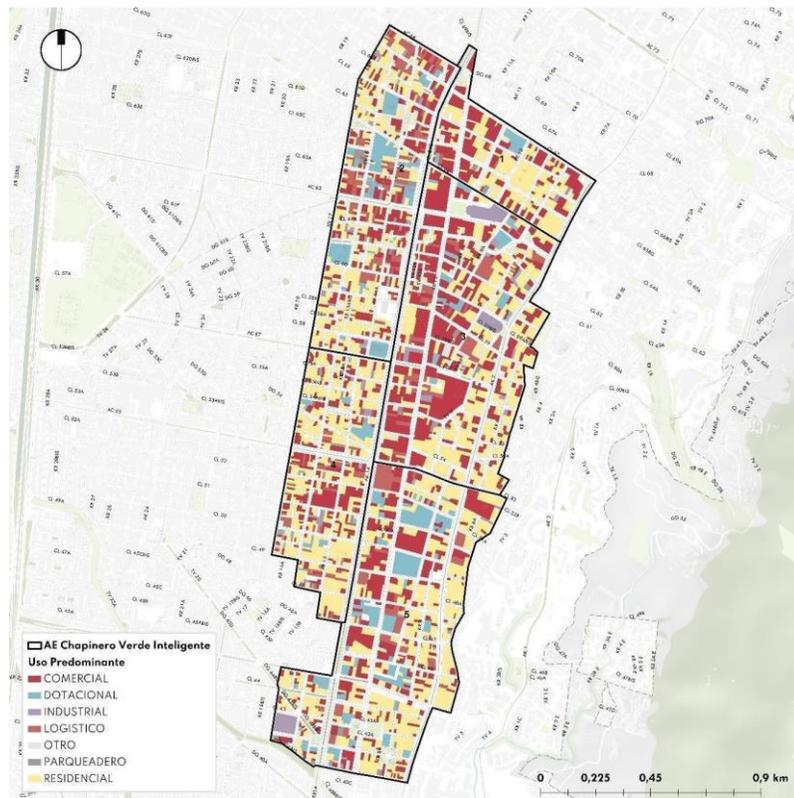


Ilustración 29. Usos del suelo predominante en la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Mapa de Referencia Catastral 2022.

Al analizar el comportamiento de las licencias ejecutoriadas entre 2018 y 2022, se tiene que se han aprobado para la construcción 227.652 m², siendo el año 2022 el de mayor dinamismo con 63.359,5 m² aprobados. El uso de vivienda ha tenido una mayor área aprobada para construcción dentro de los últimos cinco años con 103.133,5 seguido de usos dotacionales con 62.387 y servicios con 52.178 m². El ritmo promedio anual de m² aprobados por licencia es de 45.530 m² para todos los destinos y de 20.626,7 m² anuales para el caso del uso de vivienda.

La zona con mayor cantidad de metros cuadrados licenciados durante los últimos cinco años es la 2 con 68.329 m² aprobados entre 2018 y 2022, siendo el uso de servicios el más representativo. La zona 5 también registró 62.906 m² de los cuales el 76% son dotacionales y el 20% destinados a vivienda. En la zona 3 se licenciaron 47.826 m², agrupando el 30% de las unidades totales licenciadas en toda la AE durante el periodo analizado.

En conclusión, el área de la Actuación Estratégica registró un aumento de la población de 5,2% en el periodo intercensal 2005 y 2028, con cambios significativos en la estructura etaria donde las personas mayores a 30 años registraron un aumento importante, siendo el grupo decenal de 30 a 39 años el de mayor crecimiento en todo el ámbito de la AE. De igual manera, para este periodo se registró un incremento del número de hogares de 16.299 a 20.594 al tiempo que disminuyeron su tamaño pasando de 2,2 a 1,8 personas entre 2005 y 2018. En cuanto a la concentración productiva de la AE, resalta su diversificación en sectores de comercio, industria y servicios, con presencia importante de aglomeraciones educativas y hospitalarias. Estos hechos están generando una presión habitacional que requiere atención por parte del Estado y sector inmobiliario, con proyectos que incorporen la generación de nuevos espacios verdes, así como de nuevos servicios sociales y del cuidado para atender a la población residente y población flotante del sector.

2.3. Reverdecer

2.3.1. Condiciones Ambientales

Estructura Ecológica Principal

Dentro del ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente, no se han identificado componentes que hagan parte de la Estructura Ecológica Principal. No obstante, en las áreas adyacentes a esta zona, se ubican algunos elementos de gran relevancia ambiental y conectividad ecológica, entre los que destacan:

1. Quebrada Las Delicias: La Quebrada Las Delicias se encuentra ubicada en la UPL Chapinero en Bogotá D.C., Calle 62 carrera 3ª, atraviesa los barrios como Bosque Calderón Tejada, Granada, Olivos y El Castillo. La cuenca de la Quebrada Las Delicias recoge las aguas que nacen en los Cerros Orientales de Bogotá en el sector comprendido entre la cuenca del río Arzobispo y la cuenca de la Quebrada Bosque de Medina – Gimnasio Femenino hacia el norte. En su parte baja, este cuerpo hídrico confluye en el canal Salitre que eventualmente desemboca en el río Bogotá.
2. Río Arzobispo: Limita al sur con la AE, se encuentra ubicado en la UPL Teusaquillo y Centro Histórico nace a 3.200 msnm, en los Cerros Orientales en el páramo Cruz verde hasta llegar a la carrera 30 con calle 63, confluye en el Canal Salitre para seguir su recorrido, que finalmente desemboca en el río Bogotá por la calle 129c #158ª.
3. Canal Cataluña, Canal Sucre, Quebrada El Chulo: Hacen parte del sistema hídrico del sector oriental de la AE, afluentes del río Arzobispo.

En el área de la AE Chapinero Verde e Inteligente, se evidencia la desconexión y fragmentación de ecosistemas debido a la intervención antrópica y proyectos de infraestructura urbanística que han traído consigo modificaciones físicas, contaminación de calidad de aire, ruido y alteración del sistema biótico. Lo que permite determinar con prioridad estrategias de intervención para la recuperación, renaturalización y consolidación de proyectos de conectividad que hagan parte de la estrategia del conector ecosistémico Subcuenca Virrey – Chicó, presente en el ámbito de la AE de conformidad con lo establecido en el Decreto 555 de 2021.

Conector Ecosistémico

En el ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente, se encuentra el conector ecosistémico Virrey-Chicó, con una extensión de 87,2 hectáreas, lo que representa el 39% del área de la AE. Sin embargo, es importante destacar que dentro de la AE no se han identificado elementos de la EEP, por lo que es fundamental consolidar este conector mediante la implementación de proyectos que promuevan el incremento de la cobertura vegetal a través de la restauración ecológica, el reverdecimiento y la renaturalización del territorio. Además, se deben generar una red de zonas verdes y corredores de conectividad ecológica local, proteger y recuperar la permeabilidad del suelo y las áreas endurecidas, todo esto sin modificar los usos permitidos ya establecidos en la zona.

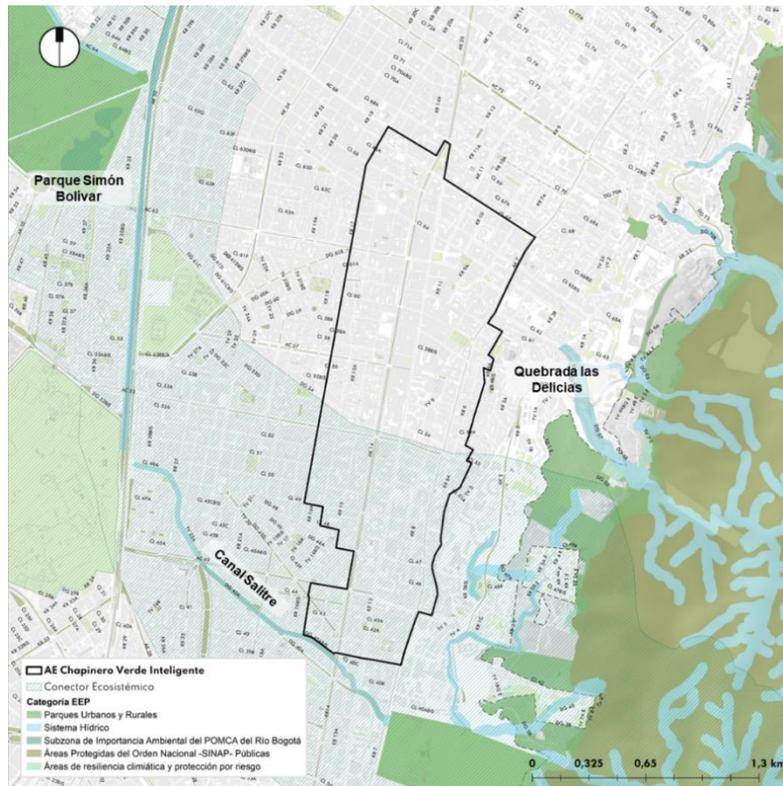


Ilustración 30. Conector ecosistémico Virrey-Chicó y EEP cercana a la AECVI
Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Cobertura vegetal

Dentro del ámbito de la AE se ha registrado la presencia de 2.685 individuos arbóreos, de los cuales el 62% son exóticos, el 37% son nativos y el 1% no han sido clasificados por especie, aunque sí identificados por el Jardín Botánico de Bogotá. Sin embargo, la cantidad de árboles por habitante es baja, con un indicador de 0,07 árboles por habitante, lo que está por debajo de la recomendación de la OMS de tener al menos 1 árbol por cada tres habitantes, equivalente a 0,33 árboles por habitante.

Los árboles se encuentran principalmente en los parques de proximidad, corredores viales importantes que atraviesan la AE, como la Avenida Caracas, la Calle 53 y la Carrera 13, y en algunos barrios como Bosque Calderón y Chapinero Occidental. En particular, las áreas noroccidental y suroccidental de la AE tienen poca o ninguna presencia de árboles. Además, se ha identificado que la infraestructura peatonal de la zona no se encuentra en las mejores condiciones, por lo que existe una oportunidad para fomentar la plantación de árboles urbanos y aumentar el porcentaje de áreas permeables en los procesos de renovación del espacio peatonal de la AE.

Debido al escaso porcentaje de vegetación en la AE Chapinero Verde e Inteligente, se ha producido un efecto conocido como isla de calor urbana, que se produce en las zonas urbanas y causa un aumento de la temperatura. Este fenómeno se debe en gran medida al uso de materiales que retienen el calor, como el concreto y el asfalto. Según datos de la SDA, las temperaturas en las localidades donde se encuentra la AE (Teusaquillo, Barrios Unidos y Chapinero) han aumentado entre 1.1 y 1.4 °C desde 2008 hasta 2018.

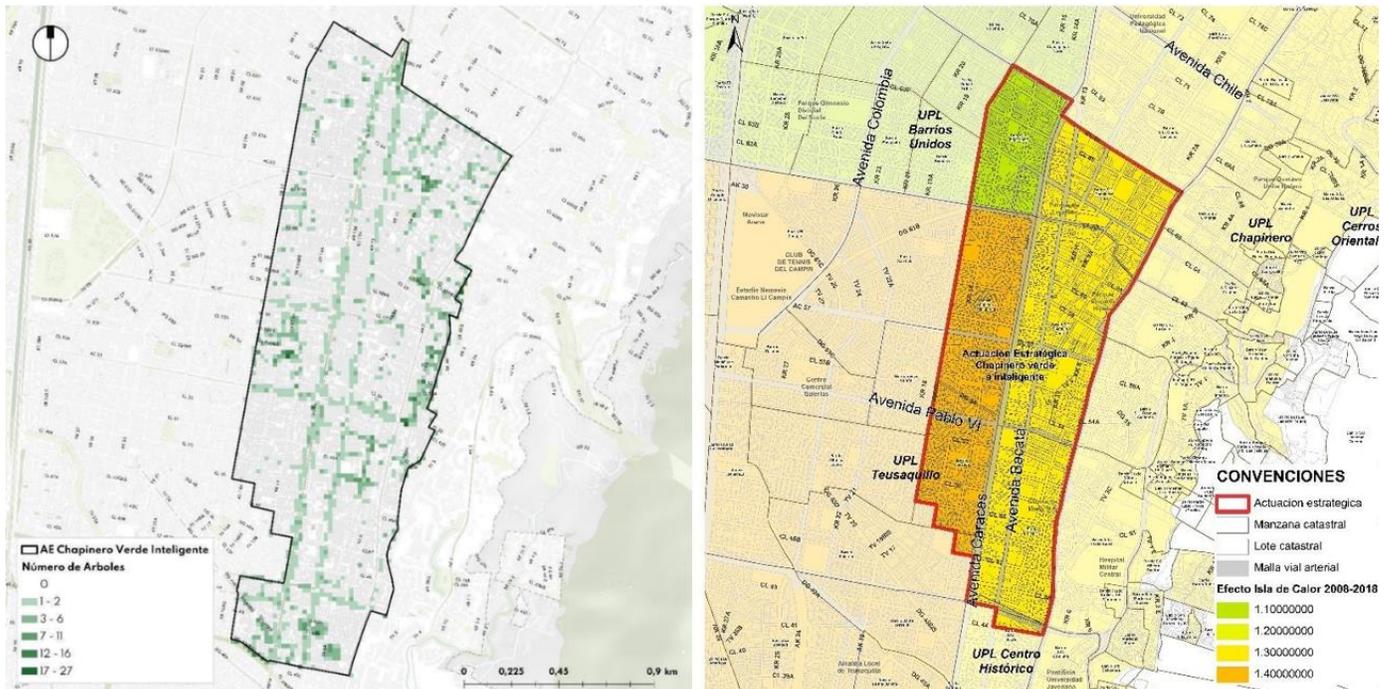


Ilustración 31. Arbolado urbano y parámetros de isla de calor en la AECVI
Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Calidad de aire

Para el análisis de la calidad del aire en la AE, se tuvo en cuenta la información de la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá de las estaciones más cercanas a la actuación correspondientes a las ubicadas en el Centro de Alto Rendimiento⁶ y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (MADS)⁷. La siguiente tabla presenta los datos publicados por la SDA, los cuales indican que las concentraciones promedio anuales de PM₁₀ y PM_{2,5}.

Periodo	PM ₁₀ promedio anual (µg/m ³)	PM _{2,5} promedio anual (µg/m ³)
01/01/2013 - 01/01/2014	33 - 39 45 - 50 (Calle 44 y Calle 47, entre Carrera 7 y Av. Caracas)	No disponible
01/01/2014 - 01/01/2015	33 - 39 45 - 50 (Calle 44 y Calle 47, entre Carrera 7 y Av. Caracas)	No disponible
01/01/2015 - 01/01/2016	33 - 39	No disponible
01/01/2016 - 01/01/2017	33 - 39	No disponible
01/01/2017 - 01/01/2018	33 - 39	3,66 – 12,66
01/01/2018 - 01/01/2019	33 - 39	12,66 – 16,98
01/01/2019 - 01/01/2020	33 - 39 45 - 50 (Calle 53 a Calle 67, entre Carrera 7 y Carrera 17)	16.98 – 22.21 (Calle 44 a Calle 45, Carrera 7 a carrera 17) 27.29 – 33.97 (Calle 53 a Calle 67, Carrera 7 a carrera 17)

⁶ Ubicación de la Estación de Calidad de Aire Centro de Alto Rendimiento: Calle 63 # 59A-06

⁷ Ubicación de la Estación de Calidad de Aire del MADS: Calle 37 # 8-40

Para PM 2,5 se registra en el ámbito de la AE Chapinero Verde e Inteligente, uno (1) rango de distribución contaminante 27.29 – 33.97 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Calle 53 a Calle 67, Carrera 7 a carrera 17), en el periodo 2019 – 2020, cuyos valores supera el límite máximo permisible (i.e., 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ para PM2.5), conforme a la Resolución 2245 de 2017, según lo reportado por la SDA.

Los niveles de material particulado para PM 10 analizados para el periodo 2013 – 2021 en el ámbito de la AE se encuentran en el límite permisible anual (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) establecido en el Artículo 2 de la Resolución 2254 de 2017; registrando valores en el rango más alto de 45 - 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Calle 44 y Calle 47, entre Carrera 7 y Av. Caracas) y (Calle 53 a Calle 67, entre Carrera 7 y Carrera 17).

A partir de lo expuesto anteriormente, resulta imperativo identificar las acciones estratégicas de mitigación y control relacionadas con el fortalecimiento del sistema de movilidad sostenible, el incremento de la cobertura vegetal y la definición de áreas específicas en las que se concentren acciones intersectoriales destinadas a mejorar de manera progresiva la calidad de vida y del aire de los habitantes.

Ecourbanismo

En la AE Chapinero Verde e Inteligente se identificó una construcción incluida en el programa de reconocimiento público “Bogotá Construcción Sostenible” desarrollado por la SDA, el cual pretende promover proyectos constructivos que implementen estrategias de ecourbanismo y construcción sostenible. Este programa destaca edificaciones que cumplen con (1) la normatividad ambiental vigente y (2) los principios de sostenibilidad urbana, al mitigar los factores de deterioro ambiental y elevar la calidad de vida de los ciudadanos (SDA, 2022). El proyecto corresponde a la edificación del “Centro de Entretenimiento de Energías Renovables – FUNCENER”, que comprende un área de 622,68 m² y cuya estrategia corresponde al ahorro del 50% de agua y 20% de energía, debido a la implementación de equipos eficientes, y a la instalación de jardines verticales en el 50% de la fachada.

Por otro lado, dentro de las estrategias identificadas de ecourbanismo en Bogotá, se resalta la implementación de las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN), como techos verdes y jardines verticales, huertas urbanas, SUDS, franjas verdes, entre otros.

En particular, en la AE Chapinero Verde e Inteligente, conforme a la información publicada por la SDA (2021), se registra la presencia de un (1) techo verde y veintidós (22) jardines verticales, en entidades públicas y privadas (i.e., en edificio Dávila, la Universidad Católica, el Ministerio de Justicia y del Derecho, entre otros; y de una (1) huerta urbana.

Es importante mencionar que la adopción de los lineamientos y determinantes ambientales de ecourbanismo y construcción sostenible contribuirán a la adaptación y mitigación del cambio climático. Se precisa que las edificaciones que se construyan bajo estos lineamientos deberán acoger las disposiciones que establecerán la Secretaría Distritales de Planeación, Secretaría Distrital de Ambiente y Secretaría Distrital de Hábitat sobre ecourbanismo y construcción sostenible conforme a lo indicado en el Artículo 117 del Decreto Distrital 555 de 2021.

2.3.2. Condiciones de gestión del riesgo

Amenaza por remoción en masa

Desde la perspectiva del riesgo, se presenta una amenaza por movimiento en masa baja en el 91,2% del área de la AE (205,8 ha), media en el 8,7% (19,6 ha) y alta en el 0,1% (0,23 ha, ubicadas en zonas cercanas a los cerros orientales). Es importante precisar que ninguno de los predios presentes en la AE se ubica en zonas de alto riesgo no mitigable y/o zonas de amenaza alta con restricción de uso, es decir, en suelos de protección por riesgo.

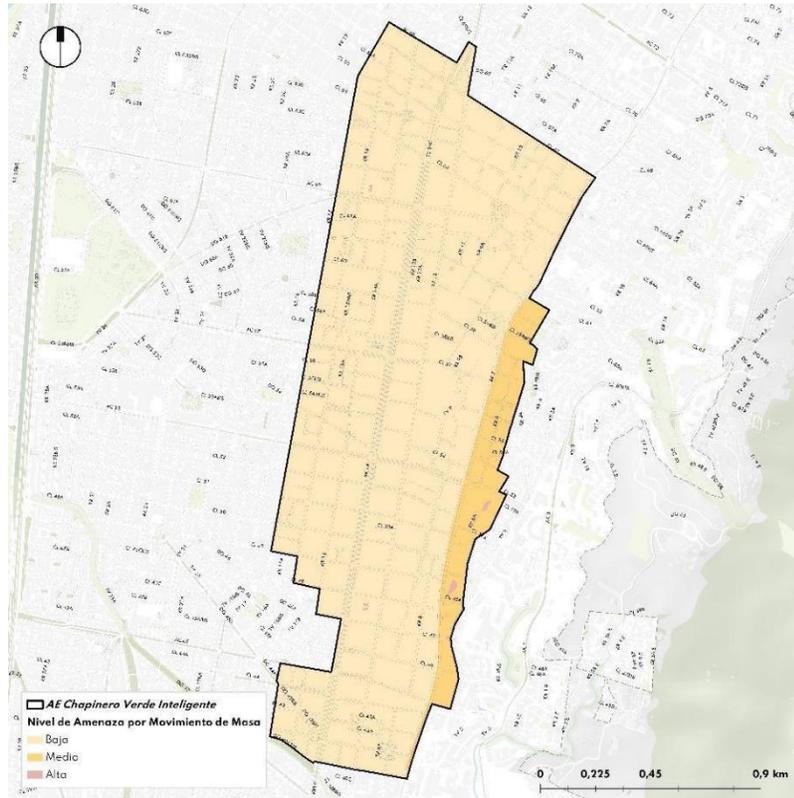


Ilustración 32. Amenaza por remoción en masa en la AECVI
Fuente: IDIGER – Elaborado a partir de la información del POT

Precipitación

Respecto a los valores de precipitación, según la información disponible del 2012 al 2018 del IDEAM, para esta AE se estima un valor precipitación acumulada anual promedio de 814 mm y máxima de 941 mm. Estos registros se encuentran por encima del valor promedio y por debajo del valor máximo de precipitación de la ciudad de Bogotá (i.e., 737 y 946 mm, respectivamente).

Amenaza de inundación por encharcamiento

Con relación a la amenaza de inundación por encharcamiento, la AE presenta una amenaza baja en el 94,9% de su área, que equivale a 214,12 hectáreas; así mismo, una amenaza media en el 0,36% y alta en el 0,46%, lo que corresponde a un área de 0,88 y 0,97 hectáreas respectivamente; el 4,3% restante del área no tiene categorización. Esta amenaza se presenta, principalmente, por taponamientos, y/o mala disposición de basuras en el sistema de alcantarillado, así como la ocurrencia de eventos de lluvia que superan el periodo de retorno de diseño de la infraestructura de drenaje.

Ahora bien, según la información de la EAAB (2015), algunas de las Unidades de Gestión de Alcantarillado (UGAs)⁸ ubicadas en la zona norte de la AE tienen capacidad moderada y crítica para recibir y gestionar los volúmenes de escorrentía generados en el área. Por lo tanto, se genera una oportunidad de implementar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), para reducir la presión existente sobre el sistema de alcantarillado convencional y contribuir a la adaptación al cambio climático (en términos de recuperación del ciclo hidrológico natural, mejoramiento de la calidad del agua de las fuentes receptoras de escorrentía y reducción en las amenazas por inundación).

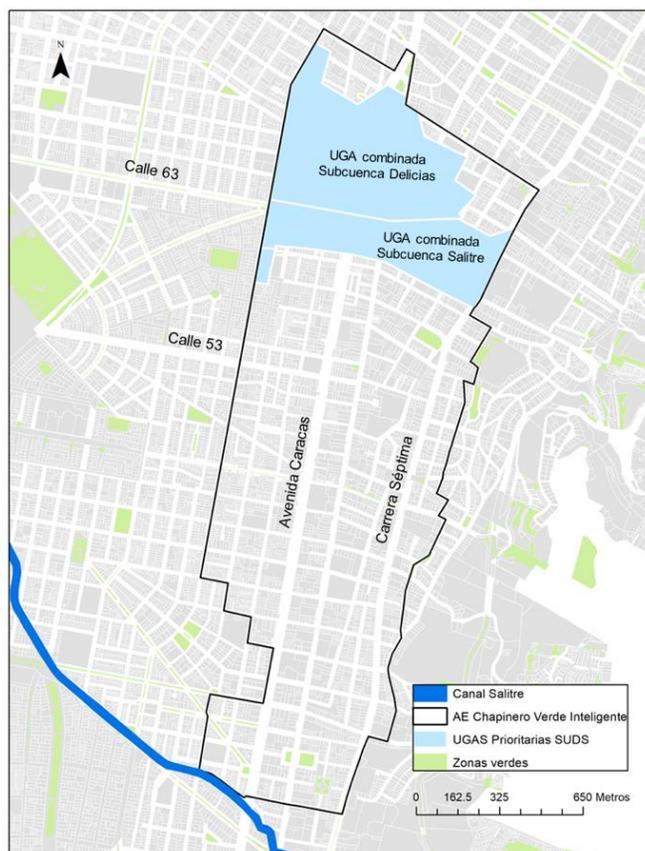


Ilustración 33. UGAs prioritarias para su intervención en la AECVI
Fuente: Elaborado a partir de la información disponible de la EAAB (2017)

Teniendo en cuenta que la mayoría del espacio público de la AE Chapinero Verde e Inteligente corresponde a plazas, andenes y separadores viales, se facilita la implementación tipologías de SUDS de menor escala como las zonas de bioretención, los alcorques inundables y las cunetas verdes, entre otras. Estas estructuras son ideales para (i) gestionar la escorrentía generada en vías, ya que, por su cobertura vegetal, permiten realizar un tratamiento al agua, que suele tener altas concentraciones de algunos contaminantes asociados al tráfico de vehículos, y (ii) tienen la capacidad de proveer mayor cantidad de servicios ecosistémicos a la población en comparación con otras estructuras de SUDS, por su tipo de vegetación. Así mismo, actúan como sumideros de carbono, lo contribuye a la mitigación del cambio climático.

⁸ Las UGAs son un conjunto de subdivisiones de menor área que las subcuencas, que comparten una estructura de drenaje.

2.3.3. Déficit de espacio público en la AE Chapinero Verde e Inteligente

Índice de Espacio Público Efectivo

En la AECVI, se estima que existen 27.910 m² de espacio público efectivo, lo que representa un indicador de 0,73 m² de por habitante, el cual, se encuentra muy por debajo de las recomendaciones de la OMS que son de 10 a 15 m² por habitante y de la meta establecida para Bogotá de 6 m² por habitante, respectivamente.

Las zonas verdes se concentran principalmente en los parques de proximidad presentes en la actuación, como el Parque de los Hippies, Parque de Lourdes, Parque San Luis, Parque Público Sucre II, entre otros., que se caracterizan por tener una vegetación dispersa provista principalmente por pastos y arbustos; cuyas áreas verdes cumplen diferentes funcionalidades sociales y ecológicas, por lo que corresponden a espacios públicos efectivos para la provisión de servicios socioculturales a la población.

No obstante, al analizar la naturalidad de la actuación, se evidencia un predominio de áreas duras y una escasa presencia de elementos naturales incorporados de manera antrópica como los parques de proximidad.

Estrategias Sistema de Espacio Público Peatonal y para el Encuentro de POT

El Sistema de espacio público en el POT definió 3 estrategias principales para tener en cuenta:

1. Generación de nuevo espacio público.
2. Cualificación, integración y conectividad del sistema con las demás estructuras territoriales, para propiciar experiencias cualitativas, seguras y corresponsables del espacio público.
3. Renaturalización de los espacios públicos peatonales y para el encuentro público con el fin de cualificar sus condiciones ambientales y de confort, mitigar impactos ambientales que afectan directamente a la población, así como de reducir el nivel de vulnerabilidad frente amenazas socio-naturales y las amenazas por el cambio climático, generando resiliencia

En el marco del desarrollo de la AE Chapinero Verde e Inteligente se debe tener en cuenta dichas estrategias dadas las condiciones particulares y los altos déficits señalados.

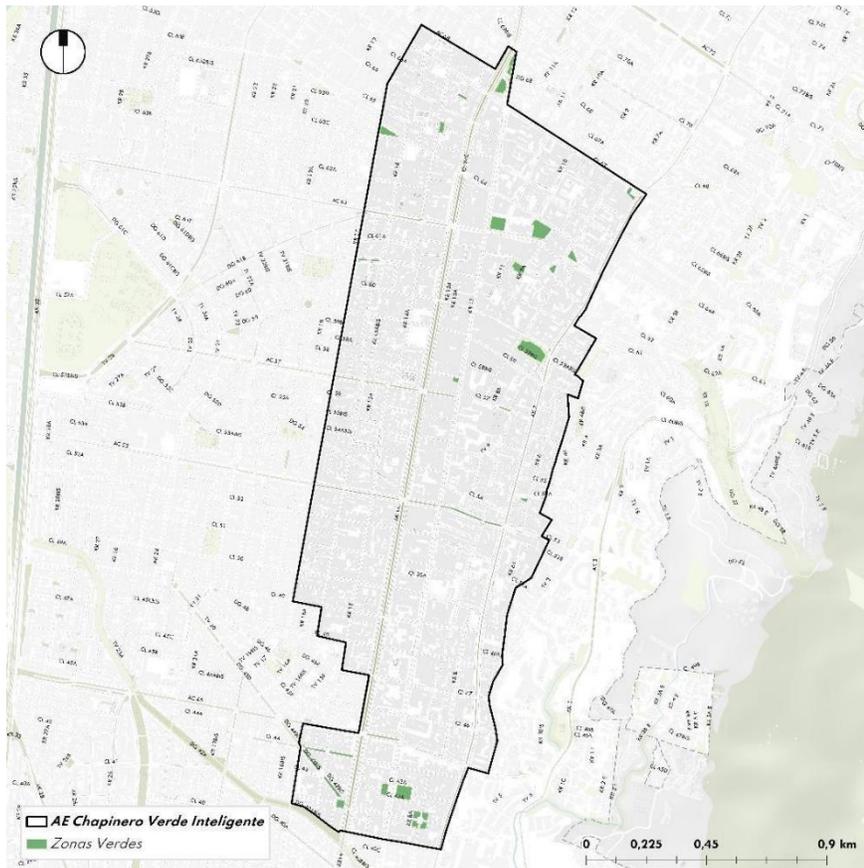


Ilustración 34. Espacio Público de la AECVI
 Fuente: Información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

2.4. Movilidad

El Sistema de Movilidad es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías (Artículo 92, POT 555 de 2021). Para la AE aplica los siguientes componentes:

Espacio Público para la Movilidad conformado por las calles y corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y de carga. Está conformado por: 1) la red de infraestructura peatonal, 2) la red de ciclo infraestructura y 3) la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales. Tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micro movilidad.

Red de Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional conformada por la infraestructura de transporte que da soporte a la prestación del transporte público de pasajeros.

Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística conformada por el conjunto de infraestructuras de transporte y zonas de actividad logística, necesarias para la movilización, almacenamiento y distribución de mercancías.

2.4.1. Espacio público para la movilidad

Red de infraestructura peatonal

La infraestructura peatonal ofrecida en la AE Chapinero Verde e Inteligente suma 270,507 m² según el diagnóstico del POT Decreto 555 de 2021, e incluye las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal, las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y

tránsito del sistema de movilidad. La infraestructura peatonal es continua y presente en todas las manzanas dentro de la AE.

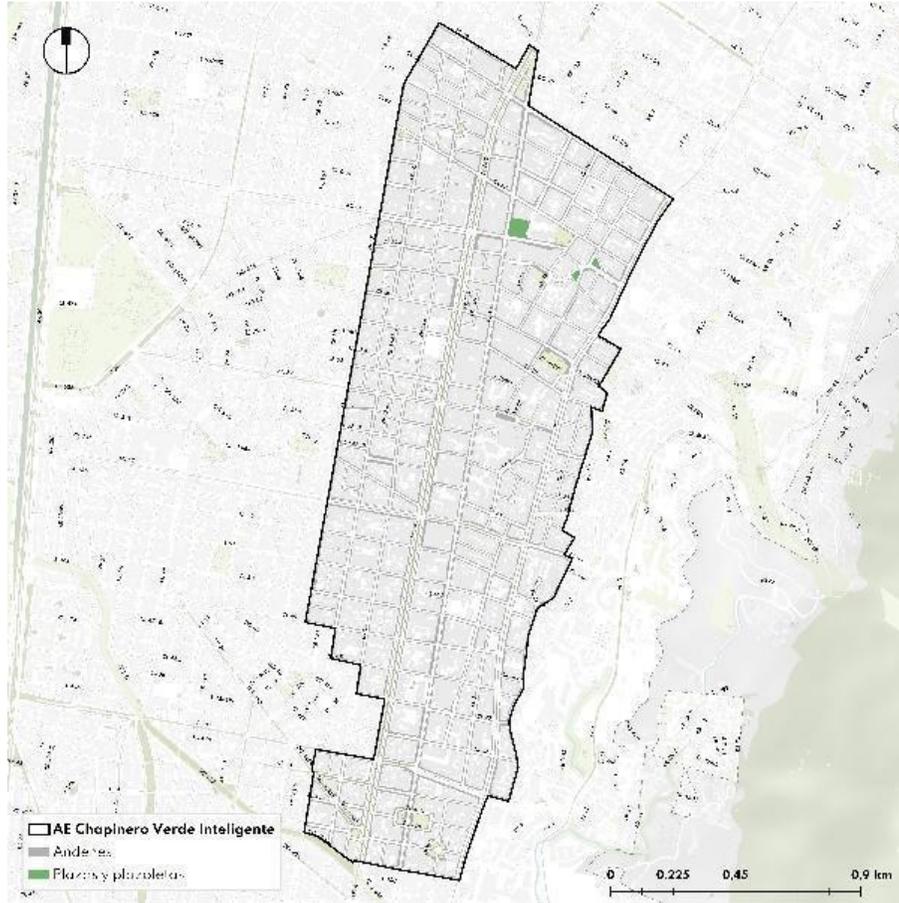


Ilustración 35 Red de infraestructura peatonal de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Accesibilidad

En cuanto a la accesibilidad, los anchos efectivos de circulación se tienen espacios aceptables con carencias sobre algunas vías de menor jerarquía como lo son algunos tramos de la malla vial local. En estas vías con secciones transversales reducidas, el espacio disponible para el andén y su estado pueden ser insuficientes para albergar peatones que circulan en dos direcciones. Si bien, la red peatonal está conectada con las troncales de TM (Caracas y Séptima), estas no brindan infraestructura de calidad, cómoda y continua, e incorporan elementos para la circulación segura de personas con movilidad reducida. Los andenes no cuentan con las condiciones necesarias para soportar una movilidad segura y eficiente para que todas las personas, sin importar sus condiciones o características sensoriales o psicomotrices puedan circular. Los andenes no cuentan con las señales podotáctiles apropiadas, así como tampoco cuentan con rampas peatonales ni cruces protegidos o señalizados. La AE no cuenta entonces con condiciones de accesibilidad universal. En el caso de la malla vial intermedia y arterial, se evidencia que los andenes no se encuentran en mejores condiciones, no hay presencia generalizada de rampas y no cuentan con las señales podotáctiles apropiadas. También se puede evidenciar la invasión de la franja de circulación peatonal particularmente en frente de locales comerciales.



Ilustración 36. Condiciones de infraestructura en franjas de circulación peatonal de la AECVI
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano – Google Maps 2022

Como se muestra en la ilustración anterior, Condiciones de infraestructura en franjas de circulación peatonal, en los andenes sobre la malla vial local, cuentan con una franja de circulación peatonal con un ancho reducido, no suficiente para que dos personas en silla de ruedas puedan circular en direcciones contrarias al mismo tiempo. No cuentan con señalización podotáctil para la población en condición de discapacidad visual. Se encuentran cuadras enteras con los andenes en mal estado, dificultando así la movilidad de los peatones.

Seguridad

Referente a la seguridad vial, las intersecciones en la malla vial local no ofrecen condiciones seguras a los peatones pues no se cuenta con la señalización horizontal, particularmente con la demarcación de cruces peatonales, así como tampoco cuenta con mecanismos de reducción y control de la velocidad.



Ilustración 37. Condiciones de infraestructura en cruces peatonales de la AECVI
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano – Google Maps 2022

Como se muestra en la ilustración anterior, Condiciones de infraestructura en cruces peatonales, de manera generalizada en la AE, los cruces peatonales no cuentan con rampas ni con señalización horizontal que demarque los cruces peatonales. Esto genera condiciones inseguras para los peatones con movilidad reducida. Por otro lado, no hay presencia de señales podotáctiles que permitan una movilidad segura a las personas con condición de discapacidad visual.

Dirección y Conexión

La red presenta continuidad en la mayoría de sus tramos y conectividad con los andenes de la malla vial arterial. Las vías arteriales Carrera 7, Carrera 13 y Av. Caracas generan unos ejes que cortan la continuidad peatonal a través de la AE en sentido E-W. El paso peatonal está dado por cruces semaforizados que pueden no obedecer a las dinámicas peatonales dadas en el sector y por lo tanto no respetan las líneas de deseo peatonal, haciendo que los peatones deban recorrer una distancia mayor a la deseada. El peatón se ve entonces obligado a recorrer una distancia superior a la más eficiente, situación que incentiva el mal uso de la infraestructura y los cruces

indebidos que ponen en peligro a los peatones. Como se puede observar, la Av. Caracas ofrece 14 pasos peatonales protegidos (semáforos con cebra) que tienen una distancia máxima de 300 metros. La Carrera 13 también ofrece 14 pasos peatonales protegidos, sin embargo, entre las Calles 57 y 53 se presenta una longitud de 500m sin oferta de cruce peatonal protegido. Para el caso de la Carrera 7, se presentan largas distancias entre cruces protegidos, lo que promueve el cruce riesgoso por parte de los peatones: entre Calles 59 y 53, y 53 y 49. La Carrera 7 presenta entonces la mayor barrera para los flujos peatonales en sentido E-W.

Calidad

Hay sectores en donde los andenes de la malla vial local e intermedia no cuentan con unas condiciones de calidad apropiadas pues la infraestructura se encuentra en malas condiciones y el peatón tiene que sortear varios obstáculos, dificultando un recorrido cómodo. Frente a las zonas de permanencia, la red peatonal de la AE cuenta con pocas zonas sobre la malla vial local: están habilitados el parque de los Hippies, la Plaza de Lourdes, la plaza de las Flores, parques Sucre I y Sucre II.



Ilustración 38. Calidad de la red peatonal

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano – Google Maps 2022

Como se muestra en la ilustración anterior, Calidad de la red peatonal, el peatón tiene que sortear numerosos obstáculos que no permiten una movilidad eficiente. Entre los obstáculos se encuentran huecos por el mal estado del andén, así como invasión de este por parte de vehículos, vendedores ambulantes, y comercios que utilizan el andén como vitrina para sus productos. Las zonas que no cuentan con unas condiciones de calidad apropiadas corresponden principalmente a frentes de zonas comerciales Av. Caracas y Carrera 13.

La confluencia de varios sistemas de transporte masivo requiere que la infraestructura peatonal y el espacio público sean soporte de todos los movimientos peatonales de intercambio entre sistemas de transporte: PLMB, Transmilenio, Corredor Verde de la Carrera Séptima y el SITP. La infraestructura peatonal debe conectar también los equipamientos, oficinas y viviendas del sector. Estos sistemas ofrecen soluciones de transporte sostenible en sentido norte – sur utilizando estrategias de redistribución del espacio para generar mayor espacio para el peatón y para el ciclista. Es por esto que el sector también se entiende como una zona potencial para fortalecer los modos no motorizados e incorporar espacios para el peatón. Por esto la oportunidad de consolidar diferentes corredores en sentido oriente-occidente donde se estimule el uso de la bicicleta y la caminabilidad.

Es importante también desarrollar y adecuar vías con enfoque peatonal a través del mejoramiento de la calidad de la infraestructura peatonal, consolidando franjas de circulación peatonal en los andenes, generando espacios de permanencia con mobiliario urbano e implementando una estrategia de pacificación de vías, dando así prioridad a los peatones. Estos perfiles deben contar con un carril de circulación vehicular que permita el ingreso a predios. El resto del ancho del perfil

disponible deberá priorizar las franjas de circulación peatonal y generar espacios de permanencia peatonal.

Red de Cicloinfraestructura

La infraestructura actual para ciclistas en el área incluye soluciones tanto en la calzada como en el andén y se cuenta con disponibilidad de rutas en dirección norte-sur (N-S) y este-oeste (E-W). Dentro de las ciclorrutas sobre calzada, se presentan 2 pares viales: en dirección N-S con la Carrera 16 hacia el norte y la Carrera 19 hacia el sur, en dirección E-W con la Calle 64 hacia el occidente y la Calle 66 hacia el oriente. En dirección norte-sur, se disponen de dos corredores bidireccionales: la Carrera 7 sobre la calzada y la Carrera 13 sobre el andén.

Es importante mencionar que la ciclorruta ubicada en el andén de la Carrera 13 ha generado conflictos con los peatones, especialmente cuando el andén también es utilizado como paradero de transporte público.

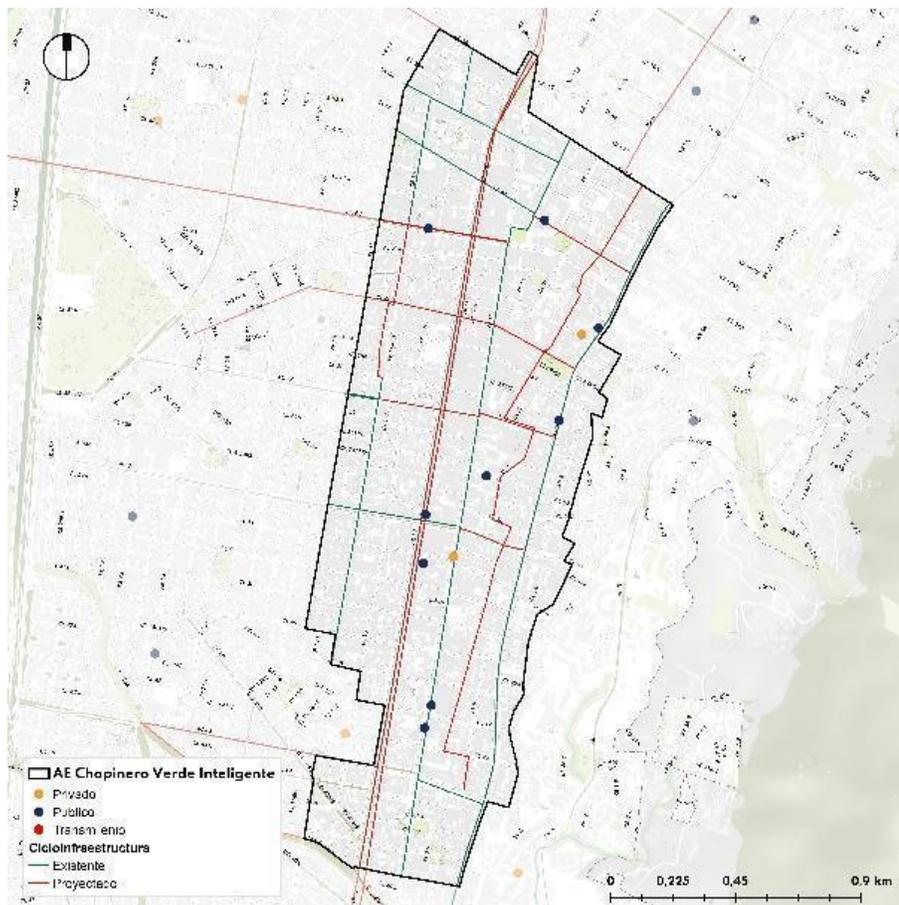


Ilustración 39. Red de cicloinfraestructura.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

En cuanto a conectividad, se puede describir lo siguiente:

- Las ciclorrutas ubicadas en los ejes de la carrera 7 y 13 ofrecen una conexión directa y continua con la red de ciclorrutas de la ciudad en sentido norte-sur (N-S).

- La ciclorruta sobre la carrera 16 no mantiene continuidad entre las calles 58 y 63. En dirección este-oeste (E-W),
- La ciclorruta sobre la carrera 16 no tiene continuidad entre las calles 58 y 63.
- En dirección E-W la oferta de ciclorrutas no establecen una conexión continua que conecte la Carrera 7 con la oferta de ciclorrutas al occidente, particularmente con la ciclorruta de la NQS.

En general, las ciclorrutas situadas en el eje de la Carrera 13 y las Calles 53 y 45 presentan buenas condiciones en términos de calidad de infraestructura y señalización; sin embargo, es importante destacar que este tipo de infraestructura ciclista puede generar conflictos con los peatones, especialmente cuando se encuentra en el andén que también sirve como paradero de transporte público. Por otro lado, las ciclorrutas en la calzada presentan buenas condiciones de señalización, pero la calidad de la infraestructura depende directamente del estado de la malla vial.

Dentro de la Actuación Estratégica (AE), se brindan servicios de apoyo para los usuarios de bicicletas, que incluyen cicloparqueaderos y estaciones o puntos de mecánica para solucionar problemas menores. En la AE, se cuenta con 9 cicloparqueaderos públicos y 2 privados, lo que proporciona opciones de estacionamiento seguro para los ciclistas. Además, en áreas de alta afluencia de ciclistas, es posible encontrar puntos de atención mecánica informales dispuestos en el espacio público.

Asimismo, dentro de la AE, existen al menos 6 comercios especializados que se dedican a la comercialización y servicios relacionados con las bicicletas. Estos establecimientos ofrecen una amplia variedad de productos y servicios, que van desde la venta de bicicletas y accesorios hasta servicios de mantenimiento y reparación.

Red vial

Dentro del polígono y en la periferia de la Actuación Estratégica (AE), se encuentran importantes vías arteriales que conforman la malla vial. A continuación, se describe el estado actual de algunas de estas vías:

- Carrera 7: Esta vía cuenta con 3 carriles de circulación mixta por sentido, brindando espacio para el tránsito de vehículos en ambos sentidos.
- Carrera 11 y 13: Estas vías también disponen de 3 carriles de circulación en sentido norte-sur, permitiendo un flujo adecuado de vehículos en esa dirección.
- Avenida Caracas: Consta de 2 carriles de circulación mixta por sentido, sin incluir los carriles exclusivos de TransMilenio. Esta avenida desempeña un papel importante en la conectividad de la zona.
- Calle 63: Esta calle, que se extiende desde la Avenida Caracas hacia el occidente, cuenta con 3 carriles de circulación mixta por sentido, lo cual facilita el flujo de vehículos en esa dirección.
- Calle 53 y Calle 45: Ambas calles disponen de 2 carriles de circulación mixta por sentido, brindando una vía adecuada para el tráfico de vehículos.

Estas vías arteriales forman parte de la infraestructura vial que permite la movilidad dentro y alrededor de la AE. Su capacidad y diseño actual contribuyen a facilitar el tránsito de vehículos en la zona, aunque es importante tener en cuenta las condiciones de congestión que puedan presentarse en horas pico o momentos de alta demanda de movilidad.

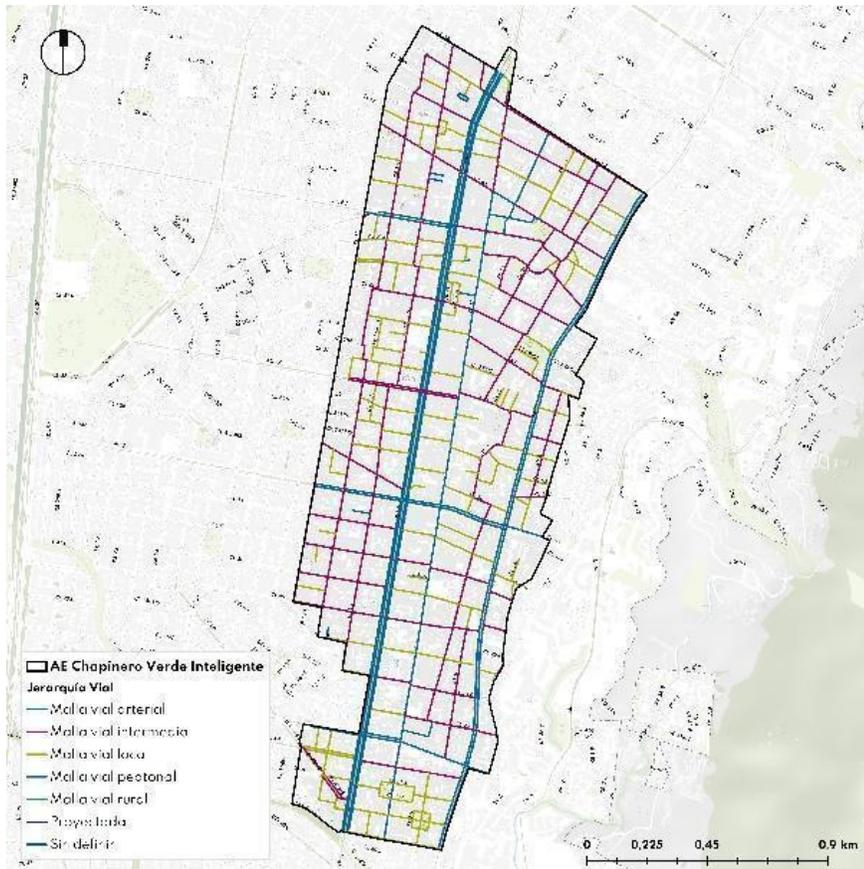


Ilustración 40. Red vial de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

En lo referente a las vías intermedias que atraviesan la zona, a continuación, se enuncian y detalla su configuración actual:

- Calle 64: Esta calle se caracteriza por su circulación mixta, contando con carriles destinados tanto para vehículos como para ciclistas.
- Calle 63 (desde la Avenida Caracas hacia el Oriente): Esta calle dispone de carriles de circulación mixta que permiten el tráfico en ambos sentidos.
- Calle 47: Esta vía cuenta con 3 carriles de circulación mixta, ofreciendo un espacio adecuado para el tránsito de vehículos.
- Calles 60, 59, 57, 54, 52, 51, 50, 49, 47 y 46: Estas calles cuentan con 2 carriles de circulación mixta, permitiendo el flujo de vehículos en ambas direcciones.
- Carreras 9, 16 y 17: Estas carreras también disponen carriles de circulación brindando espacio para el tráfico de vehículos.
- Calle 66: Esta calle destaca por contar con un ciclocarril, que proporciona un espacio exclusivo para el tránsito de bicicletas, además de un carril de circulación mixta para vehículos.

El resto de las vías locales dentro de la AE se caracterizan por disponer de 2 carriles de circulación mixta, lo cual permite el desplazamiento de vehículos en la zona.

2.4.2. Red de transporte público

Corredores verdes de transporte público de alta capacidad

Son los corredores que soportan los sistemas de transporte que comunican las principales zonas generadoras y atractores de viajes de la ciudad y la región y que requieren, por su alto flujo de pasajeros, la segregación (elevada o subterránea o a nivel) de la infraestructura de transporte, para su uso exclusivo (Artículo 158, POT 555 de 2021).

La caracterización del sistema de transporte se realiza identificando los componentes del sistema de transporte público de pasajeros en la zona del proyecto. Para ello, se recopilan las rutas y paraderos del sistema de transporte masivo Transmilenio y del sistema urbano SITP, al igual que el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y del Corredor Verde de la Carrera Séptima (CV7).

La AE es atendida actualmente por el sistema masivo Transmilenio con una troncal localizada sobre la Av. Caracas y la Carrera 7. A continuación se presentan las estaciones de Transmilenio incluidas dentro de la AE.

TRONCAL	ESTACIÓN	LOCALIZACIÓN	RUTAS
Av. Caracas	Calle 45	Av. Caracas entre Calles 43 y 45.	6, 8, B14, B18, B23, C15, D20, F14, H15, H20, H73, K23, L18.
	Marly	Av. Caracas entre Calles 49 y 51.	6, 8, B14, B27, B75, C15, C19, D21, F14, F19, H15, H21, H27, H75.
	Calle 57	Av. Caracas entre Calles 54A y 57.	6, 8, B23, B52, B74, C17, D21, D24, F62, H17, H21, J24, J74, K23.
	Calle 63	Av. Caracas entre Calles 60 y 63.	6, 8, B13, B18, B75, C19, C29, D21, F19, F29, H13, H21, H75, L18.
	Flores	Av. Caracas entre Calles 67 y 69.	6, 8, A52, B13, D21, G52, H13, H21.
Carrera 7	BD-016/015	Carrera 7 entre Calles 66 y 67	K86, L82, D81, M82, M86, M81
	BD-014/013	Carrera 7 entre Calles 60 y 61	K86, M86
	BD-012/011	Carrera 7 entre Calles 56 y 57	K86, C84, D81, M86
	BD-010/009	Carrera 7 entre Calles 51 y 52	L82, M82
	BD-008/007	Carrera 7 entre Calles 45 y 46	L82, M81, D81, M82

Tabla 6. Localización estaciones Transmilenio actuales dentro del área de la AE Chapinero Verde e Inteligente
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

La PLMB conecta el sur-occidente con el centro y el norte de Bogotá y atraviesa la AE por la Av. Caracas llegando hasta el sector de Los Héroes. Se tiene proyectada la construcción de la estación N°14 entre Calles 42 y 44, y la estación N°15 entre Calles 61 y 63.

El Corredor Verde de la Carrera Séptima conecta el norte con el sur a través del borde oriental de la ciudad, atravesando toda la AE. Se tiene proyectada la construcción de estaciones entre las Calles 60 y 57, en la Calle 51, y entre las Calle 44 y 42.

Las AIM son ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible.

Por lo anterior, se establecen 2 AIM dentro del área de la AE: Calle 45 con Av. Caracas y Calle 63 con Av. Caracas. Estas áreas esperan congregarse distintos tipos / líneas de transporte público masivo por lo que las características de la infraestructura peatonal en sus alrededores deben estar pensada para soportar gran afluencia de personas, particularmente durante las horas pico.

La AE cobra relevante importancia pues se implementarán dos sistemas de transporte masivo adicionales a los que actualmente operan en el sector: la PLMB y el Corredor Verde de la Carrera Séptima. Los dos sistemas funcionan en sentido norte – sur por lo que se genera la oportunidad de crear conexiones en sentido oriente – occidente que favorezca el movimiento de los modos no motorizados como conexión entre equipamientos y entre la diferente oferta de transporte público.

Corredores verdes de transporte público de media y baja capacidad

Son trazados e infraestructuras que complementan la función y operación de los corredores verdes de alta capacidad.

Los *corredores de media capacidad*, soportan altos flujos de pasajeros priorizando la seguridad vial y contribuyen a la conexión de las principales zonas generadoras y atractoras de viajes del área urbana y rural. Se deben conectar con los corredores de alta y baja capacidad y configurar trazados que fortalezcan la red de infraestructura peatonal. Los *corredores de baja capacidad*, soportan flujos de pasajeros que alimentan, complementan y permiten la accesibilidad e integración con la operación de corredores de alta y media capacidad (Artículo 159, POT 555 de 2021).

Los proyectos incluidos dentro de estos corredores deben incluir intervenciones que permitan su conexión con la red de ciclo infraestructura de la ciudad.

En los corredores verdes se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micro movilidad; protege y resalta el patrimonio cultural y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Teniendo en cuenta lo anterior, existe una importante oferta de rutas y de paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), el cual dentro del polígono de la AE se estima un total de 83 paraderos del SITP, descritos a continuación:

DIRECCIÓN	CORREDOR	PARADERO SITP
Norte - Sur	Carrera 7	372A00, 373A00, 825A00, 375A00, 374A00, 819A00, 387A00, 376A00, 377A00, 378A00, 380A00, 820A00, 821A00, 381A00, 383A00, 822A00.
	Carrera 8	549A00, 104A00
	Carrera 9	879A00

	Carrera 11	047A00
	Carrera 13	230A00, 230B00, 231A00, 231B00, 232A00, 232B00, 232C00, 098A00, 098B00, 098C00, 233A00, 233B00, 233C00, 198A00, 198B00, 198C00, 234A00, 234B00, 234C00, 235A00, 235B00
	Carrera 17	103A00, 103B00, 353A00, 353B00, 102A00, 102B00, 354B00, 354C00, 101A00, 101B00, 193A00, 193B00, 355B00.
Occidente - Oriente	Calle 68	363A00
	Calle 66	650A00, 153A00
	Calle 64	052A00
	Calle 63	046A00, 053A00, 054A00, 013A00, 014A00
	Calle 60	558A00, 557A00.
	Calle 57	638A00, 263A00, 264A00
	Calle 53	056A00, 057A00, 262A00, 034A00, 055A00, 261A00
	Calle 46	805A00
	Calle 45	075A00, 277A00, 278A00, 083A00, 084A00, 083A00, 076A00, 276A00.

Tabla 7. Corredores con oferta de SITP AE Chapinero Verde e Inteligente

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

2.4.3. Red de transporte de carga y para la actividad logística

Dentro de la Actuación Estratégica (AE) se han habilitado 3 zonas designadas para cargue y descargue. Estas zonas se encuentran ubicadas en la Carrera 13, entre las Calles 61 y 62, y en la Carrera 13A, entre las Calles 60 y 60 bis A. Sin embargo, es importante destacar que estas zonas no son suficientes para cubrir la alta demanda comercial, de servicios, restaurantes y establecimientos de entretenimiento presentes en la zona.

Esta limitación en la cantidad de zonas de cargue y descargue ha generado congestión vial, especialmente en la malla vial local e intermedia, debido a la presencia de camiones que transportan mercancías y abastecen a los locales del sector. Esta congestión afecta la fluidez del tráfico y dificulta la movilidad en la zona.

Es necesario considerar la necesidad de ampliar y establecer nuevas zonas de cargue y descargue que se ajusten a la realidad comercial y de servicios de la zona. De esta manera, se podrían reducir los inconvenientes de congestión vial y facilitar el abastecimiento de los establecimientos comerciales de manera más eficiente y ordenada.

El Decreto Distrital 077 de 2020 establece restricciones de movilidad para los vehículos de carga en ciertas zonas de la ciudad. La AE pertenece a la zona 1 establecidas en este Decreto, lo cual implica que solo pueden ingresar vehículos de carga de 2 ejes de máximo 8.5 toneladas y cuentan con una restricción de circulación entre las 6 y 8 am y 5 y 8 pm.

Las zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución conforman las zonas en la ciudad en donde se genera, recibe, consolida y desconsolida carga y mercancías, y se realizan procesos logísticos para el abastecimiento, la distribución de mercancías y materias primas. Estas zonas se pueden localizar en las áreas de actividad en donde se permita el desarrollo de usos de servicios logísticos y cumplir con todas las condiciones definidas para la implantación de estos usos (Artículo 168, POT 555 de 2021).

El transporte de mercancías juega un papel importante en el comercio y servicios de la ciudad, creando entornos vitales y prósperos económicamente. El desarrollo y consolidación de zonas comerciales debe considerar zonas que busquen optimizar el espacio y que estén destinados al cargue y descargue de mercancías de una manera organizada, buscando siempre minimizar la congestión vehicular en las vías. Para el caso del centro ampliado de la ciudad, se debe priorizar la generación de espacios de almacenamiento que permitan la transferencia de mercancías a camiones cada vez más pequeños, llegando incluso a soluciones de logística no motorizadas.

2.5. Cuidado

2.5.1. Proximidad, diversidad y disponibilidad

El diagnóstico del Sistema del Cuidado consiste en estimar el déficit de equipamientos el cual se realizó mediante el análisis en tres sentidos: proximidad, diversidad y disponibilidad. El primero se calcula mediante un análisis de redes (matrices origen – destino) donde se estima para cada una de las manzanas el número de equipamientos próximos a 10, 15, 20 o 30 minutos caminando con una velocidad promedio entre 2 y 3 km por hora; la distancia de los equipamientos está determinada por la siguiente tabla.

Servicio	Tipo de Equipamiento	Tiempo caminando	Distancia calculada (m)
Del cuidado	Primera Infancia y preescolar	10 min	350-500
	Básica y media	15 min	500-750
	Superior, técnica, tecnológica, etc.	30 min	1.000-1.500
	Salud	30 min	1.000-1.500
	Integración social	10 min	350-500
Igualdad de oportunidades	Destinados a garantizar y proteger derechos	20 min	650-1.000
Cultura	Destinados a la cultura	30 min	1.000-1.500
Recreación y deporte	Destinados a la recreación y práctica deportiva	30 min	1.000-1.500
Sociales	Culto	30 min	1.000-1.500
	Seguridad ciudadana, defensa, convivencia, justicia	15 min	500-750
	Participación social ciudadana	15 min	500-750
	Administración pública	30 min	1.000-1.500
	Abastecimientos de alimentos	30 min	1.000-1.500
	Cementerio y servicios funerarios	30 min	1.000-1.500
	Servicios ambientales	30 min	1.000-1.500
	Bienestar y cuidado animal	30 min	1.000-1.500
	Apoyo a la producción y desarrollo rural	30 min	1.000-1.500

Tabla 8. Estándar de distancia por equipamientos

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

El indicador de diversidad (índice de Shannon) se calculó a nivel de UPL teniendo en cuenta el número de equipamientos presentes en la unidad, la proporción de equipamientos respecto al total, y el número de equipamientos de cada uno de los servicios con el fin de determinar los tipos

de equipamientos presentes en el territorio llegando a tener un resultado óptimo cuando el resultado del índice es > 4 .

Este análisis de disponibilidad tiene en cuenta la accesibilidad; la cual para el análisis relaciona la oferta de cupos de cada uno de los equipamientos, la población específica de cada manzana que demanda cada servicio y el tiempo de desplazamiento entre la manzana de residencia y el equipamiento. Los resultados de este análisis pueden ir en tres vías, i) valores cero o muy cercano a cero, indican una relación equilibrada entre oferta y demanda con un tiempo de desplazamiento adecuado; ii) valores positivos (+) indican superávit entre oferta y demanda en el área de aferencia del equipamiento y valores muy altos reflejan la magnitud del superávit. iii) Valores negativos (-) indican déficit entre oferta y demanda en el área de aferencia del equipamiento y valores muy bajos reflejan la magnitud del déficit.

Finalmente, el indicador de disponibilidad que se calculó a nivel de UPL determina el déficit mediante el número de equipamientos teniendo en cuenta los metros cuadrados y el dimensionamiento óptimo teniendo en cuenta los estándares sectoriales definidos por la SDP.

Teniendo en cuenta lo anterior, se analizaron los resultados a nivel de grupo UPL Centro Ampliado y luego las UPL de Chapinero, Teusaquillo, Barrios Unidos y Centro Histórico por separado, que es donde se encuentra la AE Chapinero Verde e Inteligente para determinar cuál es la disponibilidad de equipamientos y su respectivo déficit y así, acto seguido, poder analizar puntualmente el papel que podría determinar la AE para contribuir a la reducción de dicho déficit.

De acuerdo con el ejercicio realizado por la Secretaría Distrital de Planeación, el sector del centro ampliado, que agrupa las UPL de Barrios Unidos, Chapinero, Teusaquillo, Puente Aranda, Centro Histórico y Restrepo, registra buenos indicadores de manera general, sin embargo, dentro de estos resultados positivos resalta el déficit de recreación y deporte de 2 equipamientos dentro de esta área, un déficit que puede ser suplido mediante un complejo recreo-deportivo enfocado en la atención de niños, niñas, jóvenes, adultas mayores y personas cuidadoras. No obstante, se debe analizar a nivel de UPL y AE esta necesidad.

Tipo de servicio	Capacidad	¿Cuántos equipamientos existen?
	Déficit valoración	
Salud	0 equipamientos	38 equipamientos
Educación	0 equipamientos	212 equipamientos
Seguridad	0 equipamientos	2 equipamientos
Administración pública	0 equipamientos	2 equipamientos
Recreación	2 equipamientos	0 equipamientos
Cultura	0 equipamientos	20 equipamientos

Tabla 9. Déficit de servicios sociales y del cuidado – Sector Centro Ampliado
Fuente: Secretaría Distrital de Planeación

Al analizar detalladamente la información del sistema de cuidado por UPL por donde la AE tiene presencia, es posible evidenciar que los equipamientos con servicios de Abastecimiento, educación básica, integración social, participación social y salud son los que tienen mayor déficit relacionado con la capacidad, es decir, aunque en el territorio existen estos equipamientos, la oferta de estos no es suficiente para la población que habita estas UPL. Ahora bien, por proximidad hay una cantidad importante de manzanas que no logran tener, a distancias caminables de hasta 30 min, servicios de participación social, igualdad de oportunidades, integración social, abastecimiento alimentario y salud, principalmente. Estos déficits se identifican para la totalidad de las tres UPL, por lo cual es necesario analizar puntualmente la AE, sin perder de vista estos resultados.

La UPL en donde más tiene presencia la AE es Chapinero, allí se identifica la necesidad de contar con mínimo 52 nuevos equipamientos divididos de la siguiente manera: 3 equipamientos de abastecimiento alimentario, sobre estos apenas el 3% de las manzanas tiene proximidad a un servicio de estos; 1 equipamiento de educación básica debido a la demanda de estos servicios, 16 equipamientos de participación social ciudadana; 29 equipamientos de integración social, estos dos últimos también con deficiencia de proximidad y 3 equipamientos de salud.

2.5.2. Equipamientos en la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente

Los equipamientos dentro de la Actuación Estratégica se analizaron teniendo en cuenta los dos grandes tipos de servicio del cuidado y sociales. Los servicios del cuidado son aquellos como educación en sus diferentes niveles, de salud, integración social, igualdad de oportunidades, cultura y recreación y deporte mientras que dentro de los servicios sociales se encuentran equipamientos de culto, seguridad, participación, administración pública, abastecimiento de alimentos, cementerios y servicios funerarios, servicios ambientales y bienestar y cuidado animal, entre otros.

Dentro de la Actuación Estratégica se ubican 156 servicios sociales y del cuidado, de estos el 37% son equipamientos de educación, ubicados principalmente al costado sur de la AE, seguidos por las sedes administrativas y equipamientos de culto que representan el 13% cada uno. El 12% equipamientos de cultura, y con una participación menor al 10% se encuentran los Salud, integración social, seguridad, cementerios y centros deportivos. Este resultado confirma lo mencionado en el componente socioeconómico donde esta AE resulta con una importante vocación de servicios.

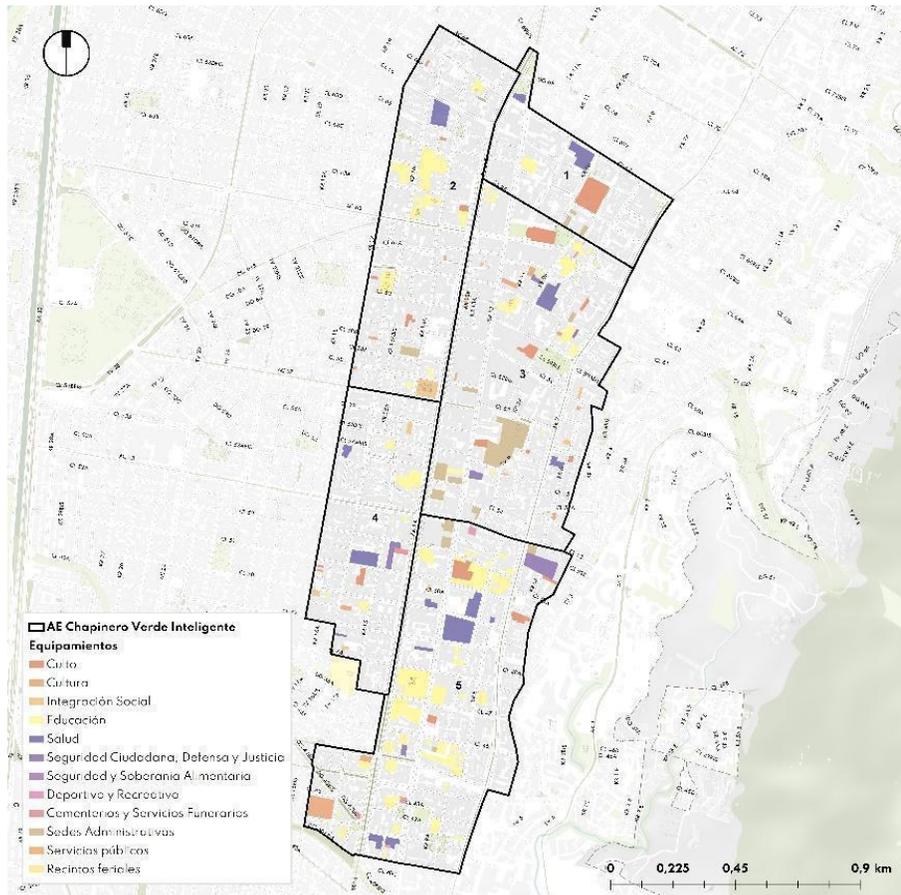


Ilustración 41. Equipamientos existentes de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Al analizar cartográficamente la información de déficits se evidencia que el 74% de las manzanas de la Actuación Estratégica no registran deficiencias de proximidad a ningún servicio del cuidado; las manzanas que registran déficit bajo son el 20% y solo el 7% de las manzanas registran un déficit moderado que se ubican, al costado noroccidental de la Actuación entre calles 64 y 68, porción de la AE que se encuentra en la UPL Barrios Unidos.

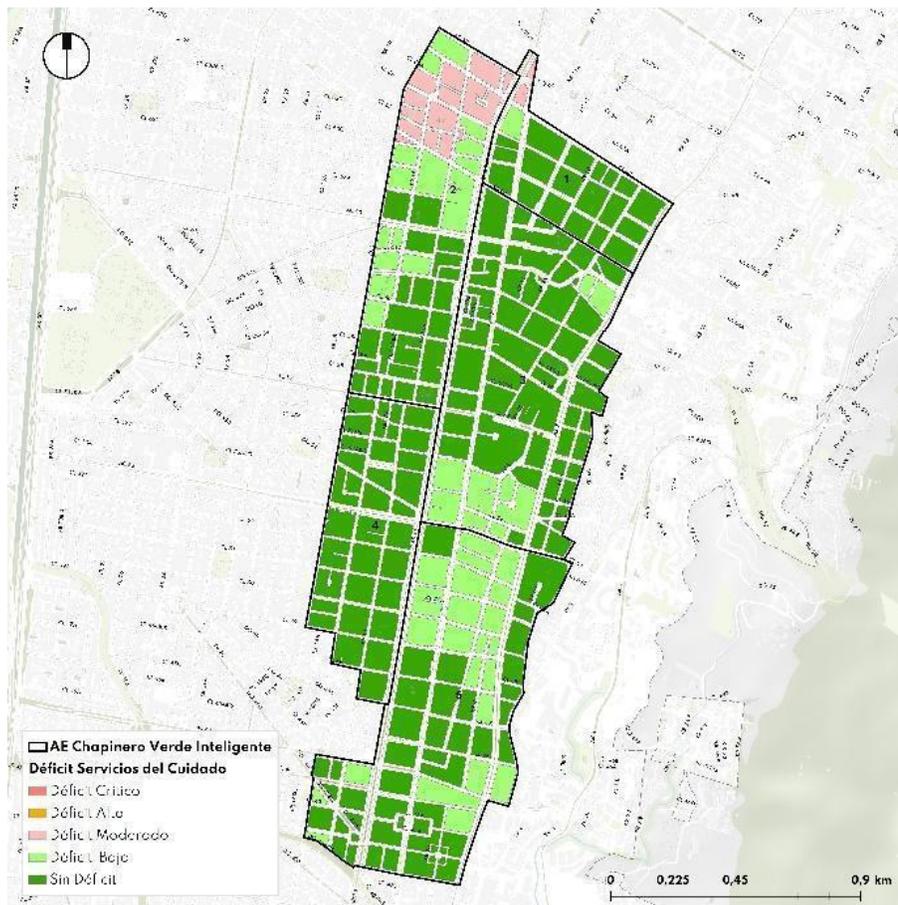


Ilustración 42. Déficit de proximidad de equipamientos del cuidado de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

En términos poblacionales, 936 personas registran una deficiencia moderada en proximidad a equipamientos del cuidado, esto representa el 2,4% del total de habitantes de la AE. De estas personas que viven en lugares con una deficiencia moderada, el 51,2% son mujeres, el 13,6% son niños y el 9,8% adultos mayores. En cuanto a las manzanas que registran un déficit bajo de equipamientos del cuidado se registra que allí se ubican 7.032 personas lo que corresponde al 18,4% del total de la AE. De estas personas el 50,2% son mujeres, 6,7% niños menores de 15 años y 8,7% son adultos mayores.

En términos de los equipamientos sociales, la totalidad de las manzanas de la AE registran tener déficit de estos servicios. El 73% de las manzanas registra tener proximidad a por lo menos cuatro de los seis diferentes tipos de servicios sociales por lo que se clasifican en déficit moderado. El área que registra la mayor cantidad próxima de servicios sociales se encuentra entre las calles 67 y 60 tanto al oriente como al occidente de la Avenida Caracas, los cuales representan el 27% restante de las manzanas; en el resto de la pieza se registra principalmente déficit de proximidad de servicios de participación social y Abastecimiento de alimentos.

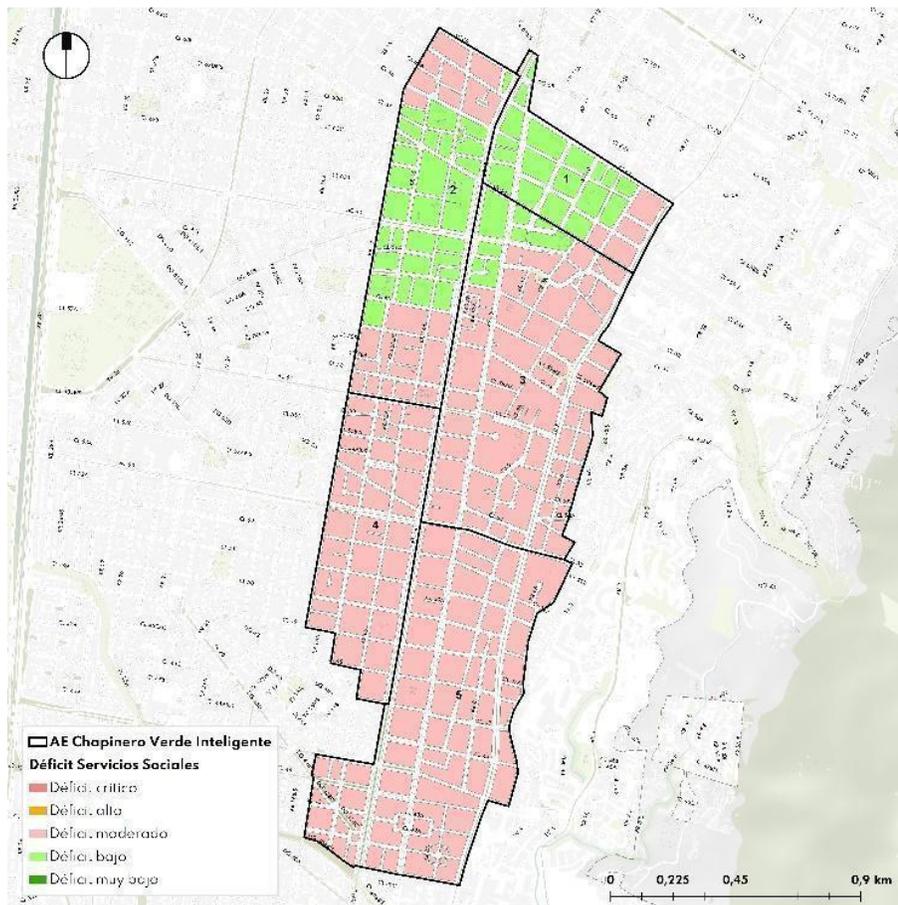


Ilustración 43. Déficit de proximidad de equipamientos del sociales de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

En términos poblacionales el 85,7% de la población total de la AE habita en las manzanas donde el déficit de servicios sociales es moderado mientras que el 14,3% vive en las zonas de bajo déficit. Dentro de las áreas con mayor deficiencia el 50,8% de las personas son mujeres (16.669 personas), 7,4% niños (2.430) y 9,2% adultos mayores (3.006).

2.6. Patrimonio

En este numeral está contenida la denominada por el POT (Decreto 555 de 2021) “Estructura Integradora de Patrimonios”, y es una de las cuatro estructuras que conforman el Modelo de Ocupación Territorial -MOT-. Teniendo dicha jerarquía, es indispensable caracterizar los elementos que hacen parte de esta estructura y se localizan en el territorio de la Actuación Estratégica, específicamente el patrimonio material inmueble y mueble.

Como parte de la valoración del territorio se caracterizaron los entornos existentes a través de precisar una metodología que permitiera un análisis ponderado, que aportara a la definición de directrices. Se consideraron tres categorías para la caracterización, que son: (i) estructura y calidad del paisaje natural, (ii) funcionalidad del espacio público y (iii) arquitectura y patrimonio. Los temas de análisis identificados, además aportan elementos de caracterización que permiten articular directrices en función de las estrategias establecidas para este componente, artículo 81 del POT, que en su implementación deben promover la atracción de nuevos habitantes y la permanencia de los moradores, no solo en los inmuebles considerados BIC sino en la totalidad del área de actuación estratégica con el fin de alcanzar el objetivo de revitalizar, recuperar y

avanzar en el reuso de las edificaciones existentes, cuyas condiciones arquitectónicas, estructurales y de contexto, así lo permitan.

La utilización del “paisaje urbano” como herramienta de análisis para identificar y caracterizar entornos homogéneos en la Actuación Estratégica, tiene como objetivo obtener elementos que permitan valorarlos y cualificarlos, para construir directrices orientadas a su intervención. También está contenido lo correspondiente a las normas e instrumentos para este componente, así como la metodología, proceso y síntesis de la caracterización del patrimonio inmueble y mueble existente en la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente, que cuenta con el reconocimiento por parte del distrito, es decir que tiene declaratoria como Bien de Interés Cultural -BIC-.

La caracterización del patrimonio inmueble y mueble, se hizo a partir de la evaluación de las condiciones actuales, cuantitativa y cualitativamente, partiendo de la valoración individual y de su pertenencia al contexto urbano en que se ubica, para lo cual se revisaron, tomaron y complementaron selectivamente, criterios de evaluación de las experiencias distrital y nacional (estado de conservación, estado de mantenimiento, valoración, integración con el contexto). Se identificaron los temas de análisis para la caracterización del patrimonio, teniendo presente los realmente relevantes que permitieran evidenciar elementos como aporte a la AE y su articulación con el entorno como estructura urbana en función de las apuestas del Modelo de Ocupación Territorial, específicamente para el caso del patrimonio “Contemplar estrategias para poner en valor elementos del patrimonio material e inmaterial, y actividades productivas locales”, artículo 479 del POT. Las directrices para el manejo y conservación del patrimonio, se enmarcan en la protección e integración del mismo con el desarrollo urbanístico de su entorno.

2.6.1. Unidades de Paisaje

Las unidades de paisaje son micro territorios delimitados a partir de procesos de identificación y validación con las comunidades, de las dinámicas sociales, económicas, culturales, ambientales y edificatorias, que para el caso del análisis de los entornos urbanos de las AE, y por las razones antes mencionadas, se concentran en la lectura y evaluación por observación, de las características físicas de estas zonas.

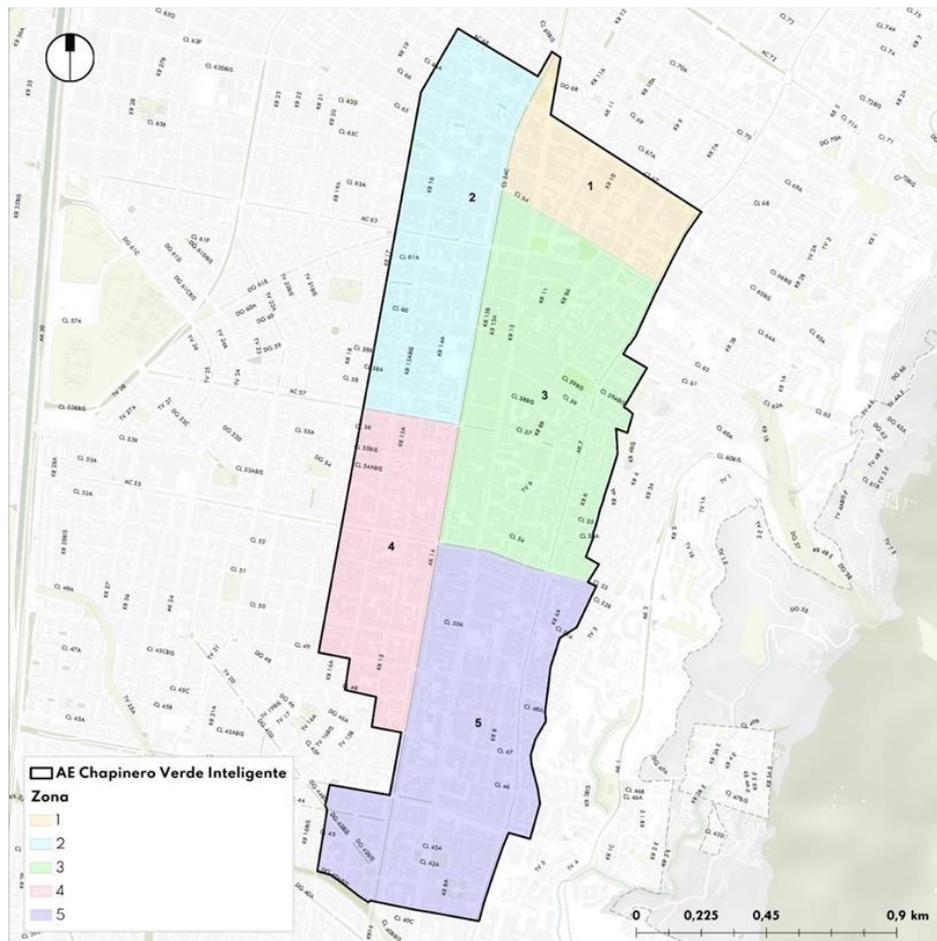


Ilustración 44. Unidades de Paisaje de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base información cartográfica del POT (Decreto 555 de 2021)

Para el análisis del paisaje urbano, se ha identificado a partir del análisis del territorio en los diferentes componentes (socioeconómico, ambiental, funcionalidad vial, infraestructura y patrimonio) lo que permitió identificar cinco (5) zonas que representan características y dinámicas diferenciadas. Este enfoque permite comprender y valorar la diversidad y complejidad del territorio, así como identificar los elementos que contribuyen a su identidad y singularidad.

Teniendo presente el barrio como unidad sociocultural y de identidad de los habitantes con su territorio, se pretendió reconocer las particularidades de cada una de las fracciones de los barrios que quedaron involucradas en la delimitación urbana de las AE, tomándose desde su función en el entorno (residencial, comercial, dotacional), como elemento fundamental para la delimitación de las unidades de paisaje.

Las barreras funcionales como las Carreras 7, 13, Caracas y 17, así como las Calles 67, 63, 53 y 45, generan límites a los micro territorios que en general coinciden con las unidades barriales, y fracturan en forma particular las dinámicas funcionales de los mismos.

La caracterización de las unidades de paisaje, se adelantó a través de la evaluación de tres categorías: *Estructura y calidad del paisaje natural, funcionalidad del espacio público, arquitectura y patrimonio*. Éstas contienen indicadores ponderados relacionados con continuidades físicas y funcionales, recorridos escénicos con visuales de valor natural o histórico, elementos referentes de espacios de valor natural y/o patrimonial, presencia de árboles y/o zonas verdes de protección y conservación, valoración de áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura, condiciones de accesibilidad universal con estructuras incluyentes,

acabados homogéneos y pasos seguros, presencia de elementos de mobiliario urbano para el encuentro de la ciudadanía, percepción armónica del espacio público que aporta a la estética del paisaje urbano, perfil urbano que conserva morfología y carácter original de la época, expresiones y/o volumetrías arquitectónicas de carácter histórico y patrimonial, presencia de una paramentación continua y homogénea que propicia una clara relación entre lo público y privado, presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y aportan valor al lugar.

Aunque no deja de ser en muchos casos una evaluación subjetiva, sí permitió generar un soporte comparativo del territorio y sus particularidades, de manera ponderada, para lo cual se estableció la escala de evaluación de 1, 3 y 5, dónde 1 corresponde a la más baja, 3 corresponde a la media y 5 corresponde a la más alta.

El resultado para esta AE es el siguiente.

UNIDAD DE PAISAJE	NÚMERO UP	Evaluación Unidad Paisaje
Chapinero Norte Av. Caracas	1	2,0
Chapinero Norte Calle 67	2	4,0
Chapinero Norte Central	3	3,7
Chapinero Norte Calle 64	4	2,2
Chapinero Norte Carrera 7	5	2,8
La Esperanza Calle 68	6	1,7
La Esperanza Central	7	2,5
La Esperanza Calle 63	8	1,8
La Esperanza Av Caracas	9	1,8
Chapinero Occidente Calle 63	10	1,7
Chapinero Occidental Central	11	2,2
Chapinero Occidente Calle 57	12	3,7
Chapinero Occidente Av Caracas	13	1,7
Chapinero Calle 64	14	3,3
Chapinero Central Norte	15	2,7
Chapinero Calle 57	16	2,3
Chapinero Central Sur	17	2,3
Chapinero Calle 53	18	3,0
Chapinero Av. Caracas	19	1,7
Chapinero Carrera 7	20	3,8
Quesada Calle 57	21	3,5
Quesada Norte	22	3,8
Quesada Norte Calle 53	23	2,7
Quesada Sur Calle 53	24	2,7
Quesada Sur	25	2,2
Quesada Av. Caracas	26	1,8
Marly Av. Caracas	27	2,2
Marly Calle 53	28	3,3
Marly Central	29	2,8
Marly Carrera 7	30	2,5
Marly Sur	31	3,5
	PROMEDIO	2,6

Condición Paisaje Urbano	Degradado	Deficiente	Aceptable	Notable	Óptimo
	0 a 1,9	2 a 2,9	3 a 3,9	4 a 4,9	5
No. UP por condición	7	14	9	1	0
Evaluación general AE		2,6			

Tabla 10. Evaluación General de Unidades de Paisaje Urbano.

La calidad del paisaje urbano se pondera como degradado pasando por deficiente, aceptable, notable, hasta óptimo, respondiendo a la evaluación con calificación entre (1 a 1,9), (2 a 2,9), (3 a 3,9), (4 a 4,9) y (5). El consolidado general de la evaluación adelantada sobre el paisaje urbano de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente, da una condición “Deficiente” en la calidad del mismo, particularmente 7 de las unidades de paisaje calificaron en degradado, 14 en deficiente, 9 en aceptable y solo 1 en condición notable.

Al interior del territorio de la AE, esta evaluación aporta a la orientación de una posible priorización en la intervención por zonas, que a nivel individual muestra los indicadores aplicados por unidad de paisaje.

CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL											
Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde.			Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico.			Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial.			Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes merecedores de protección y conservación.		
VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN		
Indicador 1			Indicador 2			Indicador 3			Indicador 4		
Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta
16	9	6	5	15	11	13	12	6	11	11	9
31			31			31			31		
52%	29%	19%	16%	48%	35%	42%	39%	19%	35%	35%	29%

CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO											
Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura.			Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras incluyentes, acabados homogéneos y pasos seguros.			Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que generan escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje.			Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano.		
VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN		
Indicador 1			Indicador 2			Indicador 3			Indicador 4		
Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta
1	19	11	20	11	0	22	9	0	8	22	1
31			31			31			31		
3%	61%	35%	65%	35%	0%	71%	29%	0%	26%	71%	3%
CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO											
Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época.			Indicador 2: Expresiones y/o volumetrías arquitectónicas que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial.			Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado.			Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar.		
VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN			VALORACIÓN		
Indicador 1			Indicador 2			Indicador 3			Indicador 4		
Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta	Baja	Media	Alta
1	27	3	15	10	6	3	28	0	10	16	5
31			31			31			31		
3%	87%	10%	48%	32%	19%	10%	90%	0%	32%	52%	16%

Tabla 11. Evaluación General de Unidades de Paisaje Urbano por categorías de indicadores.

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La lectura global de los resultados, evidencia que en la primera categoría “estructura y calidad del paisaje natural”, los indicadores 1 y 3 califica la mayoría de las unidades de paisaje en valoración baja, el indicador 2 a la mayoría de las unidades de paisaje en valoración media, y el indicador 4 a la mayoría de las unidades de paisaje entre valoración baja y media. En la segunda categoría de análisis “funcionalidad del espacio público”, los indicadores 2 y 3 califican la mayoría de las unidades de paisaje en valoración baja, y los indicadores 1 y 4 en valoración media. En la tercera categoría “arquitectura y patrimonio”, el indicador 2 califica la mayoría de unidades de paisaje en valoración baja, y los indicadores 1, 3 y 4 en valoración media.

2.6.2. Entornos Patrimoniales

Partiendo de lo establecido por el POT con respecto al paisaje urbano y particularmente para avanzar en la primera estrategia de protección del entorno patrimonial, se identificaron y marcaron las áreas correspondientes a 100 m entorno a los inmuebles, que se localizan dentro del territorio de la AE, así en algunos casos los inmuebles con declaratoria individual o de sector, sí se localicen fuera del mismo.

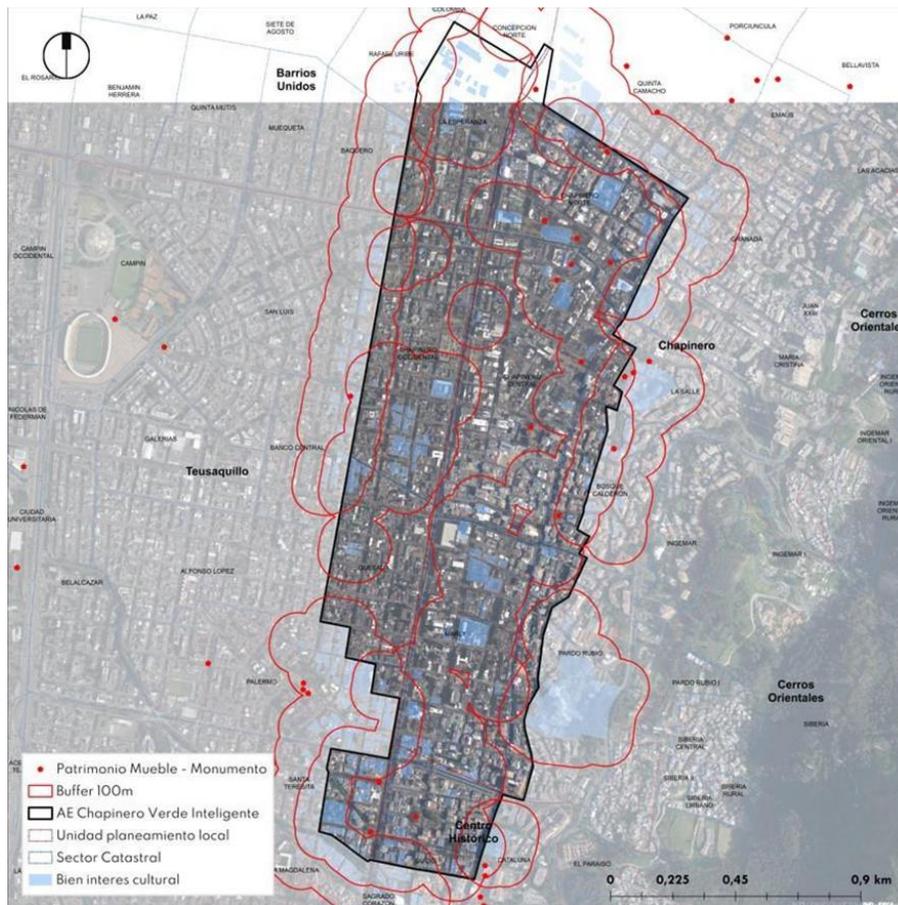


Ilustración 45. Entornos patrimoniales de la AECVI

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La aplicación de los 100 m contenidos en el POT, muestra la inclusión en general de una o varias manzanas entorno a cada Bien de Interés Cultural (BIC), dependiendo de las dimensiones de las mismas, que es resultado aproximado del lineamiento establecido en el POT, en forma genérica para todos los casos. El análisis particular de estas áreas genéricas, hace ver la necesidad de precisar los predios que deben ser regulados por constituir el entorno inmediato de los BIC, y por tanto los que en la práctica afectarían con su desarrollo la sostenibilidad del BIC, y el paisaje urbano. En este sentido la protección de los perfiles de las calles en que se localizan los BIC, constituye el entorno inmediato visible, porque se trata de la escala humana, del espacio vivenciado que percibe realmente el peatón en forma directa.

2.6.3. Patrimonio cultural construido: bienes muebles

La base de datos oficial disponible, ubica trece bienes muebles en la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente, reconocidos como patrimonio cultural. Estos bienes corresponden a 12 (doce) esculturas de las cuales 10 (diez) son conmemorativas y 2 (dos) artísticas, y 1 (una) placa conmemorativa. El siguiente es el listado de los bienes muebles, que se encuentran en la AE.

DIRECCIÓN	NOMBRE BIEN MUEBLE	FECHA	TIPO DE MUEBLE	CATEGORÍA	AUTOR	BARRIO
AK 14 - CL 44	Álvaro Gómez Hurtado	ca. 1996	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Anónimo	Santa Teresita
CL 42 - AK 14	Pedro Nel Ospina	ca. 1940	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Noris, Amadeo	Santa Teresita
AK 11 - CL 63A y CL 64	Antonio José de Sucre	ca. 1912	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Verlet, Charles Raoul	Chapinero Norte
CL 54 Y CL 54A - KR 6 Y KR 7	Alejandro Osorio Uribe	1970	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Llamosa Malagón, Ernesto	Bosque Calderon
CL 62 9A 19	Monumento a bomberos	ca. 1964	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Llamosa Malagón, Ernesto	Chapinero Central
KR 13 42A 25	Carlos E. Restrepo	1925	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Cano Cardona, Francisco Antonio	Sucre
KR 9A 62 22	Homenaje a Francisco de Paula Vélez	1948	Placa	Conmemorativo	Academia Colombiana de Historia Junta de Festejos Patrios	Chapinero Central
AC 63 Y DG 63 - KR 8 Y KR 7A AVENIDA CL 63 Y DG 63 ENTRE KRS 8 Y KR 7A	José María Carbonell	ca. 1944	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Vieco Ortiz, Bernardo	Chapinero Norte
CL 63 Y CL 64 - KR 9A Y K	José Vicente Arbeláez Gómez	1924	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Guastalla, Gino	Chapinero Norte
CL 67 10 67	Madona con hijo	ca. 1984	Escultura Antropomorfa	Artístico	Arango Muñoz, Salvador	Chapinero Norte
CL 67 Y CL 68 - KR 13 Y AK 14	Luis Eduardo Nieto Caballero	ca. 1959	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Montañés y Montañés, Fernando	Quinta Camacho
CL 57 9 07	Hacia el infinito (Al Infinito)	ca. 1983	Escultura Antropomorfa	Artístico	Arango Muñoz, Salvador	Chapinero Central
CL 60 7 49	Julio Flórez	ca. 1967	Escultura Antropomorfa	Conmemorativo	Pinto Maldonado, Luis	Chapinero Central

Tabla 12. Listado de bienes muebles

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

2.6.3. Patrimonio cultural construido: bienes de interés cultural inmuebles

El reconocimiento del patrimonio cultural inmueble en el territorio de la AE, se adelantó partiendo de identificar los 333 inmuebles declarados a la fecha como de conservación, y haciendo una evaluación individual de cada uno de estos, específicamente en estado de conservación, de mantenimiento, valoración y su integración con el contexto en que se localiza. Para la aproximación a una visión global de las condiciones actuales de este patrimonio localizado en la AE, se utilizó como fuente la información disponible en las bases de datos y cartografía POT, además del recorrido virtual por los inmuebles y su entorno inmediato.

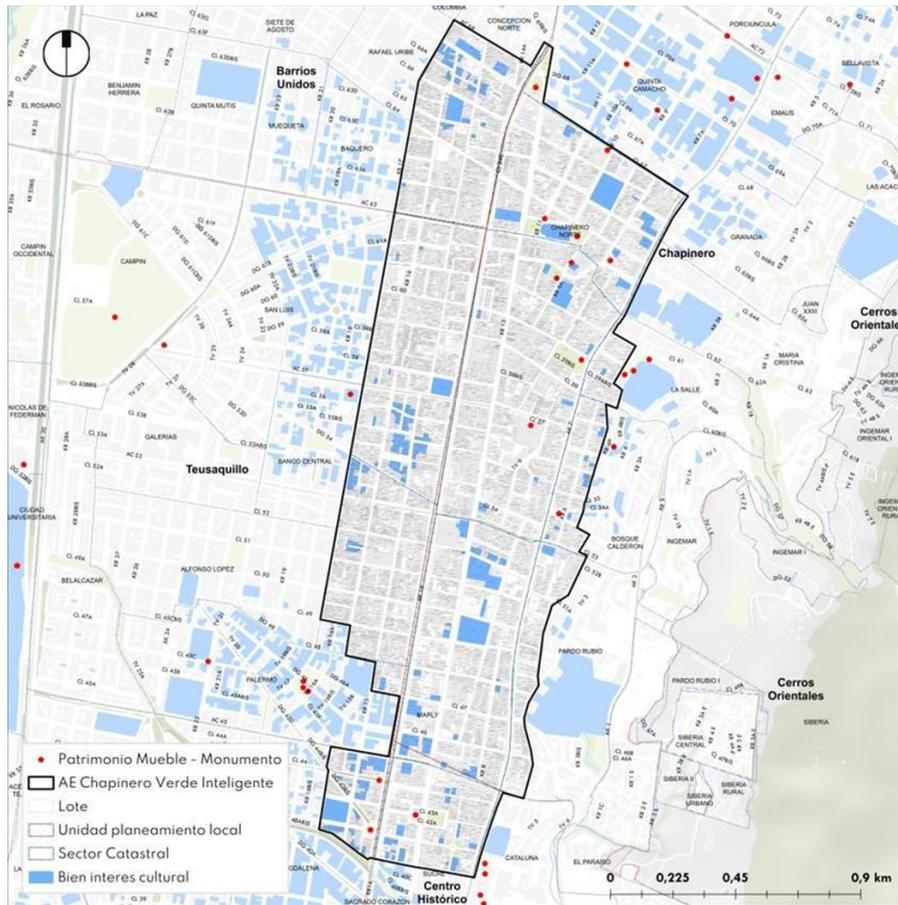


Ilustración 46. Localización de bienes de interés cultural inmuebles de la AECVI
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La presencia de los 333 inmuebles BIC en esta AE, representan el 7,31% del total de predios (4.542) que conforman la Actuación Estratégica.

El *estado de conservación del inmueble*, está referido a la existencia del diseño original de la edificación, en composición de fachadas como vanos y repertorio formal, en volumetría, en materiales, en condiciones de implantación como paramento.

El *estado de mantenimiento*, se refiere a las condiciones físicas de la materialidad externa del inmueble, a partir de la percepción de la presencia de posibles deterioros como humedades ascendentes o descendentes, flora invasiva, descascaramientos, grietas y demás.

La valoración incorpora uno de los elementos posiblemente tenidos en cuenta en la declaratoria del inmueble, como soporte para el análisis urbano y la toma de decisiones en el territorio de la AE. Está referido a la importancia del BIC en la conformación de la memoria colectiva.

Por último, *la integración* con el contexto, se refiere a establecer de manera general, si el inmueble aún se mantiene en la práctica con un entorno inmediato que no le genera presiones de desarrollo inmobiliario a la fecha, o por el contrario en mayor o menor grado ha ido perdiendo la escala volumétrica original.

El balance general permite afirmar que el patrimonio inmueble existente y localizado en la AE Chapinero Verde e Inteligente, está en condiciones aceptables de conservación, de

mantenimiento, y que se trata en general de un patrimonio testimonial, es decir arquitecturas de contexto representativas de determinadas épocas de construcción de la ciudad, y en ese sentido se constata que aún mantienen en su entorno perfiles y volumetrías urbanas, que se pueden calificar como homogéneos y hasta la fecha, tradicionales de los barrios en que se localizan.

A cada criterio de evaluación le corresponde una ponderación, que permite obtener una evaluación global para el patrimonio inmueble localizado en esta AE, y es útil como referencia comparativa para apoyar la priorización de las intervenciones.

	Estado conservación			Estado mantenimiento			Valoración			Integración contexto		
	Muy alterado	Poco alterado	Conservado	Crítico	Moderado	Aceptable	Testimonial	Singular	Destacado	Contexto perdido	Contexto alterado	Contexto conservado
Cantidad inmuebles	29	78	115	6	114	104	191	28	2	34	70	119
		222			224			221			223	
Porcentaje inmuebles	13%	35%	52%	3%	51%	46%	86%	13%	1%	15%	31%	53%

Condición inmuebles	Degradado	Deficiente	Aceptable	Notable	Óptimo
Evaluación	1 a 1,9	2 a 2,9	3 a 3,9	4 a 4,9	5
Inmuebles por condición	1	4	67	130	22
Evaluación general				4	

Tabla 13. Consolidado de evaluación de BIC inmuebles
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

La evaluación resultante de 4,0 para este patrimonio, se pondera como notable, y es meritoria su permanencia en el tiempo, con un contexto homogéneo, aunque no exactamente de calidad, como testimonio vivo de la historia del desarrollo de la ciudad, para la memoria y apropiación colectiva. Aunque en la práctica no existe una tendencia visible a la transformación total de la zona, la norma vigente presenta las condiciones básicas para que dicha transformación se dé.

3. DIRECTRICES DESDE LO PÚBLICO

3.1. Ciudad Inteligente

Este pilar resulta fundamental para alcanzar el objetivo de potencializar la vocación económica de la AE Chapinero Verde e Inteligente como proyecto piloto de *Smart City* de Bogotá. Se procura que, además de garantizar la suficiencia y el acceso a los servicios públicos y TIC, se consolide una gestión integral que abarque la modernización permanente de cada uno de los sistemas de servicios públicos y de gobierno de la información, de forma que la recolección, procesamiento y uso de los datos asociados a la prestación del servicio, sean insumo para la planeación y la gestión. Así mismo, se debe apostar por un uso de los servicios públicos innovador que cuenta con producción de energías renovables, uso eficiente del recurso hídrico, y que cuente con iluminación automatizada. En la siguiente ilustración se muestran los elementos del piloto de Smart city en cuestión:



Ilustración 47. Elementos del piloto de Smart City.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

Es necesario diseñar estrategias financieras y administrativas que permitan la concreción de infraestructura tecnológica (redes, cableado óptico, software, antenas, entre otros) para la viabilidad del desarrollo del proyecto piloto de *Smart City*.

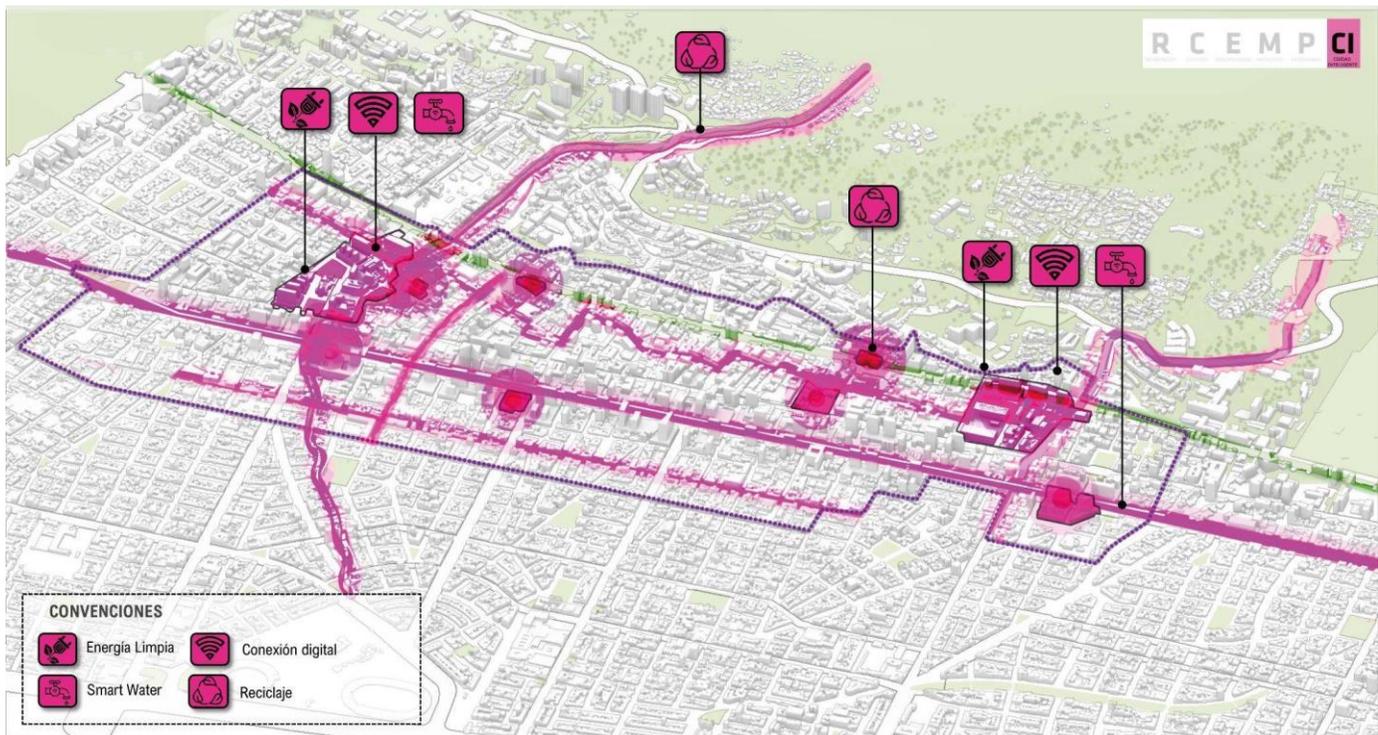


Ilustración 48. Proyección del pilar Ciudad Inteligente.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D1. Desarrollo del Anillo de Invocación y Conocimiento de Bogotá, por medio de la provisión de servicios de conectividad digital en toda la AE.

Se debe adelantar un proceso de reconversión tecnológica en todo el ámbito de la AE, que contemple acciones de renovación y optimización de las redes TIC con la más alta capacidad de conexión, instalación de pantallas informativas e interactivas y otros elementos que permitan proveer conectividad a internet de banda ancha y servicio de recarga rápida de dispositivos electrónicos con tecnologías actualizadas priorizando los espacios públicos. Esta estrategia debe basarse en principios de flexibilidad que permitan una constante verificación y modernización de la tecnología. Igualmente, se deben implementar acciones especializadas que respondan a las necesidades propias de las actividades económicas y usos urbanos de los ámbitos de gestión definidos.

Indicadores

- Cobertura de telecomunicaciones.
- Número de dispositivos instalados para el monitoreo, la detección automática de incidentes y el conteo vehicular.
- Metros cuadrados de espacio público con conectividad gratuita.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Puesta en marcha del proyecto piloto de conexión digital de redes de internet de fibra óptica y 5G o superior, que permitan la máxima conectividad en el AICB.	Mediano

02	Provisión de dispositivos tecnológicos y mobiliario urbano en el espacio público, paraderos y estaciones, que permitan proveer servicio de recarga de equipos tecnológicos, y acceso a internet, así como la instalación de pantallas informativas, entretenimiento y complementarios.	Mediano
-----------	--	---------

Tabla 14. Ciudad Inteligente. Acciones D1.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D2. Implementación de esquemas de gestión inteligente de residuos sólidos aprovechables y de posconsumo.

Se debe implementar un proyecto piloto de gestión inteligente de los residuos sólidos articulado con la UAESP; así como el mejoramiento de las Estaciones de Clasificación y Aprovechamiento (ECA) que permitan garantizar una correcta gestión y manejo integral de los residuos en el sector y disminuir el volumen a disponer en el relleno sanitario Doña Juana.

Igualmente, se deben adelantar acciones piloto que contemplen el soterramiento de contenedores de residuos para la mejor disposición, clasificación y recolección, de forma que se mitiguen los impactos por la actividad económica, la atracción de nueva población, se mejore el paisaje urbano y se libere visualmente el espacio en las franjas de paisajismo y mobiliario para mayor contemplación y apertura visual de la calle.

Indicadores

- Porcentaje de residuos aprovechables aprovechados.
- Metros cuadrados de estaciones de clasificación y aprovechamiento.
- Toneladas de residuos gestionados de manera inteligente

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
03	Diseño de la estrategia de gestión inteligente de residuos sólidos que incluya el manejo de cada una de las fases, asegurando el monitoreo mediante el uso de las TIC para la optimización del proceso.	Mediano
04	Desarrollo de infraestructura innovadora para la gestión de residuos sólidos aprovechables y de posconsumo con redes inteligentes que incluyan como mínimo soluciones biodigestoras, soterramiento de contenedores de recolección e integración con el paisaje urbano.	Mediano
05	Cualificación de las ECA actualmente activas dentro de la AE, ubicadas en la calle 51 No. 16A-68 y en la carrera 14 No.59-69, con la implementación de criterios de ingeniería y eficiencia económica que promuevan la innovación para la gestión integral de los residuos y la atención al reciclador de oficio.	Corto

Tabla 15. Ciudad Inteligente. Acciones D2.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D3. Desarrollo de proyectos piloto de automatización de los sistemas de movilidad y seguridad ciudadana.

Implementación de sistemas de información, tecnología y comunicación para el monitoreo en tiempo real del estado del tráfico en asociación con aplicaciones, entre otras, para la toma de decisiones eficientes sobre los flujos peatonales, de micromovilidad y motorizados. En materia de seguridad ciudadana se requiere, por parte del centro de mando, la identificación de las condiciones existentes para que, en articulación con las fuerzas policiales, se tomen las acciones requeridas en tiempo real.

De forma complementaria, se propone la suscripción de convenios con las facultades de ingeniería de las universidades ubicadas en el entorno, para que los estudiantes se vinculen a través de sus tesis de grado al diseño e implementación de proyectos de sistemas de información que beneficien a los entornos universitarios y a la comunidad en general, en temas como semaforización y análisis de información obtenida de las cámaras inteligentes, con el fin de establecer regulación, controles de tiempo y de volumen de automóviles, así como modelar el flujo de buses de Transmilenio y de peatones en las intersecciones, para priorizar su movilidad.

Indicadores

- Velocidad promedio de los vehículos.
- Percepción de la seguridad ciudadana.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
06	Modernización y puesta en marcha de sistemas de automatización de la semaforización, cámaras, conteos, señalización, accesibilidad universal, entre otros, para la optimización de la movilidad y el manejo del tráfico, en articulación de los sistemas/proyectos piloto con los actores académicos presentes en el territorio.	Mediano
07	Modernización y puesta en marcha de proyectos piloto de automatización de sistemas para la seguridad ciudadana por medio de la provisión de cámaras inteligentes para el bienestar de los habitantes y la implementación de un centro de monitoreo y control policial, en articulación de los sistemas/proyectos piloto con los actores académicos presentes en el territorio.	Mediano

Tabla 16. Ciudad Inteligente. Acciones D3.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D4. Actualización y optimización de redes hidrosanitarias a través de la modernización y de la infraestructura para garantizar el servicio y la gestión sostenible de los recursos con la implementación de nuevas tecnologías.

La actualización y optimización de las redes de acueducto y alcantarillado de aguas residuales y pluviales debe garantizar la prestación de los servicios tanto a los usuarios nuevos como a los existentes. Se debe actualizar y optimizar las redes matrices de acueducto implementando el uso de tecnologías inteligentes, así como la renovación de la red troncal de alcantarillado. En cuanto a redes locales, es necesario contemplar la ejecución de la red local de alcantarillado pluvial con sus respectivos sumideros y entregas al canal Salitre y/o al canal Arzobispo, así mismo, todas las nuevas edificaciones propuestas deben contemplar la separación de las aguas residuales de las aguas pluviales. Es necesario generar sistemas urbanos de drenaje sostenible (SUDS) que contribuyan a mitigar la saturación de las redes de alcantarillado pluvial.

Indicadores

- Porcentaje de cobertura regulatoria de acueducto y alcantarillado.
- Kilómetros de la red local de acueducto pluvial implementado.
- Metros cuadrados de tipologías de SUDS implementadas.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
08	Actualización y optimización de las redes matrices de acueducto con la implementación de tecnologías inteligentes para el uso eficiente del recurso.	Corto
09	Ejecución de la renovación de una red troncal de alcantarillado sanitario que contemple la actualización de los colectores Las Delicias; Sears; y Galerías, así como el interceptor Galerías que permita suplir las demandas de aguas servidas del desarrollo de la Actuación Estratégica.	Largo
10	Construcción de la red local de alcantarillado pluvial con sus respectivos sumideros y entregas al canal Salitre y/o al canal Arzobispo. Así mismo, todas las nuevas edificaciones propuestas deben contemplar la separación de las aguas residuales de las aguas pluviales.	Largo
11	Realizar el diagnóstico y obras necesarias para garantizar el servicio de la red local de alcantarillado sanitario, así como desarrollar las conexiones según los requerimientos de la empresa prestadora del servicio.	Mediano
12	Garantizar las conexiones de la red local de acueducto según los requerimientos de la empresa prestadora del servicio.	Corto
13	Implementación de tipologías de SUDS complementarias al sistema de drenaje pluvial en las áreas que evidencian problemas de capacidad en el	Mediano

sistema de drenaje, y donde se potencialice la provisión de servicios ecosistémicos a la población.

Tabla 17. Ciudad Inteligente. Acciones D4.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D5. Implementación de redes inteligentes de electricidad para la optimización del uso de energía e iluminación enfocada al ciudadano.

La implementación de redes inteligente de electricidad contempla las mejoras para la prestación del servicio, así como las implementaciones de tecnologías eficientes para la optimización y generación de energía por medio de fuentes renovables. Por otro lado, esta directriz apunta a la integración de la infraestructura con el paisaje urbano en cuanto a la actualización de las subestaciones y el soterramiento de redes aéreas. De igual manera, es necesaria la implementación de un sistema de iluminación pública enfocada al ciudadano donde se generen diferentes niveles de alturas según las necesidades del espacio.

Indicadores

- Cobertura del servicio de energía eléctrica.
- Porcentaje del área urbana con alumbrado público eficiente.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
14	Actualización y optimización de las subestaciones de calle 51 y calle 57 con tecnologías eficientes y contemplando la integración de la infraestructura al paisaje urbano que desarrolle como mínimo cerramientos amables con la ciudad acorde con la mitigación de impactos.	Mediano
15	Realizar los estudios necesarios para la posible implementación de una nueva subestación en el área de la AE.	Corto
16	Implementación de un sistema de iluminación pública enfocada al ciudadano donde se generen diferentes niveles de alturas según las necesidades (i.e., luces altas en postes para tráfico vehicular; luces medias para ciclistas y usuarios de micromovilidad; luces bajas de preferencia para peatones) así como mejoren la seguridad personal.	Mediano
17	Integración de fuentes de energía renovables en edificaciones y en el espacio público y mobiliario urbano (i.e., estaciones del sistema de bicicletas compartidas con paneles solares, p.ej. distritos térmicos).	Mediano
18	Implementación de redes inteligentes de servicios públicos para la optimización del uso de energía que incluya el soterramiento de las redes donde las características de la infraestructura lo permiten (i.e., redes eléctricas, redes de alumbrado público)	Largo

Tabla 18. Ciudad Inteligente. Acciones D5.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D6. Gestión inteligente del riesgo especialmente en la mitigación de ruido y el mejoramiento de la calidad del aire.

El territorio de la actuación estratégica no cuenta con sectores de riesgo alto, sin embargo, se evidencian fenómenos asociados a los niveles de ruido y la calidad del aire que tienen que ver con las actividades de ocio y los vehículos que la recorren. En este sentido es necesario realizar una serie de acciones coordinadas de manera inteligente y eficiente para el manejo de estos fenómenos.

Indicadores

- Porcentaje de disminución de presión sonora.
- Porcentaje de disminución del material PM10 y PM2,5.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
19	Puesta en marcha de una estrategia de gestión del riesgo por ruido que integre monitoreos en tiempo real, acciones compartidas para la mitigación de impactos, y control efectivo (i.e., bares, discotecas, restaurantes, gastrobares etcétera.)	Corto
20	Puesta en marcha de la estrategia de gestión del riesgo por calidad del aire que integre monitorios en tiempo real, acciones compartidas el mejoramiento del aire, y control efectivo de agentes contaminantes.	Corto

Tabla 19. Ciudad Inteligente. Acciones D6.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.2. Reactivación Económica

El enfoque del pilar de reactivación económica de la AECVI tiene por objetivo consolidar el Anillo de la innovación y el conocimiento de Bogotá en articulación con las AE ZiBo y AE Pieza Reencuentro en el corazón del Centro Ampliado de la ciudad. Para ello, es necesario el desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del AICB, articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública, por medio de soluciones inteligentes de transporte. De igual manera, se debe proponer la construcción de infraestructura para la reactivación económica supliendo los déficits y/o superávit en relación con las AE Reencuentro y AE ZiBo.

La AECVI debe estimular el desarrollo de proyectos inmobiliarios que potencien y complementen los existentes en los sectores de salud, educación, cultura y comercio. Así mismo, se debe contribuir a la generación de nuevas plazas de empleo formal, consolidando la importancia suprarregional de la pieza, sin perder de vista el mejoramiento de la vida local con el fortalecimiento de la aptitud residencial.

El reto de la AECVI es desarrollar el Anillo de la innovación y el conocimiento de Bogotá por medio de la consolidación de los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública como estrategia de dinamización de desarrollo en los que confluyen los intereses socioeconómicos de este importante sector de la ciudad. Con esta integración el sector se convierte en una bisagra que integra de manera ejemplar las condiciones de vida de proximidad, en el marco del concepto de ciudad de 15 -30 minutos, para fomentar el turismo, ocio, cultura, comercio entre otros aspectos.

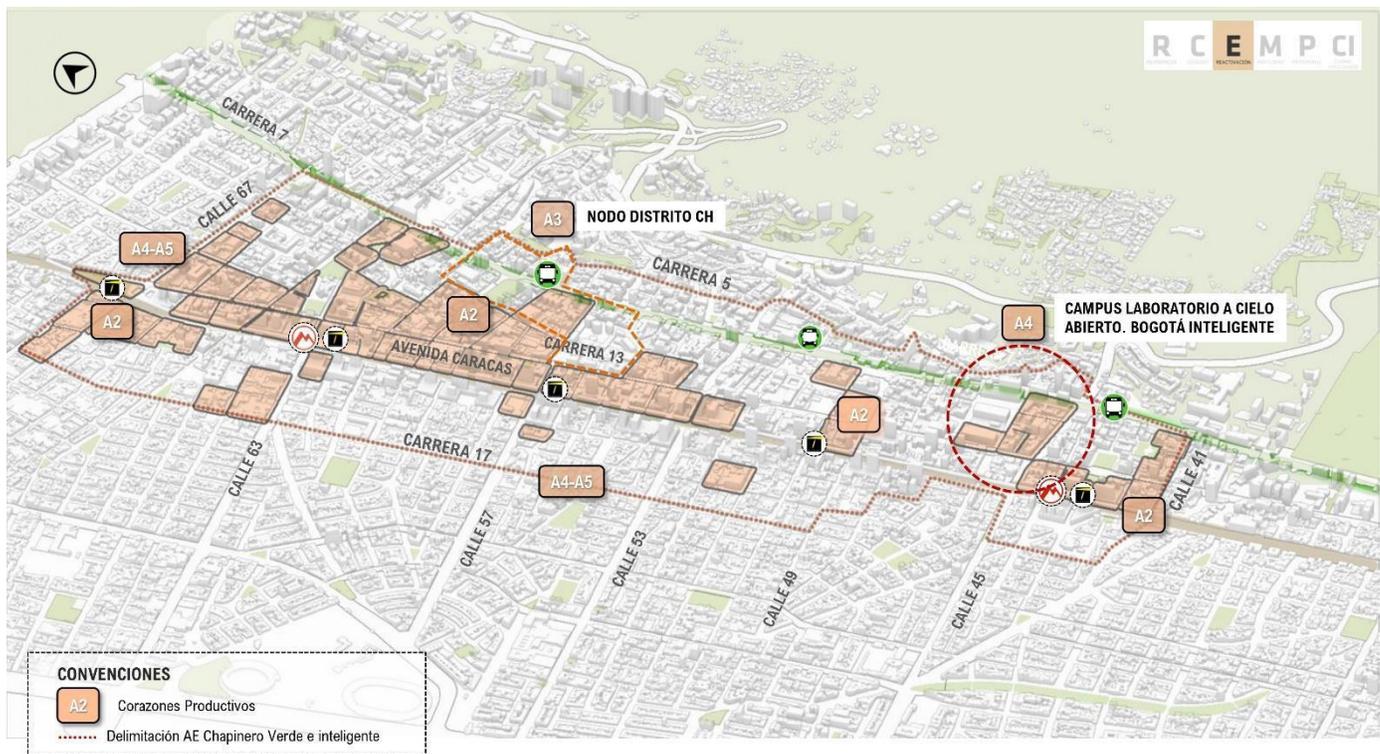


Ilustración 49. Proyección del pilar Reactivación Económica
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D7. Generación del circuito de innovación del AICB de Bogotá por medio del fortalecimiento de los clústeres de salud, cultura, educación y administrativo, en relación con las AE Reencuentro Y ZiBo

Es necesario generar las estrategias propicias para generar un circuito del Anillo de la innovación y el conocimiento de Bogotá que articule los proyectos de educación, innovación y productividad de las Actuaciones ZIBO, Chapinero Verde e Inteligente y Reencuentro.

Indicadores

- Densidad de establecimientos económicos y empleos.
- Proximidad a centros generadores de Empleo
- Índice de mezcla de usos

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Generación del circuito de innovación el AICB en relación con las AE Reencuentro y AE ZiBo, como estrategia integradora del territorio con la	Mediano

	definición de la ruta de la innovación tanto para fortalecer la producción del conocimiento como para estimular el turismo educativo.	
02	Desarrollo de centros de servicios especializados que incluyan coworking, auditorios, incubadoras de emprendimientos, laboratorios etc. que funcionen como infraestructura de soporte articuladas con el circuito de innovación del AICB de Bogotá, supliendo los déficits y/o superávit en relación con las AE Reencuentro y AE ZiBo.	Mediano

Tabla 20. Reactivación Inteligente. Acciones D7.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D8. Protección de las economías productivas locales de comercio, ocio y cultura por medio de la optimización de la infraestructura.

Articulación del tejido productivo de escala local de comercio, ocio y cultura en relación con el desarrollo del piloto de Bogotá 24 horas, donde la mitigación de impactos se gestione de una forma eficiente y colaborativa permitiendo la mixtura de usos e implementado su fortalecimiento y desarrollo, así mismo planteando soluciones de seguridad y movilidad.

Indicadores

- Índice de intensidad económica
- Proyectos ejecutados para la promoción de actividades productivas
- Índice de mezcla de usos

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
03	Desarrollo de una estrategia de fortalecimiento de las actividades productivas locales que permitan el uso eficiente de la infraestructura comunal que contemple como mínimo soluciones colaborativas como bodegas comunales y maquinaria compartida para las aglomeraciones de comercio de pequeña escala.	Mediano
04	Consolidación del Distrito Creativo y Diverso La Playa - Nodo Distrito CH por medio de la inversión para el fortalecimiento y protección de actividades relacionadas con el ocio y cultura, en la estimulación de la creación y mantenimiento de galerías de arte, bares, restaurantes, discotecas y similares, en articulación con el piloto de ciudad 24 horas y un manejo inteligente y colaborativo para la mitigación de impactos.	Mediano

Tabla 21. Reactivación Inteligente. Acciones D8.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D9. Desarrollo de proyectos inmobiliarios multifuncionales donde se incentive modelos de colectiva, vivienda estudiantil, alquiler de corta estadía y de descanso para profesionales de la salud, así como la generación de vivienda de interés social.

Se deben generar esquemas de asociación público-privada o condiciones especiales para promover el desarrollo de proyectos inmobiliarios que implementen modelos habitacionales alternativos en la AE, con vivienda colectiva, social, residencia estudiantil, alquiler de corta estancia, estadía para pacientes de baja complejidad y áreas de descanso para médicos y

estudiantes, entre otros; según las necesidades y oportunidades identificadas con los actores privados.

Indicadores

- Indicaciones de vivienda.
- Oferta VIS - VIP.
- Densidad poblacional.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
05	Generación de 5.505 unidades de vivienda colectiva donde se contemplen modelos de vivienda estudiantil, alquiler de corta estadía, arriendo público, soluciones habitacionales con servicios priorizando las áreas de oportunidad identificadas, supliendo los déficits y/o superávit en relación con las AE Reencuentro y AE ZiBo. Esta vivienda nueva no debe desmejorar los indicadores de soportes urbanos de la AE.	Largo
06	Generación de 3.670 unidades de Vivienda Social en zonas estratégicas que cuenten con facilidad al acceso de transporte público y servicios urbanos, supliendo los déficits y/o superávit en relación con las AE Reencuentro y AE ZiBo.	Largo

Tabla 22. Reactivación Inteligente. Acciones D9.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.3. Reverdecer

La estrategia a implementar en el pilar de Reverdecer consiste en que la AE se convierta en el proyecto piloto de promoción de la conectividad ecológica entre los elementos ambientales. Se priorizará la reconversión de áreas endurecidas en blandas, con la generación y la cualificación de nuevos conectores que se transformen en zonas reverdecidas y renaturalizadas; así como el aumento de las coberturas vegetales para el soporte y hábitat de la biodiversidad presente en el ámbito de la AE.



Ilustración 50. Proyección pilar Reverdecer Inteligente
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D10. Integración ambiental y paisajística del territorio a partir de la generación de una red de zonas verdes y corredores de conectividad ecológica local.

La importancia de la conectividad ecológica en el ordenamiento de la ciudad radica en la integración de la naturaleza y la biodiversidad en el entorno urbano, lo que resulta en una mejora de la calidad de vida de los habitantes y en la promoción de la sostenibilidad ambiental. Es de anotar que los corredores de conectividad ecológica se definen, además, como soluciones basadas en la naturaleza (SBN) que se denominan como "áreas de infraestructura natural lineal" compuestas por individuos arbóreos, pastos y otros tipos de cobertura vegetal (The World Bank, 2021).

Por lo anterior la conectividad ecológica es crucial para la interconexión y continuidad de los ecosistemas en la AE Chapinero Verde e Inteligente, la cual se deberá garantizar tanto al interior como al exterior de la pieza por medio de la generación de redes y conectores verdes transversales que articulen los ejes de movilidad, cuerpos hídricos y parques de proximidad existentes.

Ahora bien, se consideran como determinantes el Corredor Verde de la Carrera Séptima (CV7) como eje longitudinal estructurante, los cuerpos hídricos de la quebrada Las Delicias y el complejo hídrico del sector oriental afluentes del río Arzobispo como son los canales Cataluña y Sucre y la quebrada El Chulo; la Primera Línea del Metro de Bogotá (avenida Caracas) y la ciclo alameda Medio Milenio CAMM; además de los proyectos propuestos para el pilar de Reverdecer de las UPL Chapinero, Barrios Unidos y Teusaquillo, establecidos en el marco de su formulación.

Igualmente, se debe propender por la generación de espacio público para el reverdecimiento en los espacios resultantes de la reconfiguración de los perfiles viales, especialmente entre las calles 53 y 57 y el proyecto Corredor Verde de la Carrera Séptima.

Indicadores

- Número de árboles por cada tres habitantes.
- Metros cuadrados de espacio público intervenido (renaturalizado y/o reverdecido).

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Generación de corredores de conectividad ecológica de la calle 62 y calle 47 que generen zonas verdes y conecten los cuerpos hídricos orientales de la quebrada Las Delicias y el canal Cataluña con los parques de proximidad de los barrios San Luis y Palermo, el cual aportará a la consolidación del conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque.	Corto
02	Generación de corredores ecosistémicos en las calles pacificadas 42, 51, 55 y 60 que generen zonas verdes articuladas al proyecto de CV7 y a la PLMB en la avenida Caracas, que den continuidad hasta el parque estructurante Simón Bolívar.	Mediano
03	Reverdecimiento y renaturalización de los corredores viales de la calle 45 (i.e., 717 metros comprendidos entre las carreras Séptima y 17), calle 53 (i.e., 733 metros comprendidos entre las carreras Séptima y 17), calle 57 (i.e., 752 metros entre las carreras 13 y 17) y la carrera 13 (i.e., 2.970 metros entre las calles 41 y 68), articulados de forma transversal con los proyectos de CV7, PLMB y la ciclo alameda Medio Milenio, priorizando la reconversión de áreas endurecidas en áreas blandas.	Corto
04	Generación de una red de zonas verdes a partir de conectores ecológicos entre los parques de proximidad Los Hippies, Chapinero Norte y Norte 1 Lourdes, Chapinero Central Bomberos y urbanización Chantilly.	Corto

Tabla 23. Reverdecer Inteligente. Acciones D10.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D11. Generación de nuevo espacio público de manera equilibrada en función del cumplimiento diferencial de las cargas urbanísticas derivadas del desarrollo de los predios de oportunidad y cualificación del existente a través de la implementación de soluciones basadas en la naturaleza.

Esta directriz se enfoca en la generación de nuevo espacio público en la AE Chapinero verde e inteligente, considerando los sectores cuyos proyectos se priorizan el aumento del índice arbóreo mediante las estrategias de reverdecimiento y renaturalización. Respecto al espacio público propuesto, se deben generar nuevas áreas verdes en las zonas de mayor déficit de áreas verdes.

La generación de nuevo espacio público se realizará en zonas asociadas al conector ecosistémico de la calle 62, el sector de Las Flores y Chapinero Occidental, por medio del pago de cargas urbanísticas de espacio público generadas por el desarrollo en predios de oportunidad.

Es necesario llevar a cabo un proceso de reverdecimiento y mejoramiento de los espacios públicos ya existentes en la zona de influencia de la AE Chapinero Verde e Inteligente, como lo son las plazoletas y parques de proximidad, a fin de crear espacios públicos inclusivos que promuevan la apropiación del entorno a través de actividades deportivas, recreativas, culturales y educativas. Estas actividades fomentan la permanencia y el disfrute colectivo del espacio público, lo que puede contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de la zona y al fortalecimiento de la cohesión social. Además, la inclusión de elementos naturales en los espacios públicos puede contribuir a la reducción de la huella de carbono y al aumento de la biodiversidad en la zona en línea con los objetivos de desarrollo urbano sostenible y de los lineamientos de Soluciones Basadas en la Naturaleza regladas en la Guía para la Integración de Soluciones Basadas en Naturaleza en la Planificación Urbana del Instituto Von Humboldt (2020).

Indicadores

- Número de árboles por cada tres habitantes.
- Metros cuadrados de espacio público intervenido (renaturalizado y/o reverdecido).
- Metros cuadrados de áreas verdes generadas.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
05	Generación de mínimo 2 hectáreas de parques y espacio público efectivo en las zonas asociadas al conector ecosistémico de la calle 62, el sector de Las Flores y Chapinero Occidental	Mediano y Largo
06	Cualificar al menos 20.000 m ² de las áreas verdes de los parques Lourdes, plazoleta Konrad Lorenz, plazoleta del Teatro Libre, la plazoleta de Las Flores, parque José María Carbonell, parques Santa Teresita, Sucre I, Sucre II y Sucre III	Mediano
07	Generación de terrazas para acceso de los ciudadanos en todas las edificaciones públicas del territorio de la Actuación Estratégica.	Corto

Tabla 24. Reverdecer Inteligente. Acciones D11.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.4. Movilidad Sostenible

La propuesta en términos de movilidad sostenible se basa en la implementación de una estrategia estructurada en la definición de supermanzanas en torno a los proyectos del Corredor Verde de la Carrera Séptima, la Primera Línea de Metro de Bogotá, así como la malla vial arterial e intermedia definida en el Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035. Las dimensiones de las supermanzanas se encuentran en el rango de 400 a 450 metros lineales de largo, y se caracterizan porque en sus bordes circulan principalmente los vehículos motorizados y de transporte público mientras que al interior se prioriza al peatón y a los usuarios de micromovilidad.

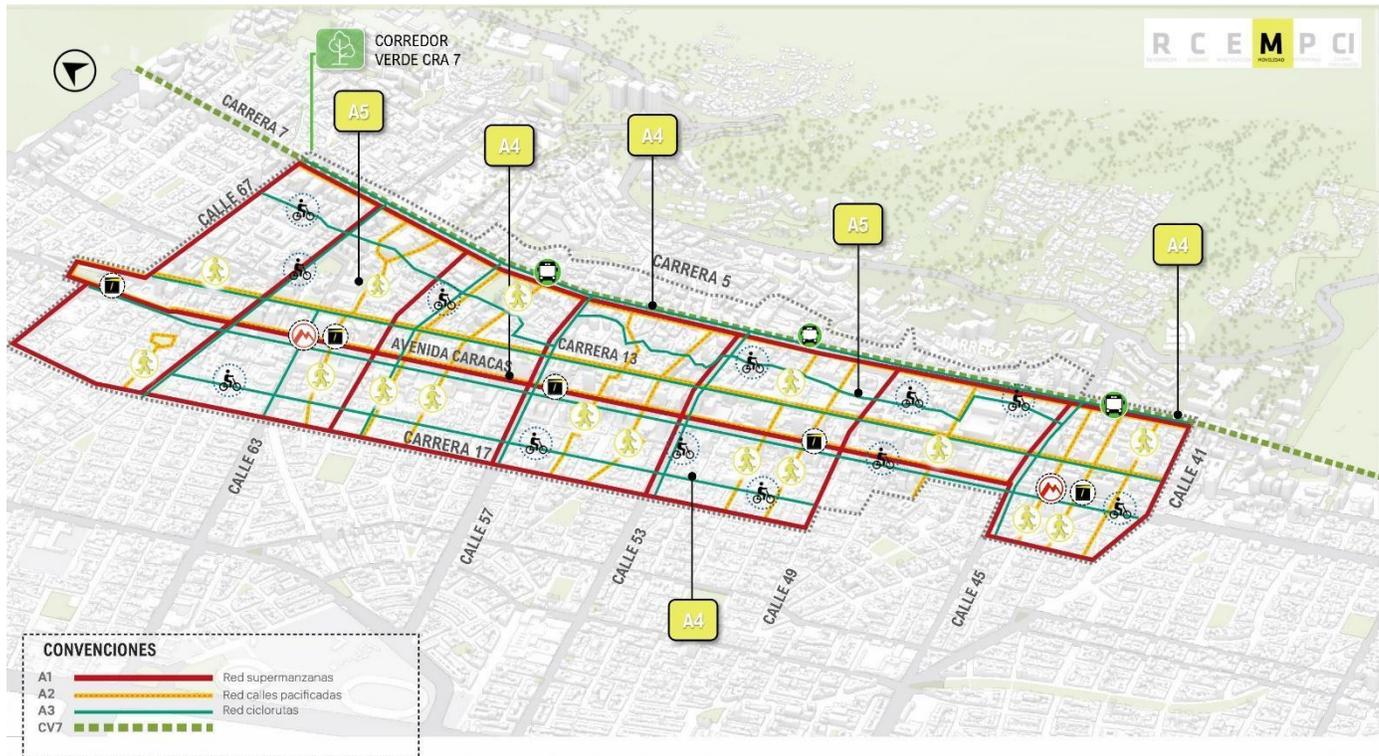


Ilustración 51. Proyección pilar Movilidad Sostenible
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D12. Desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del Anillo de Innovación y Conocimiento, articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública de las Actuaciones Estratégicas Zibo y Chapinero, por medio de soluciones inteligentes de transporte.

Las actuaciones estratégicas Chapinero Verde e Inteligente, Zibo y Reencuentro son el corazón del centro ampliado. Estas AE funcionan de manera sistémica, complementándose y articulándose de manera eficiente. Es por ello que se plantea la generación del circuito de innovación por medio del desarrollo de la infraestructura necesaria para la consolidación del circuito, así como el planteamiento de soluciones de transporte público privados tanto colectivo como individual para todos los ciudadanos.

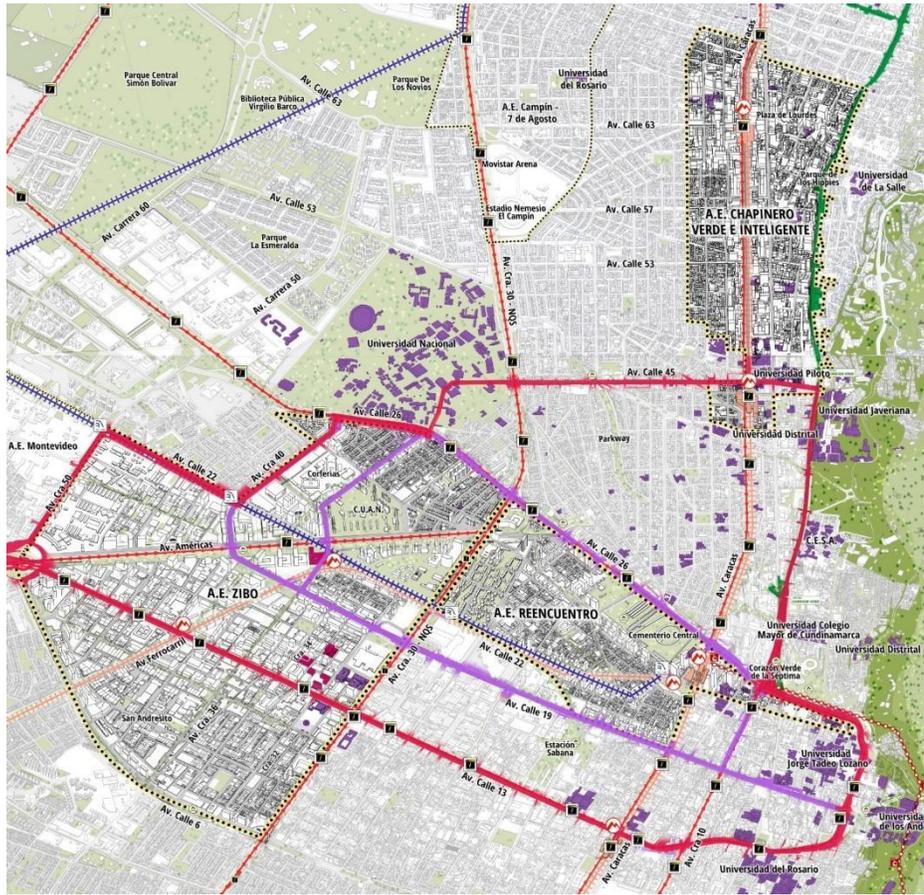


Ilustración 52. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.
 Fuente: Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Indicadores

- Conectividad de movilidad sostenible

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Construcción del circuito de innovación mediante la intervención articulada del Corredor Verde de la Carrera Séptima entre calles 41 y 45; la calle 45 ente Carrera Séptima y calle 17, mediante el desarrollo de señalética específica del circuito, accesibilidad y urbanismo.	Mediano y Largo
02	Construcción de la variante norte del circuito de innovación mediante la intervención articulada del Corredor Verde de la Carrera Séptima entre calles 45 y 53, mediante el desarrollo de señalética específica del circuito, accesibilidad y urbanismo.	Mediano

Poner en marcha los Circuitos del AICB Interior y Exterior mediante soluciones inteligentes de transporte público y/o privado colectivo e individual, al igual que mediante soluciones de transporte no motorizado. (i.e., sistema de bicicletas compartidas, rutas público-privadas interuniversitarias, de eventos culturales o turísticos, o de establecimientos de salud, entre otras opciones)

Tabla 25. Movilidad Sostenible. Acciones D12.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D13. Definición de 12 supermanzanas en el ámbito de la AE que distribuyan y categoricen la movilidad mediante corredores vehiculares, ciclo infraestructura y calles pacificadas y peatonales, que conecten las estaciones de metro con las estaciones del Corredor Verde de la Carrera Séptima.

Los proyectos Corredor Verde de la Carrera Séptima y la Primera Línea del Metro establecen las conexiones transversales y la localización y características de las franjas vehiculares mixtas o pacificadas, por lo que se debe complementar el espacio público para la movilidad hacia el interior de la AE a través de estrategias de supermanzanas con unas dimensiones promedio entre 420 metros.

La conformación de las supermanzanas debe garantizar la conectividad de las estaciones de metro de la calle 44 y la calle 63 con las estaciones del Corredor Verde de la Carrera Séptima de la calle 43 y la calle 60, e igualmente se debe extender hacia el occidente de la Avenida Caracas proyectando su articulación con las UPL Barrios Unidos y Teusaquillo.

En el marco de las supermanzanas identificadas se deben adecuar 2,6 km de ciclo infraestructura existente y se debe adelantar la construcción de al menos 2,8 km de nueva red de ciclo infraestructura, que garantice la intermodalidad enfocada a la conectividad con las estaciones de metro de la calle 44 y calle 63 por medio del desarrollo de ciclorrutas, ciclo parqueaderos, ciclo talleres y estaciones del sistema de bicicleta compartida.

Indicadores

- Metros cuadrados de espacio público peatonal construidos.
- Kilómetros de ciclorrutas.
- Kilómetros de malla vial urbana consolidados
- Cupos de ciclo parqueaderos habilitados.
- Número de ciclo talleres habilitados.

Acciones para la definición de Proyectos Urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
04	<p>Construcción del perfil de calles completas y las rutas de transporte público que configuran los límites de las supermanzanas en las siguientes vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle 45 entre Cra. 7 y Cra. 16. - Calle 49 entre Cra. 7 y Cra 17. - Calle 53 entre Cra. 7 y Cra 17. - Calle 57 entre Cra. 7 y Cra. 17. - Calle 61 entre Cra. 7 y Av. Caracas. - Calle 64 entre Cra. 7 y Cra 17. 	Mediano

05	<p>Construcción del perfil de las calles completas con vocación peatonal al interior de las supermanzanas, como segmentos de conexión entre las estaciones de la PLMB y CV7, interviniendo las siguientes calles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Calle 42 entre Cra. 7 y Cra. 16. - Calle 42a entre Cra. 9 y Cra 13 bis. - Calle 43 entre Cra. 7 y Cra. 9; y entre Cra. 13 bis y Cra. 15. - Calle 43 entre Cra. 9 y Cra. 13 bis. - Calle 44 entre Cra. 9 y Av. Caracas. - Calle 49 entre Cra. 6 y Cra. 7. - Calle 50 entre Cra. 7 y Cra. 17. - Calle 51 entre Cra. 6 y Cra. - Calle 54 entre Cra. 6 y Cra. 7; y entre Cra. 7 y Cra. 13. - Calle 54a entre Cra. 6 y Cra. 7; y entre Av. Caracas y Cra. 16. - Calle 54a bis entre Cra. 16 y Cra. 17. - Calle 55 entre Cra. 7 y Av. Caracas. - Calle 59 entre Cra. 7 y Av. Caracas. - Calle 60 entre Cra. 7 y Av. Caracas. - Calle 60a entre Cra. 6 y Cra. 7. - Calle 61 entre Av. Caracas y Cra. 17. - Calle 62 entre Av. Caracas y Cra. 17. - Calle 63 entre Cra. 7 y Cra. 9. - Calle 66 entre Cra. 7 y Cra. 8. 	Mediano
06	<p>Construcción del perfil de las calles completas con vocación peatonal al interior de las supermanzanas al costado occidental de la PLBM.</p>	Corto
07	<p>Construcción de las ciclorrutas proyectadas a lo largo de los ejes: calle 68, calle 64, calle 63, calle 60, calle 57, calle 54, calle 53, calle 45, Carrera 8, articulándose con la infraestructura existente y especialmente la CAMM.</p>	Mediano
08	<p>Consolidación de servicios complementarios de la infraestructura para ciclistas con la implementación de cupos de ciclo parqueaderos; ciclo talleres, estaciones de bicicleta compartida. Las estimaciones de demandas deben contemplar las disposiciones de la secretaria Distrital de Movilidad.</p>	Corto
09	<p>Estructuración de estrategia de circulación especial de vehículos de emergencia al interior de las supermanzanas, es especial asociadas a la estación de bomberos y en clúster de salud y educación.</p>	Corto
10	<p>Definición de zonas de parqueo pago, para la organización del tráfico y el aprovechamiento económico del espacio público de vías.</p>	

Tabla 26. Movilidad Sostenible. Acciones D13.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D14. Implementación de una estrategia de distribución logística y transporte de último kilómetro que consolide zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue desarrolle la distribución al interior de la AE e implemente soluciones innovadoras.

Se debe implementar un sistema de carga y descarga que aproveche la infraestructura generada para la Primera Línea del Metro, el Corredor Verde de la Carrera Séptima, la Ciclo Alameda Medio Milenio, y consolide la Carrera 13 como eje articulador de logística, en función de optimizar la movilidad de la AE. Así mismo, generar agregadores logísticos que pueden estar ubicados en la malla vial arterial, cuya función será evitar el tránsito de vehículos grandes y de gran impacto al interior de la AE.

Se debe implementar el complemento del transporte multimodal con una estrategia de transporte de último kilómetro asociado a las estaciones de CV7 y PLMB, que contemple soluciones innovadoras en especial para las conexiones con los equipamientos educativos del costado oriental de la Cra. 7 como la Universidad Manuela Beltrán, Universidad Politécnico Gran Colombiano y Universidad Antonio Nariño, así como los barrios orientales de la ciudad. La definición de esta estrategia debe evitar la congestión de las vías arteriales en las cuales se desarrollar este fenómeno de manera informal.

Para la implementación de la estrategia se deberá tener un enfoque en la distribución de carga de último kilómetro, utilizando vehículos livianos en los corredores cuyo perfil lo permita, pero priorizando los modos de transporte no motorizados. Así mismo, se deben desarrollar estrategias alternativas e innovadoras con los establecimientos de comercio y las empresas como definición de horarios para cargue y descargue, distribución colaborativa, implementación de centros de acopio, entre otros. Adicionalmente, debe destinar espacio en vía para el parqueo temporal de vehículos de micromovilidad para la operación de cargue y descargue de mercancías.

Indicadores

- Metros cuadrados habilitados para la actividad logística.
- Cupos de parqueo temporal en vía destinados para vehículos de micro movilidad para la actividad de cargue y descargue de mercancías.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
11	Desarrollo de agregadores logísticos sobre la malla vial arterial para liberar el tráfico pesado al interior de las supermanzanas, que permitan hacer el descargue de vehículos pesados y cambiar a vehículos livianos de autopropulsión y/o soluciones innovadoras. Así mismo, contar con servicios de bodegaje para el transporte eficiente de las mercancías.	Mediano
12	Definición del sistema de distribución al interior de la AE, según vocación de supermanzana, utilizando vehículos livianos o bici carga, que contemple destinación de espacio en vía pública para el parqueo temporal.	Mediano

13

Definición de zonas para el transporte de pasajeros de último kilómetro asociados a las estaciones de CV7 y PLMB, que contemple soluciones innovadoras en especial para las conexiones con los equipamientos educativos del costado oriental de la Carrera. 7 como la Universidad Manuela Beltrán, Universidad Politécnico Gran Colombiano y Universidad Antonio Nariño. (i.e., Bicitaxi; Sistema de Bicicletas Compartidas, y en menor medida servicios de taxi)

Largo

Tabla 27. Movilidad Sostenible. Acciones D14.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.5. Cuidado

La estrategia para el cuidado inteligente consiste en la creación de doce supermanzanas del cuidado donde la ciudad de proximidad se consolide. Este pilar contempla las apuestas que el Plan Maestro de Servicios Sociales y del Cuidado dispone para las UPL Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos, específicamente en la ubicación de un equipamiento estructurante en el territorio.

Para la generación de nuevos equipamientos se tiene en cuenta el aprovechamiento de los predios remanentes del Corredor Verde de la Carrera Séptima. En este sentido, la priorización para llevar a cabo esta estrategia se hará en función de la vulnerabilidad de la población beneficiaria aferente.

Por otra parte, se garantiza que dentro de las doce supermanzanas se logre la consolidación y fortalecimiento de los equipamientos existentes.

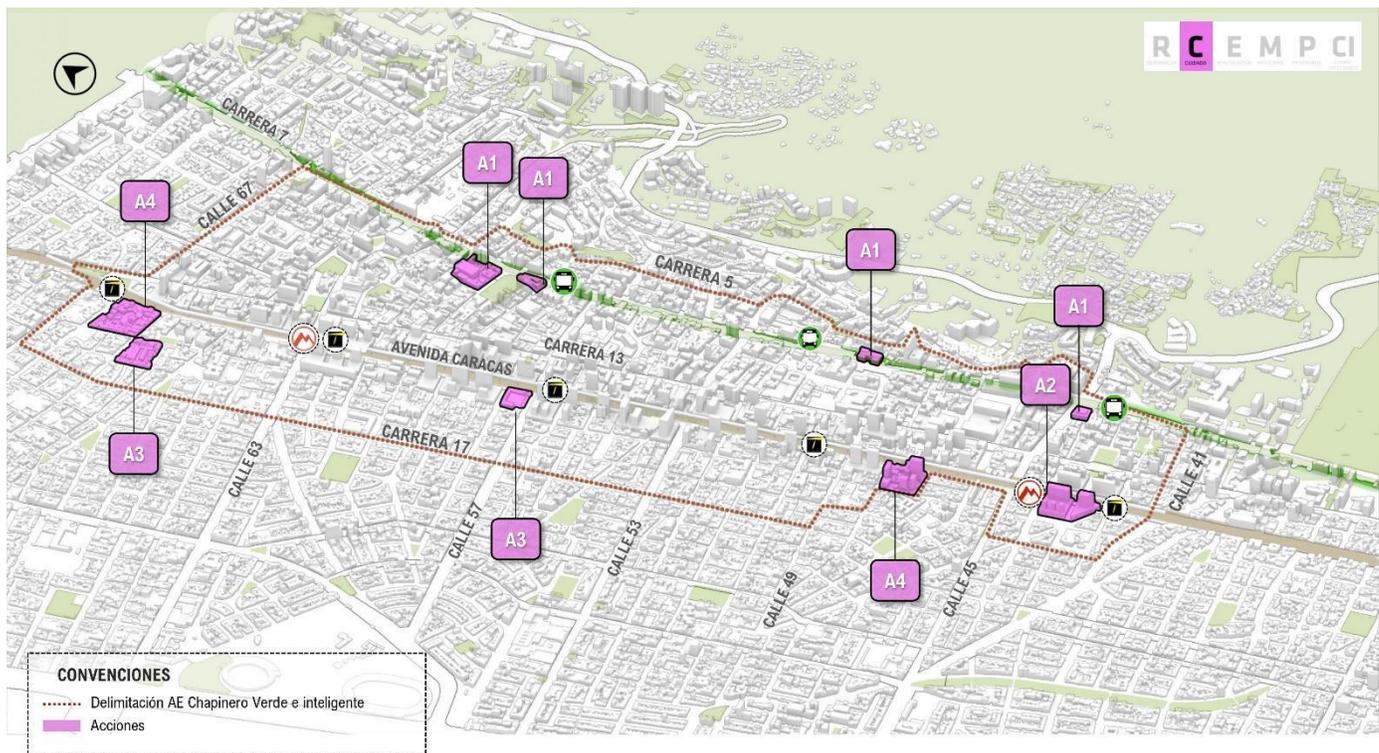


Ilustración 53. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D15. Desarrollo de una red de servicios sociales y del cuidado por medio de la conformación de doce supermanzanas del cuidado con la recalificación y construcción de equipamientos híbridos y multifuncionales con enfoque poblacional diferencial y de género.

Se debe propender por el fortalecimiento y fácil identificación del sistema del cuidado en todo el ámbito de la AE, mediante la construcción de nuevos equipamientos, la recalificación de edificaciones existentes mediante reformas, reforzamientos estructurales, adecuaciones, adaptaciones y demás intervenciones necesarias para la prestación de servicios del cuidado o usos conexos; incluyendo la posibilidad de articular la estrategia en los Bienes de Interés Cultural, con énfasis en el cuidado en cada una de las doce supermanzanas, favoreciendo la proximidad.

Como proyectos prioritarios, se deben construir los equipamientos ubicados en los predios remanentes sobre el Corredor Verde de la Carrera Séptima y adelantar la adecuación y

recualificación de las Instituciones Educativas Distritales Manuela Beltrán y Heladia Mejía, con énfasis en hibridación y multifuncionalidad.

Indicadores

- Indicador de disponibilidad de equipamientos
- Indicador de proximidad de equipamientos
- Indicador de accesibilidad de equipamientos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Consolidación de la red de supermanzanas del cuidado por medio de la construcción de tres equipamientos ancla e híbridos multifuncionales en los predios remanentes de CV7 de la Calle 59 (3500m2, equipamiento cultural público con énfasis a la población LGTBI Q+), 51 (1500m2 con énfasis en servicios del cuidado para niños y niñas especialmente de la población trabajadora) y calle 44 (2000m2 con énfasis en servicios del cuidado para el adulto mayor).	Mediando
02	Consolidación de la red de supermanzanas del cuidado por medio de la construcción de un equipamiento estructurante según el Plan Maestro del Sistema Distrital de Cuidado y de Servicios Sociales (7.500 m²), asociado a la Estación de Metro Calle 44.	Largo
03	Consolidación de la red de supermanzanas del cuidado por medio de la Recualificación de equipamientos existentes del Hospital de Chapinero, el Colegio Distrital Heladia Mejía y el colegio Distrital Manuela Beltrán.	Corto
04	Consolidación de la red de supermanzanas del cuidado por medio de la construcción de un equipamiento de integración social que ofrezca servicios a la población adulta mayor, así como un espacio para jardín infantil y un centro de abastecimiento de alimentos (4.500 m²) en el sector de Chapinero Occidental y la construcción de un Centro de Desarrollo Comunitario, una casa de todas y un centro de participación ciudadana (4.500 m²) en el Sector de las Flores.	Largo

Tabla 28. Cuidado. Acciones D15.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D16. Intervención para la recuperación del inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo por medio de la gestión público privada como un equipamiento híbrido multifuncional con servicios del cuidado con enfoque diferencial y de género.

Se debe realizar la intervención para recuperar el inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo por medio de la gestión público privada se debe generar un equipamiento híbrido multifuncional con servicios del cuidado con enfoque diferencial y de género.

Indicadores

- Indicador de disponibilidad de equipamientos
- Indicador de proximidad de equipamientos
- Indicador de accesibilidad de equipamientos

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
05	Generación una estrategia de gestión público privada con incentivos y condiciones especiales para el desarrollo de la reutilización y reconstrucción del inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo como un equipamiento híbrido multifuncional con enfoque diferencial y de género.	Mediano
06	Intervención para la recuperación y reconstrucción del inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo por medio de la gestión público privada como un equipamiento híbrido multifuncional con enfoque diferencial y de género.	Mediano

Tabla 29. Cuidado. Acciones D16.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D17. Implementación de infraestructura para la seguridad operativa como perceptiva en articulación público privada así como del desarrollo de monitoreos y controles por medio de inteligencia artificial.

En el marco del piloto de una ciudad 24 horas se debe complementar la infraestructura para la seguridad en articulación público privada para el cuidado de la población flotante especialmente la relacionada con los comercios locales de usos de ocio y cultura.

Indicadores

- Indicador de disponibilidad de equipamientos
- Indicador de proximidad de equipamientos
- Indicador de accesibilidad de equipamientos

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
07	Definición, gestión y construcción de la infraestructura necesaria para la seguridad operativa en toda la AE, con la generación de los puestos necesarios para atender las demandas tanto de la población residente como la población flotante, en especial en horarios nocturnos para los desarrollos de un territorio 24 horas.	Largo
08	Desarrollo de una estrategia público privada contemplando las redes de seguridad ciudadana para reforzar la seguridad del sector contando con el apoyo para el monitoreo y control por medio de la inteligencia artificial.	Mediano

Tabla 30. Cuidado. Acciones D17.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.6 Patrimonio

El patrimonio es un elemento relevante dentro de la AE, no solo por el reconocimiento de lo existente sino por el potencial de identificación de las múltiples características que lo componen, llevando consigo el reto de que coexistan en un sector que está siendo llamado a la revitalización urbana. El patrimonio de la AE Chapinero es el elemento que conecta puntos importantes de la ciudad y se debe integrar a los nuevos desarrollos rescatando la memoria colectiva para darle una reinvencción a los usos a los que han sido destinados para ponerlos a disposición de las actividades socioeconómicas propias del territorio. Con esto se garantiza la apropiación de los ciudadanos en búsqueda de mantener su conservación.

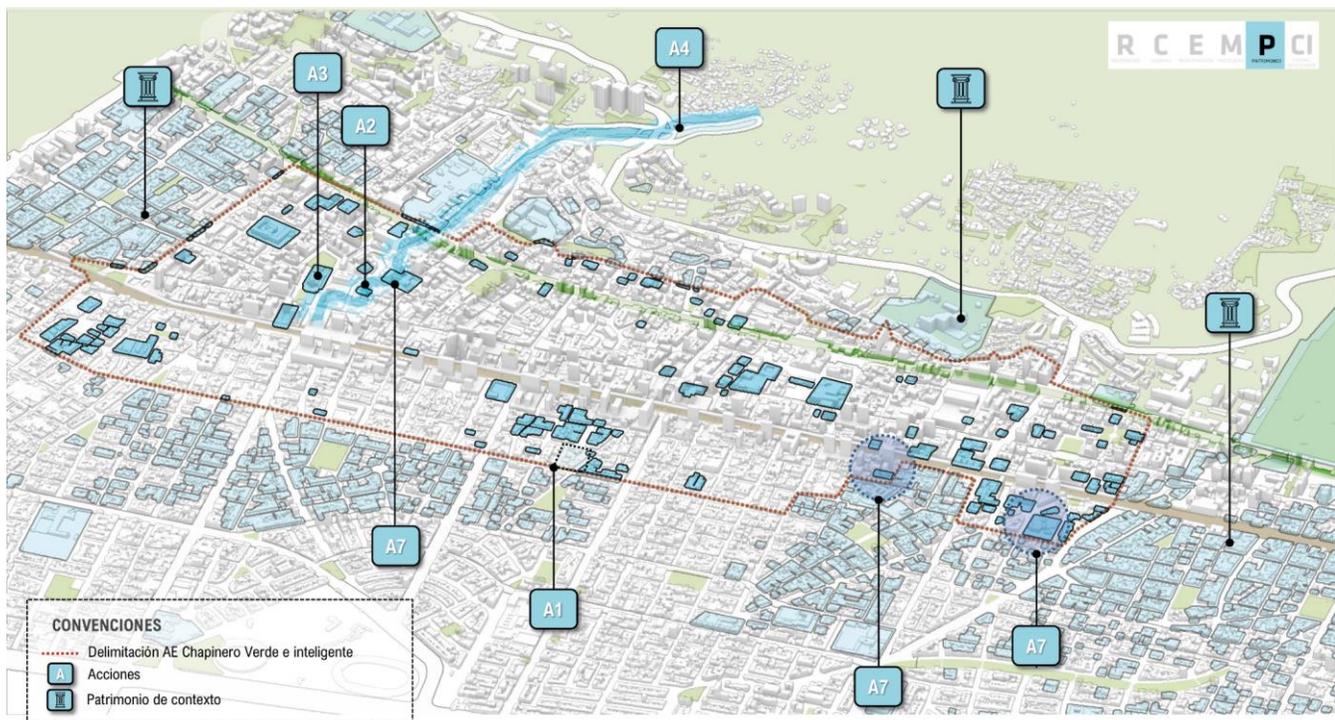


Ilustración 54. Circuitos del Anillo de Innovación y el conocimiento.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D18. Recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural priorizados, teniendo en cuenta su articulación con el contexto urbano con el manejo de cerramientos e intervenciones de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su la puesta en valor.

Se propone desarrollar intervenciones de espacio público en relación con el enfoque patrimonial para garantizar la permanencia y reconocimiento de los diferentes componentes que conforman el patrimonio de la AE.

Se debe poner en valor el patrimonio representado por los bienes muebles como esculturas, bustos, monumentos, fuentes de carácter histórico, al igual que las prácticas y saberes que conforman el patrimonio intangible, como las manifestaciones culturales, las relaciones barriales y las prácticas productivas tradicionales como anticuarios, tejedores y tejedoras del parque de Los Hippies, almacenes de cuero, zapatos, boutiques y almacenes de iluminación. De igual forma, recuperar los elementos del patrimonio natural como los antiguos recorridos hacia los cerros orientales a fin de recuperar la historia y memoria urbana. Para esto se deberá articular el inventario de patrimonio cultural inmaterial en el Distrito Capital que adelanta el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural IDPC.

Indicadores

- Número intervenciones y proyectos de cualificación en BIC o SIC.

Acciones para la definición de proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
01	Recuperar y mantener los BIC inmuebles priorizados, correspondientes a los de propiedad pública y nivel de intervención 1, específicamente Colegio Distrital Heladia Mejía, Edificio INURBE, Casa de Jorge Eliécer Gaitán y Centro Cultural Jorge Eliécer Gaitán, y del nivel de intervención 2, específicamente Institución Educativa Distrital Manuel Beltrán, identificando el grupo de obras que requieren incluyendo su espacio público inmediato, con base en la metodología que establezca el IDPC y con su acompañamiento, orientadas a su puesta en valor, recuperación y mantenimiento, cuyos recursos requeridos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los BIC, se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Mediano
02	Recualificación del espacio público orientado a la integración de los BIC con el contexto urbano. Realizar la evaluación de los espacios públicos de los entornos inmediatos de los BIC inmuebles seleccionados por ser equipamientos y/o edificios emblemáticos de la ciudad, de nivel de intervención 1 y 2, sean de propiedad pública o privada, específicamente Clínica David Restrepo, Antigua residencia de Francisco de Paula Santander, Iglesia Lourdes, Iglesia Nuestra Señora de Chiquinquirá, Antiguo Teatro La Comedia hoy Teatro Libre, y Teatro La Baranda, identificando las obras requeridas cuyos recursos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los BIC, se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. En la formulación de la AE, se debe establecer la factibilidad de incorporar en las cargas generales, obras dirigidas directamente a estos inmuebles, cuando el análisis individual por su relevancia, muestre la necesidad de ponerlos en valor, recuperarlos o hacerles mantenimiento, para lo cual se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Mediano

03	Realizar la recuperación y mantenimiento de los bienes muebles existentes en la AE que estén localizados en espacio público, y fuera del límite de otros instrumentos, que son las esculturas de Álvaro Gómez Hurtado, Pedro Nel Ospina, Antonio José de Sucre, Alejandro Osorio Uribe, Monumento a Bomberos, Carlos E. Restrepo, José María Carbonell, José Vicente Arbeláez Gómez, Madona con hijo, Luis Eduardo Nieto Caballero, Hacia el infinito (Al infinito), Julio Flórez y la placa homenaje a Francisco de Paula Vélez, estableciendo para estas el grupo de obras que requieren para su puesta en valor, incluyendo su espacio público inmediato, con base en la metodología que establezca el IDPC y con su acompañamiento, cuyos recursos requeridos serán parte de las cargas de la AE. La recualificación del entorno inmediato de los bienes muebles, se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Mediano
-----------	---	---------

Tabla 31. Patrimonio. Acciones D18.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D19. Protección y/o recuperación de los valores del entorno urbano, identificados en la caracterización de las unidades de paisaje, de las visuales representativas y de los entornos patrimoniales, que permita generar nuevas homogeneidades y calidad en la consolidación de la AE, involucrando el patrimonio existente y valorado, como referencia y parte del desarrollo de la ciudad. Esto en el marco de la intervención a partir de la valoración del conjunto, y abandonando el predio y predio para establecer la regulación del paisaje urbano para el fortalecimiento de la memoria colectiva.

Se debe estimular la protección de las visuales representativas de los entornos patrimoniales para ofrecerle a los ciudadanos la posibilidad de tener vistas especiales de Bogotá como lo pueden ser los cerros orientales a partir de los lineamientos contenidos en la “Guía de análisis de contextos urbanos”.

Indicadores

- Número intervenciones y proyectos de cualificación en BIC o SIC.

Acciones para la definición de Proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
04	Mantener y proteger las visuales representativas, específicamente las relaciones de los entornos barriales, con las visuales lejanas del paisaje urbano y característico de la ciudad, como son los cerros orientales de Bogotá, a partir de los lineamientos contenidos en la “guía de análisis de contextos urbanos”.	Corto
05	Regulación del desarrollo en altura y empates de los predios localizados en el entorno inmediato de los inmuebles y/o sectores declarados como patrimonio de la ciudad, para proteger el perfil urbano compuesto por el costado de manzana en que se localiza el BIC, y el costado o costados de manzanas que dan frente al Bien de Interés Cultural -BIC- o al Sector de Interés Urbanístico -SIU-, cuyos lineamientos son los contenidos en la “guía de análisis de contextos urbanos”.	Corto

Tabla 32. Patrimonio. Acciones D19.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D20. Habilitación de edificaciones sin declaratoria de patrimonio cultural, pero con valores arquitectónicos y/o constructivos, que permitan el reuso.

Identificar las edificaciones susceptibles de ser reutilizadas, para la generación de soluciones habitacionales, usos culturales, educativos, de salud, entre otros dotacionales, y de servicios y comerciales, en proyectos que se articulen con las apuestas del territorio, y fundamentalmente con el carácter asignado a los ámbitos de gestión.

Indicadores

- Inmuebles representativos de la memoria histórica y del espacio público de su entorno inmediato, puestos en valor a través de su integración a proyectos de desarrollo urbano.

Acciones para la definición de Proyectos urbanísticos

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
06	Habilitar área construida en edificaciones existentes, que hagan parte de la memoria histórica de la ciudad, y que permitan responder a diferentes necesidades habitacionales y plantear el desarrollo de unidades de vivienda nueva de diferentes tipos, y de otros usos dotacionales como cultura, educación, salud, además de servicios y comercio, para lo cual se debe evaluar el potencial de permanencia de dichas edificaciones y su capacidad de contener los nuevos usos.	Mediano
07	Realizar la evaluación de los espacios públicos de los entornos inmediatos a las edificaciones con potencial de reúso, con el fin de identificar las obras de recalificación que requieren, y se tendrá en cuenta en los proyectos correspondientes de manejo del espacio público en la AE. En la formulación de la AE, se debe establecer la factibilidad de incorporar en las cargas generales, obras dirigidas directamente a estos inmuebles, cuando el análisis individual por su relevancia histórica muestre la necesidad de ponerlos en valor, recuperarlos o hacerles mantenimiento, para lo cual se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC.	Mediano

Tabla 33. Patrimonio. Acciones D20.
Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

D21. Identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales.

Identificar las manifestaciones y prácticas culturales en el territorio de la AE, a partir de la metodología, orientación técnica y conceptual del IDPC y con su acompañamiento.

Indicadores

- Identificación de manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales en la Actuación Estratégica.

#	ACCIONES	PLAZO DE EJECUCIÓN
08	Realizar la identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales en los ámbitos de gestión, a partir del desarrollo de las fases establecida en la metodología del IDPC, y con su acompañamiento. Momento 1. Activando los territorios y la participación comunitaria (1 mes) A. Reconocer actores y procesos del territorio B. Conformar un equipo gestor	Corto

- Momento 2. Explorando el patrimonio vivo (3 meses)
 - C. Reconectar territorios y memorias
 - D. Reconocer el patrimonio vivo en el territorio
 - E. Profundizar para comprender
- Momento 3. Tejiendo la salvaguardia comunitaria (2 meses)
 - F. Acordar acciones para la salvaguardia
 - G. Divulgar el patrimonio local con la voz de las comunidades

Además, se debe realizar el registro y las fichas para el patrimonio vivo:
 Registro del inventario de patrimonio vivo, que se debe desarrollar en forma transversal en el proceso.

Ficha de registro del inventario de patrimonio vivo, para ser incorporada en el Sistema de Información del Patrimonio Cultural (SISBIC)

Para el desarrollo de este proyecto se debe contar con el equipo profesional idóneo, avalado por el IDPC, compuesto básicamente por un líder de proyecto, un profesional especializado en patrimonio, un apoyo para la sistematización y participación comunitaria, un profesional creativo para la divulgación de resultados.

Tabla 34. Patrimonio. Acciones D20.
 Fuente: Elaboración propia (SDP, 2022)

3.7 Gestión Inteligente

Una gestión efectiva debe concretar modelos de articulación entre actores públicos y privados, así como diversos mecanismos de vinculación y financiación. Los instrumentos de gestión y financiamiento establecidos desde el POT Bogotá Reverdece 2022 - 2035 permiten un sinnúmero de combinaciones e innovaciones. La AE Chapinero Verde e Inteligente tiene el potencial de contar en territorio con diversos actores económicos, comunitarios y de orden nacional, cuyos intereses y necesidades, aunque son particulares, dependen del entorno y se interrelacionan entre sí. La formulación de la AE debe poder capitalizar esta ventaja comparativa, para implementar acuerdos y alianzas que permitan el financiamiento de los proyectos de cada pilar, siempre velando por el cumplimiento del interés general.

Gobernanza:

D22. Estructuración del modelo de gobernanza de la Actuación Estratégica para la toma de decisiones, la gerencia de los proyectos y la efectiva administración de los recursos.

Se debe implementar un modelo centralizado gobernanza para la toma de decisiones de la AE sectorizado para cada uno de los ámbitos de gestión, mediante la creación de gerencias independientes conformadas por actores diferenciados, de acuerdo con la interrelación o independencia entre éstos, para efectos del reparto de cargas y la gerencia de los proyectos públicos y privados.

La(s) gerencia(s) podrán entre otros, priorizar inversiones, cumplir los acuerdos con los aportantes, garantizar el cronograma de ejecución de los proyectos, y facilitar la articulación interinstitucional para la obtención de conceptos, gestión de trámites, y demás procesos de coordinación pública.

D23. Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana durante el proceso de formulación y la ejecución de los proyectos.

Mediante un mapeo de actores que identifique los líderes, organizaciones comunitarias y demás actores interesados en el territorio con capacidad de incidencia, se deben concertar los mecanismos de diálogo y seguimiento ciudadano que garanticen la identificación de problemáticas y de soluciones durante todo el proceso.

D24. Formulación y concertación de las reglas para la protección a moradores y actividades productivas presentes en el territorio mediante el diseño de mecanismos innovadores.

Es imperativo que se estimule la permanencia de los moradores y de las actividades productivas presentes en el territorio, mediante la implementación de alternativas como la vinculación a los negocios, el pago equivalente al avalúo comercial, la compensación con los mismos metros cuadrados de construcción, el mantenimiento del estrato socioeconómico, el impuesto predial, entre otros, o la combinación entre ellos, como parte fundamental de la renovación urbana de esta pieza urbana.

Financiación y gestión del Suelo:

D25. Estructuración de esquemas alternativos de vinculación de terceros que permitan captura de valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.

Para concretar la ejecución y garantizar el sostenimiento en el tiempo de los proyectos relacionados con los predios remanentes del Corredor Verde de la Carrera Séptima y de las estaciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá, es fundamental concretar mecanismos alternativos de aprovechamiento de las áreas públicas construidas a través de esquemas de arrendamiento, concesión, usufructo u otro tipo de modelos de vinculación público-privada, que generen rentas constantes que rentabilicen los activos fijos en el mediano y largo plazo, como opciones de fuentes de financiación para el desarrollo de equipamientos e intervenciones públicas en la AE.

Igualmente, se deben implementar mecanismos para el aprovechamiento económico del espacio público en la plaza de Lourdes, las calles peatonales o pacificadas y otros espacios públicos que complementen la actividad económica, o de las infraestructuras públicas cuyos recursos puedan financiar los proyectos de la AE.

D26. Definición del cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en todo el entorno de la AE, que se armonicen con la vocación socioeconómica de cada ámbito de gestión y permitan financiación de los proyectos.

Se deben establecer las reglas de juego para el cumplimiento de las obligaciones de manera diferenciada, por ejemplo:

- Definición de esquemas que permitan ejecutar las obras de infraestructura con cargo a los aprovechamientos, previo a la expedición de licencias o actos administrativos.
- Definición del cumplimiento de las obligaciones de provisión de vivienda VIS y VIP entre los ámbitos de gestión, priorizando los sectores occidentales de la AE como zonas receptoras de los nuevos desarrollos que se adelanten en los ámbitos de gestión.
- Definición del cumplimiento de la obligación de espacio público diferenciado por ámbitos, en los cuales se prioricen los sectores occidentales de la AE como zonas receptoras.
- Definición de condiciones para el cumplimiento de obligaciones urbanísticas para el licenciamiento directo y las formulaciones parciales de los ámbitos de gestión.

D27. Definición de incentivos económicos y condiciones especiales para fomentar la implementación de los proyectos, mediante un diseño y concertación interinstitucional.

Para la implementación de las directrices del pilar de Reactivación con el desarrollo de proyectos de vivienda colectiva con enfoque en turismo, residencias estudiantiles o para recuperación de pacientes, se deben explorar y concretar descuentos o exenciones tributarias, otorgar mayores edificabilidades sin que medie la adopción de planes parciales, permitir cumplimientos flexibles de las obligaciones urbanísticas, compensaciones en dinero o sustituciones, entre otros.

D28. Definición de los operadores urbanos para activar el desarrollo de estos entornos en el corto plazo.

Con motivo de activar el desarrollo y la revitalización del entorno en el corto plazo, se debe establecer en una fase temprana unas reglas de juego básicas y condiciones diferenciales y preestablecidas para activar el licenciamiento directo y que puedan acceder a las edificabilidades máximas permitidas en el tratamiento urbanístico, sin que intermedie un plan parcial para la definición de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas.

4. AMBITOS DE GESTIÓN

Los ámbitos de gestión son unidades para garantizar el desarrollo de la actuación estratégica Chapinero Verde e Inteligente a través de la definición de condiciones específicas que se asignan a una zona específica de la AE tras procesos de formulación que atienden con mayor grado de detalle las problemáticas y oportunidades.

Para la definición de los ámbitos de gestión se identificaron suelos de oportunidad conforme a las características físicas, sociales, espaciales y de vocación del territorio, especialmente por potencial de desarrollo asociado a la infraestructura de movilidad representada en los proyectos del Corredor Verde de la Carrera Séptima y la Primera Línea de Metro de Bogotá. Se identificaron 6 ámbitos de oportunidad los cuales se muestra a continuación:



Ilustración 55. Ámbitos de Gestión de AECVI.

Fuente: Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (RENOBO, 2023)

Los ámbitos de oportunidad anteriormente propuestos pueden ser redelimitados en la fase de formulación con estudios técnicos que avalen su modificación especialmente en la determinación de proyectos asociados a las necesidades de servicios públicos especialmente con la renovación de las redes troncales de alcantarillado.

Áreas de Integración Multimodal

En la AECVI se encuentran predelimitadas dos áreas de integración multimodal asociadas a las estaciones de la PLMB de Calle 63 y Calle 44. En estas áreas se cuenta con la oportunidad de articular las estaciones con nuevas edificaciones e infraestructura complementaria para los proyectos de movilidad de transporte y logística de último kilómetro. Constan de una superficie de 49,30Ha.

Área de oportunidad Las Flores

El área de oportunidad Las Flores contiene el mayor potencial edificatorio de vivienda de la AECVI, así como la consolidación de las aglomeraciones económicas de escala local de ferreterías y luminarias. Cuenta con área de 44,29Ha y contiene la Plaza de Las Flores como un referente de Bogotá el cual presenta la posibilidad de intervención de un proyecto integral.

Área de oportunidad Distrito Creativo y Diverso La Playa

El área de oportunidad del Distrito Creativo y Diverso La Playa cuenta con la actividad cultural consolidada, así como ser referente patrimonial ya que contiene la Iglesia y la Plaza de Lourdes. Este ámbito contiene el potencial de transformación asociado a los proyectos de la Unidad de Planeamiento Local de Chapinero denominado Corazón Lourdes – Quebrada las Delicias como piloto de ciudad 24 horas y conector ecosistémico. Consta de una superficie de 47,82Ha.

Ámbito de Gestión Carrera Séptima

El ámbito de gestión Carrera Séptima se encuentra definido como la articulación del proyecto del Corredor Verde Carrera Séptima en relación con las futuras edificaciones en los predios de oportunidad para la generación de vitalidad urbana con la propuesta de usos mixtos que consoliden la actividad peatonal frente a la calle por medio de fachadas y frentes activos. Consta de una superficie de 31,89Ha.

Ámbito de Gestión Avenida Caracas

El ámbito de gestión Avenida Caracas se encuentra definido como la articulación del proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá en relación con las futuras edificaciones en los predios de oportunidad para la configuración de un perfil de la avenida acorde a las condiciones de los proyectos que propenda a la generación de vitalidad urbana con la propuesta de áreas privadas afectas el uso público, propuestas de usos mixtos que consoliden la actividad frente a la calle por medio de fachadas y frentes activos. Consta de una superficie de 21,46Ha.

Ámbito Distrito Inteligente Universitario

El ámbito Distrito Inteligente Universitario comprende el sector asociado a las universidades católica, Distrital, así como HUB médico de la Clínica Marly con potencial de laboratorio a cielo abierto e incubadora empresarial y académica. Consta de una superficie de 11,21Ha.