

- [illegible]



# MEMORIA JUSTIFICATIVA

---

## Contenido

|                                                                                                                                  |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>MEMORIA JUSTIFICATIVA:</b> .....                                                                                              | <b>2</b>   |
| <b>1. Antecedentes del plan parcial:</b> .....                                                                                   | <b>2</b>   |
| 1.1. Dificultades en la gestión del suelo: .....                                                                                 | 3          |
| 1.2. Decreto 213 de 2013 – Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”:.....                                            | 5          |
| 1.3. Decreto 822 de 2019 – Modificación Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”<br>ahora “Estación Metro 26”: ..... | 6          |
| 1.4. Necesidad de ajuste al plan parcial: .....                                                                                  | 9          |
| <b>2. Marco normativo para la formulación del Plan Parcial:</b> .....                                                            | <b>10</b>  |
| 2.1. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial: .....                                                                            | 10         |
| 2.2. Desde el Decreto Distrital 492 de 2007:.....                                                                                | 13         |
| 2.3. Desde el Plan de Desarrollo Distrital: .....                                                                                | 14         |
| 2.4. Desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá: .....                                         | 17         |
| 2.5. Normas aplicables a la modelación urbanística: .....                                                                        | 25         |
| <b>3. Delimitación del Área De Planificación:</b> .....                                                                          | <b>28</b>  |
| 3.1. Lotes que componen el área de planificación: .....                                                                          | 30         |
| <b>4. Componente Urbanístico:</b> .....                                                                                          | <b>34</b>  |
| 4.1. Desarrollo urbanístico del sector.....                                                                                      | 34         |
| 4.2. Diagnóstico de los sistemas estructurantes: .....                                                                           | 46         |
| 4.3. Diagnóstico sistemas estructurados: .....                                                                                   | 92         |
| <b>ANEXOS</b> .....                                                                                                              | <b>112</b> |

# MEMORIA JUSTIFICATIVA:

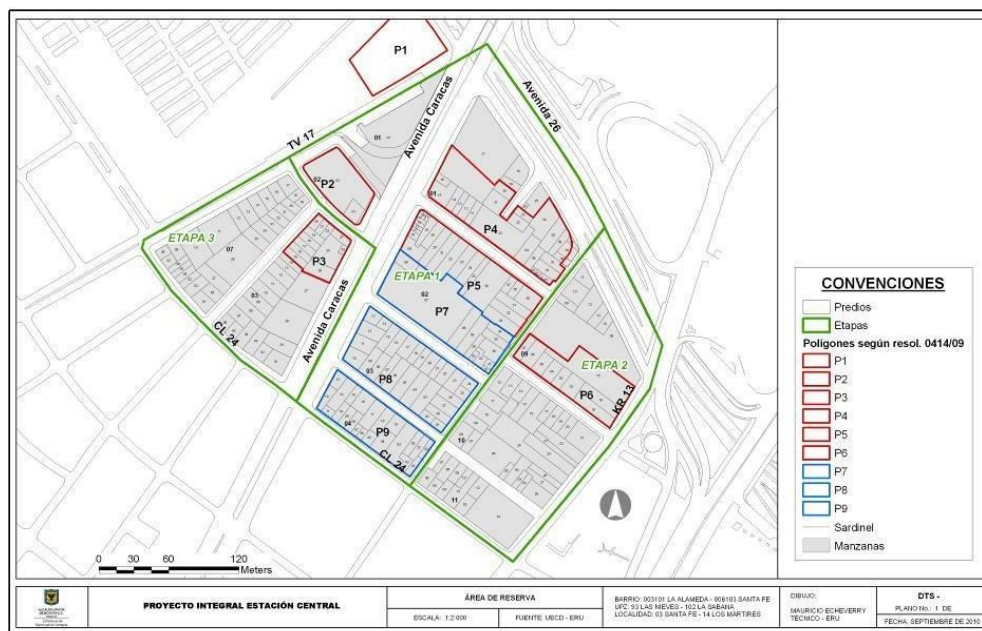
## 1. Antecedentes del plan parcial:

Bajo las directrices del Plan de Ordenamiento Territorial y la priorización del centro tradicional en los sectores con tratamiento de renovación urbana, se impulsó un proceso de gestión del suelo a cargo del Distrito que determinó y fundamentó el Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”, donde las empresas TRANSMILENIO S.A. y la EMPRESA DE RENOVACIÓN URBANA suscribieron el Convenio 215 de 2009, cuyo objeto fue “precisar las condiciones de cooperación y coordinación de las partes, en la adquisición de los inmuebles requeridos para desarrollar el Proyecto de Renovación Urbana “Estación Central”.

En el mismo sentido, la Secretaría Distrital de Planeación, delimitó el área de reserva del Proyecto Estación Central, con un total de 370 predios mediante la Resolución 414 de 2009, y con el Decreto 435 de 2009, el Alcalde Mayor declaró la existencia de condiciones de urgencia por razones de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios requeridos para la ejecución del Proyecto Integral de renovación urbana denominado "Estación Central", mediante expropiación por vía administrativa.

Por consiguiente, la ERU llevó a cabo la adquisición de los predios que solicitaba Transmilenio para la primera fase de la Estación (plataforma 1), que en el siguiente plano se identifican en rojo, y en azul se señalan los predios requeridos para la segunda fase de la gestión correspondiente al proyecto de renovación urbana por medio de la adopción de un plan parcial de renovación urbana, que permitiera el redesarrollo del sector.

**Ilustración 2.1.1-1. Delimitación polígonos según Resolución 414/2019**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana –  
ERU 2010

De los 370 predios delimitados en la reserva para el proyecto de renovación urbana contenida en la Resolución 414 de 2009, en virtud del Convenio 215 de 2009 suscrito entre Transmilenio y la ERU se realizó la gestión sobre 112 predios, y de los 242 predios objeto de adquisición a favor de la ERU, se excluyeron algunos, sustentado en razones técnicas y jurídicas para ello. Es así como se realizó la siguiente gestión:

|                      |     |
|----------------------|-----|
| <b>TOTAL PREDIOS</b> | 370 |
| <b>**ERU</b>         | 242 |
| <b>*TRANSMILENIO</b> | 128 |

**Propuesta inicial de gestión (2009)**

**Nota \*:** De los 128 se excluyen 16, únicamente se adquieren a favor de Transmilenio 112 predios

**Nota\*\*:** De los 242 predios se excluyen 106, únicamente se adquieren 136 predios

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| <b>TOTAL PREDIOS ADQUIRIDOS</b> | 248 |
| <b>**ERU</b>                    | 136 |
| <b>*TRANSMILENIO</b>            | 112 |

### 1.1. Dificultades en la gestión del suelo:

- La gestión de adquisición de los predios que conforman la UG1 (Etapa 1; polígonos 1, 2,3,4, 5, 7, 8 y 9), presentaron dificultades especialmente en los polígonos 8 y 9. Las razones se resumen de la siguiente manera:
- Situaciones jurídicas que presentaban la mayoría de los predios, pues se identificaron varias sucesiones inconclusas y sin registro, arrojando un número de propietarios significativos de difícil localización.
- Posesiones ilegítimas, no autorizados ni reconocidas por los titulares del derecho real de dominio.
- Arriendos y subarriendos ilegítimos, no autorizados ni reconocidos por los titulares del derecho real de dominio.
- El funcionamiento de establecimientos tales como prostíbulos, residencias entre otras, dificultaron las negociaciones.

Por su parte la gestión de adquisición en el polígono 4, 5 y 7, resultó expedito, teniendo en cuenta el inicio de obra por parte de Transmilenio, por lo que los titulares de dicho sector se acercaron a la realidad de intervención por parte del Distrito.

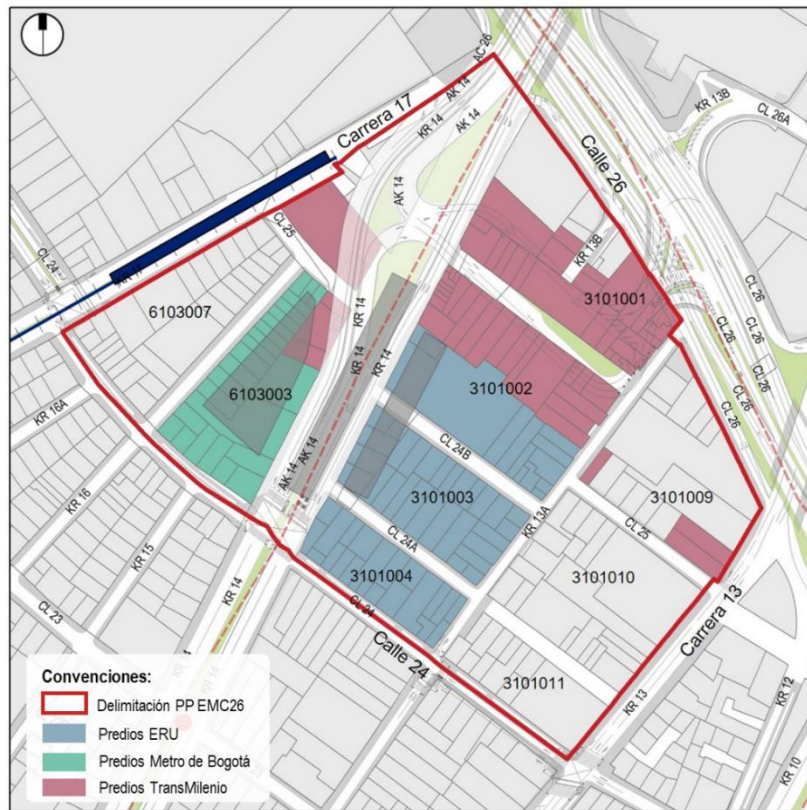
Mediante la Resolución 043 del 4 de noviembre de 2016, *“Por la cual se adoptan los criterios para el reconocimiento de unos pagos a los propietarios de los predios del Polígono 9 del proyecto de renovación urbana Estación Central que optaron por las alternativas de vivienda de remplazo y asociatividad”*, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá reglamentó la opción de vivienda de reemplazó para 17 propietarios del polígono 9 que no aceptaron el pago en dinero.

#### **Estado actual de la propiedad del suelo:**

A los predios de propiedad pública en el plan parcial Estación Central se suman 24 predios que serán objeto de adquisición de la Empresa Metro de Bogotá, donde se localizará el edificio de acceso occidental de la Estación N°13 (Av. Caracas / Calle 24ª-Calle 26) de la Primera Línea del Metro como se muestra a continuación:



**Ilustración 2.1.1-1.Estado actual de la propiedad del suelo**



|                                                     | Predios adquiridos | Área (m2)        |
|-----------------------------------------------------|--------------------|------------------|
| Área bruta                                          |                    | 92.563           |
| TransMilenio                                        | 112                | 13.128,38        |
| Empresa Metro de Bogotá *                           | 24                 | 6.221,53         |
| Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá | 136                | 14.678,34        |
| <b>TOTAL</b>                                        | <b>272</b>         | <b>34.028,25</b> |

**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2020**

El 100% de la compra de predios, se realizó con base en el procedimiento reglamentado en la Ley 9 de 1989 y la Ley 388 de 1997 según correspondió, y la gestión social realizada surtió el proceso de caracterización, censo poblacional, evaluación de impactos y formulación y ejecución del Plan de Gestión Social, cuyos resultados se anexan al presente documento.

## 1.2. Decreto 213 de 2013 – Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”:

El Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central” se adoptó mediante el Decreto 213 de 2013, que integra el proyecto de renovación con la Fase III de Transmilenio, y la necesidad de localizar la Estación del transporte masivo que permitiría integrar operacionalmente las troncales Calle 26, Avenida Caracas y Troncal Carrera 10. Definiendo como localización óptima para la Estación, el costado sur oriental del cruce de la Calle 26 con Avenida Caracas.

Dentro de los objetivos del Plan Parcial de renovación urbana se sustentó en los cambios del sector que, en razón a ser un área netamente residencial en los años 40, con el tiempo estaba presentando síntomas de deterioro físico y social con actividades comerciales informales y de prostitución. Es así como el PPRU se enmarca en las operaciones estratégicas de ordenamiento contenidas en el Decreto Distrital 190 de 2004 (Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003).

Adicionalmente, el Decreto Distrital 492 de 2007, por el cual se reglamentó el Plan de Ordenamiento Zonal del Centro de Bogotá, propone generar un centro incluyente, sustentable y diverso, en un área de 1.730 Ha, en 4 localidades (Santa Fe, Candelaria, Mártires y Teusaquillo). Dentro de esta estrategia se plantea el área del PPRU Estación Central como parte de la Franja Prioritaria de Intervención.

El Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central” buscó aprovechar las condiciones de accesibilidad de la Estación Central de la Troncal de Transmilenio Calle 26 al Centro de la ciudad, y al sector de la Alameda en particular, a partir de un mejor aprovechamiento del suelo y de la implantación de nuevos usos, en una zona de la ciudad que presenta una localización estratégica y que se encuentra en proceso de deterioro urbano.

Así las cosas, el Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central”, planteó los siguientes objetivos:

Aprovechar el desarrollo de la Estación Central de Transmilenio, como elemento estructurante para el redesarrollo urbanístico del área central de la ciudad localizada en la franja prioritaria de intervención definida en el Plan Zonal del Centro, mediante la reconfiguración del trazado urbano.

Mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, atraer nuevos habitantes al Centro aprovechando la localización y potenciando los sistemas de transporte que conectan el plan parcial con el resto de la ciudad, mediante la oferta de vivienda incluyendo la de Interés Prioritario en el área del Plan Parcial.

Generar espacios públicos que estructuren el espacio urbano, articulando el sistema de movilidad con las dinámicas urbanas propias del sector, que promuevan la localización de servicios empresariales, equipamientos, mejorando las condiciones de accesibilidad.

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

Promover la optimización en la infraestructura de estacionamientos a través de alternar su uso en los horarios laborales y los horarios de descanso, aprovechando la mezcla de usos que posibilita el proyecto.

### 1.3. Decreto 822 de 2019 – Modificación Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Central” ahora “Estación Metro 26”:

Desde la adopción del Decreto 213 en el año 2013 se han presentado cambios en las condiciones actuales del sector y en el ámbito de la intervención de este, en las cuales se fundamentó la necesidad de la modificación del plan parcial en el año 2019. A continuación, se listan las principales determinantes a las que obedeció la mencionada modificación:

- **Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB):** En concertación con el Gobierno Nacional y Distrital y con el fin de optimizar el diseño original de la PLMB, la Financiera de Desarrollo Nacional S.A (FDN) suscribió el contrato 02/2016 con la firma SYSTRA, donde se llegaron a las siguientes conclusiones:
  - La tipología viaducto (metro elevado) es la que presenta mayores beneficios.
  - El trazado dl tramo 1 de la PLMB inicia en el Portal Américas y continúa a lo largo de las avenidas Villavicencio, Primero de Mayo, Calle 8 sur, Calle 1 hasta su intersección con la Avenida Caracas donde tomará hacia el norte hasta la calle 74 donde inicia el tramo de de maniobras de retorno hasta la calle 78.,
  - Longitud del recorrido del tramo 1 es 23,96 km y contará con 16 estaciones, una de las cuales estará ubicada sobre la Avenida Caracas entre las calles 24 y 26, en el ámbito del PPRU.

Posteriormente, se suscribió el contrato de consultoría 02/2017 entre el Consorcio MetroBog, conformado por las firmas SYSTRA e INGETEC, y la FDN para realizar la estructuración técnica de la PLMB. Resultado de este contrato se definió técnicamente la localización del Puesto Central de Control (PCC) sobre la Avenida Caracas, en cercanía a la Calle 26 y vinculada al acceso de la estación del sistema en el ámbito del PPRU.

Se hizo necesario entonces, ajustar el PPRU considerando el trazado de la PLMB y la ubicación de una estación y el PCC, como elementos estructuradores de un nuevo proyecto urbano, logrando, además, una integración intermodal con la Estación del Sistema Transmilenio prevista.

- **Estación de Transmilenio:** La llegada de la PLMB por la Avenida Caracas ha demandado la necesidad de la reconfiguración de las líneas de transporte que circulan sobre este corredor, la evaluación de escenarios de reimplantación de estaciones del sistema Transmilenio, la cual contempla la eliminación de la Estación de la Calle 22 y el traslado de la Estación de la Calle 26, así como la implantación de una estación de integración modal estratégica Metro – Transmilenio en la UAU y/o UG 1 del PPRU.

En 2019 se hizo necesario plantear la modificación del PPRU garantizando la integración entre los sistemas de transporte, el manejo de los peatones que acceden a la estación y el nuevo desarrollo inmobiliario previsto para el proyecto.

- **Estación de Regiotram de Occidente:** La Gobernación de Cundinamarca a través del contrato de la Unión Temporal EGIS-Deloitte- Durán&Osorio-Sumatoria y la Empresa Férrea Regional SAS, se encuentra realizando el “Proyecto Regiotram de Occidente Ramal a la Estación del Metro anexo No. 4”, la cual plantea en su propuesta la conexión del tren desde la Estación de la Sabana convirtiéndose en el Ramal Metro para conectarse con el PLMB y el PPRU. El proyecto Regiotram plantea un ramal de conexión desde la Estación de La Sabana hasta los límites del plan parcial, con una estación sobre la Transversal 17. Es por ello que, el ajuste del plan debió tener en cuenta esta importante conexión con los sistemas Transmilenio y PLMB.

- **Productos inmobiliarios:** El PPRU inicial, adoptado mediante Decreto Distrital 213 de 2013, planteaba para su desarrollo inmobiliario la oferta de Vivienda Interés Prioritario en la unidad de gestión y/o actuación 3 del plan parcial, esto generaba unas transferencias del orden de 17 mil millones de pesos del 2013 lo que representaba el 76,4% de las transferencias en el marco del reparto equitativo de cargas y beneficios entre las unidades de actuación urbanística del plan parcial. Lo anterior se especifica en el numeral 1.2.5 del Decreto en mención.

Como consecuencia, hubo una repercusión negativa en la ejecución del plan parcial al reducirse el interés del mercado en los usos aprobados en el Plan Parcial, esto se evidenció en las observaciones recibidas por la ERU en el marco de la selección pública de ofertas No.1 de septiembre de 2015 de Alianza Fiduciaria S.A., cuyo objeto consistió en *“seleccionar la oferta más favorable para la adjudicación del contrato para ejecutar el proyecto consistente en elaborar el diseño definitivo, licenciar y construir la Estación Central de Transmilenio y elaborar el diseño definitivo, licenciar y construir los desarrollos inmobiliarios a construir en la unidad de gestión número 1, así como las obras de urbanismo a ejecutar y construir en dicha unidad: de gestión y/o actuación”*.

Por lo anterior y en búsqueda de lograr el cierre financiero del proyecto, que permita cumplir la utilidad pública del programa de renovación urbana, la ERU como promotor del plan parcial propuso ampliar los productos inmobiliarios relacionados con la vivienda dentro del ajuste del plan parcial. Más aún cuando la generación de vivienda de interés social en la franja priorizada del Plan Zonal del Centro se adoptó en el Plan Parcial de Renovación Urbana “San Bernardo Tercer Milenio”, mediante Decreto 508 de 2019, en el que se proyectan 3.946 unidades de Vivienda.

- **Nuevas dinámicas del sector inmobiliario:**

Según un análisis de mercado, realizado por La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá y actualizado al 2019 de las dinámicas inmobiliarias a partir de fuentes de información secundarias, se estableció que durante el año 2016 se ofertaron en todas las clases de oficinas y corredores en la ciudad de Bogotá 234.519 m<sup>2</sup>, de los cuales se absorbieron 164.399 m<sup>2</sup>. En cuanto al mercado de vivienda el sector presenta el desarrollo de numerosos proyectos de vivienda multifamiliar con un ritmo alto de ventas, consolidando el sector como un polo de desarrollo residencial de la ciudad.

Se destaca entre este tipo de proyectos inmobiliarios el Proyecto Atrio localizado en el costado norte del plan parcial, con 148.000 metros cuadrados construidos (Torre Sur 85.000 m<sup>2</sup> y 268 m de altura, Torre Norte 63.000 y 200 m de altura), principalmente para oficinas.

En este sentido, el potencial de desarrollo inmobiliario previsto por el Plan Parcial se evaluó de manera general con relación a la oferta de oficinas del sector, redireccionando la intensidad de los usos propuestos inicialmente, incrementando la oferta de vivienda y disminuyendo oficinas y comercio, lo que estaría en congruencia con las dinámicas del sector como la rehabilitación y atracción de habitantes hacia el centro de la ciudad.

Adicionalmente, en el Decreto 822 de 2019 se ajustaron dos temas importantes que quedaron indicados en el Decreto Distrital 213 de 2013, pero no tuvieron un desarrollo normativo que permitiera la claridad suficiente para su ejecución. Estos temas son:

- **Áreas de Manejo Diferenciado (AMD):** El Decreto 213 de 2013 identificó seis (6) Áreas de Manejo Diferenciado – AMD basándose en las condiciones particulares de algunos inmuebles que requerían de un manejo especial, sin embargo, en ese momento no existía un marco normativo que reglamentara las



condiciones normativas para este tipo de áreas en los planes parciales de renovación urbana. Por lo cual, en el marco de la modificación al PPRU se realizó una revisión de las AMD y de las Edificaciones con condición de permanencia identificadas, evaluando su pertenencia y realizando una reclasificación o exclusión de estas para incorporarlas en el ajuste, según el marco previsto en el Artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016.

- **Bienes de Interés Cultural (BIC):** El ajuste al Plan Parcial realizó una actualización a la normatividad urbanística vigente en el año 2019 relacionada con los Bienes de Interés Cultural, según el Decreto Distrital 560 de 2018, además de garantizar la preservación de los valores patrimoniales que dieron origen a su declaratoria y asignarles usos a las edificaciones en consecuencia al nuevo planteamiento urbano y las necesidades del sector con el fin de garantizar la sostenibilidad de los bienes de interés cultural.

## 1.4. Necesidad de ajuste al plan parcial:

**Ilustración 2.1.1-1. Necesidad de ajuste de plan parcial**

|          |                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1</b> | <b>Re-delimitación del área de planificación</b>                          | La ERU, Bogotá D.C, propone a la Secretaría de Planeación del Distrito, en el marco del Decreto Distrital 070 de 2015, la propuesta del área de planificación, sustrayendo los suelos asociados a la sección pública de la Calle 26 y la Carrera 13. Así mismo, la sección pública de la Transversal 17 también es excluida en la re- delimitación, dado que, sobre esta vía, en el ámbito de la actual delimitación del plan parcial, se localizará la estación de Regiotram de Occidente.        |
| <b>2</b> | <b>Mayor aprovechamiento en altura</b>                                    | Luego de realizarse distintas mesas de trabajo donde se expusieron los criterios técnicos y las distintas determinantes. La Aeronáutica Civil, mediante Comunicado N°4109.085-2020026411 rectificó las alturas permitidas definidas anteriormente en el radicado 20194200075812 del 12 de junio de 2019, de manera que se permitió un máximo de 120 metros al occidente de la Avenida Caracas y 140 metros al oriente de esta vía.                                                                 |
| <b>3</b> | <b>Mejorar la integración de los sistemas de transporte público</b>       | Dentro del área de planificación se localiza la proyectada Estación Central de TransMilenio y la Estación Calle 26 de la PLMB. Igualmente, en el límite occidental del área de planificación se encuentra la estación inicial proyectada del Regiotram de Occidente. Al mejorar la articulación espacial de las estaciones entre sí permite que los usuarios puedan movilizarse de una manera más efectiva promoviendo la intermodalidad, principal componente de la formulación del plan parcial. |
| <b>4</b> | <b>Generar un bosque urbano</b>                                           | Con el aumento de los aprovechamientos urbanísticos en el área de planificación, se hace necesario el mejoramiento de los sistemas públicos que condicionan la capacidad de soporte del territorio. Lo anterior, con el fin de inducir un desarrollo con altos estándares no solo desde las piezas arquitectónicas sino desde las infraestructuras públicas. Con lo anterior, se busca consolidar un bosque urbano, a través de la mencionada mayor oferta de espacios públicos de calidad.        |
| <b>5</b> | <b>Pertinencia de la ampliación de la calle 24</b>                        | En el marco del contrato No. IDU- 139 DE 2006 Consorcio General propuso la ampliación de un tramo de la calle 24 entre la Transversal 17 y la Carrera como vía alterna de la troncal Calle 26, convirtiéndola en una vía V4E. Dentro de los motivos para realizar esta ampliación se encuentran la construcción de la estación de Transmilenio Fase III, y se encuentra soportado con un estudio de movilidad realizado por el IDU y aprobado por la Secretaría de Movilidad.                      |
| <b>6</b> | <b>Posible ubicación del Centro Administrativo Distrital 2</b>            | De acuerdo a mesas de trabajo llevadas a cabo con la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá, surgió la necesidad de evaluar la posible ubicación del Centro Administrativo Distrital en el área del Plan Parcial Estación Metro Calle 26. Este requerimiento condicionó de cierta manera el modelo de ocupación del plan parcial y donde los predios son propiedad de la ERU, se decidió que se ubicaría el CAD2.                                                                       |
| <b>7</b> | <b>Evaluación BIC y condición de permanencia de la clínica en la MZ 7</b> | Para la presente modificación, se busca adelantar la solicitud de exclusión del listado BIC de los predios ubicados en la carrera 16 No. 24-45 y en la calle 24 A No.13-04/06/08/14 Esquina. Se realizaron mesas de trabajo con los propietarios de la clínica quienes accedieron a involucrarse en el proceso de reformulación para conjuntamente llegar a una situación provechosa para cada una de las partes.                                                                                  |
| <b>8</b> | <b>Cambio en la oferta de productos inmobiliarios POS-COVID-19</b>        | La declaración del estado de emergencia económica, social y ecológica en el país a causa de la pandemia del COVID-19 y las consecuentes medidas que se tomaron a nivel distrital se vio la necesidad de repensar los modos de vida en la ciudad, esto implicó que la oferta de productos inmobiliarios esté cambiado drásticamente. Razón por la cual, se hizo necesario modificar la oferta de usos, reduciendo la oferta de oficinas y aumentando la de vivienda.                                |

**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2020**

## 2. Marco normativo para la formulación del Plan Parcial:

### 2.1. Desde el Plan de Ordenamiento Territorial:

El Distrito adoptó en el año 2004 el Decreto 190, “Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”, actual Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital de Bogotá. Este Decreto establecía una serie de objetivos que enmarcaron la visión de largo plazo del Distrito y, en función de las cuales, se desarrolló la norma urbanística que enmarcó el desarrollo de Bogotá desde su entrada en vigencia hasta el día de hoy.

**Tabla 2.1.1-1. Directrices desde el POT**

| <b>Objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial:</b> A continuación, se desarrollan las políticas generales del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, contenidas en el Capítulo I del Título II del Decreto 190 de 2004, que guardan mayor relación con el desarrollo del Plan Parcial Estación Metro Calle 26: |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Objetivos</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Definiciones en el plan parcial</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| <b>1. Planear el ordenamiento territorial del Distrito Capital en un horizonte de largo plazo:</b>                                                                                                                                                                                                                         | El Plan Parcial busca generar lineamientos para el desarrollo equilibrado del territorio, que armonice los potenciales de desarrollo del territorio con las estructuras sociales y económicas presentes, fomentando un modelo de desarrollo integral que se traduzca en mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>4. Controlar los procesos de expansión urbana en Bogotá y su periferia como soporte al proceso de desconcentración urbana y desarrollo sostenible del territorio rural</b>                                                                                                                                              | El Plan Parcial es estratégico toda vez que concentra suelos con un importante potencial de desarrollo para albergar operaciones urbanas de escala intermedia que habiliten el suelo para generar procesos de densificación y crecimiento en altura, de la mano de las mejoras necesarias en las infraestructuras públicas de soporte. Por lo anterior, se hace necesario plantear un modelo que apunte al reciclaje de las estructuras existentes, a través de procesos de revitalización urbana, que a su vez aporten los recursos suficientes para la gestión de mejoras o generación de espacios públicos, equipamientos, redes de servicios públicos y sistemas de movilidad |
| <b>5. Avanzar a un modelo de ciudad región diversificado, con un centro especializado en servicios</b>                                                                                                                                                                                                                     | Una de las premisas en el desarrollo del Plan Parcial es armonizar el uso racional del suelo, con procesos de densificación y crecimiento en altura de los suelos que cuentan con mayores potencialidades de desarrollo, y la vocación económica potencial del área de estudio, promoviendo un proceso de renovación urbana integral que propenda por la protección de los moradores y las actividades económicas.                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>7. Desarrollo de instrumentos de planeación, gestión urbanística y de regulación del mercado del suelo para la región.</b>                                                                                                                                                                                              | Para ello, hace necesario proponer esquemas de planificación integral que garanticen el desarrollo integral del territorio y viabilicen la inyección de recursos tanto del sector privado como público, con el fin de mejorar la capacidad de soporte del territorio y albergar procesos de densificación y crecimiento urbano en los sectores centrales de la ciudad que cuentan con mayores potencialidades de desarrollo.                                                                                                                                                                                                                                                      |

| <b>8. Equilibrio y Equidad Territorial para el Beneficio Social.</b>                                                                                                                                                                                                                                                       | El Plan Parcial busca, a través del reconocimiento de las realidades sociales y económicas del territorio, definir estrategias que garanticen la vinculación de los actores en el territorio a los procesos de planificación complementaria, gestión del suelo y, de manera integral, el desarrollo urbanístico de esta pieza estratégica de ciudad.                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Políticas del Plan de Ordenamiento Territorial:</b> A continuación, se desarrollan las políticas generales del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, contenidas en el Capítulo I del Título II del Decreto 190 de 2004, que guardan mayor relación con el desarrollo del Plan Parcial Estación Metro Calle 26: |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| <b>Políticas</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <b>Definiciones en el plan parcial</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>1. Política sobre uso y ocupación del suelo urbano y de expansión:</b>                                                                                                                                                                                                                                                  | La definición de objetivos, estrategias y lineamientos, así como la base normativa para el desarrollo urbanístico que propone el Plan Parcial, se enfocan en la implementación de instrumentos de gestión del suelo y de financiación, proponiendo un esquema de planificación integral del territorio que garantice una ocupación racional del suelo, y la implementación de mecanismos que garanticen el reparto equitativo de cargas y beneficios. Esto es, la armonización entre el potencial de desarrollo de los suelos al interior del área de estudio con el aporte para el mejoramiento o desarrollo de sistemas públicos de soporte. |
| <b>2. Políticas Ambientales:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Por tanto, el Plan Parcial se sustenta, en gran medida, en mejorar las cualidades ambientales del área de estudio, con el fin de mitigar procesos de deterioro físico y ambiental del territorio, a través de objetivos concretos tendientes a incrementar el verde urbano, generar mayores y mejores de espacios públicos y desarrollar elementos que, desde sus componentes, contribuyan a consolidar la deficiente estructura ecológica al interior del área de estudio.                                                                                                                                                                    |
| <b>3. Política de competitividad:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                      | El Plan Parcial pretende potenciar y armonizar el potencial de crecimiento y densificación urbana con una importante oferta de usos mixtos que, de una parte, acerquen a la población a la oferta de bienes y servicios, y de otra, genere oportunidades para la consolidación de una importante centralidad comercial y de servicios del Distrito, asumiendo las dinámicas que se han venido consolidando en el Centro Internacional de Negocios, al norte de la Calle 26, potenciando la competitividad del Distrito en la oferta de estos usos.                                                                                             |
| <b>4. Política de Hábitat y Seguridad Humana:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                          | El Plan Parcial busca generar un esquema de planificación integral que fomente procesos de densificación en los suelos que cuentan con potencial de desarrollo, al tiempo que se articulan estrategias sociales para la permanencia de los moradores y su vinculación con los procesos de desarrollo previstos. Igualmente, busca implementar mecanismos de gestión del suelo y de financiación que mejoren las condiciones urbanísticas y ambientales del área de estudio, y una mayor oferta de espacios públicos, equipamientos y sistemas de movilidad, asociados a procesos de revitalización urbana.                                     |
| <b>5. Política de Movilidad:</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Una de las principales potencialidades del plan parcial es la presencia de sistemas de transporte público sumado a los proyectos de nuevas líneas de alta capacidad, como el proyecto del Metro de Bogotá y el Regiotram de                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |



|                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                     | Occidente, que atenderán las demandas presentes del territorio y jugarán un papel fundamental en la mejora de la capacidad de soporte del territorio para albergar nuevos desarrollos urbanísticos e inmobiliarios.                                                                                                                                   |
| <b>6. Política de dotación de equipamientos:</b>                    | El Plan Parcial busca fortalecer los equipamientos existentes y ofertar nuevos usos dotacionales, asociados a los procesos de desarrollo urbanístico al interior del área de estudio que, a través de la aplicación de instrumentos de gestión del suelo, planificación complementaria y financiación, aporten recursos para su futuro desarrollo.    |
| <b>7. Política de dotación de servicios públicos domiciliarios:</b> | Para alcanzar los objetivos de esta política, se hace necesario establecer mecanismos de gestión del suelo y de financiación que, articulados a los nuevos desarrollos urbanísticos, generen recursos para la adecuación de las redes de servicios públicos existentes y el desarrollo de redes locales asociadas a las nuevas cargas del territorio. |
| <b>8. Política sobre recuperación y manejo del espacio público:</b> | El Plan Parcial apuesta por desarrollar intervenciones que mejoren las condiciones de los espacios públicos existentes, a través de la recuperación de sus condiciones físicas y ambientales, y a la generación de bordes activos que inyecten dinamismo y aporten seguridad a los parques y plazas consolidados al interior del área de estudio.     |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2020

### **2.1.1. Programa de Renovación Urbana:**

El Decreto 190 de 2004, ha determinado el “Programa de Renovación Urbana”, definido en el artículo 305 como las actuaciones urbanísticas a desarrollar para suplir las carencias sobre algunas áreas de la ciudad, para esto establece que dichas actuaciones deben estar encabezadas por La Empresa de Renovación Urbana.

Tal y como lo señala el artículo 306 “el objetivo central del Programa de Renovación Urbana es promover el mejoramiento y recualificación de la ciudad edificada mediante la realización de acciones integrales y diferenciadas de alta calidad urbanística y arquitectónica a través de la promoción, orientación y coordinación de las acciones públicas y privadas sobre el espacio urbano”.

En consecuencia, el programa señala diferentes sectores con el tratamiento de renovación urbana e delimitándolos en el Mapa No 23 “Programa de Renovación Urbana” del Decreto 190 de 2004, en el que cual se incorpora el área de la formulación del presente plan parcial Estación Metro 26.

Adicionalmente, el Decreto 190 de 2004 establece los “Programas Prioritarios del Plan de Ordenamiento Territorial”, en el artículo 61 se ha definido el Programa de “Consolidación del centro de la ciudad y de la red de centralidades del D.C.” en el cual establece, entre otros, el subprograma de “fortalecimiento del centro histórico y el centro internacional”.

El área de delimitación de la formulación del presente plan parcial, entre los barrios Santa Fe y Alameda están incorporados en esta Operación Estratégica, la cual tiene como objetivo consolidar el centro como el espacio que concentra todas las actividades económicas, sociales, culturales y habitacionales que componen la vida urbana, atrayendo la inversión pública y privada para el sector.

## 2.2. Desde el Decreto Distrital 492 de 2007:

### 2.2.1. Operación Estratégica Centro Histórico – Centro Internacional:

La Operación Estratégica Centro Histórico - Centro Internacional fue adoptada por el Decreto Distrital 492 de 2007, *“Por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro -PZCB- y las Fichas Normativas para las Unidades de Planeamiento Zonal -UPZ- 91 Sagrado Corazón, 92 La Macarena, 93 Las Nieves, 94 La Candelaria, 95 Las Cruces y 101 Teusaquillo”*. Este instrumento define una visión de desarrollo futuro del territorio donde el Centro de la ciudad será *“un espacio ambiental, histórico, cultural, turístico, residencial, económico, administrativo, comercial y de servicios con un alto nivel de competitividad, vocación de liderazgo estratégico y referente cultural de la región. Este escenario se logrará mediante objetivos, estrategias, programas y proyectos que garanticen el mejoramiento de la competitividad económica, la inclusión e integración social y el respeto y promoción de la cultura y el medio ambiente”*. Lo anterior, de conformidad con lo consagrado en el artículo 6 del citado Decreto 492 de 2007.

Por su parte, el artículo 7 del mismo Decreto, define los principios orientadores para mejorar y aumentar la oferta de vivienda *“Un Centro para vivir”*; fortalecer la estructura ecológica del Distrito por medio de Cerros Orientales, los corredores ecológicos y los espacios públicos *“Un Centro con Equilibrio Territorial”*; lograr un desarrollo en armonía con los tratamientos de conservación, consolidación y renovación urbana *“Un Centro Conservado, Renovado y Consolidado”*; y convertir el centro en un polo atractivo para la inyección de recursos públicos y privados *“Un Centro Competitivo”*:

Por su parte, el artículo 11 del citado Decreto 492 de 2007 define los denominados “Programas Integrales”, entendidos como *“herramientas en las que se articulan proyectos urbanos, sociales y económicos que se impulsan con la ejecución de acciones públicas estructurantes, de movilidad y de espacio público, y se complementan mediante actuaciones público-privados de recuperación de patrimonio y vivienda, entre otras que permitan una acción integral sobre el territorio”*.

El Plan Parcial comprende parte del ámbito asociado al Programa Territorial Integrado Calle 26 - Centro Internacional, al interior del cual se identifican a su vez algunos proyectos que se considera importante tener en cuenta, en el marco del presente proceso de formulación del Proyecto Reencuentro. Estos contenidos se describen a continuación:

#### **Programa Territorial Integrado Calle 26 - Centro Internacional:**

El objetivo del Programa Territorial Integrado Calle 26 - Centro Internacional es *“mejorar las condiciones urbanas del eje de la calle 26, mitigar la ruptura generada por las actuales condiciones de la misma, fortalecer el carácter direccional y de servicios en torno al Centro Internacional, articular los equipamientos culturales, los espacios de ocio y los parques, mejorar las condiciones del espacio público e incrementar la vivienda y los servicios que esta requiera”*.

A continuación, se relacionan los proyectos asociados a este programa territorial y se describe de manera concreta el aporte del Proyecto Reencuentro a su consolidación:

### Ilustración 2.2.1-1. Proyectos Programa Territorial Integrado Calle 26 – Centro Internacional

| Proyecto                           | Descripción                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Observaciones                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parqueaderos Disuasorios           | Conjunto Monumental CAD (...), Estación Central, Cementerio Central - Construcción de estacionamientos, recuperación y mejoramiento de espacio público, reúso de edificaciones y recuperación de Inmuebles de Interés Cultural aledaños (Ej. Edificio Ecopetrol).                                                                                                                                                                                                     | El Plan Parcial propone desarrollar parqueaderos de integración cercanos a las estaciones de los sistemas de transporte público masivo, de manera que se incentive el uso de estos sistemas y se disuada el uso de los medios de transporte motorizados particulares.                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Proyecto Urbano Cementerio Central | Reutilización de edificaciones, fortalecimiento del Cementerio Central y actividades complementarias, recuperación de Inmuebles de Interés Cultural, implementación de actividades turísticas y culturales, renovación urbana para vivienda nueva y nuevos desarrollos inmobiliarios, articulación de espacio público con los parques Renacimiento, Reconciliación y Bicentenario, articulación con estaciones de Transmilenio y con la nueva Avenida Mariscal Sucre. | El Plan Parcial se articula al proceso de formulación del PEMP del Cementerio Central, homologando criterios para el desarrollo futuro del área de influencia del BIC, y definiendo estrategias para su preservación.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Proyecto Urbano La Alameda         | Construcción tramo alameda Carrera 13 y tramo alameda Calle 24, reutilización de edificaciones, recuperación de Inmuebles de Interés Cultural, renovación urbana para vivienda nueva y nuevos desarrollos inmobiliarios e incremento de espacio público                                                                                                                                                                                                               | El plan parcial, facilita la continuidad de los flujos peatonales y de biciusuarios sobre la calle 24, a través de la configuración de amplias franjas de andén y ciclorruta, además de proponer el manejo de zonas verdes arborizadas sobre al andén y la apertura de las edificaciones hacia el espacio público, facilitando la configuración de un eje vital, articulador del área del centro histórico. Esto en congruencia con lo definido por esta operación estratégica, así como por el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, como se explica más adelante. |

Fuente: Alcaldía de Bogotá, 2007

Finalmente, cabe resaltar que la norma urbanística relacionada con los aprovechamientos urbanísticos, usos del suelo y tratamientos, de acuerdo con las definiciones del Decreto 492 de 2007, son las adoptadas por las fichas reglamentarias de cada UPZ.

## 2.3. Desde el Plan de Desarrollo Distrital:

El Acuerdo 761 de 2020 adoptó el Plan de Desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”. El Objetivo general del Plan de Desarrollo es “consolidar un nuevo contrato social, ambiental e intergeneracional que permita avanzar hacia la igualdad de oportunidades, recuperando la pérdida económica y social derivada de la emergencia del COVID-19, capitalizando los aprendizajes y los canales de solidaridad, redistribución y reactivación económica creados para atender y mitigar los efectos de la pandemia y de esta forma construir con la ciudadanía, una

Bogotá donde los derechos de los más vulnerables sean garantizados a través de: la ampliación de las oportunidades de inclusión social y productiva

El Plan de Desarrollo Distrital se estructura a partir de cinco (5) propósitos de ciudad, que se concretan desde el desarrollo de 30 logros de ciudad, que enmarcan así mismo los programas y proyectos a desarrollarse por parte de la Administración Distrital en la presente administración. A continuación, se desarrollan los propósitos, logros y programas que guardan relación con el proceso de formulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, toda vez que este, a través de las intervenciones previstas puede aportar a su concreción y que, por tanto, condicionan su formulación y desarrollo:

### ***2.3.1. Propósito 1: Hacer un nuevo contrato social con igualdad de oportunidades para la inclusión social, productiva y política:***

#### **8. Aumentar el acceso a vivienda digna, espacio público y equipamientos de la población vulnerable en suelo urbano y rural.**

El Plan Parcial apuesta por habilitar normativamente el suelo para albergar nuevos procesos de desarrollo urbano priorizando la vivienda, así como la implementación de instrumentos de gestión del suelo y de financiación que, en el marco de la regulación urbanística vigente promuevan la generación de vivienda social, bien sea al interior del área de planificación o su aporte correspondiente en otros sectores de la ciudad. Esto deberá ser evaluado en la fase de formulación del instrumento.

#### **9. Promover la participación, la transformación cultural, deportiva, recreativa, patrimonial y artística que propicien espacios de encuentro, tejido social y reconocimiento del otro.**

En el desarrollo de este instrumento de planificación complementaria y de gestión del suelo, será prioritario el planteamiento de estrategias que vinculen a la población, con el fin de ver garantizados sus intereses en el desarrollo futuro del territorio.

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

Este logro se articula con el anterior, desde los objetivos del Plan Parcial, toda vez que este apunta a mejorar las condiciones actuales de los espacios públicos que no cuentan con una apropiación ciudadana, asociada al desarrollo de actividades de ocio y esparcimiento, y manifestaciones culturales. Igualmente, busca desarrollar nuevos espacios públicos que fomenten la integración social.

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

#### **14. Implementar estrategias de mantenimiento, recuperación, rehabilitación o restauración de la estructura ecológica principal y demás áreas de interés ambiental en la Bogotá – Región:**

Una de las principales características del Plan Parcial es que, a su interior, no se localizan elementos de la Estructura Ecológica del Distrito, por lo que se propone fortalecer las cualidades ambientales de los espacios públicos, principalmente de los principales elementos de la malla vial al interior del área de planificación, consolidando corredores verdes que aporten a la conectividad ecológica y, con esto, al fortalecimiento de la estructura ambiental.

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

El Plan Parcial se localizan en un área estratégica de la ciudad, toda vez que reúne importantes elementos estructurantes de escala de ciudad, como las estaciones de los sistemas de movilidad existentes y proyectados, y porque en su área de influencia se localizan ciertos espacios públicos generales y Bienes de Interés Cultural y Sectores de Interés Cultural, como el Cementerio Central y el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación.

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

Uno de los principales pilares del Plan Parcial es la generación de mejores y mayores espacios públicos, con un enfoque ambiental que priorice el desarrollo de áreas verdes y zonas para la implantación de arbolado urbano. Estos espacios públicos, se prevé, sean complementados con usos dotacionales y primeros pisos de las edificaciones activos, garantizando su seguridad y apropiación ciudadana.

**17. Reducir la contaminación ambiental atmosférica, visual y auditiva y el impacto en morbilidad y mortalidad por esos factores.**

Se busca que, a través de la ejecución de los sistemas de transporte público proyectados, que integren redes peatonales y ciclistas, se desarrolle un esquema de movilidad más eficiente y sostenible, que atienda las demandas existentes y futuras al interior del Plan Parcial y su entorno, disminuyendo la dependencia del vehículo particular, con el fin de reducir los impactos ambientales asociados a las emisiones de gases contaminantes.

**2.3.3. *Propósito 3: Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.***

**24. Disminuir la ilegalidad y la conflictividad en el uso y ordenamiento del espacio público, privado y en el medio ambiente rural y urbano.**

El Proyecto busca armonizar el desarrollo futuro con las dinámicas y vocación económica del territorio, buscando alternativas para la formalización de las actividades que mayores impactos urbanísticos generan, y vinculándolos a los futuros desarrollos urbanísticos.

**25. Reducir los mercados criminales, los delitos de alto impacto y hechos violentos con énfasis en los que afectan a mujeres, peatones, bici usuarios y usuarios del transporte público.**

En consecuencia, el Plan Parcial busca generar un desarrollo con alta mixtura de usos que atraiga nuevas densidades habitacionales y usos del suelo, al tiempo que protejan la vocación económica del territorio, vinculando estas actividades al desarrollo futuro del área de estudio. Igualmente, se busca generar nuevos



espacios públicos y cualificar los usos existentes, acompañados de primeros pisos activos que aporten vitalidad y mejoren las condiciones de seguridad de los sectores con mayor presencia de procesos de deterioro físico y social.

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

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

El Plan Parcial Estación Metro Calle 26 se estructura a partir del eje representativo de la Calle 26, que actualmente cuenta con una amplia sección pública que alberga, además de áreas destinadas a la movilidad motorizada, el sistema de transporte público TransMilenio.

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

**28. Promover procesos de integración y ordenamiento territorial en la Bogotá - Región sostenibles social, económica, ambiental e institucionalmente:**

El Plan Parcial busca promover un esquema de planificación urbana integral que armonice las perspectivas de desarrollo futuro del territorio, con procesos de densificación y desarrollo de nuevos usos del suelo, y las realidades sociales y económicas del territorio. Lo anterior, a través de procesos participativos que deriven en operaciones urbanas donde se reflejen las expectativas de la sociedad, garanticen la protección a moradores y actividades económicas, y definan estrategias de gestión para la vinculación efectiva de los actores involucrados en el desarrollo.

**29. Posicionar globalmente a Bogotá como territorio inteligente (Smart City):**

El Plan Parcial busca promover los postulados de las ciudades inteligentes (Smart Cities) mediante el desarrollo de redes de telecomunicaciones eficientes; el desarrollo de edificaciones eco-eficientes; y el desarrollo de sistemas de movilidad que apuesten por la movilidad no motorizada y vehículos eléctricos que disminuyan las emisiones contaminantes. Todo lo anterior, articulado a un esquema de planificación integral y sostenible del territorio que derive en mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos y en el uso eficiente de los recursos disponibles.

### ***2.4. Desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá:***

El 6 de Abril de 2021 el Ministerio de Cultural expidió La Resolución 0088, por medio de la cual el Plan de Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional, como mecanismo para el cumplimiento de los objetivos de la Política de protección del patrimonio cultural de la Nación, que defina la Constitución Política de Colombia, los cuales son: La salvaguardia, la protección, la recuperación, la conservación, la sostenibilidad y la divulgación del patrimonio cultural. Los objetivos de este PEMP se resumen en Tejer y equilibrar el territorio del Centro Histórico, implementado una

gestión integral del patrimonio cultural, y destacando que son los valores del habitar histórico, su reconocimiento y cuidado, los activos más significativos que caracterizan la vida en la ciudad. A su vez su misión se sintetiza en que el Centro Histórico de Bogotá se destacará como **un lugar ACOGEDOR, VITAL, EMPÁTICO Y RESILIENTE** en el que el patrimonio será protegido (...) Será **RECONOCIDO por los RESIDENTES TRADICIONALES, NUEVOS y POBLACIÓN FLOTANTE**, como lugar (...) de **DISFRUTE, ENCUENTRO y MEZCLA SOCIAL**. Tanto la visión estratégica, como las decisiones normativas específicas del PEMP, inciden en la reformulación del PPEMC26, más aún teniendo en cuenta que este es un instrumento de principal jerarquía, ya que corresponde con el nivel nacional.

#### **2.4.1. Componente programático del PEMP CHB:**

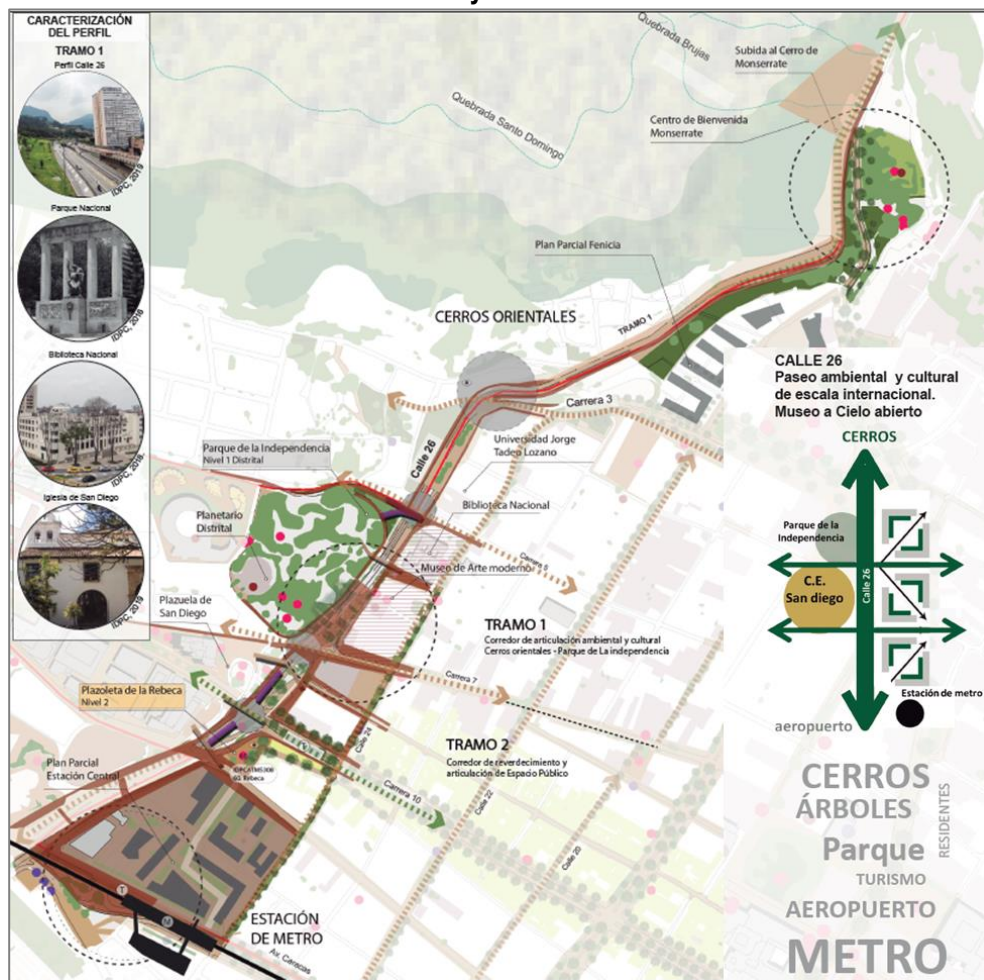
Con respecto al componente programático del PEMP, se encuentra el Componente “Territorios Vitales” dentro del cual se desarrollan los programas “Centros de Encuentro” y “Ejes Vitales”. El Plan Parcial Estación Metro Calle 26. PPEMC26, se articula directamente en cuanto a su estructura urbana con los siguientes proyectos que desarrollan los programas mencionados: El proyecto “Ejes Naturales, el cual incluye dentro de sus acciones la Revitalización urbana en la Calle 26 y La Avenida Caracas con el objetivo de “Intervenir paseos ambientales que tejen diversos ecosistemas, que acercan el tejido urbano a los cerros orientales mediante vías reverdecidas y antiguos cauces recuperados en parques, espacios públicos (...)” y el “Centro de encuentro San Diego”.

Dentro de este proyecto “Ejes Naturales” se definen dos proyectos en el área de influencia directa del PPEMC26: El proyecto Calle 26 y el proyecto Circuito barrial Calle 24, los cuales se describen de manera sintética a continuación. De la misma manera se describe el “Centro de encuentro San Diego”.

##### **Proyecto Calle 26:**

Este proyecto busca consolidar un borde de articulación Oriente-Occidente entre la Avenida Caracas y Cerros Orientales. Articulación norte-sur, el reverdecimiento, la apropiación social tanto de las comunidades residentes como la población flotante, y la articulación de sectores como el San Diego, El Centro Internacional, la zona de equipamientos culturales como el MAMBO y la Biblioteca Nacional, además de las infraestructuras urbanas existentes y a desarrollar como la Calle 26 y la Estación del Metro, y en últimas consolidar este eje representativo de la ciudad que se conecta con el Aeropuerto.

### Ilustración 2.4.1-1. Proyecto Calle 26 – PEMP CHB

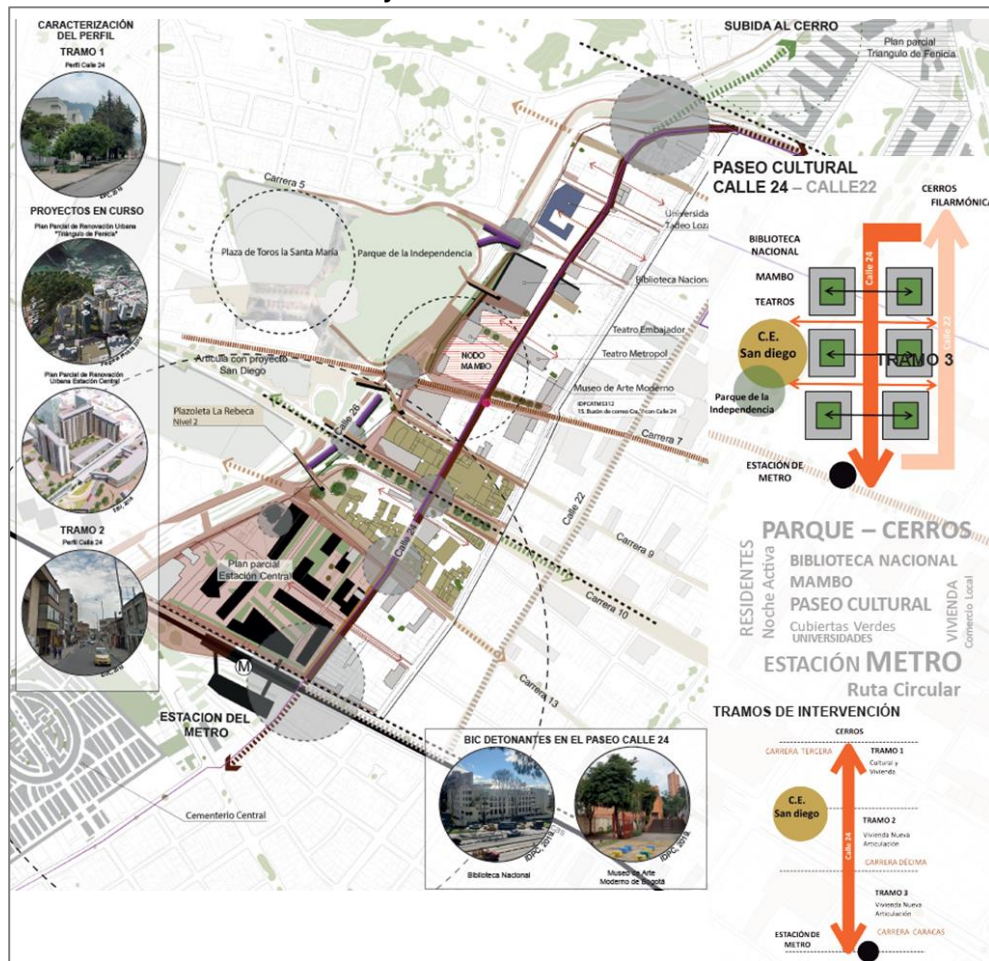


Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

### Proyecto Circuito Barrial Calle 24:

Este proyecto busca consolidar un paseo cultural y comercial del sector, además de configurar un corredor de acceso al centro de escala zonal, por el cual circulará un Bus eléctrico y tendrá Amplios andenes, como parte de la Ruta Circular que cubrirá el ámbito del PEMP CHB. Además, busca articulación la vivienda existente, la vivienda nueva, los equipamientos y las actividades barriales, a través del manejo de espacios con alto desarrollo paisajístico. Es importante resaltar que este proyecto define unos tramos de intervención: 1. Entre la Carrera 3ª y la Carrera 7ª, 2. Entre la Carrera 7ª y la Carrera 10ª y 3. Entre la Carrera 10ª y la Avenida Caracas, este último en el cual se encuentra localizado este plan parcial.

**Ilustración 2.4.1-2. Proyecto Circuito Barrial Calle 24 – PEMP CHB**



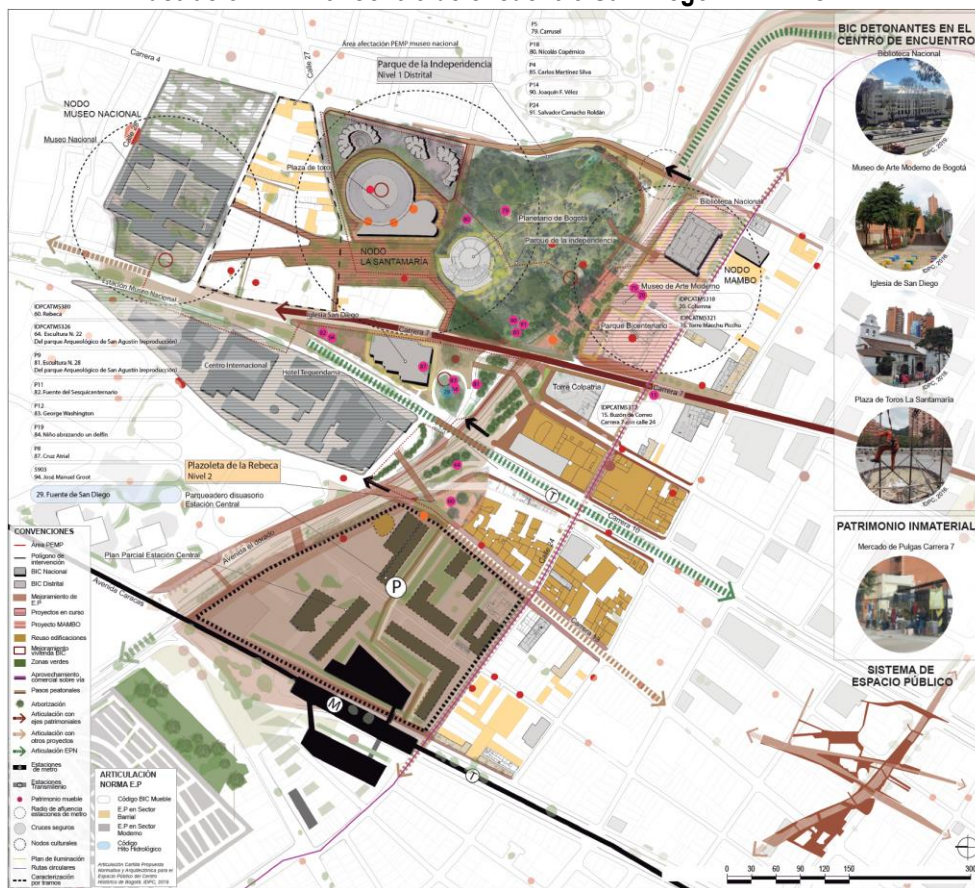
Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

### Centro de encuentro San Diego:

En el PEMP se propone este centro como un detonante que se define como Puerta Norte del CHB, con vocación de centralidad metropolitana, nacional e internacional por su alta concentración de equipamientos, servicios y espacios culturales, que teje el Centro Internacional, MAMBO, Plaza de Toros, Parque de la Independencia, La Rebeca. En este se pretende consolidar un gran sistema de espacios públicos que entrelazan el costado sur y norte de la Calle 26. Comprende posibles nuevos espacios públicos, como el que da continuidad al Parque Bicentenario, con cruces peatonales y zonas de aprovechamiento económico. Propone también la recualificación de espacios como los parqueos frente a la Plaza de Toros y sus vías circundantes. Se caracterizará por ser un clúster de conocimiento y sistema de recorridos con información patrimonial y observatorios del paisaje.



**Ilustración 2.4.1-3. Centro de encuentro San Diego – PEMP CHB**



**Fuente:** Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

Con respecto a estos proyectos, es importante que este plan parcial contemple la generación de una red de calles peatonales y espacios públicos que permitan la conectividad física y ambiental, tanto en dirección norte-sur sobre la intersección de la Calle 26 con la Avenida Caracas, como en dirección occidente – oriente a través de toda su red pública. A su vez, este planteamiento debe responder con premisas como el reverdecimiento urbano, que permita establecer una conexión verde entre los Cerros Orientales, la plataforma del Parque Bicentenario, que continúe con esta plataforma verde sobre la calle 26 y contribuya a conformar el eje de Reencuentro, que se plantea hasta la Universidad Nacional. El PPEMC26 deberá ser un nodo verde que le dé prelación tanto a la generación de áreas verdes arborizadas como al desarrollo inmobiliario.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que este PEMP, determinó normas urbanísticas para el desarrollo de usos y edificabilidad involucrando no solamente los bienes de interés declarados existentes, sino la totalidad de los predios al interior de su ámbito de afectación y de influencia, como se detalla en el siguiente aparte.

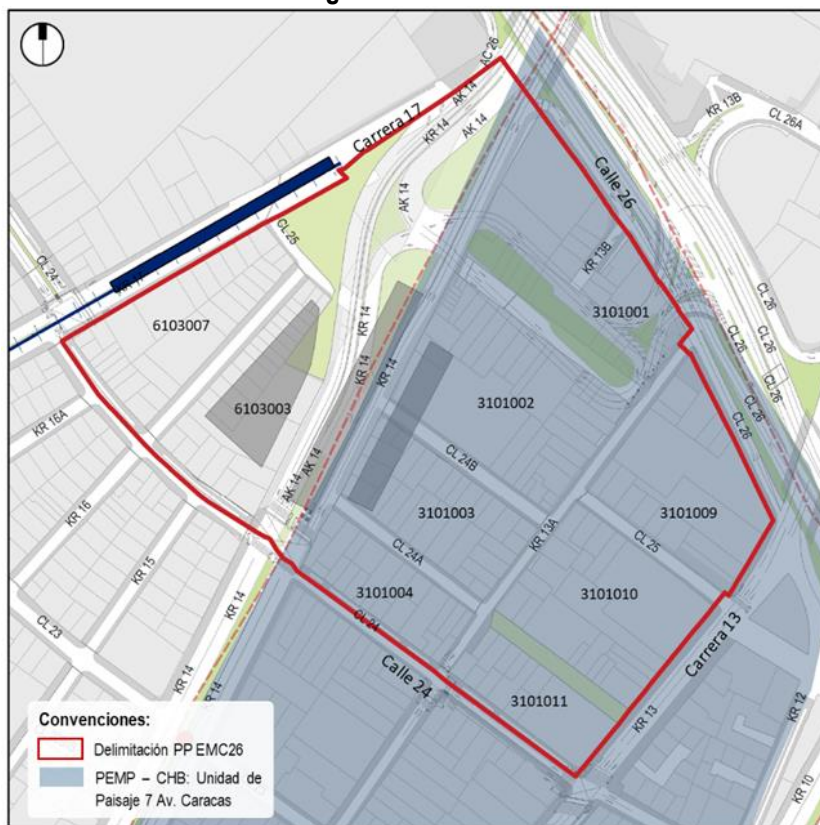
**Norma urbanística aplicable al Plan Parcial EMC26:**

El ámbito de este plan parcial se encuentra reglamentado en la actualidad por el Decreto 822 de 2019, como se evidencia a lo largo de este documento, sin embargo, el PEMC CHB define la norma urbanística de su ámbito,



inciendiando en este ámbito delimitado como plan parcial, en el área localizada entre la Calle 26 y la Calle 24 y la Carrera 13 y la Avenida Caracas, como se muestra en el siguiente gráfico.

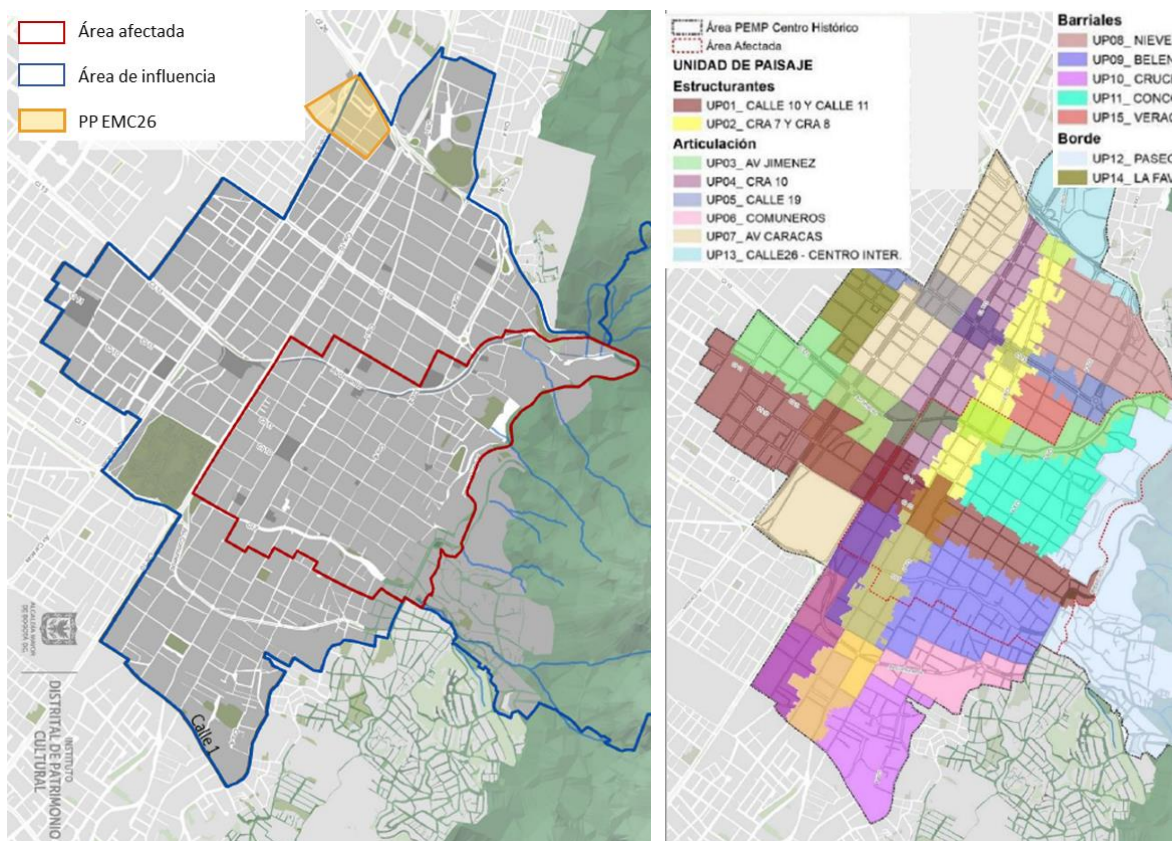
**Ilustración 2.4.1-4. Área de reglamentación del PEMP CHB en el PP EMC26**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

Este PEMP define normas generales y normas específicas, que aplican al ámbito de este plan parcial. Como normas generales, define su localización en el sector normativo 17, el cual se encuentra dentro del área de influencia; existiendo también un área afectada que corresponde con el centro fundacional y su área próxima. Adicionalmente, el PEMP delimita unidades de paisaje, quedando el ámbito del plan parcial dentro de la Unidad de Paisaje 07 Avenida Caracas, cuyo objetivo es consolidar un eje de entrada al Centro Histórico, fortaleciendo el uso comercial con equipamientos culturales y educativos, espacios públicos representativos y edificios patrimoniales con un nuevo significado para sus habitantes. La localización del plan parcial respecto a las áreas mencionadas se puede observar en la siguiente ilustración.

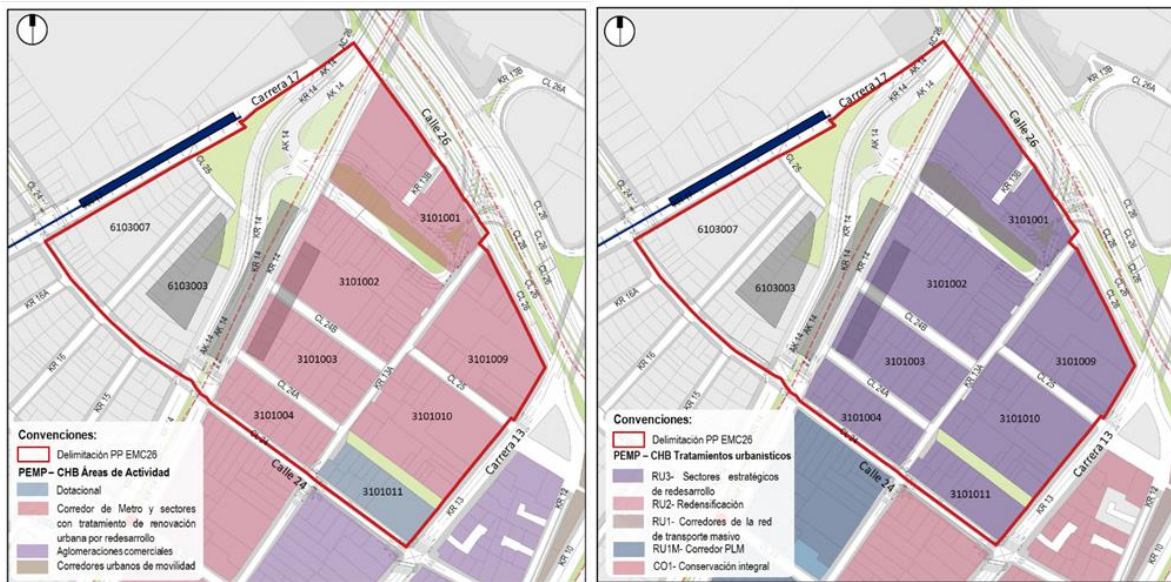
#### Ilustración 2.4.1-5. Delimitación de áreas y unidades de paisaje del PEMP CHB



Fuente: Elaboración propia con base en IDPC 2021

Así mismo, el PEMP delimita los Tratamientos Urbanísticos y Áreas de Actividad, correspondiendo al ámbito del plan parcial Tratamiento RU3 - Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales y Áreas de Actividad AA - M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo y AA- D Dotacional, según la delimitación de la siguiente ilustración.

**Ilustración 2.4.1-6. Tratamientos urbanísticos y áreas de actividad del PEMP CHB en el PPEMC26**

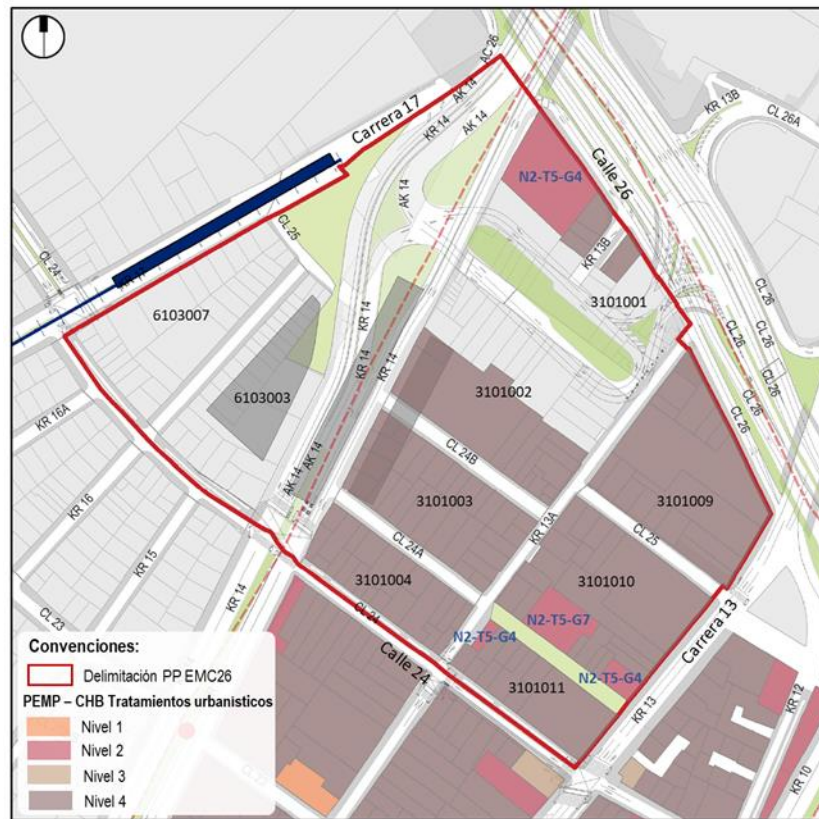


**Fuente: Elaboración propia con base en IDPC 2021**

Complementariamente, la norma específica que define el PEMP CHB, consiste en la definición de niveles de conservación de los inmuebles, además de las normas de uso y edificabilidad. En este sentido, se definen los niveles de conservación N1, N2, N3 y N4, de los cuales dentro del ámbito del plan parcial solo existen el N2 – Conservación Arquitectónica y N4 – Sin valor. El Nivel N2 se aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, mientras que el Nivel N4, se aplica a inmuebles sin valor patrimonial. Adicionalmente, define una codificación para los predios con valor arquitectónico, en este caso, solo involucraría a los predios N2.



#### Ilustración 2.4.1-7. Niveles y códigos de los BIC en el área del PPEMC26



Fuente: Elaboración propia con base en IDPC - 2021

Adicionalmente, define una codificación para los predios con valor arquitectónico, que en el caso del plan parcial solo involucra el nivel N2, la cual incluye el nivel de conservación (N), la tipología edificatoria (T) y el grupo arquitectónico (G). Este código define normas específicas de usos, edificabilidad, tipos de intervención, entre otras para la conservación y manejo del respectivo inmueble.

Es importante mencionar que, aunque el PEMP no indica cartográficamente el nivel de conservación de los predios de propiedad de Transmilenio, estos corresponden con el nivel N4 - Sin valor.

### 2.5. Normas aplicables a la modelación urbanística:

En el ámbito de planeación se superponen diferentes instrumentos normativos, los cuales definen condiciones específicas para el manejo de la edificabilidad y los usos, no obstante, el Plan Parcial constituye en sí un instrumento de planeación, por medio del cual se pueden definir estas condiciones, según lo contenido en el Decreto 1077 de 2015:

**Plan parcial.** Es el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la Ley 388 de 1997. Mediante el plan parcial se establece el aprovechamiento de los espacios privados, con

la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión y construcción y dotación de equipamientos, espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos en su ámbito de planificación (Decreto 1077, 2015).

Teniendo en cuenta lo anterior, este plan parcial define la modelación urbanística a partir de la cual se determinan las condiciones normativas para su desarrollo. No obstante, existen normas de superior jerarquía que deben ser tenidas en cuenta para la modelación, como son las referentes al manejo de los Bienes de Interés Cultural, como se detalla más adelante.

Por otro lado, la Resolución 2133 de 2017 “*Por la cual se adoptan los Sectores Antiguos y Consolidados de Bogotá D.C., se delimitan cartográficamente los predios urbanos de la ciudad en los que procede la aplicación excepcional del plano de la Manzana Catastral y se dictan otras disposiciones*”. Bajo esta resolución se incorporan los predios urbanos en los que procede la aplicación excepcional del plano de la Manzana Catastral “que será el soporte técnico cartográfico para adelantar los trámites de actuaciones urbanísticas correspondientes a licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, reconocimiento de edificaciones o subdivisión en la modalidad de reloteo y de urbanización exclusivamente en la modalidad de reurbanización”. El área delimitada para la formulación del presente plan parcial se encuentra incorporado a las manzanas catastrales como planimetría oficial como se evidencia en la siguiente ilustración:

**Ilustración 2.4.1-1. Predios urbanos que les aplican Manzana Catastral**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**



De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1080 de 2015, “también aplicarán dichas competencias respecto de los bienes declarados como monumentos, áreas de conservación histórica o arquitectónica, conjuntos históricos u otras denominaciones efectuadas por los concejos distritales o alcaldías, homologadas a BIC de conformidad con lo establecido en el artículo 4º de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 1º de la Ley 1185 de 2008, literal “b”.

Que dentro de la categoría del patrimonio cultural se encuentran aquellos bienes que por contar con algunos o todos de los criterios y valores señalados en el Decreto 1080 de 20152 se consideran Bienes de Interés Cultural (en adelante BIC). Y por esta declaratoria están sometidos al régimen especial de protección establecido en el artículo 11 de la Ley 397 de 1997 (modificado por el artículo 7 de la Ley 1185 de 2008). Régimen que comprende la formulación de un Plan Especial de Manejo y Protección (en adelante PEMP) cuando se requiera; intervenciones en los BIC, colindantes y zona de Influencia, exportación para el caso de los BIC muebles y enajenación (Resolución N°0088, 2021).

**Ilustración 2.4.1-2. predios BIC en el ámbito de delimitación del plan parcial**



**Tabla 2.4.1-1. Predios BIC en el ámbito de delimitación del plan parcial**

| <b>BIC</b>                                            | <b>Categoría</b>                                                                                                                                                                                                                                                                    | <b>Código normativo</b>                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Edificio Panauto</b>                               | Ubicado en la Calle 26 13B-37, corresponde a un Bien de Interés Cultural del Distrito en la modalidad de Inmueble de Interés Cultural (IIC), Categoría de Conservación Tipológica (CT), según lo establece el Decreto Distrital 606 del 26 de julio de 2001.                        | <b>N2-T5-G4:</b><br><b>Nivel de intervención 2:</b> conservación arquitectónica<br><b>Tipo Arquitectónico 5:</b> Edificio Convencional<br><b>Lenguaje Arquitectónico Grupo 4:</b> Periodo Premoderno                                    |
| <b>Ed. Vivienda 5 – La Alameda</b>                    | Se localiza en la Carrera 13 A 24-26, que corresponde a un Bien de Interés Cultural del Distrito en la modalidad de Inmueble de Interés Cultural (IIC), Categoría de Conservación Tipológica (CT).                                                                                  | <b>N2-T5-G7:</b><br><b>Nivel De Intervención 2:</b> Conservación Arquitectónica<br><b>Tipo Arquitectónico 5:</b> Edificio Convencional<br><b>Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:</b> Variedad de Características.                          |
| <b>Ed. BIC Calle 24A con Carrera 13 - Colindantes</b> | Ubicado en la CL 24A 13 04. Este BIC se conforma por siete (7) predios, uno de los cuales es el Bien de Interés Cultural del Distrito, y los seis restantes son predios colindantes cuya edificabilidad depende de la norma de conservación de este BIC.                            | <b>N2-T5-G4</b><br><b>Nivel De Intervención 2:</b> Conservación Arquitectónica<br><b>Tipo Arquitectónico 5:</b> Edificio Convencional<br><b>Lenguaje Arquitectónico Grupo 4:</b> Periodo Premoderno/Variedad de Característica Formales |
| <b>Universidad INCCA – Sede XXX Aniversario</b>       | Ubicado en CL 24A 13 72 y CHIP AAA0029KELF, que corresponde a un Bien de Interés Cultural del Distrito en la modalidad de Inmueble de Interés Cultural (IIC), Categoría de Conservación Tipológica (CT). Adicionalmente, este es un predio dotacional con condición de permanencia. | <b>N2-T5-G7</b><br><b>Nivel De Intervención 2:</b> Conservación Arquitectónica<br><b>Tipo Arquitectónico 5:</b> Edificio Convencional<br><b>Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:</b> Variedad De Características                            |

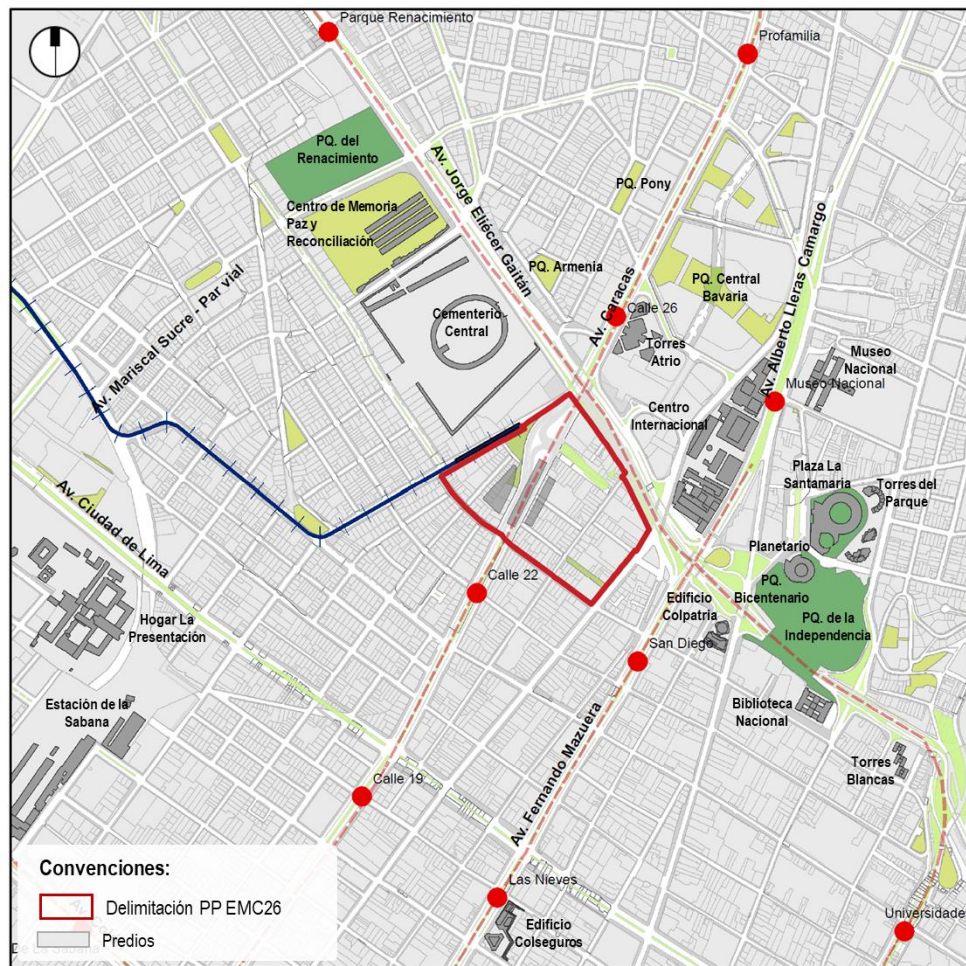
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

De acuerdo con los códigos normativos mencionados, la Resolución 088 de 2021 especifica las condiciones para el manejo y conservación de estos Bienes de Interés Cultural, restringiendo el potencial de edificabilidad, razón por la cual, dentro de este proceso de reformulación del plan parcial, estos son considerados dentro de la delimitación de las Áreas de Manejo Diferenciado. En el componente de formulación se detallan el manejo de las normas definidas en esta resolución, respecto a la modelación urbanística.

### 3. Delimitación del Área De Planificación:

Los barrios Santa Fe de localidad Los Mártires y Alameda de la localidad Santa Fe se encuentran ubicados en el centro tradicional e internacional del distrito. Estos barrios principalmente atravesados por la Calle 26, vía comercial sin tráfico Carrera 7ª y Av. Caracas de gran importancia en la ciudad, encierran una gran oportunidad para que de manera articulada esta porción de territorio se constituya como un foco de actividades de impacto metropolitano.

### Ilustración 2.4.1-1.Localización general del proyecto



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

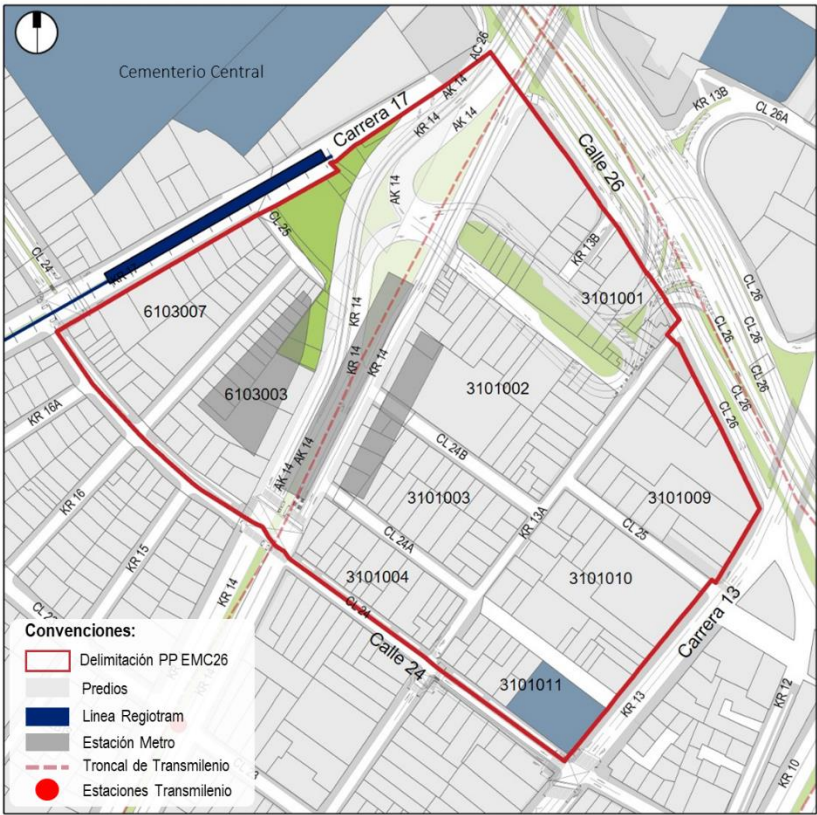
El polígono definido como área de planificación (área bruta) del Plan Parcial se configura de acuerdo con lo expuesto a continuación:

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

El área objeto de intervención delimitado anteriormente abarca una extensión de 92.981m<sup>2</sup> (9,29 Ha), compuesta por 11 manzanas 61030007,6103003;3101001;3101002; 3101003; 3101004; 3101009; 3101010; 3101011 y doscientos treinta y dos (232) predios según la información de la UAECD.



Ilustración 2.4.1-2. Delimitación del área de planificación



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2020

3.1. Lotes que componen el área de planificación:

El área de planificación comprende 232 lotes, dentro de los cuales se encuentran 23, que corresponden con vías públicas. Adicionalmente es importante aclarar que 14 lotes de propiedad de la ERU, localizados en la manzana con código 003101004, aún aparecen con uso según información catastral actualizada a 2021 pese a que estos ya han sido demolidos. A continuación, se identifican los lotes existentes en el ámbito de planeación del PPEMC26:

Tabla 2.4.1-1.Estructura predial

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101001001  | 1                  | Otros            |
| 3101001002  | 1                  | Otros            |
| 3101001003  | 1                  | Otros            |
| 3101001011  | 1                  | Otros            |
| 3101001012  | 4                  | Otros            |
| 3101001013  | 11                 | Otros            |
| 3101001014  | 27                 | Otros            |
| 3101001015  | 53                 | Libre            |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101002006  | 1                  | Otros            |
| 3101002007  | 1                  | Otros            |
| 3101002008  | 1                  | Otros            |
| 3101002009  | 11                 | Otros            |
| 3101002010  | 1                  | Otros            |
| 3101002011  | 6                  | Otros            |
| 3101002012  | 7                  | Otros            |
| 3101002013  | 1                  | Otros            |



| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101001016  | 5                  | Otros            |
| 3101001017  | 71                 | Comercial        |
| 3101001018  | 289                | Residencial      |
| 3101001019  | 17                 | Residencial      |
| 3101001020  | 1                  | Otros            |
| 3101001021  | 1                  | Otros            |
| 3101001022  | 9                  | Otros            |
| 3101001023  | 1                  | Otros            |
| 3101001024  | 1                  | Otros            |
| 3101001025  | 13                 | Residencial      |
| 3101001029  | 1                  | Otros            |
| 3101001031  | 1                  | Otros            |
| 3101001032  | 1                  | Otros            |
| 3101001033  | 1                  | Otros            |
| 3101001034  | 8                  | Otros            |
| 3101001035  | 1                  | Otros            |
| 3101001036  | 18                 | Otros            |
| 3101001037  | 1                  | Otros            |
| 3101001038  | 1                  | Otros            |
| 3101001039  | 1                  | Otros            |
| 3101001040  | 1                  | Otros            |
| 3101001042  | 1                  | Otros            |
| 3101001097  | 1                  | Otros            |
| 3101001098  | 10                 | Otros            |
| 3101001099  | 1                  | Otros            |
| 3101002001  | 8                  | Otros            |
| 3101002002  | 1                  | Otros            |
| 3101002003  | 1                  | Otros            |
| 3101002005  | 1                  | Otros            |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101003004  | 1                  | Otros            |
| 3101003005  | 1                  | Otros            |
| 3101003006  | 1                  | Otros            |
| 3101003007  | 1                  | Otros            |
| 3101003008  | 1                  | Otros            |
| 3101003009  | 1                  | Otros            |
| 3101003010  | 1                  | Libre            |
| 3101003011  | 1                  | Otros            |
| 3101003012  | 1                  | Libre            |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101002014  | 1                  | Otros            |
| 3101002015  | 1                  | Otros            |
| 3101002016  | 1                  | Otros            |
| 3101002017  | 8                  | Otros            |
| 3101002018  | 1                  | Otros            |
| 3101002020  | 1                  | Otros            |
| 3101002021  | 6                  | Otros            |
| 3101002022  | 87                 | Otros            |
| 3101002023  | 1                  | Otros            |
| 3101002024  | 1                  | Otros            |
| 3101002025  | 1                  | Otros            |
| 3101002026  | 1                  | Libre            |
| 3101002027  | 1                  | Otros            |
| 3101002028  | 1                  | Otros            |
| 3101002031  | 1                  | Otros            |
| 3101002032  | 1                  | Otros            |
| 3101002033  | 1                  | Otros            |
| 3101002034  | 1                  | Otros            |
| 3101002035  | 1                  | Libre            |
| 3101002036  | 1                  | Otros            |
| 3101002037  | 1                  | Otros            |
| 3101002038  | 1                  | Otros            |
| 3101002039  | 1                  | Otros            |
| 3101002040  | 1                  | Otros            |
| 3101002098  | 1                  | Otros            |
| 3101002099  | 1                  | Otros            |
| 3101003001  | 1                  | Otros            |
| 3101003002  | 1                  | Libre            |
| 3101003003  | 1                  | Otros            |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101004012  | 1                  | Libre            |
| 3101004013  | 1                  | Comercial        |
| 3101004014  | 1                  | Comercial        |
| 3101004015  | 1                  | Comercial        |
| 3101004016  | 1                  | Libre            |
| 3101004017  | 1                  | Servicios        |
| 3101004018  | 1                  | Comercial        |
| 3101004019  | 1                  | Libre            |
| 3101004020  | 1                  | Libre            |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101003013  | 1                  | Otros            |
| 3101003014  | 1                  | Otros            |
| 3101003015  | 1                  | Otros            |
| 3101003016  | 1                  | Otros            |
| 3101003017  | 1                  | Otros            |
| 3101003018  | 1                  | Otros            |
| 3101003019  | 1                  | Otros            |
| 3101003020  | 1                  | Otros            |
| 3101003021  | 1                  | Otros            |
| 3101003022  | 1                  | Otros            |
| 3101003023  | 1                  | Otros            |
| 3101003024  | 1                  | Otros            |
| 3101003025  | 1                  | Otros            |
| 3101003026  | 1                  | Otros            |
| 3101003027  | 1                  | Otros            |
| 3101003028  | 1                  | Otros            |
| 3101003099  | 1                  | Otros            |
| 3101004001  | 1                  | Residencial      |
| 3101004002  | 1                  | Residencial      |
| 3101004003  | 1                  | Servicios        |
| 3101004004  | 1                  | Libre            |
| 3101004005  | 1                  | Comercial        |
| 3101004006  | 1                  | Residencial      |
| 3101004007  | 1                  | Comercial        |
| 3101004008  | 1                  | Comercial        |
| 3101004009  | 1                  | Servicios        |
| 3101004010  | 1                  | Otros            |
| 3101004011  | 1                  | Comercial        |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101010011  | 1                  | Comercial        |
| 3101010012  | 1                  | Comercial        |
| 3101010013  | 1                  | Comercial        |
| 3101010014  | 1                  | Residencial      |
| 3101010015  | 1                  | Residencial      |
| 3101010025  | 1                  | Dotacional       |
| 3101010026  | 1                  | Residencial      |
| 3101010027  | 1                  | Residencial      |
| 3101010028  | 1                  | Residencial      |
| 3101010029  | 1                  | Comercial        |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101004021  | 1                  | Libre            |
| 3101004022  | 1                  | Libre            |
| 3101004099  | 1                  | Otros            |
| 3101009001  | 1                  | Comercial        |
| 3101009002  | 1                  | Otros            |
| 3101009003  | 1                  | Otros            |
| 3101009004  | 6                  | Otros            |
| 3101009005  | 10                 | Otros            |
| 3101009006  | 1                  | Comercial        |
| 3101009007  | 1                  | Residencial      |
| 3101009008  | 7                  | Comercial        |
| 3101009009  | 1                  | Comercial        |
| 3101009010  | 1                  | Residencial      |
| 3101009011  | 1                  | Otros            |
| 3101009012  | 1                  | Residencial      |
| 3101009013  | 1                  | Servicios        |
| 3101009014  | 1                  | Comercial        |
| 3101009015  | 1                  | Servicios        |
| 3101009016  | 1                  | Comercial        |
| 3101010002  | 1                  | Residencial      |
| 3101010003  | 1                  | Comercial        |
| 3101010004  | 1                  | Comercial        |
| 3101010005  | 1                  | Comercial        |
| 3101010006  | 1                  | Dotacional       |
| 3101010007  | 1                  | Comercial        |
| 3101010008  | 1                  | Residencial      |
| 3101010009  | 1                  | Comercial        |
| 3101010010  | 1                  | Residencial      |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 6103003019  | 1                  | Servicios        |
| 6103003020  | 1                  | Comercial        |
| 6103003021  | 1                  | Comercial        |
| 6103003022  | 1                  | Otros            |
| 6103003023  | 1                  | Otros            |
| 6103003024  | 1                  | Otros            |
| 6103003025  | 1                  | Otros            |
| 6103003026  | 1                  | Otros            |
| 6103003027  | 1                  | Comercial        |
| 6103003029  | 1                  | Comercial        |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 3101011001  | 1                  | Comercial        |
| 3101011002  | 1                  | Residencial      |
| 3101011004  | 1                  | Residencial      |
| 3101011005  | 1                  | Dotacional       |
| 3101011006  | 1                  | Servicios        |
| 3101011007  | 1                  | Residencial      |
| 3101011008  | 1                  | Servicios        |
| 3101011009  | 1                  | Comercial        |
| 3101011010  | 1                  | Dotacional       |
| 3101011012  | 1                  | Comercial        |
| 3101011013  | 1                  | Dotacional       |
| 6103001001  | 1                  | Otros            |
| 6103002001  | 1                  | Otros            |
| 6103002003  | 1                  | Otros            |
| 6103002004  | 1                  | Otros            |
| 6103003001  | 1                  | Comercial        |
| 6103003002  | 1                  | Comercial        |
| 6103003003  | 1                  | Residencial      |
| 6103003004  | 1                  | Residencial      |
| 6103003005  | 1                  | Residencial      |
| 6103003006  | 1                  | Residencial      |
| 6103003007  | 1                  | Comercial        |
| 6103003009  | 1                  | Comercial        |
| 6103003010  | 1                  | Residencial      |
| 6103003011  | 1                  | Residencial      |
| 6103003012  | 1                  | Residencial      |
| 6103003013  | 1                  | Residencial      |
| 6103003014  | 1                  | Residencial      |
| 6103003015  | 1                  | Residencial      |
| 6103003016  | 1                  | Comercial        |
| 6103003017  | 1                  | Otros            |
| 6103003018  | 1                  | Servicios        |

| Código lote | Unidades prediales | Uso Predominante |
|-------------|--------------------|------------------|
| 6103003031  | 1                  | Comercial        |
| 6103003099  | 1                  | Otros            |
| 6103007001  | 1                  | Residencial      |
| 6103007002  | 1                  | Residencial      |
| 6103007003  | 1                  | Residencial      |
| 6103007004  | 1                  | Residencial      |
| 6103007005  | 1                  | Residencial      |
| 6103007006  | 1                  | Residencial      |
| 6103007007  | 1                  | Comercial        |
| 6103007008  | 1                  | Residencial      |
| 6103007009  | 53                 | Otros            |
| 6103007010  | 1                  | Comercial        |
| 6103007011  | 1                  | Dotacional       |
| 6103007012  | 1                  | Comercial        |
| 6103007013  | 1                  | Residencial      |
| 6103007014  | 1                  | Comercial        |
| 6103007015  | 1                  | Comercial        |
| 6103007016  | 1                  | Comercial        |
| 6103007017  | 1                  | Residencial      |
| 6103007018  | 1                  | Otros            |
| 6103007019  | 1                  | Comercial        |
| 6103007020  | 1                  | Comercial        |
| 6103007021  | 1                  | Comercial        |
| 6103007022  | 1                  | Residencial      |
| 6103007023  | 1                  | Residencial      |
| 6103007024  | 1                  | Comercial        |
| 6103007025  | 1                  | Residencial      |
| 6103007026  | 1                  | Comercial        |
| 6103007027  | 1                  | Comercial        |
| 6103007028  | 1                  | Industrial       |
| 6103007098  | 1                  | Otros            |
| 6103007099  | 1                  | Otros            |

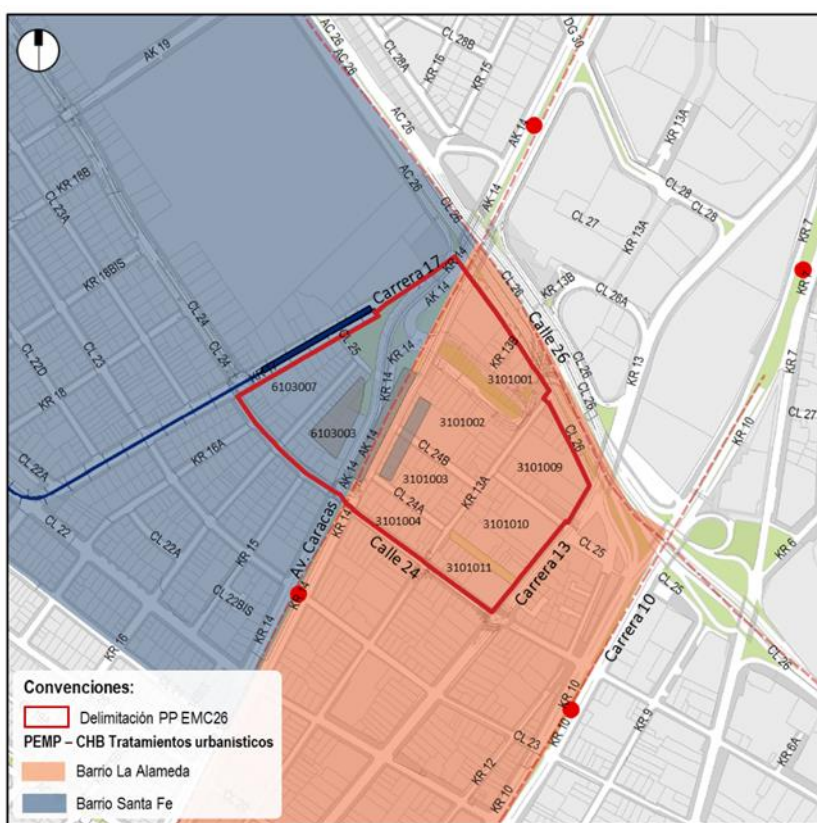
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

## 4. Componente Urbanístico:

### 4.1. Desarrollo urbanístico del sector

El sector en que se localiza el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, pertenece a desarrollos urbanísticos que se presentaron en la primera mitad del siglo XX, en dos momentos históricos diferentes, correspondientes con el barrio La Alameda hacia 1903 y el barrio Santa Fe hacia finales de los años 30. Debido a lo anterior, se presentan diferencias en la configuración urbana entre estos dos desarrollos, y así mismo debido a la presencia de otros procesos urbanos en el área, se define la situación urbana actual del ámbito del plan parcial, como se detalla a continuación.

**Ilustración 2.4.1-1..Desarrollos urbanísticos en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

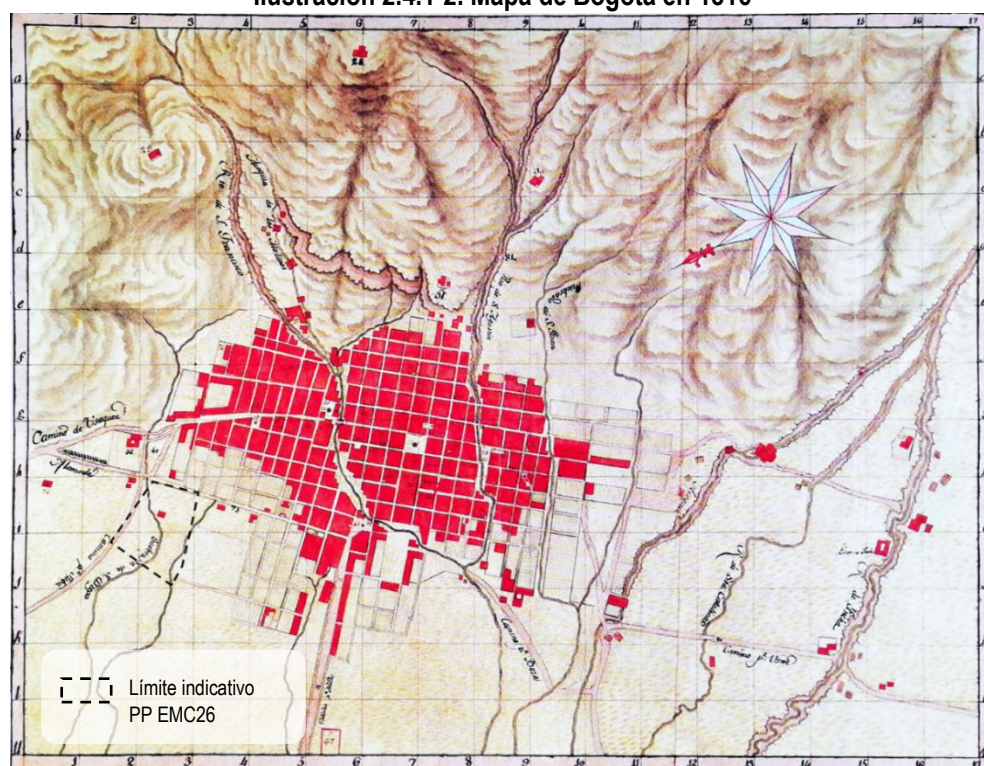
Antes de indicar cómo se presentó el desarrollo del ámbito específico del plan parcial, es importante señalar que este se da como consecuencia de un proceso de urbanización anterior, partiendo de una trama reticular en el centro fundacional de la ciudad, en el sector de La Catedral y que posteriormente se fue prolongando hacia sus extremos, ajustándose a las condiciones topográficas, tales como el Río San Agustín (Hoy Calle 6ª) hacia el sur y el Río San Francisco (Hoy Calle 13) hacia el norte. En el siguiente mapa se puede ver el desarrollo de Bogotá en 1816, en donde se había consolidado el tejido fundacional en el sector intermedio entre el Río San Agustín y San Francisco correspondiente al barrio La Catedral, se había prolongado la trama hacia el sur entre el Río San



Agustín y La Quebrada de San Juan correspondiente al Barrio Santa Bárbara, y hacia el norte atravesando el Río San Francisco y sin llegar aún al límite de la Quebrada de San Diego (Hoy parte del trazado de la Calle 26), correspondiente al barrio Las Nieves.

Es importante resaltar que, en este último sector, la trama reticular había sufrido un importante ajuste al nivel del pie de monte, adoptando una diagonal en el eje de la Carrera 7ª, reconocida en ese entonces como Camino a Usaquén. En este momento ya estaba definido el trazado de la Carrera 13, reconocida en su momento como La Alameda, por su tratamiento arborizado, la cual constituye uno de los límites del ámbito del plan parcial, sin embargo, el desarrollo no sobrepasaba este límite aún (Se agrega límite del plan parcial de manera indicativa en el mapa).

**Ilustración 2.4.1-2. Mapa de Bogotá en 1816**



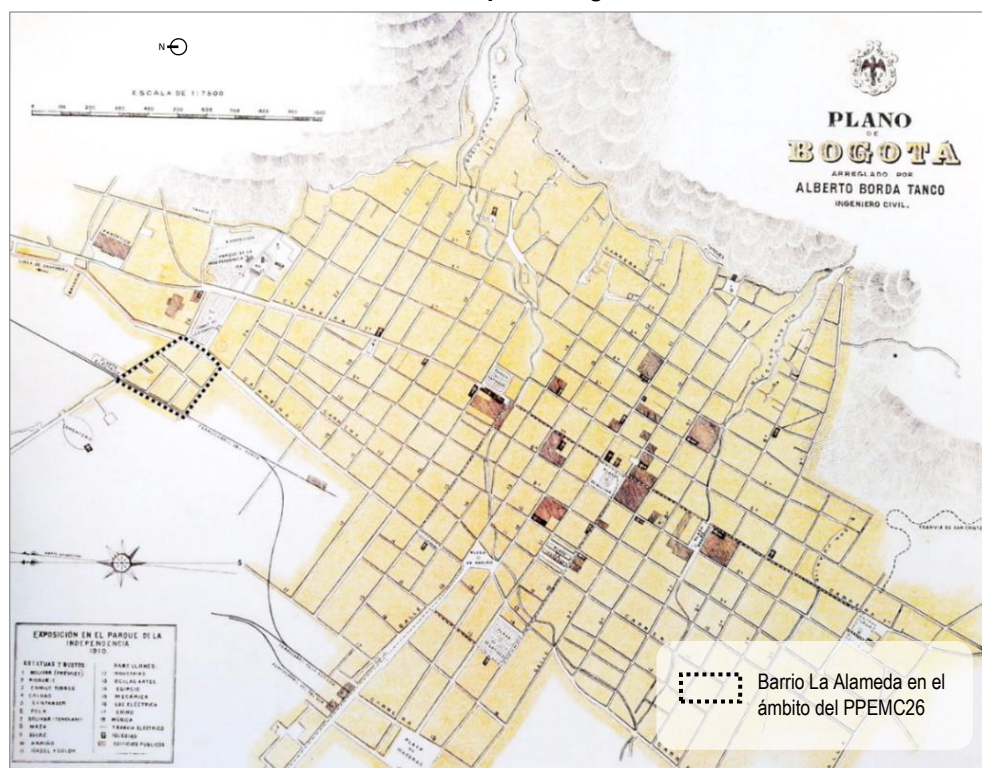
**Fuente: Cuellar Sánchez & Mejía Pavony - 2007 (Modificado, ERU 2021)**

#### **4.1.1. Desarrollo barrio La Alameda:**

El desarrollo del barrio La Alameda, se empieza a dar como resultado de la tendencia de crecimiento de la ciudad hacia el norte y de la preferencia de las clases sociales altas por abandonar el centro en búsqueda de mejores condiciones de habitabilidad. Con este propósito de alojar a las clases altas, el barrio La Alameda se inaugura en 1903 el cual se localizaba hacia la periferia occidental de la ciudad. “Este era entonces un barrio de clase alta, de bellos ejemplos de arquitectura republicana. La Carrera 13 conectaba el parque de la Independencia con el sector de San Victorino en la Avenida Jiménez. Este camino arbolado se configuró como la primera alameda de Santafé de Bogotá, otorgándole el nombre al barrio.” (Moreno Sierra, 2004)

En 1891, hacia finales del siglo XIX ya se había empezado a producir un desarrollo hacia el norte del barrio Las Nieves en el barrio San Diego y así mismo hacia el occidente de la Alameda o Carrera 13, con equipamientos, infraestructuras y espacios urbanos representativos como el Parque Centenario, el Panóptico de Cundinamarca (actualmente Museo Nacional), el Ferrocarril de Occidente y el Cementerio Central. Posteriormente en un mapa de 1911 ya aparecen las manzanas entre las calles 24 y 26 y entre la carrera 13 (La Alameda) y la Avenida Caracas (Ferrocarril del Norte) y se observa la morfología de estas manzanas muy similar a la que existe actualmente.

**Ilustración 4.1.1-1. Mapa de Bogotá en 1911**



**Fuente: Cuellar Sánchez & Mejía Pavony - 2007 (Modificado, ERU 2021)**

En la siguiente aerofotografía, tomada en 1936, se observa en detalle el desarrollo urbano existente en torno al ámbito del plan parcial. Es importante resaltar, cómo la Calle 26 (construida parcialmente), el Parque Centenario (1889), el Ferrocarril de Occidente (1890) y el Cementerio Central (1831-1930), constituían elementos urbanos determinantes de la morfología urbana y límites del área de estudio. Este escenario sería transformado con obras posteriores, como la prolongación de la Calle 26 hacia el oriente y la construcción de la Avenida Caracas, como se evidenciará más adelante.

**Ilustración 4.1.1-2. Plano del sector en 1936**



**Fuente: IGAC – 1936 (Modificado, ERU 2022)**

En la siguiente ilustración se observa la imagen del perfil urbano del barrio La Alameda sobre la Carrera 13, en donde se evidencia la tipología implantada de uso residencial, con una altura promedio entre uno y dos pisos y con una mezcla de estilos arquitectónicos, colonial y republicano. Se observa además la configuración de la vía, con áreas de andén a lado y lado y con calzada vehicular de dos carriles de ancho.

**Ilustración 4.1.1-3. Foto antigua barrio La Alameda**





**Fuente: Moreno Sierra - 2004**

El barrio La Alameda, inicialmente concebido para el uso residencial, fue sujeto a cambios debido a posteriores transformaciones urbanas, como fueron la construcción de la Calle 19 y la Calle 26, las cuales significaron el aislamiento de este sector de la ciudad, que aunados a los acontecimientos históricos del nueve de abril en 1948 y a la consolidación de este sector como uno de equipamientos urbanos, produjo un proceso de deterioro provocado por el éxodo de la población residente y la transformación de usos residenciales por comerciales y de servicios. Esta transformación fue además favorecida por el tamaño de los predios residenciales originales que permitió generar varias subdivisiones con frente a las vías. (Moreno Sierra, 2004).

Hacia 1970 debido al deterioro del sector, en un esfuerzo por promover el desarrollo de vivienda en el centro de la ciudad, el gobierno central con fondos del Banco Central Hipotecario financia el complejo de la Torre Fonade, el cual contemplaba inicialmente la construcción de una torre residencial, oficinas y un hotel. La torre residencial y el hotel nunca se construyeron por temas de inversión, sin embargo, la instalación de las oficinas del Fondo Nacional para el Desarrollo (Fonade) además de otras entidades, acompañada con el desarrollo del Centro Internacional al costado norte de la Calle 26, contribuyó a la reactivación del sector, consolidándolo como el corazón financiero del país. (Moreno Sierra, 2004).

#### **4.1.2. Desarrollo barrio Santa Fe:**

Entre el desarrollo del barrio La Alameda y del barrio Santa Fe, transcurren varias décadas, durante las cuales se consolida el desarrollo de barrios residenciales de clases altas hacia el norte en el sector de Chapinero y de barrios obreros y clases medias hacia el sur y el occidente del centro de la ciudad, quedando un vacío urbano entre el área central y el norte, como se puede observar en un mapa de Bogotá de 1923.

**Ilustración 4.1.2-1. Mapa de Bogotá en 1923**





**Fuente: Cuellar Sánchez & Mejía Pavony - 2007 (Modificado, ERU 2021)**

El desarrollo del barrio Santa Fe se produce como consecuencia de la planificación del ensanche occidental, el cual hizo parte del Plan Regulador de Bogotá de 1933, llevado a cabo por Karl Brunner como director del Departamento de Urbanismo de la ciudad. Así el Plan Regulador plantea una serie de ensanches para consolidar los vacíos que han quedado como resultado de un desarrollo segmentado de la ciudad, haciendo parte de estos, el ensanche occidental en el terreno localizado entre los barrios La Favorita y El Listón al sur, Samper Mendoza al occidente, El Cementerio Central al norte y La Alameda al oriente.

El trazado urbano, las características tipológicas y el modelo renta del barrio Santa Fe, respondió a condiciones particulares del momento histórico que marcan una diferencia clara con el desarrollo del barrio La Alameda. En el transcurso de casi cuatro décadas del siglo XX, el crecimiento demográfico se había acelerado multiplicando en tres la población bogotana y en ocho veces el área urbanizada.

Es así que para el desarrollo del barrio Santa Fe se plantea un modelo inédito en la capital, con edificios mixtos de apartamentos compactos, con áreas para comercio y/o talleres, además con un modelo de renta, lo cual favoreció el asentamiento de inmigrantes extranjeros inicialmente (especialmente judíos) y de otras provincias en un estadio posterior. Es importante resaltar que el trazado urbano propuesto por Brunner buscó darle continuidad a la trama tradicional de la ciudad introduciendo trazados de vías diagonales como la Diagonal 22 y la Transversal 17, lo cual generó nuevas calidades espaciales urbanas. Adicionalmente, a diferencia del modelo tradicional, los espacios colectivos no se centraron en el templo o la plaza, sino en el parque, la alameda o el boulevard. Otro aspecto importante, es el manejo que dio Brunner al borde del Cementerio Central, cuya presencia generaba prevención del público, constituyendo una franja de edificaciones industriales como frente hacia el barrio, lo cual pudo, entre otras razones, haber contribuido al posterior deterioro del barrio por su entrada en desuso. (Pérez Plazas, 2013). A continuación, se muestra un anuncio promocional de este desarrollo urbanístico, resaltando sus características particulares.

#### **Ilustración 4.1.2-2. Publicidad de la nueva urbanización Santa Fe**



Fuente: Pérez Plazas - 2013

En las siguientes aerofotografías se observa como el terreno ocupado por el barrio Santa Fe, no se había desarrollado a finales de la década de los 30 y constituía un vacío urbano rodeado por urbanizaciones y elementos urbanos a su costado norte (Cementerio Central, San Diego), oriental (La Alameda), sur (La Favorita y la Estación de La Sabana) y occidental (Samper Mendoza). Posteriormente, a principios de la década de los 40, se observa el trazado vial y un nivel notable de ocupación hacia el costado suroriental, incluyendo las manzanas al interior del ámbito del plan parcial Estación Metro Calle 26. Así mismo, se observan importantes cambios en el desarrollo urbano hacia el norte de la Calle 26, como el Barrio Armenia, en donde también se asentó en gran medida la comunidad judía y en donde se erigió el Centro Israelita de Bogotá, durante la década de los 40 (Sierra Bejarano, 2017) y la construcción de la Avenida Caracas con zonas arborizadas, al estilo de una alameda de tipo europeo (Puentes González, 2018) y conectando los barrios elegantes localizados al norte con el centro y el sur de la ciudad.

**Ilustración 4.1.2-3. Vista aérea del sector 1943**



**Fuente: IGAC – 1943 (Modificado ERU, 2022)**

La edificación de las manzanas se produjo paulatinamente a la vez que la transformación urbana del entorno. En la siguiente aerofotografía de 1956, se observa el avance de la edificación hacia el norte de la urbanización, con edificaciones paramentando los predios del Cementerio Central, correspondientes a la franja industrial planteada por Brunner. Así mismo, se observan la construcción de la Carrera 10, la cual fue una apuesta por modernizar la ciudad, proyectada en el Plan “Bogotá Futuro” (1923) y ejecutada durante la alcaldía de Fernando Mazuera Villegas (1946) (Rivera Grisales, 2012) y que atravesó el Parque Centenario. El trazado de la Carrera 10ª además dividió el sector de San Diego, definiendo la morfología de manzana actual de este, en donde se construiría el actual desarrollo del Centro Internacional y en donde como se observa, ya se encuentra construido el Hotel Tequendama (1951-1953), uno de los primeros edificios en altura de la ciudad.



#### Plano 4-1. Desarrollo histórico del sector 1956



**Fuente: IGAC – 1956 (Modificado ERU, 2022)**

Hacia 1975, como se evidencia en el siguiente plano, se observa la ocupación completa del barrio Santa Fe, así como una transformación significativa en el entorno nororiental del ámbito del plan parcial, con la desaparición total del Parque Centenario y de la parte sur del Parque de La Independencia, por el soterramiento de la calle 26 y la construcción de puentes en los cruces de las carreras 7ª, 10ª, 13 y de la Avenida Caracas (1954-1961), la cual fue una apuesta del alcalde Mazuera por modernizar la ciudad y conectar el centro de la ciudad con el aeropuerto, que marcaría la separación norte-sur de la ciudad (Saldarriaga Roa, 2006). Así mismo, se observa el desarrollo del Conjunto Bavaria en el Centro Internacional (1962), el cual también fue parte de esta apuesta modernizadora. Adicionalmente, se observa la construcción parcial de la Calle 19 a partir de la Avenida Caracas hacia el oriente, lo cual también fue un factor para la segregación urbana, dejando el sector de estudio aislado del tejido urbano hacia el sur.



## Plano 4-2. Desarrollo histórico del sector 1977



**Fuente: IGAC – 1975 (Modificado ERU, 2022)**

El barrio Santa Fe sufrió un deterioro temprano debido a factores que se dieron desde los inicios de su desarrollo, tales como su modelo urbanístico y su relación con algunos elementos urbanos. Respecto a lo primero, el modelo inmobiliario de usos mixtos, así como la existencia de usos industriales en el barrio, no atrajo el interés de inversionistas nacionales, e incluso la entrada en desuso del cinturón industrial creado por Brunner contribuyó a la aparición de un entorno urbano inseguro. Respecto a lo segundo, la preexistencia del Cementerio Central y la construcción de la Avenida Caracas, la Calle 26 y la Calle 19, de manera subsecuente al desarrollo del barrio, determinaron un aislamiento respecto al entorno inmediato. Adicionalmente, es importante resaltar que el sector sufre las consecuencias del relevo del sistema ferroviario por el sistema de buses, que, con la construcción de la Avenida de Las Américas como nueva conexión con el occidente, desplaza el centro de mercado de la ciudad del Centro y Paloquemao hacia el sector de abastos, y con la subutilización de los ferrocarriles hace que las actividades comerciales en torno a la Estación de La Sabana decaigan.

De otro lado del sector, es importante resaltar la aparición de edificaciones en torre que se desarrollaron paulatinamente en torno al Centro Internacional, como es el caso de la Torre Colpatria (1973-1979), siendo esta un símbolo del perfil urbano bogotano y el más alto hasta cuando se construyó la torre norte del proyecto Atrio con 48 pisos de altura (202 m) iniciada en 2015 y finalizada en 2019.

2004

En el lapso entre la anterior aerofotografía de 1977 y la presente de 2004, se produjeron importantes proyectos de escala urbana, elementos importantes para la transformación del sector como algunos parques emblemáticos y la primera troncal del sistema de transporte masivo Transmilenio. Uno de esos elementos es el desarrollo de diferentes proyectos en el centro internacional, que aportaron un nuevo esquema al desarrollo urbano y la renovación de un área en desuso del centro de la ciudad, que, en palabras de Trujillo Jaramillo, 2004, “pertenece a un género urbanístico que califica dentro del concepto de revitalización de los centros urbanos, los cuales combinan obra nueva con sedimentos significativos de usos anteriores” (Trujillo Jaramillo, 2004, p.78).

**Plano 4-3. desarrollo urbano del sector 2004**



**Fuente: IGAC – 1975 (Modificado ERU, 2022)**

Por otro lado, desarrollos como El Parque del Renacimiento (2000 - Jorge Villate Liévano y Mario Cabrera Manrique), ubicado en un lote contiguo al Cementerio Alemán, lugar de sepultura de N.N. y que como afirma Vignola, Bohórquez, 2013, “según una leyenda urbana muy conocida, es precisamente ahí, debajo del Parque Renacimiento, que fueron sepultados a toda prisa muchas de las víctimas del Bogotazo del 9 de abril de 1948.” Este parque, como lo confirman los mismos autores, carece de ese renacer que sugiere su nombre, ya que es poco frecuentado, entre otras razones, por la poca actividad en el entorno que genera inseguridad sobre las vías aledañas.

En términos de infraestructura vial, se construye la primera troncal del sistema de transporte Transmilenio sobre la Av. Caracas con la estación Calle 22 como se evidencia en el plano. Esta vía que atraviesa los dos barrios analizados transforma su perfil para dar para la disposición de las estaciones de acceso de pasajeros en el parador central y la conformación de un carril exclusivo por sentido para el flujo de los buses del sistema. Esto termina de transformar el carácter de una vía concebida como una alameda urbana, con un separador ancho arborizado, y que ya había sido reducido para ampliar el espacio de circulación de vehículos de transporte motorizado, creando hoy una barrera espacial entre las actividades del costado oriental y occidental.

## 2021

En el siguiente y último plano de esta serie, del año 2021, se observa como principal elemento de transformación urbana, la construcción de las troncales de Transmilenio sobre la Avenida Calle 26, la Carrera 10ª y la Carrera 7ª, como parte de la denominada Fase III para la ampliación del sistema, que se había planeado desde el 2005 y concluyó más de una década después de la construcción de la troncal de la Avenida Caracas. Esta intervención, además de transformar estos corredores viales, generó la transformación de algunas manzanas de los barrios Armenia y La Alameda, ya que varias de sus construcciones fueron demolidas para dar cabida al perfil de la Calle 26 y la intersección de intercambio entre estas troncales. Como se observa, las manzanas frente al Parque El Renacimiento y el Centro de Memoria, así como las dos manzanas frente al intercambiador y el parque en la esquina de las Carrera 17 y la Avenida Caracas, original del barrio Santa Fe, fueron demolidos parcialmente. Adicionalmente se observan otras áreas demolidas, al sur del Intercambiador, las cuales corresponden con los predios adquiridos por la Empresa de Renovación Urbana para la gestión del Plan Parcial Estación Central.

Es importante indicar que, de manera posterior, se empezó a desarrollar el proyecto Torres Atrio, el cual se localiza en el último lote baldío del sector del Centro Internacional, y que cuando se complete la torre sur, terminará de consolidar el sector norte de la Calle 26. Los Hitos que se evidencian a continuación son muestra de la diversidad de actividades económicas que ha albergado el desarrollo de este sector:

### Plano 4-4. Desarrollo histórico del sector 2021



Fuente: IGAC – 1975 (Modificado ERU, 2022)

Todo lo anterior da origen a la ocupación del territorio por población inmigrante de bajos recursos, que es alojada por bajos precios en los hospedajes de la zona, lo cual contribuye al auge del negocio de la prostitución y la consolidación de esta como zona de tolerancia. No obstante lo anterior, es importante resaltar la adaptabilidad que ha tenido el tejido urbano del barrio Santa Fe a las nuevas condiciones socioeconómicas, facilitando el acceso de población inmigrante debido a su localización, así como la localización de actividades productivas por su “estructura urbana media” y su “conjunto arquitectónico versátil” (Pérez Plazas, 2013), todo lo cual mantiene este sector con un alto nivel de actividades urbanas, independientemente de los altos niveles de inseguridad que también presenta.

Este análisis del desarrollo histórico del sector constituye una base para comprender aspectos urbanísticos puntuales que se desarrollan tanto en el diagnóstico de los sistemas estructurantes como en el de los sistemas estructurados que siguen a continuación.

## 4.2. Diagnóstico de los sistemas estructurantes:

A continuación, se presenta un análisis de los sistemas estructurantes presentes tanto al interior del ámbito del plan parcial, así como en el entorno inmediato y en el ámbito de planeación zonal, que corresponde con las UPZ delimitadas dentro de las que se localiza el plan parcial. Se aborda el análisis del sistema ambiental, sistema de espacios públicos, equipamientos, sistemas de movilidad y sistema de patrimonio cultural.



#### **4.2.1. Sistema ambiental:**

El énfasis de los aspectos ambientales se concentra en promover la conservación de la oferta ambiental natural a fin de reducir los riesgos naturales para que la calidad de vida de las personas sea lo más óptima posible. A continuación, se abordará la estructura ambiental del ámbito de planificación del presente plan parcial teniendo en cuenta el predominio producido por la estructura ecológica principal.

Adicionalmente, se evidencia la caracterización ambiental en el área de influencia directa e indirecta del proyecto, pero teniendo en cuenta los límites hasta los cuales se podrían generar impactos ambientales durante los procesos de planeación, construcción y operación del PPRU. Además de los elementos ambientales de importancia en estas áreas de influencia que necesiten articulación.

Cabe mencionar, que en el anexo técnico “Anexo 4. Estudio Ambiental” se amplía la información correspondiente al diagnóstico y estrategia de gestión ambiental planteada para el presente plan parcial.

#### **Componente Biótico:**

##### **Elementos de la estructura ecológica principal en el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:**

Dentro del área de intervención de influencia directa del PPRU sólo se encuentra como elemento de la EEP dentro de la categoría de corredor ecológico de borde vial es la Avenida Calle 26 (Avenida Jorge Eliecer Gaitán). En el entorno cercano del plan parcial, a una distancia entre 300 y 500 metros, existen elementos de la Estructura Ecológica Principal, como los parques urbanos Parque del Renacimiento y Parque de La Independencia, y a una distancia mayor, de aproximadamente 1000 metros, se encuentran los Cerros Orientales, parte del sistema de áreas protegidas del distrito y el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera, también clasificado como parque urbano. Es pertinente hacer énfasis en la necesidad de conectar los diferentes elementos de esta estructura ecológica, ya sea a través de elementos de esta u otros que la complementen, los cuales tengan también un potencial ambiental por sus superficies verdes y/o arborización.

En este escenario, el planteamiento urbanístico del plan parcial debe potencializar la conectividad ambiental en el sector, mediante la conservación o reemplazo de los elementos de valor ambiental existentes. Adicionalmente, debe promover estrategias de ecourbanismo como el aumento de superficies permeables y el reverdecimiento de las superficies duras, lo cual además de mejorar las condiciones de habitabilidad, contribuye a la reducción de la temperatura media y la mitigación de los efectos del cambio climático. Dentro de este planteamiento caben también intervenciones propuestas en el ámbito de la pieza reencuentro, tales como la plataforma de espacio público sobre la Calle 26 a la altura de la Avenida Caracas, la cual hace parte del corredor verde de conexión del occidente de la pieza con los Cerros Orientales.

#### Ilustración 4.2.1-1.Elementos de la estructura ecológica principal en el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial



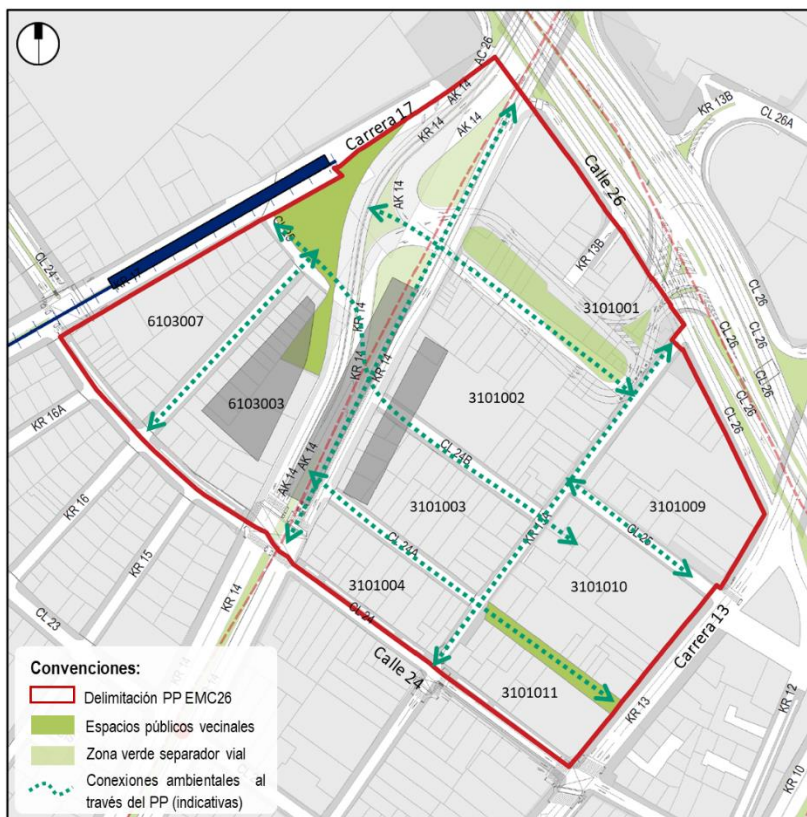
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

#### Elementos ambientales de la Estructura Ecológica Principal en el ámbito del plan parcial:

Dentro del ámbito del plan parcial no se encuentran elementos clasificados dentro de las categorías de la Estructura Ecológica Principal de Bogotá, como son las áreas protegidas, parques urbanos de escala metropolitana y zonal, rondas y corredores ecológicos. No obstante, se encuentran algunos elementos que tienen potencial como áreas de valor ambiental, como el parque vecinal Santa Fe, localizado entre la Avenida Caracas y la Carrera 17 y la Avenida Calle 26 y la Calle 25, así como los separadores verdes de las vías principales como es el caso de la Avenida Caracas, la Calle 26 y la Carrera 17, siendo estas dos últimas perimetrales al ámbito del plan parcial.

Así mismo el planteamiento urbanístico del plan parcial deberá proveer nuevos elementos, ya sea a manera de franjas ambientales en torno a las vías o de parques, que constituyan una malla ambiental interconectada tanto al interior del ámbito como hacia el exterior de este. En este sentido es importante tener en cuenta los elementos de valor ambiental que se localizan en el ámbito del plan parcial, como se detalla a continuación:

**Ilustración 4.2-2. Componentes de la Estructura Ecológica Principal en el ámbito del plan parcial**



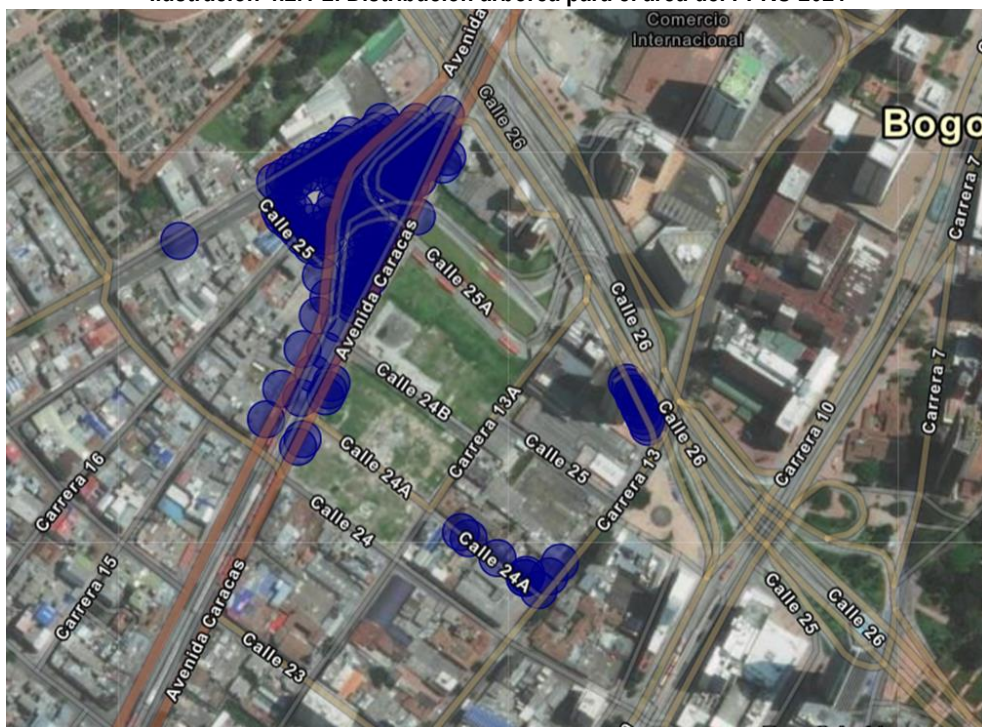
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

### **A. Vegetación. Cobertura vegetal actual:**

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



Ilustración 4.2.1-2. Distribución arbórea para el área del PPRU 2021



Fuente: Visor Geográfico SIGAU Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano. JBB (tomado de <https://sigau.jbb.gov.co/SigauJBB/VisorPublico/VisorPublico> tomado en septiembre del 2021)

De la observación del mapa, se destaca lo siguiente:

- La mayor parte de los árboles identificados pertenecen las especies: caucho sabanero, sauco, falso pimiento, liquidámbar, chicala y yarumo.
- La mayor parte de árboles se encuentran en los andenes de la Avenida Caracas y en parque triangular entre la Calle 25 y la Av. 26 y Av. Caracas y Trv. 17. La especie dominante en este sector es el sauco.
- Otro sector con mayor presencia de árboles es la Av 26 entre las carreras 13 y 13 A, y en Carrera 13 entre Calle 24 A y Av. 26, costado occidental, según el censo.
- En el resto de las calles y carreras, la vegetación boscosa es mínima o inexistente.
- En total, de acuerdo con el censo del Jardín Botánico, existían un total de 67 árboles y arbustos en el 2013 y un total de 141 en el 2021, en el polígono a afectar en forma indirecta por el proyecto, donde inicialmente no se contempla que algunos de estos deban ser objeto de tratamiento forestal.

## Componente Físico

### ***B. Meteorología:***

#### **Precipitación:**

En el área del estudio la precipitación disminuye de Oriente a Occidente, es decir, de los Cerros Orientales hacia la Sabana. Mostrando variaciones anuales como lo muestra el cuadro que van mínimas de 595 a máximas de



850 mm al año para los últimos 5 años (ver tabla 1) y para el último periodo reportado 01.01.2021 al 01.01.2021 con precipitaciones acumulada anual de 605 mm. Y un promedio anual de 772 mm al año. Información que sitúa al área dentro de las preocupaciones medias a alta de la ciudad. A continuación, se evidencia lo descrito:

**Tabla 4.2.1-1. Precipitación promedio anual en área del PP**

| Periodo                 | PRECIPITACIÓN PROMEDIO ACUMULADA (mm) |
|-------------------------|---------------------------------------|
| 01.01.2020 a 01.01.2021 | 605                                   |
| 01.01.2019 a 01.01.2020 | 828                                   |
| 01.01.2018 a 01.01.2019 | 874                                   |
| 01.01.2017 a 01.01.2018 | 735                                   |
| 01.01.2016 a 01.01.2017 | 819                                   |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU. (Estudio ambiental PPRU Estación Metro Calle 26)

### Temperatura

La siguiente tabla muestra la variación de la temperatura del aire promedio anual de los últimos 5 años de 14,5 grados centígrados (oC) como lo muestra la tabla 2. Sin embargo, los datos de temperatura de la superficie terrestre pueden estar entre los 22 a 25 grados centígrados oC (y ya se tiene el área identificada dentro del efecto de isla de calor urbano, con incrementos de temperatura en el periodo comprendido entre 2008 a 2018 de 0,7 al 1,2 y 1,2 al 1.5 oC).

**Tabla 4.2.1-2. Temperatura promedio al aire área del PPRU**

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU. (Estudio ambiental PPRU Estación Metro Calle 26)

### Calidad del aire

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

En el área de estudio en los últimos 4 años que se encontraron datos no se sobrepasó los límites permisibles anuales llegando a máximos de 14 ( $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ) de PM 2,5 y un promedio de 7,5. En el acumulado anual, sin embargo, la ciudad ha presentado varias alertas por calidad del aire especialmente en el 2019.

Tabla 4.2.1-3. PM 2,5 promedio área del PPRU

| Periodo                 | PM 2,5 ( $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ) | Nivel máximo permisible anual (Resolución Min Ambiente 2254 del 2017) |
|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 01.01.2020 a 01.01.2021 | 4                                   | 25                                                                    |
| 01.01.2019 a 01.01.2020 | 13                                  |                                                                       |
| 01.01.2018 a 01.01.2019 | 14                                  |                                                                       |
| 01.01.2017 a 01.01.2018 | 4                                   |                                                                       |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU. (Estudio ambiental PPRU Estación Metro Calle 26)

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

En el área de estudio en los últimos 4 años que se encontraron datos no se sobrepasó los límites permisibles anuales llegando a máximos de 45 ( $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ) y promedio de 39, PM 10 muy cercano a los límites normativos. En el acumulado anual, sin embargo, la ciudad ha presentado varias alertas por calidad del aire especialmente en el 2019.

Tabla 4.2.1-4. PM 10 promedio

| Periodo                 | PM 2,5 ( $\mu\text{m}/\text{m}^3$ ) | Nivel máximo permisible anual (Resolución Min Ambiente 2254 del 2017) |
|-------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| 01.01.2019 a 01.01.2020 | 45                                  | 50                                                                    |
| 01.01.2018 a 01.01.2019 | 45                                  |                                                                       |
| 01.01.2017 a 01.01.2018 | 36                                  |                                                                       |
| 01.01.2016 a 01.01.2017 | 30                                  |                                                                       |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU. (Estudio ambiental PPRU Estación Metro Calle 26)

### Contaminación por ruido:

De acuerdo con el estudio ambiental para el presente plan parcial, se elaboró un análisis de los niveles de ruido diurno y nocturno en la zona del proyecto, que, a continuación, se explican:

**Ruido diurno:** los niveles de ruido promedio diurno permiten observar que en la zona de estudio los niveles más altos, superiores a 80 dB(A) se presentan a lo largo de la Avenida 26, de la Calle 24 y de la Carrera 13. Los autores de los mapas (explicados con detalle en el estudio ambiental) extrapolan estos niveles las manzanas vecinas, por lo cual se observa que estos niveles altos afectan las siguientes manzanas:

- Manzana entre la Avenida 26 y la Calle 25 y entre la Carrera 13 y la Carrera 13 A.
- Manzana entre las calles 24 y 24 A y entre carreras 13 A y Av. Caracas.
- Parcialmente, costados sobre la Carrera 13 de las manzanas entre calles 24 y 25
- Parcialmente, costado norte de las manzanas sobre la Av. 26 entre la Carrera 13 y la Transversal 17.
- Parcialmente, esquina de la manzana en la intersección de la Calle 24 con Transversal 17.

No obstante, en general, los niveles diurnos son altos y superan los 75 dB(A) en el resto de manzanas, con algunos pocos sectores con niveles entre 65 y 75 dB(A). Por tanto, en todas las manzanas se supera (no se cumple) el límite permitido diurno para zona residencial, de acuerdo con la Resolución 627 de 2006 del MAVDT, de 65 dB(A).

**Ruido nocturno:** los niveles de ruido promedio nocturno permiten afirmar que en la zona de estudio los niveles más altos, superiores a 80 dB(A) y en ciertos sectores a 85 dB(A), se presentan a lo largo de la Avenida 26 entre Carrera 13 y Transversal 17, así como en algunos tramos de la Carrera 13. Los autores de los mapas extrapolan estos niveles las manzanas vecinas (explicados con detalle en el estudio ambiental), por lo cual se observa que estos niveles altos afectan las siguientes manzanas:

- Parcialmente, manzanas que bordean la Carrera 13 A entre Calle 25 y Av. 26.
- Parcialmente, manzanas que bordean la Carrera 13, entre Calle 25 y Av. 26 y en la intersección de la Calle 24 con Carrera 13.
- Sector próximo a la intersección de la Calle 24 con Carrera 13 A.

No obstante, en general, los niveles diurnos son altos y superan los 75 dB(A) en la mayor parte de manzanas al Oriente de la Avenida Caracas, excepto en el tramo entre las calles 24 A y 25 A, donde está comprendido entre 65 y 75 dB(A). De igual manera, la mayor parte de manzanas del triángulo entre la Av. Caracas y la Trv. 17 y entre la Calle 24 y la Av. 26 también presenta niveles nocturnos entre 65 y 75 dB(A), excepto en el extremo norte, donde, por limitar con la Av. 26, son mayores a 80 dB(A).

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

### **C. Geomorfología y geología:**

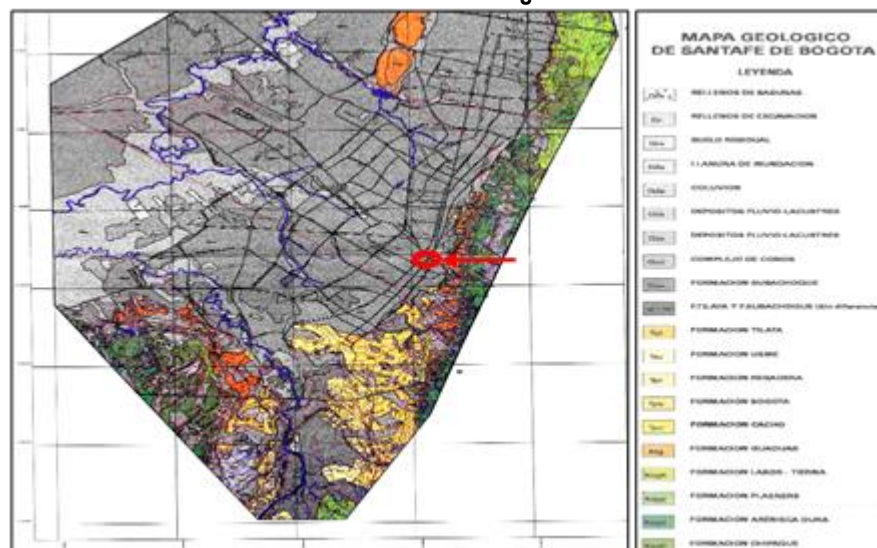
Fisiográficamente, el área forma parte del piedemonte de los Cerros Orientales, y su relieve es suavemente inclinado hacia el Occidente, si bien hacia el Oriente aumenta la pendiente, a medida que se acerca a los cerros.

El área está completamente urbanizada, con su red vial pavimentada y, por tanto, no se observa la acción de los procesos morfogenéticos (erosión y/o acumulación). Los aguaceros intensos y granizadas, si bien producen encharcamientos o inundaciones en las zonas viales deprimidas, como bajo los puentes de la Avenida 26, no se reflejan en acciones morfogenéticas.

Específicamente, se encuentra dentro del componente geomorfológico denominado “Área Urbanizada – Aur”, y se caracterizan por ser áreas consolidadas que presentan una importante cantidad de construcciones a nivel de viviendas y obras lineales (vías pavimentadas, líneas eléctricas, acueducto y/o alcantarillado), entre otras.

Adicionalmente, el área del PPRU está constituida por un complejo de conos aluvio-torrenciales (Qcc) formados por pequeños ríos y quebradas que descienden de los cerros. Inmediatamente aguas abajo, hacia el Occidente, se inicia la terraza alta (Qta) de la Formación Sabana, mientras hacia el Oriente, en las estribaciones de los Cerros Orientales, se observan depósitos coluviales o de pie de vertiente (Qdp). La ilustración 12 muestra la distribución general de estas unidades.

Ilustración 4.2.1-3. Geología del área



Fuente: Estudio de microzonificación sísmica de Santa Fe de Bogotá. Tomado en septiembre del 2021)

### Tectonicidad y sismicidad:

En lo que corresponde a la respuesta sísmica conforme a lo establecido en el Decreto 523 de 2010 “Por la cual se adopta la microzonificación sísmica de Bogotá” se encuentra que la zona de estudio correspondiente al PPRU se ubica sobre la zona de respuesta sísmica “Piedemonte B” la cual tiene una composición de gravas areno arcillosas compactas, con un comportamiento geotécnico de suelos de alta capacidad portante pero que pueden presentar problemas de inestabilidad en excavaciones abiertas.

### 4.2.2. Sistema de Espacios Públicos:

El sistema de espacios públicos construidos corresponde el conjunto de bienes de propiedad pública o privada, que se estructura mediante la articulación espacial de las vías peatonales y andenes que hacen parte de las vías vehiculares, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, los parques, las plazas, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y construidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.

### Espacio público en el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:

El área de influencia del plan parcial está determinada por dos aspectos: las unidades de planificación zonal (UPZ) respectivas, y las relaciones de proximidad del sector, lo anterior definido por búfers que equivalen a los minutos de caminata dentro de los rangos de 10, 15 y 20 minutos en torno al ámbito de delimitación del plan parcial.

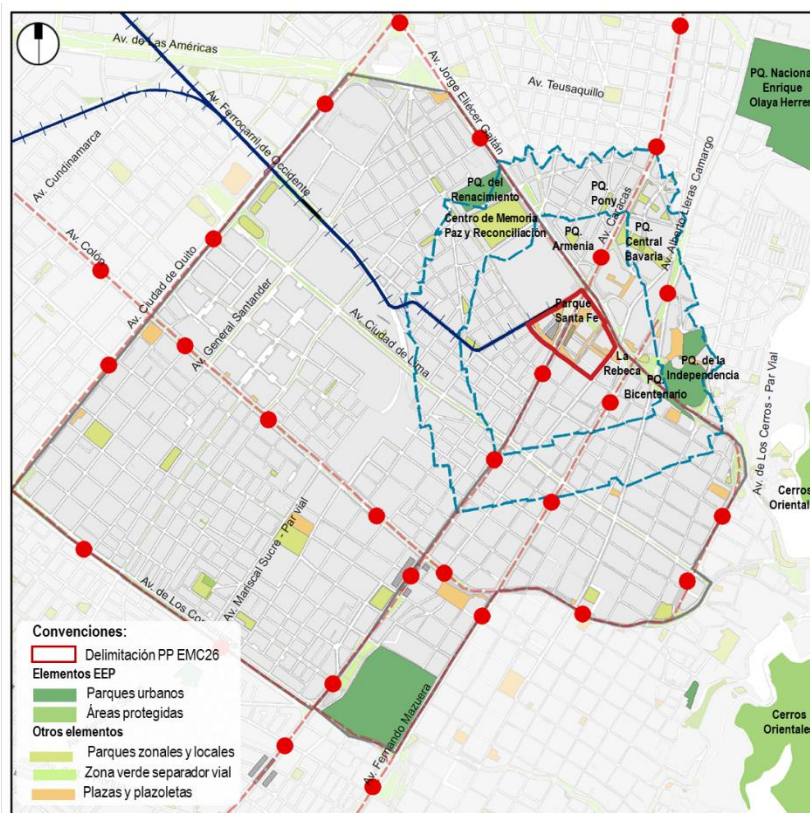
Con relación al espacio público y la población existente en el ámbito de las UPZ No. 93 Las Nieves y No.102 La Sabana, en donde se localiza el plan parcial. A continuación, se hace un cálculo del área promedio de espacio público por habitante con base en los datos poblacionales resultado del Censo elaborado por el DANE en 2018.



Así, teniendo una población de **49.279 personas** y un área de espacio público de **375.474 metros cuadrados** (Parques: 278.133,06 m<sup>2</sup>; Plazas: 97.340,94 m<sup>2</sup>), da como resultado **7,62 metros cuadrados de espacio público por habitante**.

En la siguiente ilustración se muestra el espacio público en el ámbito de planeación zonal y su entorno inmediato.

**Ilustración 4.2.2-1. Espacios públicos en el área de influencia del ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

Con respecto a la proximidad, se tiene que, a una distancia de 10 minutos de caminata, medidos desde el interior del área del plan parcial, tomando como referencia la próxima estación del metro, se encuentran parques locales o barriales como el Parque Armenia y el Parque Santa Fe, la plazoleta La Rebeca y parte del parque Central Bavaria. A una distancia de 15 minutos se encuentran parques urbanos como el Parque de la Independencia, el Parque Bicentenario y el Parque del Renacimiento, y el espacio público del Centro de Memoria Paz y Reconciliación. Dentro de una distancia de 20 minutos de caminata se encuentran otros parques locales y fuera de este rango, se encuentran importantes áreas verdes urbanas como el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera y los Cerros Orientales. Es importante tener en cuenta que la existencia de vías arterias como la Avenida Caracas y la Calle 26, constituyen barreras, así como la insuficiencia de áreas para la circulación peatonal y medios no motorizados, dificultando la accesibilidad a estos.

Ante la situación del plan parcial con respecto a los espacios públicos de su entorno, se concluye que es necesario implementar mecanismos para facilitar la accesibilidad, mediante la mitigación del efecto de las barreras urbanas, como las vías arterias, así como disponiendo de elementos para la circulación peatonal y no motorizada suficientes y óptimos. Mediante la definición del sistema de espacio público del plan parcial, se

aumentará el área de espacio público por habitante, lo cual es además una estrategia de la planeación a nivel zonal, como se puede evidenciar en la propuesta de proyectos del PEMP – CHB. Adicionalmente, es importante tener en cuenta el potencial que existe más allá de los límites del ámbito de planeación zonal, contando con parques como el Parque Nacional Enrique Olaya Herrera o el área verde más grande de Bogotá, los Cerros Orientales, para lo cual es necesario generar mecanismos que faciliten la conectividad y accesibilidad hacia estos, como una estrategia para la construcción de ciudad.

A continuación, se presenta una descripción de los principales parques y espacios públicos en el área de influencia del plan parcial:

### **Centro de Memoria Paz y Reconciliación:**

El Centro de Memoria Paz y Reconciliación se encuentra ubicado en el antiguo globo B del Cementerio Central, entre las Calles 24 y 26, y entre las Carreras 19 y 19B, con un área de terreno de aproximadamente 39.589m<sup>2</sup>. De acuerdo con la información del sitio web oficial del Centro de Memoria, el proyecto “surgió de la necesidad de crear un lugar para la dignificación de la memoria de las víctimas como un aporte a la cultura de paz, y que luego se materializó en la propuesta de INDEPAZ acogida por el gobierno distrital en 2008”<sup>1</sup>. Tras su inauguración, el Centro de Memoria, Paz y Reconciliación se ha constituido como un espacio para el encuentro y la oportunidad para resignificar la historia vivida”<sup>2</sup>.

Este proyecto, adicionalmente aporta a reforzar el valor simbólico de la Calle 26, como un eje representativo y de memoria de la Ciudad. Sin embargo, al encontrarse al sur de este eje en un entorno que se caracteriza principalmente por el desarrollo de actividades productivas, comerciales y de servicios, no cuenta con adecuadas condiciones de accesibilidad peatonal que pongan en valor este importante espacio público desde el norte de la Avenida Jorge Eliecer Gaitán.

### **Parque El Renacimiento:**

El Parque El Renacimiento se localiza entre la Calle 24 y la Calle 26, y entre la Carrera 19B y la Carrera 24. Este parque de escala metropolitana tiene un área de terreno aproximado de 28.175 m<sup>2</sup>.

Este parque fue diseñado por los arquitectos Jorge Villate Liévano y Mario Cabrera Manrique en el año 2000. Se caracteriza por sus amplias zonas verdes y arborización a los costados norte y sur del parque, y un recorrido central en pisos duros con un espejo de agua que lo atraviesa en sentido norte-sur. Igualmente, se caracteriza por albergar una escultura de bronce donada por el artista Fernando Botero llamada “Hombre a Caballo”. Igualmente cuenta entre sus instalaciones una retreta cubierta para eventos culturales; una cafetería, un parque infantil y baterías de baños. Entre las actividades que ha albergado el parque se cuenta: el Festival de Jazz al Parque, Festival de Danza, encuentros de cuenteros y literarios, obras de teatro y conciertos al aire libre.

Al igual que el proyecto del Centro de Memoria, Paz y Reconciliación, el parque fue ejecutado en terrenos que pertenecían antiguamente al Cementerio Central de Bogotá, en el denominado Globo C.

---

1 <http://centromemoria.gov.co/informacion-general/>

2 <http://centromemoria.gov.co/informacion-general/>

### **Plazoleta de la Rebeca:**

La plazoleta de la Rebeca se localiza hacia el costado nororiental del plan parcial, entre las Carreras 13 y 10 y la Calle 25 y la Calle 26. Esta plazoleta recibe el mismo nombre de la escultura que se localiza en su centro, en medio de una fuente de piso, la que representa a una mujer semidesnuda. Esta escultura se localizaba originalmente en el Parque Centenario, actual parque de La Independencia, el cual fue diseñado por el arquitecto Pietro Cantini en 1882, para la conmemoración de los cien años del nacimiento del libertador Simón Bolívar. Como consecuencia de la destrucción que sufrió el parque debido a los acontecimientos de “El Bogotazo” y a la construcción de los viaductos de la Calle 26 en este sector, esta escultura fue trasladada en 1958 al espacio que hoy ocupa.

Respecto a esta plazoleta, es importante anotar que, por su localización contigua al plan parcial, la conformación del espacio público de este último juega un rol muy importante para la integración de este espacio a las dinámicas peatonales, ya que actualmente se encuentra separada de su entorno urbano, por su delimitación por tres vías de la malla arterial y la falta de conexiones peatonales efectivas y de actividades en torno a esta.

### **Parque de la Independencia:**

Este parque reemplaza al parque Centenario, construido el 1889, ya que se requería un parque con mejores condiciones para el esparcimiento de la ciudadanía, así que este se construye con motivo de las nuevas celebraciones del Centenario entre 1907 y 1910. Este es el parque más antiguo de Bogotá, después del desaparecido Centenario, y representó una novedad en la ciudad, ya que desde la colonia, los espacios públicos correspondían únicamente con calles, plazas y plazoletas y además se ubicó en el sector de San Diego, el cual había sido por 400 años el borde norte de la ciudad y en esta época tuvo el mayor desarrollo urbano (*PEMP CHB*, 2021).

Es importante resaltar que posteriormente, con la construcción de los edificios de la Calle 26, este parque perdió su continuidad al costado sur, en donde se localiza la Biblioteca Nacional, y se demolieron los pabellones de exposición, símbolo de la celebración de la independencia, sin embargo, se dio lugar a la aparición de otros equipamientos como la Biblioteca Nacional en los treinta y el Planetario Distrital junto con las Torres del Parque y el Museo de Arte Moderno de Bogotá en los setenta. (*PEMP CHB*, 2021)

Este parque es un referente de alto valor para el plan parcial, ya que marca un hito urbano que dirige la tensión de flujos hacia el costado oriental sobre la Calle 26, por lo cual el diseño del espacio público debe garantizar una conexión clara y efectiva hacia este espacio.

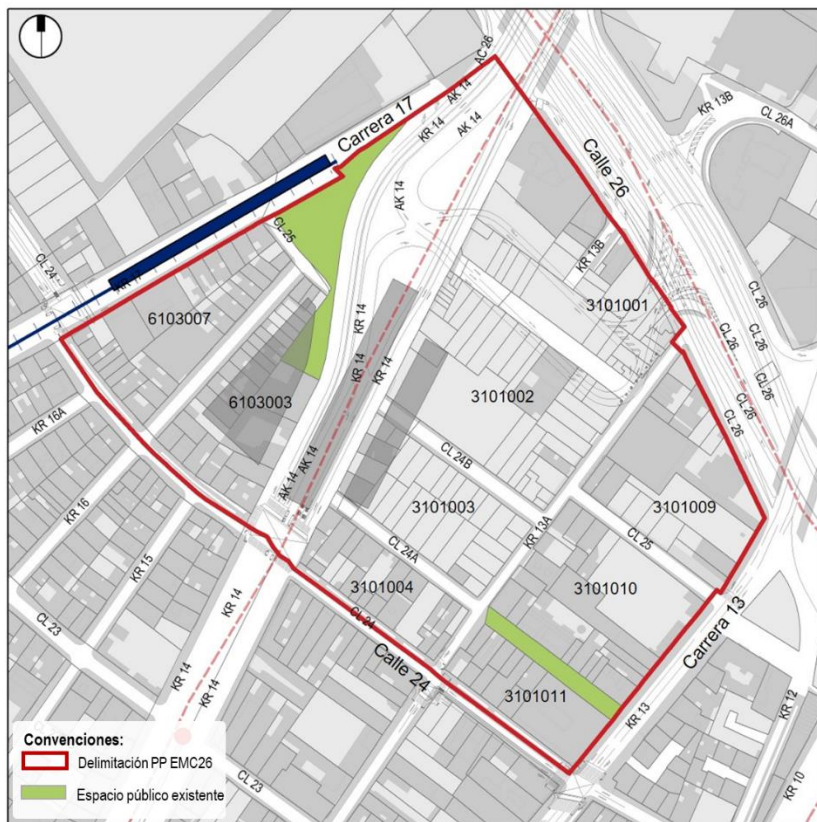
### **Parque del Bicentenario:**

El Parque del Bicentenario se localiza al costado sur del Parque de la Independencia, como una continuación del espacio público a modo de plataforma sobre la Calle 26 con un área de 8.200 metros cuadrados, con superficies verdes y ocho plazoletas, conectándose a la vez con el espacio público que da acceso a equipamientos como el Museo de Arte Moderno y la Biblioteca Nacional. Este parque fue diseñado y construido por El Equipo Mazzanti en 2016 y tiene una connotación simbólica para la ciudad, por haber vuelto a unir dos fragmentos urbanos que surgieron con la construcción de gran avenida que constituyó el eje de conexión del centro administrativo de la ciudad con el Aeropuerto Internacional El Dorado.

### Espacio público en el ámbito del plan parcial:

De acuerdo con la cartografía oficial del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito, al interior del área de planificación se localiza un (1) espacio público denominado “Parque Santa Fe”, el cual cuenta con un área de 3.119,1 m2. Este espacio público se localiza entre la Avenida Caracas y la Transversal 17, y entre la Calle 25 y la Calle 26, al noroccidente del área de planificación, tal como se muestra en la figura a continuación:

**Ilustración 4.2.2-2.Sistema de espacio público en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2020**

Cabe resaltar que este espacio público se encuentra incluido en el área de intervención del proyecto del Metro de Bogotá, proponiendo su adecuación, con el fin de mejorar sus cualidades paisajísticas. No obstante, en el marco del proceso de formulación del Plan Parcial se deberá evaluar la pertinencia de incluir dicha adecuación como una carga urbanística del plan parcial y, en consecuencia, sustentarlo en los aprovechamientos urbanísticos que precise el reparto de cargas y beneficios.

Así las cosas, el Metro de Bogotá podría participar de la gestión del plan parcial y las cargas que concrete el proyecto de infraestructura del sistema de transporte, se vería respaldadas por la asignación de aprovechamientos urbanísticos.



### 4.2.3. Sistema de equipamientos:

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

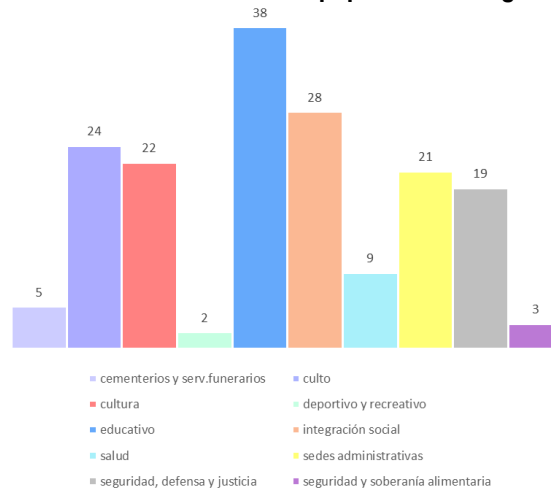
#### **Equipamientos en el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:**

El área de influencia del plan parcial está determinada por dos aspectos: las unidades de planificación zonal (UPZ) respectivas, y las relaciones de proximidad del sector, lo anterior definido por búfers que equivalen a los minutos de caminata dentro de los rangos de 10, 15 y 20 minutos en torno al ámbito de delimitación del plan parcial.

Al interior de las UPZ, como se evidencia en la siguiente ilustración, existe una concentración de equipamientos educativos de educación superior en el sector de Las Nieves entre las calles 19 y 24 y entre las carreras 4ª y 7ª. También se observa la concentración de equipamientos culturales que se localizan al norte del sector educativo mencionado y al oriente de plan parcial, entre los cuales se encuentran algunos emblemáticos y de alto valor patrimonial como los teatros Faenza, Jorge Eliecer Gaitán, México, y otros como el Museo de Arte Moderno y la Biblioteca Nacional. En la UPZ Las Nieves se encuentran también gran número de Sedes de la administración pública tanto del nivel distrital como el Instituto Distrital de Desarrollo Urbano – IDU, así como del nivel nacional como La Procuraduría General de la Nación, el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior, el Instituto Colombiano de Crédito y Estudios Técnicos en el Exterior – ICETEX, entre otros. Por su parte, en la UPZ La Sabana, se encuentran importantes equipamientos como el Cementerio Central, las plazas de Mercado del Samper Mendoza y Paloquemao, hospitales como Mederi y la Unidad Primaria de atención el Ricaurte, el Departamento Administrativo de Seguridad – DAS y La Ciudadela Judicial Paloquemao, entre otros.

Como se evidenció en este componente, el plan parcial se localiza en un sector de la ciudad con una cobertura amplia de equipamientos de diferente índole y escalas, lo cual favorece el desarrollo de proyectos inmobiliarios tanto de usos residenciales como comerciales y de servicios, además de la importancia que tiene la permanencia del suelo de los equipamientos que se encuentran al interior de su área.

**Ilustración 4.2.3-1. Número de equipamientos según su uso**



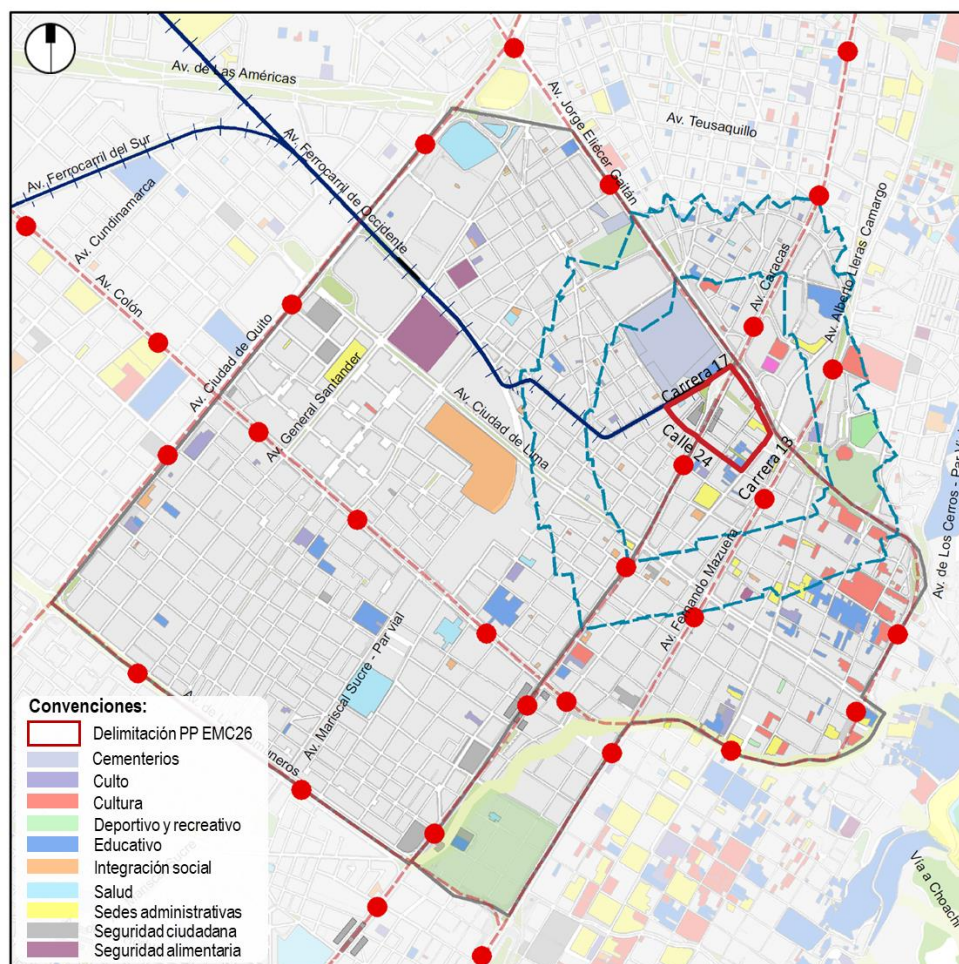
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

La proximidad de estos equipamientos es importante en cuanto a la posibilidad de acceso que ofrecen a los actuales y nuevos habitantes del área del plan parcial, respecto a lo cual se tiene que entre los 10 y 15 minutos de caminata desde el interior del plan parcial, se encuentran equipamientos culturales como el Museo Nacional, la Biblioteca Nacional, el Planetario Distrital, el Museo de Arte Moderno, el Teatro Faenza, de abastecimiento como la Plaza de Mercado La Nieves y a una distancia de 20 minutos equipamientos como la Plaza de Paloquemao, La Universidad Jorge Tadeo Lozano, el Colegio María Auxiliadora, o la Universidad Central.

Por otra parte, existen unos equipamientos de gran relevancia a nivel urbano, que se encuentran a una distancia mayor a los 20 minutos de caminata y cuya función representa un soporte básico de la población del sector. Estos corresponden con el Centro Administrativo Distrital – CAD, la Clínica Méderi, la Plaza del Samper Mendoza y el Colegio San Bartolomé de la Merced.

La siguiente ilustración muestra lo descrito anteriormente:

**Ilustración 4.2.3-2 Equipamientos en el entorno del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

A continuación, se describen algunos de los equipamientos mencionados que representan hitos urbanos:

#### **Cementerio Central:**

El Cementerio Central se encuentra ubicado en el barrio Santa Fe, en la localidad de Los Mártires, entre las Calles 24 y 26, y entre las Carreras 17 y 19. Por su significado histórico, valor arquitectónico y cultural fue declarado monumento nacional por el decreto 2390 del 26 de septiembre de 1984.

El Cementerio Central de Bogotá es el cementerio más antiguo de la ciudad de Bogotá. Actualmente está conformado por dos globos. El globo A, caracterizado por una elipse de bóvedas que fueron los límites originales del Cementerio. Y el Globo B, ubicado al lado occidental del sector principal se caracteriza por las cuatro bóvedas. Este globo se conoció también como el cementerio de los pobres. Igualmente, el complejo del Cementerio Central comprende el Cementerio Británico, localizado al costado oriental, y el Cementerio Alemán al costado occidental del Cementerio Central.

Actualmente, el Cementerio Central se encuentra aislado de la ciudad por los muros perimetrales sobre la Calle 26, y por los locales comerciales de los “Marmoleros” sobre la Carrera 19. Igualmente, en el costado sur del

Cementerio se localiza una serie de construcciones de baja altura donde se prevé la ampliación de las bóvedas del Cementerio.

#### **Biblioteca Nacional:**

La Biblioteca Nacional se inauguró en 1938 y se localiza entre la Avenida Calle 26, la Calle 24 y la Carrera 5, en el barrio Las Nieves, dando frente a importantes hitos urbanos del centro de Bogotá, como son el Parque de La Independencia y la Avenida Calle 26.. Este fue uno de los primeros edificios con características estéticas de la arquitectura moderna en Bogotá; “se advierten ecos de la composición académica tradicional, especialmente en la disposición simétrica de las plantas. En las fachadas se aplicaron tratamientos no convencionales en ese momento: geometría rigurosa, superficies lisas sin ornamentación y grandes ventanas de hierro” (Saldarriaga Roa, 2006).

#### **Plaza de Mercado Paloquemao:**

La Plaza de Mercado de Paloquemao se localiza entre la Avenida Calle 19 y la Calle 22 y entre las carreras 22 y 27, entre los barrios Samper Mendoza y San Facón, siendo uno de los centros de abastecimiento más importantes de Bogotá tanto por su tradición, su edificación fue proyectada en 1967. Como rasgos característicos de este edificio se resaltan su planta organizada por ejes diagonales que definen módulos de servicios separados por medio de patios, originalmente al aire libre y posteriormente techados, y su cubierta de plegaduras de concreto que deja una dilatación con respecto a los muros permitiendo la ventilación al interior de la plaza.

#### **Museo Nacional:**

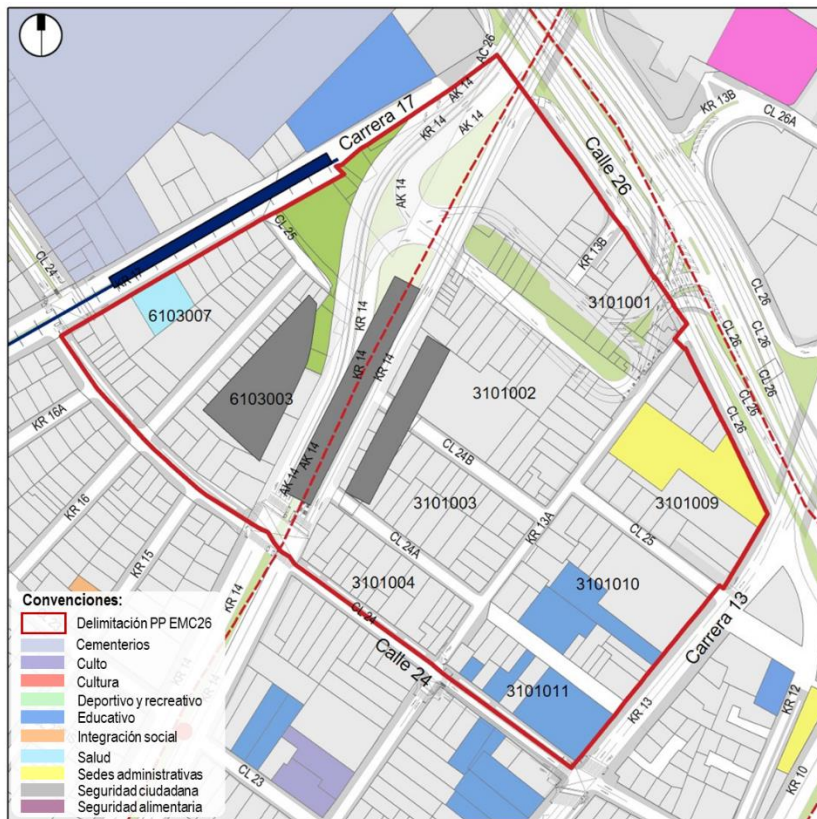
El Museo Nacional se localiza sobre la Avenida Carrera 7, entre Calles 28 y 29, en el sector de San Martín. Este edificio fue concebido originalmente como Panóptico de Cundinamarca, cuyas obras iniciaron en 1874. Este sirvió como cárcel departamental hasta que en 1948 fue destinado para alojar el Museo Nacional. Esta obra de arquitectura es representativa del periodo de transición de la arquitectura colonial hacia una arquitectura republicana, que se dio de manera más acentuada hacia finales del siglo XIX, y como lo menciona Saldarriaga Roa, 2006, fue una de las dos obras importantes de interés público que se llevaron a cabo en la capital antes de 1900, junto con el mercado central o de La Concepción que inició en 1861. (Saldarriaga Roa, 2006).

#### **Equipamientos en el ámbito del plan parcial:**

Al interior del área de planificación se localizan algunos importantes equipamientos de ciudad, y otros de escala menor, asociados principalmente a usos educativos e institucionales. Estos equipamientos se presentan en la figura y tabla a continuación:



**Ilustración 4.2.3-3. Sistema de equipamientos**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2020**

Dentro del área de planificación se encuentran los siguientes equipamientos:

**Tabla 4.2.3-1. Equipamientos en el ámbito de intervención**

| Código  | Nombre                                                                                   | Escala POT | Área   |
|---------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------|
| 4-0128  | CLINICA DE MATERNIDAD SALUDCOOP                                                          | 4          | 782,4  |
| 7-2065  | UNIVERSIDAD INNCA                                                                        | 1          | 1054,9 |
| 7-2058  | UNIVERSIDAD INCCA DE COLOMBIA                                                            | 1          | 341,4  |
| 10-0202 | FONADE Y SUPERINTENDENCIA DE NOTARIADO Y REGISTRO                                        | 1          | 2805   |
| 7-2096  | UNIVERSIDAD INCCA DE COLOMBIA                                                            | 1          | 117    |
| 7-2156  | UNIVERSIDAD INCCA DE COLOMBIA FACULTAD CIENCIAS TECNICAS E INGENIERIA, BIBLOTECA CENTRAL | 1          | 946,1  |
| 7-2082  | UNIVERSIDAD INCCA DE COLOMBIA SEDE ADMINISTRATIVA                                        | 1          | 1725,7 |

**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2020**

El manejo de estos equipamientos, en relación con su permanencia y/o la inclusión en el área de reparto, se define en la formulación del plan parcial, en coherencia con la normativa urbanística y las implicaciones para la gestión.

#### **4.2.4. Sistema de movilidad:**

De acuerdo con las definiciones del artículo 19 del Decreto 190 de 2004, el sistema de movilidad *“Integra de manera jerarquizada e interdependiente los modos de transporte de personas y carga con los diferentes tipos de vías y espacios públicos de la ciudad y el territorio rural. También conforman el sistema los estacionamientos públicos, y las terminales de buses interurbanos de pasajeros y de carga”*. De acuerdo con lo anterior, está constituido tanto por la infraestructura física de los sistemas de movilidad, es decir, los elementos de la malla vial, como los sistemas de transporte.

Con el fin de abordar el diagnóstico de este componente, se proponen dos líneas de análisis; el sistema vial, constituido por la malla vial que configura la morfología urbana y a la cual se le asigna una jerarquización, en función de la cual, a su vez, se establecen criterios de manejo e intervención relacionados con los componentes de cada uno de estos ejes; y el sistema de transporte público, existente y proyectado. Es importante mencionar que las fuentes de información de este componente corresponden con el Informe de Diagnóstico de la firma CONDETER LTDA con fecha de mayo de 2021 y el documento de Parámetros técnicos y operacionales para la Estación Central del Sistema Transmilenio, llevado a cabo por Transmilenio SA con fecha de abril de 2021, así como análisis propios con base en la información oficial que existe sobre el sistema de movilidad en el área del plan parcial.

Para esta parte del diagnóstico, se utiliza el análisis desarrollado por la firma CONDETER SA en su informe de mayo de 2021, el cual define un área de influencia en torno tanto al Plan Parcial Estación Metro Calle 26, como al Plan Parcial Calle 24, el cual se localiza hacia el occidente del primero en el barrio Santa Fe, y que se encuentra en estudio simultáneamente a este plan parcial. Con respecto a la Malla Vial, se presenta una síntesis de manera complementaria a la descripción de las vías al interior del ámbito del plan parcial, con respecto a su configuración física y funcionamiento.

#### **A. Malla vial:**

##### **a. Clasificación vial:**

La malla vial vehicular contenida en el área de influencia del proyecto se caracteriza identificando su respectiva jerarquía. Las vías perimetrales de la Av. Caracas y la Avenida Calle 26 pertenecen a la malla vial arterial de la ciudad. En cuanto a vías pertenecientes a la malla vial intermedia, se encuentran la calle 24, la carrera 19b entre la Av. calle 26 y la calle 24 y finalmente la Carrera 13 entre el tramo de la calle 22 y la calle 28. Gráficamente la tipología de las vías del área de influencia es la siguiente:

**Ilustración 4.2.4-1. Clasificación vial en el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial.**

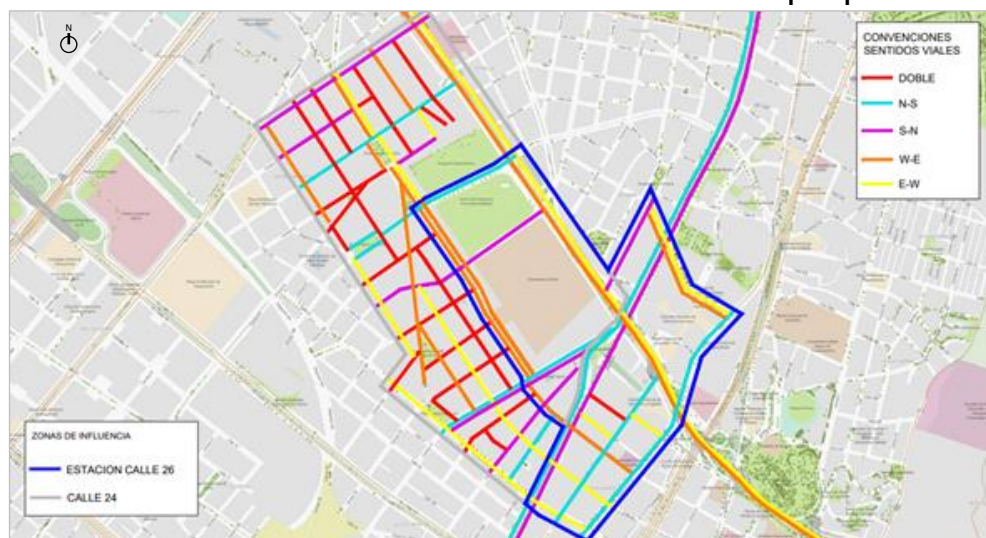


Fuente: CONDETER S.A. – 2021

**b. Sentidos viales:**

La malla vial arterial presenta doble sentido de circulación con una sección de doble calzada. La Avenida Caracas permite realizar desplazamientos en sentido Norte-Sur y Sur-Norte, mientras que en la Avenida Calle 26 los flujos vehiculares se desplazan en sentido Oeste-Este y Este-Oeste. Los tramos correspondientes a la malla vial intermedia solo presentan un sentido de circulación, en donde la Calle 24 presenta sentido Oeste-Este y la Carrera 13 y la Calle 19B sentido Norte - Sur. La mayoría de los tramos de la malla vial local tienen doble sentido de circulación generando continuidad y conectividad con las vías arteriales. La representación gráfica de los sentidos viales es la siguiente:

**Ilustración 4.2.4-2. Sentidos viales en el área de influencia del plan parcial.**



Fuente: CONDETER S.A. – 2021

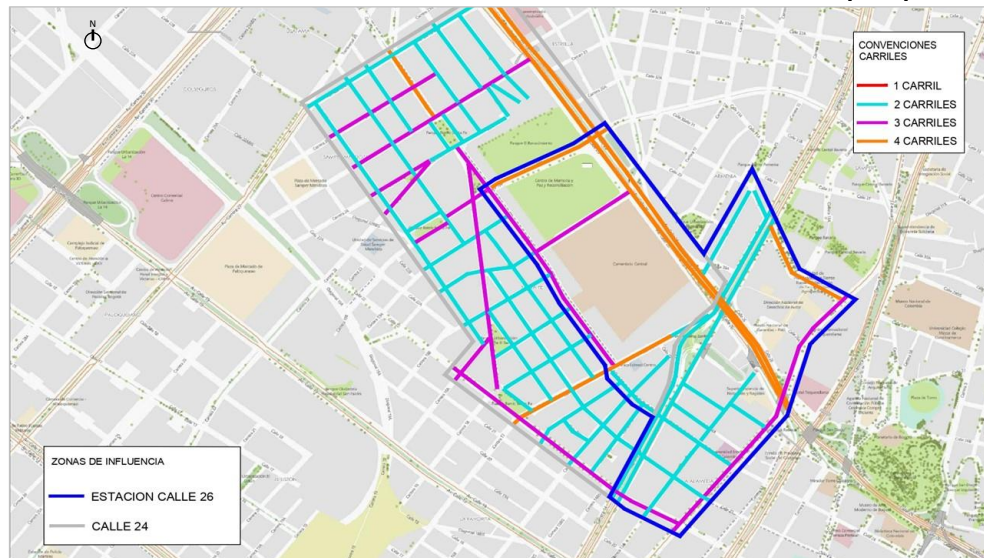


### c. Número de carriles:

En la caracterización del número de carriles de las vías del área de influencia del plan parcial, en el caso de las vías arterias se observa que la Avenida Calle 26 cuenta con 4 carriles de circulación por sentido, mientras que la Avenida Caracas cuenta con dos carriles de circulación por sentido. Además, estas vías arterias cuentan con dos carriles de operación por sentido, exclusivo para Transmilenio.

De igual manera, se observa que las vías del par vial de la Avenida Carrera 19 y la Carrera 19b cuentan con tres y cuatro carriles de circulación respectivamente, y las vías intermedias de la Calle 24 y la Carrera 13 cuentan con tres carriles.

**Ilustración 4.2.4-3. Número de carriles en vías del área de influencia del plan parcial**



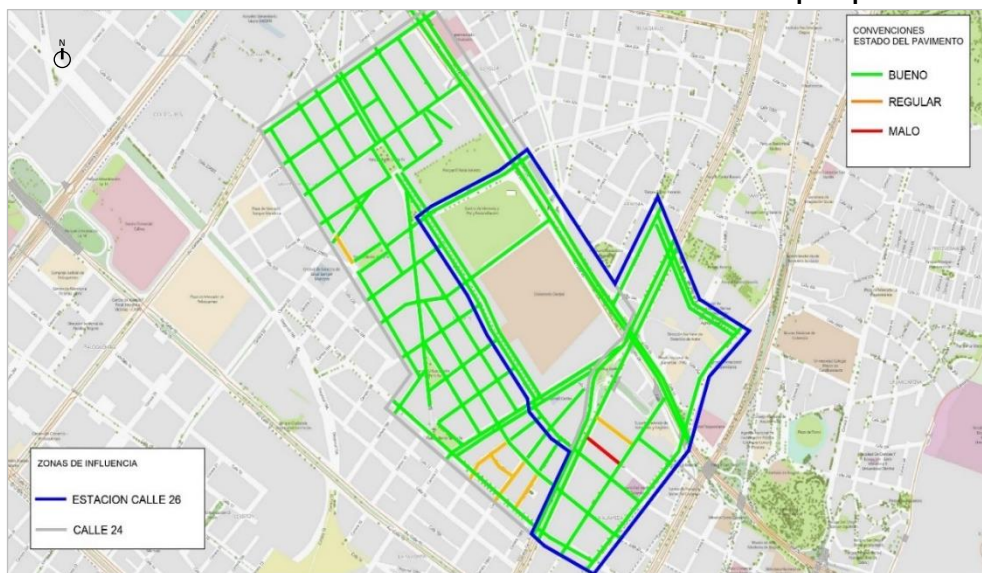
Fuente: CONDETER S.A. – 2021

### d. Estado del pavimento:

La firma CONDETER S.A. generó una clasificación de estado en 3 categorías definidas como bueno, regular y malo, de acuerdo con lo observado en trabajo de campo. El estado bueno, se les otorgó a los tramos viales con una capa de rodadura sin afectaciones o deterioro. En esta calificación se encuentra la mayoría de los tramos viales incluyendo las vías arteriales perimetrales de la Avenida Caracas y la Avenida Calle 26. El estado regular se les asignó a aquellos tramos con patologías o afectaciones sobre la carpeta de rodadura, que pueden ser solucionadas mediante intervenciones puntuales. En dicho estado, por ejemplo, se encuentra la Calle 24b entre la Avenida Caracas y Carrera 13A. Finalmente, el estado malo fue establecido para aquellas vías con condiciones precarias para el tránsito vehicular, en las cuales se evidencia una pérdida importante de la capa de rodadura, generando afectaciones en la velocidad de los flujos. Este último es el caso de la Calle 24A entre la Avenida Caracas y la Carrera 13A. Con la información obtenida en campo se realizó la siguiente representación gráfica del estado del pavimento:



**Ilustración 4.2.4-4. Estado de las vías del área de influencia del plan parcial**



**Fuente: CONDETER S.A. – 2021**

**e. Sistema de movilidad no motorizado:**

De acuerdo con lo señalado por la firma CONDETER S.A., la infraestructura peatonal ofrecida en la zona de influencia presenta continuidad en la mayoría de sus tramos y conectividad con los andenes de la malla vial arterial y en cuanto a los anchos efectivos de circulación, se tienen espacios adecuados en la mayoría de sus vías locales. No obstante, lo anterior, se observa que los anchos de los andenes sobre las vías locales al interior del ámbito del plan parcial son muy angostos, como es el caso de la Carrera 13A, en donde se presentan tramos con anchos menores a un metro. Otro aspecto para observar es el ancho del andén contiguo a la ciclorruta de la Calle 24, el cual es también insuficiente.

Ante lo mencionado, es prioritario que el planteamiento urbanístico garantice la configuración de una red de andenes continua y con un ancho suficiente para albergar las nuevas actividades que se van a presentar con el desarrollo del plan parcial, teniendo en cuenta además la armonización con los ejes para la circulación de bici usuarios, de manera que estos no interrumpan la circulación peatonal.

La infraestructura para bicicletas ofrecida en el área de influencia del proyecto está conformada por la red de ciclorruta de la Calle 24 y la ciclovia de la Avenida Calle 26, que se localizan de manera paralela el plan parcial y se conectan con la red de ciclorruta de la Carrera 10 y la ciclovia de la Carrera séptima. Es importante que en la formulación del plan parcial se garantice la permanencia de estas redes mencionadas, además de la conectividad entre estas a través del sistema de movilidad que se plantee. El sistema de movilidad no motorizado se muestra a continuación:

**Ilustración 4.2.4-5. Sistema de movilidad no motorizado en el área de influencia del plan parcial**

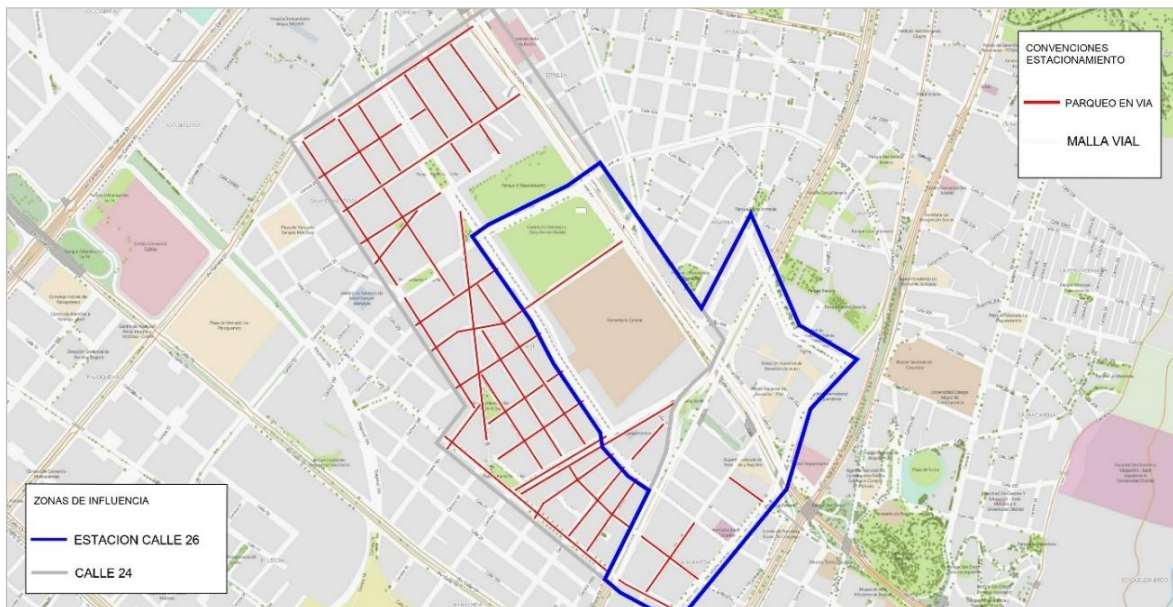


Fuente: CONDETER S.A. – 2021

**f. Parqueo en vía:**

Los tramos viales utilizados para realizar maniobras de estacionamiento en vía fueron determinados mediante visitas de campo y levantamientos de información primaria. Se observaron maniobras de parqueo en vía sobre las carreras 19, 17 y 16 en el tramo comprendido entre la Avenida Calle 26 y la Calle 24. Por su parte, la Carrera 13A también presenta este fenómeno entre la Calle 24 y la Calle 22. Con la información recolectada se generó la siguiente representación gráfica de los tramos usados para estacionamiento en vía:

**Ilustración 4.2.4-6. Parqueo vía en el área de influencia del plan parcial**



Parqueo en vía: Carrera 17



Parqueo en vía: Carrera 19



Fuente: CONDETER S.A. – 2021

### B. Sistemas de transporte:

Como lo menciona la Empresa Transmilenio, el área de influencia de la Estación Central, muestra una particularidad, por cuanto es un nodo en el que confluyen de forma inmediata o por proximidad hasta cuatro (4) troncales del Sistema TransMilenio, circuitos de servicios zonales del SITP, la primera línea del metro de Bogotá, tentativamente el punto de inicio del Regiotram de occidente y proyectos de extensión e implementación de ciclorrutas que conectan con diferentes puntos cardinales de la ciudad. Además de concentrar un volumen considerable de viajes y flujos del transporte particular que accede a los servicios de esta centralidad. (Transmilenio S.A., 2021). Basado en esta caracterización se realiza el análisis identificando los componentes del sistema de transporte público en la zona de influencia indirecta del proyecto conforme al estudio desarrollado por la firma CONDETER S.A.

#### a. Transporte masivo:

En las inmediaciones del área indirecta del proyecto se tienen 4 troncales de transporte masivo del sistema Transmilenio localizadas sobre las siguientes vías: Avenida Caracas, Avenida Calle 26, Carrera 10 y Carrera 7. En cuanto a estaciones cercanas se tienen un total de 4, dispuestas de la siguiente manera:

Tabla 4.2.4-1. Localización de estaciones de transporte masivo inmediatas al área de influencia

| Estación       | Localización    |
|----------------|-----------------|
| Centro Memoria | Av. Calle 26    |
| Calle 26       | Av. Caracas     |
| Calle 22       | Av. Caracas     |
| Museo Nacional | Carrera séptima |
| San Diego      | Carrera 10      |

Fuente: CONDETER S.A. – 2021

La localización de las troncales y estaciones de transporte masivo respecto al polígono del área indirecta del proyecto es la siguiente:



#### Ilustración 4.2.4-7. Troncales y estaciones de transporte masivo cercanas al área de influencia



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital en CONDETER S.A. – 2021

Adicionalmente, se plantea el desarrollo de la “Estación Central” de Transmilenio, la cual, como lo afirma Transmilenio S.A., 2021, corresponde a un nodo estratégico de interconexión e intercambio modal de la zona del centro histórico e internacional de la ciudad, en donde confluyen las troncales de la Avenida Caracas, Calle 26, Carrera Séptima y la Primera Línea del Metro de Bogotá.

#### b. Sistema Integrado de Transporte – SITP:

Se tienen en total 13 paraderos del SITP en el polígono definido como área de influencia indirecta. A continuación, se relaciona cada paradero con sus respectivas rutas:

**Tabla 4.2.4-2. Paraderos y rutas en las inmediaciones del área de influencia**

| Vía          | Cenefa | Rutas                                     |
|--------------|--------|-------------------------------------------|
| Carrera 19B  | 026A00 | 192, 228, 796A, 914, C15, L205            |
| Carrera 24   | 867A00 | C15, D205                                 |
|              | 108A00 | 128, C15, D205                            |
|              | 109A00 | 128                                       |
|              | 110A00 | 128                                       |
|              | 112A00 | 128, A706                                 |
| Carrera 19   | 027A00 | 128, 135A, 228, 621, 796A, 914, C15, d205 |
| Av. Calle 26 | 793A00 | 112B, A103, A206, C27, G506, T31, T40     |

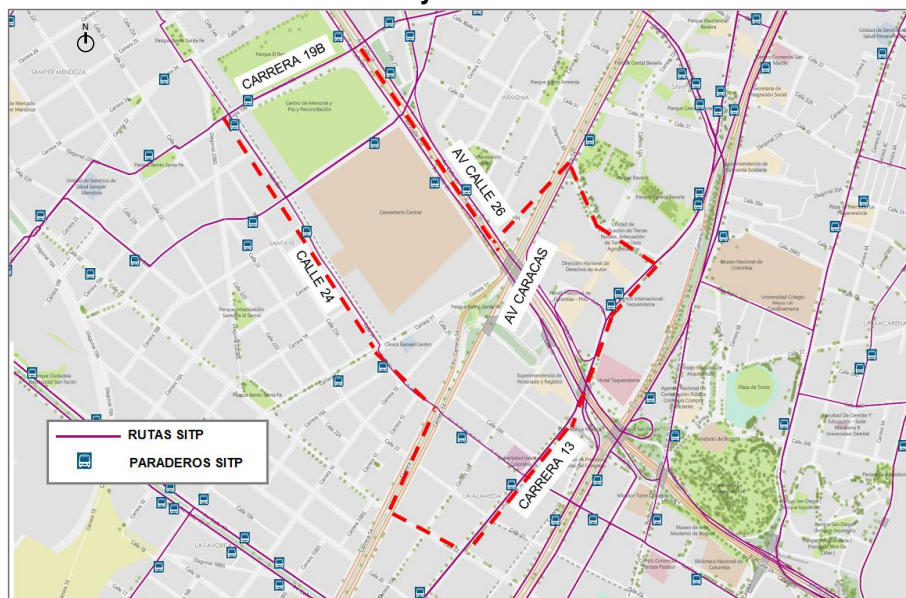


| Vía        | Cenefa | Rutas                                                |
|------------|--------|------------------------------------------------------|
|            | 794A00 | 112B, A506, C27, D206, G506, T31                     |
|            | 795A00 | C27, D206, T31                                       |
| Carrera 13 | 097A00 | 135A, 135B, 385, 621, 688, N04A, SE10, Z12           |
|            | 240A00 | 385, 688, C41, N04A, SE10, T13                       |
|            | 240B00 | 121, 135A, 135B, 359, 621, H600, L805, T12, T25, Z12 |

Fuente: CONDETER S.A. – 2021 a partir de información extraída de sitp.gov.co

La localización de los paraderos y trazado de las rutas SITP en el área de influencia es el siguiente:

**Ilustración 4.2.4-8. Paraderos y rutas cercanas al área de influencia**



Fuente: Sistema Integrado de Información sobre Movilidad Urbana Regional en CONDETER S.A. – 2021

### c. Línea Metro y Regiotram de Occidente:

En el área del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, se localizará la principal Estación Intermodal de la Ciudad, toda vez que albergará la Estación del metro de Bogotá de la Calle 26, la Estación de Regiotram de Occidente y la Estación Central de Transmilenio. A continuación, se muestran los trazados de la primera línea del metro y del Regiotram de Occidente pertinente al área de influencia del proyecto:

**Ilustración 4.2.4-9. Regiotram del occidente y línea metro**



Fuente: CONDETER S.A. – 2021

### **C. Modelación del tránsito – resultados:**

Adicionalmente a la caracterización del sistema de movilidad con relación a la malla vial física y a los sistemas de transporte, el estudio entregado por CONDETER S.A. desarrolló la modelación del tránsito con software Vissim, el cual se puede consultar en detalle en el “Anexo 5. Estudio de Tránsito” de este DTS. A continuación, se presenta una síntesis de las conclusiones con base en los resultados de esta modelación:

- En intersecciones estratégicas como la Avenida Caracas x Avenida Calle 26 se mantiene un nivel de servicio favorable (nivel de servicio A), debido a que las condiciones se dan a flujo libre para la adecuada circulación vehicular con una cola media de 12.8 m. Por otra parte, la intersección de la Carrera 13 x Calle 24 presenta un nivel de servicio más alto (nivel de servicio D) con una cola media de 85.48 m; esto debido a los altos flujos vehiculares y de acuerdo con la intersección semaforizada.
- La intersección de la Avenida Calle 26 x Carrera 13<sup>a</sup>, pese a que se generen situaciones de congestión y represamiento en periodos pico, opera de forma favorable. Esto, a pesar de las maniobras forzadas y/o a riesgo que se deben realizar debido a las condiciones geométricas por reducción de carriles (de 3 a 2 carriles calzada sur, sentido W – E) y a los requerimientos de la demanda que se presentan, donde se presenta una cola media de 8.57 m y niveles de servicio buenos (LOS A).
- Los niveles de servicio de las intersecciones de la Calle 24 con carreras 19, 19A, 25 y 26 se encuentran en niveles de servicio entre A y B, presentando condiciones de movilidad buenas. Las intersecciones de la Calle 24 con carreras 19B y 24 presentan niveles de servicio C, que simbolizan condiciones de movilidad aceptables, debido al volumen significativo que manejan, así como el control semafórico.
- Las modificaciones y/o actualizaciones en los planeamientos semafóricos y la proyección de volúmenes realizadas al año base del área de influencia del plan parcial Estación Metro Calle 26, no generan

mayores afectaciones en la red de modelación, manteniéndose condiciones de movilidad similares a las presentadas en el año 2018. (CONDETER S.A., 2021).

### **Sistema de movilidad en el ámbito de delimitación del plan parcial:**

El ámbito del plan parcial existe una confluencia de vías de importante jerarquía a nivel urbano y de sistemas de transporte de diferente modalidad, además de estar proyectado el desarrollo de estaciones principales de nuevos sistemas como el de Metro y el de Regiotram.

Con relación a la malla vial, a continuación, se describen las características de las vías existentes en el área del plan parcial según su nivel de jerarquía en el sistema vial de la ciudad:

#### **D. Malla Vial:**

##### **d. Malla Vial Arterial:**

**Avenida Calle 26:** Limita el área del plan parcial al costado norte desde la Carrera 13 hasta la Carrera 17. Cuenta con 6 calzadas en dos niveles, a nivel cuenta en cada costado con 4 calzadas, una de tres carriles y otra de dos carriles, a desnivel cuenta con dos calzadas de dos carriles para el sistema Transmilenio, en sentido norte sur y viceversa; su perfil actual contempla andenes en buen estado, no cuenta con ciclorruta. La carpeta está constituida en pavimento rígido en buen estado para el tránsito vehicular. La señalización vial vertical y horizontal está en buen estado

**Avenida Caracas:** Atraviesa el área del plan parcial en forma diagonal, desde la esquina nororiental hacia el suroccidente, configurando dos áreas, una al costado oriental que corresponde con el sector de la Alameda y otra al costado occidental con el sector del Santa Fe. Este corredor hace parte de la malla vial arterial de la ciudad, cuenta con 4 calzadas, 2 calzadas para vehículos mixtos y 2 calzadas para buses del sistema Transmilenio en sentido norte sur y viceversa; su perfil actual contempla andenes en buen estado, pero con cierto abandono. La carpeta está constituida para las calzadas de tráfico mixto una parte en rígido, desde la Calle 26 hasta aproximadamente la Calle 24B en buen estado y desde la Calle 24B al sur en asfalto en buenas condiciones de circulación vehicular. La señalización vial vertical está en buen estado y la horizontal presenta cierto grado de desgaste.

##### **e. Malla Vial Intermedia:**

**Calle 24:** Esta limita el plan parcial por el costado sur. Cuenta con 1 calzada de dos carriles en sentido occidente oriente; su perfil actual contempla andenes en regular estado, en el costado norte del andén presenta ciclorruta en buen estado. La carpeta está constituida en asfalto en regular estado, con presencia de baches y agrietamientos. La señalización vial vertical está en buen estado sin señalización horizontal.

**Carrera 13:** Esta limita el plan parcial por el costado oriental entre las calles 24 y 26. Cuenta con 1 calzada de tres carriles en sentido norte sur; su perfil actual contempla andenes en buen estado; en el tramo descrito no cuenta con ciclorruta, sino a partir de la Calle 24 al sur. La carpeta está constituida en asfalto en buenas condiciones de circulación vehicular. La señalización vial vertical está en buen estado y el horizontal solo hay presencia en la intersección con la Calle 24.

**Carrera 17:** Esta limita el plan parcial por el costado occidental. Cuenta con 2 calzadas de dos carriles cada una en sentido norte sur y viceversa; su perfil actual contempla andenes en buen estado, no cuenta con ciclorruta. La carpeta está constituida en asfalto en buen estado para el tránsito vehicular. La señalización vial vertical está en buen estado y la horizontal prácticamente no presenta por su desgaste.

**f. Malla Vial Local:**

**Calle 24<sup>a</sup>:** Presenta un tramo peatonal entre la carrera 13 y 13<sup>a</sup> y uno vehicular entre la Carrera 13<sup>a</sup> y la Avenida Caracas el cual tiene sentido este-oeste, cuenta con dos carriles y se encuentra en mal estado, lo que significa que presenta condiciones precarias para el tránsito vehicular donde se evidencia una pérdida importante de la capa de rodadura generando afectaciones en la velocidad de los flujos.

**Calle 24b:** Presenta un único tramo vehicular entre la Carrera 13<sup>a</sup> y la Avenida Caracas, tiene dos carriles, doble sentido y se encuentra en regular estado, lo que significa que presenta patologías o afectaciones sobre la carpeta de rodadura, pero que pueden ser solucionados mediante intervenciones puntuales.

**Calle 25:** Existen dos vías con este nombre, una en el sector de La Alameda y la otra en el sector de Santa Fe. La Calle 25 en La Alameda presenta un único tramo vehicular entre la Carrera 13 y la Carrera 13<sup>a</sup>, tiene dos carriles en sentido este-oeste y se encuentra en buen estado. La Calle 25 en Santa Fe en adoquín de dos carriles en doble sentido, entre la Carrera 17 y la Carrera 16, con un tramo que se prolonga hacia la Avenida Caracas, pero sin salida. Se encuentra en buen estado.

**Carrera 16:** Presenta un único tramo vehicular entre las calles 24 y 15, tiene dos carriles en sentido sur-norte y se encuentra en buen estado.

A continuación, se muestra la localización de las vías descritas, en el plan parcial:



**Convenciones:**

- Delimitación PPEMC26

**Jerarquización vial**

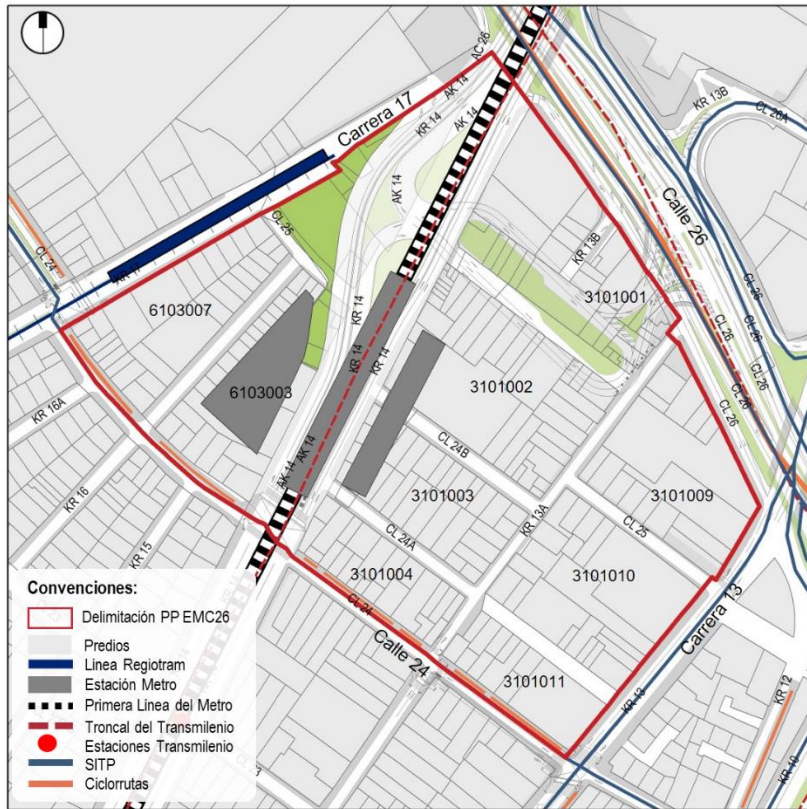
- Arterial
- Intermedia
- Local
- Peatonal

Con respecto a la clasificación actual de las vías al interior del plan parcial, el planteamiento urbanístico del plan parcial buscará privilegiar los flujos peatonales y de medios no motorizados, así como desarrollar un manejo paisajístico en el espacio público, lo cual influye en el rol que tendrán las vías y por lo tanto en su configuración y clasificación.

Con relación a los sistemas de transporte, el área del plan parcial es actualmente un nodo de confluencia de distintos modos de transporte y a futuro esta condición se potencializará por el desarrollo de nuevos proyectos en este sentido. En cuanto a los sistemas que existen actualmente se encuentran dos troncales de Transmilenio, sobre la Avenida Caracas y sobre la Avenida Calle 26, rutas de buses del componente zonal del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, sobre la Avenida Calle 26, la Carrera 13, la Calle 24 y sobre la Carrera 17 desde el límite del plan parcial hacia el sur. Adicionalmente existe una ciclorruta sobre la Calle 24.

Estación Metro Calle 26 - Página 75 de

**Ilustración 4.2.4-11. Sistemas de transporte en el ámbito de delimitación del plan parcial**



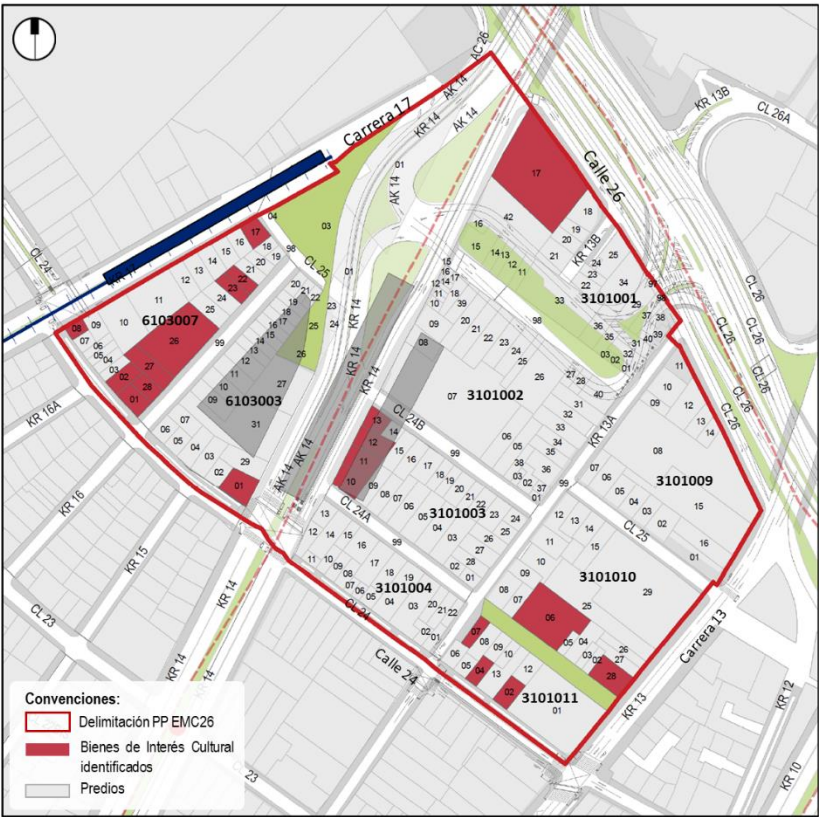
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2020**

#### **4.2.5. Componente de Patrimonio y Cultura:**

##### **Diagnóstico del componente de patrimonio y cultural:**

Durante el proceso de formulación del Decreto 213 de 2013, el área del Plan Parcial, se localizaban 19 predios identificados como Bienes de Interés Cultural, identificados en el plano y en la tabla siguiente, sobre los cuales se adelantó el estudio de valoración patrimonial:

Ilustración 4.2.5-1.Bienes de Interés Cultural en el ámbito de delimitación del plan parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana - ERU 2018

Tabla 4.2.5-1.Bienes de Interés Cultural en el ámbito de delimitación del plan parcial

| UPZ         | BARRIO     | MANZANA | PREDIO | DIREC<br>CIÓN                    |
|-------------|------------|---------|--------|----------------------------------|
| 93 - NIEVES | LA ALAMEDA | 01      | 17     | Avenida 26 No. 13B-27/37/47      |
|             |            | 10      | 28     | Calle 24A No. 13- 04/06/08/14    |
|             |            |         | 06     | Calle 24A No. 13-52              |
|             |            | 03      | 12     | Carrera 14 No. 24A – 28/30/32/36 |
|             |            |         | 11     | Carrera 14 No. 24A – 16/20/24/26 |
|             |            |         | 13     | Carrera 14 No. 24A – 36/40/50    |
|             |            |         | 10     | Carrera 14 No. 24A – 04/08/12    |
|             |            | 11      | 02     | Calle 24 No. 13-48/50/52/54      |
|             |            |         | 07     | Carrera 13A No. 24 26            |

| UPZ             | BARRIO   | MANZANA | PREDIO | DIRECCIÓN                   |
|-----------------|----------|---------|--------|-----------------------------|
|                 |          |         | 04     | Calle 24 No. 13-72/76/78    |
| 102 - LA SABANA | SANTA FE | 07      | 22     | Carrera 16 No. 24-79        |
|                 |          |         | 23     | Carrera 16 No. 24-79        |
|                 |          |         | 27     | Carrera 16 No. 24-45        |
|                 |          |         | 17     | Calle 25No. 16-15/17/19     |
|                 |          |         | 08     | Calle 24 No. 16A-65         |
|                 |          |         | 02     | Calle 24 No. 14-06/12/16/18 |
|                 |          |         | 28     | Carrera 16 No. 24-19        |
|                 |          |         | 26     | Carrera 16 No. 24-45        |
|                 |          | 03      | 01     | Calle 24 No. 14-06/12/16/18 |

**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana -ERU**

De esta valoración patrimonial se identificaron inmuebles declarados como Bien de Interés Cultural de conservación tipológica, sobre los cuales dadas las transformaciones de las edificaciones y al perfil urbano; y principalmente por la importancia del desarrollo del proyecto para la ciudad, la Empresa de Renovación Urbana de Bogotá presentó solicitud de Exclusión como bienes de Interés cultural ante el Consejo Asesor de Patrimonio relacionados en la siguiente tabla:

**Tabla 4.2.5-2.Bienes de Interés Cultural Excluidos Consejo Asesor de Patrimonio Distrital**

| UPZ         | BARRIO     | MANZANA | PREDIO | DIRECCIÓN                        |
|-------------|------------|---------|--------|----------------------------------|
| 93 - NIEVES | LA ALAMEDA | 10      | 06     | Calle 24A No. 13-52              |
|             |            | 03      | 12     | Carrera 14 No. 24A – 28/30/32/36 |
|             |            |         | 11     | Carrera 14 No. 24A – 16/20/24/26 |
|             |            |         | 13     | Carrera 14 No. 24A – 36/40/50    |
|             |            |         | 10     | Carrera 14 No. 24A – 04/08/12    |
|             |            | 11      | 02     | Calle 24 No. 13-48/50/52/54      |
|             |            |         | 04     | Calle 24 No. 13-72/76/78         |
|             |            |         | 22     | Carrera 16 No. 24-79             |
|             |            |         | 23     | Carrera 16 No. 24-79             |



| UPZ             | BARRIO   | MANZANA | PREDIO | DIRECCIÓN                   |
|-----------------|----------|---------|--------|-----------------------------|
| 102 - LA SABANA | SANTA FE | 07      | 27     | Carrera 16 No. 24-45        |
|                 |          |         | 17     | Calle 25No. 16-15/17/19     |
|                 |          |         | 08     | Calle 24 No. 16A-65         |
|                 |          |         | 02     | Calle 24 No. 14-06/12/16/18 |
|                 |          |         | 28     | Carrera 16 No. 24-19        |
|                 |          | 03      | 01     | Calle 24 No. 14-06/12/16/18 |

**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU**

La solicitud presentada tuvo concepto favorable por parte del Consejo Asesor de Patrimonio, el cual está contenido en las resoluciones 0328 y 0329 de 2013 de la Secretaría Distrital de Planeación así:

Resolución 0328 del 11 de abril de 2013.

“La Empresa de Renovación Urbana - ERU se encuentra adelantando ante la Secretaría Distrital de Planeación - SDP el trámite concerniente a la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central” (Resolución 0328, 2013).

#### **CONCEPTO DEL COMITÉ ASESOR DE PATRIMONIO**

Existen dos situaciones de interés general que deben ser tenidas en cuenta para emitir el concepto solicitado: el desarrollo urbano y el de la conservación del patrimonio de la ciudad. Teniendo en cuenta que se trata de una obra de interés general que repercute favorablemente en la movilidad del sector y por consiguiente de la ciudad, este Consejo recomienda la exclusión de la declaratoria como Inmuebles de Interés Cultural de los cinco (5) inmuebles afectados por el trazado propuesto por el Instituto de Desarrollo Urbano y que se relacionan a continuación: Carrera 13 No. 23-91 / 95 / 99 esquina y/o Calle 24 No. 13-15, Carrera 17 No. 24-00 / 08 esquina y/o Calle 24 No. Transversal 17 No. 24-00 / 08 esquina y/o Calle 24 No. 16A-24, Calle 24 No. 16-20, Carrera 16 No. 24-17 y Calle 24 No. 14-06/ 12 / 16/ 18 esquina y/o Avenida Caracas No. 24-01 / 05 / 09 (Resolución 0328, 2013).

#### **Resolución 0329 del 11 de abril de 2013., establece:**

La Empresa de Renovación Urbana - ERU se encuentra adelantando ante la entidad el trámite concerniente a la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana ESTACION CENTRAL, producto de la construcción de la Estación Central de la Troncal Transmilenio Calle 26. Dentro del mismo proceso se ha solicitado a la Secretaría Distrital de Planeación se apruebe la exclusión de la declaratoria como Bienes de Interés Cultural de los predios localizados en las Etapas Nos. 1, 2 y 3 del Plan Parcial. Para tal efecto, la Empresa realizó un análisis del sector a intervenir que se localizan en el área delimitada para el Plan Parcial de Renovación Urbana "ESTACION CENTRAL" (Resolución N° 0329, 2013), que se presenta a consideración de este Consejo y que se describe en sus aspectos más importante (sic), a continuación:

- a) Como consecuencia del cambio de uso del suelo en el área objeto de estudio, de sector residencial a zona de servicios y comercio, el 90% de los inmuebles que conformaron inicialmente la manzana 11 del barrio La Alameda, y el 45 % de los inmuebles que conformaron inicialmente la Manzana 7

del Barrio Santa Fe, desaparecieron.

- b) Los inmuebles que conformaron inicialmente la manzana 11 del Barrio La Alameda y la manzana 7 del Barrio Santa Fe, y que aún permanecen en ésta, no conservan sus características tipológicas iniciales como consecuencia del proceso de cambio de uso del suelo.
- c) Declarar los inmuebles localizados en los predios Nos. 2 y 4 de la manzana II del Barrio la Alameda; y en los predios 17,22, 23 y 27 de la manzana 7 del barrio Santa FE, dentro de las categorías de conservación tipológica. En este sentido, se advierte que los inmuebles se encuentran dentro de manzanas en progresivo proceso de deterioro.
- a. En la etapa uno el planteamiento urbano requiere dos relaciones estratégicas con el área de influencia inmediata: Relación Norte – Sur, a través de la proyección de un espacio público que conecta peatonalmente por encima de la Calle 26, las actividades existentes y futuras de ambos costados (Centro Internacional – Estación Central), y que distribuirá los flujos peatonales provenientes del Centro Internacional en la Plazoleta Estación Central, requiriendo del área útil en donde se localizan los inmuebles objeto de estudio, con el fin de garantizar continuidad en los flujos peatonales que se generaran (1.500 pasajeros/hora sentido norte sur; y 4.500 pasajeros/hora sentido oriente –occidente).
- b. El planteamiento urbano en la etapa dos requirió de la redefinición del espacio público, anden costado norte de la calle 24, como consecuencia de la ampliación de esta vía. Por lo cual se requirió la Exclusión de los inmuebles para garantizar continuidad en el espacio público.

#### COMENTARIOS DEL CONSEJO ASESOR DE PATRIMONIO.

Adicionalmente, la (Resolución N° 0329, 2013):

En cumplimiento de las disposiciones nacionales y distritales en materia urbanística, todo cambio de uso e intervención que implique modificación de una construcción requiere de licencia de construcción y, por tratarse de Bienes de Interés Cultural, se debe obtener concepto previo favorable de la entidad competente, en este caso el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. En este sentido, el estado de modificación de los inmuebles y su deteriorado estado de conservación, no representan argumento alguno para que este Consejo recomiende su exclusión de la declaratoria como Bien de Interés Cultural del Distrito Capital.

No obstante lo anterior, conviene resaltar que se trata de un sector en avanzado estado de deterioro en el que no se justifica adelantar obras de restauración. El Barrio La Alameda constituye un importante punto de integración del centro de la ciudad que favorece su conectividad con el resto de la ciudad

Teniendo en cuenta el gran beneficio que representa para la ciudad la realización del Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central, que constituye un proyecto de ciudad que pretende articular y detonar procesos de renovación urbana en el sector aledaño al mismo, se recomienda la exclusión de la declaratoria como Bienes de Interés Cultural de los predios localizados en la Avenida Carrera 14 No. 24 A-28 / 30 / 32 / 36, Avenida Carrera 14 No. 24 A-16 / 20 / 24 / 26, Avenida Carrera 14 No. 24 A -36 / 40 / 50 esquina y/6 Calle 25 No. 13 A-87, Avenida Carrera 14 No. 24 A-04 / 08 / 12 y/ó Calle 24 A No. 13 A-90 / 96 / 98, Carrera 16 No. 24-79, Carrera 16 No. 24-73, Carrera 16 No. 24-19, Calle 25 No. 16-15 / 17 / 19, Transversal 17 No. 2192 esquina y/ó Calle 25 No. 16-31, Calle 24 No. 13-48 / 50 / 52 / 54 y Calle 24 No. 13-72 / 76 / 78. Los restantes Bienes de Interés Cultural que quedan localizados en el Sector delimitado dentro del Plan Parcial,

deben ser recuperados completamente y vinculados al proyecto con el fin de lograr su integración en la dinámica urbana de la ciudad, garantizando su permanencia en el tiempo.

En el 2020, Consejo Distrital de Patrimonio Cultural solicitó la exclusión del Bien de Interés Cultural, Edificio XXX Aniversario de la Universidad INCCA, ante Consejo Asesor de Patrimonio. Como resultado de esta solicitud, el mencionado consejo emitió la Resolución 076 del 11 de febrero del 2020 “Por la cual se modifica la categoría de intervención del inmueble ubicado en la calle 24ª 13-72, en el barrio La Alameda (...) declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito distrital en la categoría de Restitución total”, la cual indica:

Para el edificio XXX Aniversario de la Universidad INCCA de Colombia, por unanimidad el CDPC recomienda el cambio de categoría, de Restitución Total a Conservación Tipológica. Por unanimidad, el CDPC no recomienda la elaboración de un PEMP para la edificación, toda vez que se encuentra en área de PPRU Estación Central”.

Que teniendo en cuenta los considerandos de dicha resolución y con el fin de culminar el proceso de cambio de categoría de intervención del inmueble ubicado en la calle 24ª 13-72, ... declarado como bien de interés cultural del ámbito distrital en la categoría de Restitución. Total, mediante el Decreto 606 de 2001, incorporado al Decreto 560 de 2018, esta Secretaría procederá a acoger el concepto emitido por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

En 2020, se evaluó la posibilidad de excluir el edificio de la Universidad Externado de Colombia, por lo que se adelanta un proceso de coordinación con las directivas de esta institución educativa. Como resultado de este proceso, se solicita la exclusión el 18 de agosto de 2021, ante lo cual el Consejo Asesor de Patrimonio emite concepto favorable.

A continuación, se presenta la localización y descripción del bien de interés cultural excluido que se encuentra en el ámbito de delimitación del plan parcial:

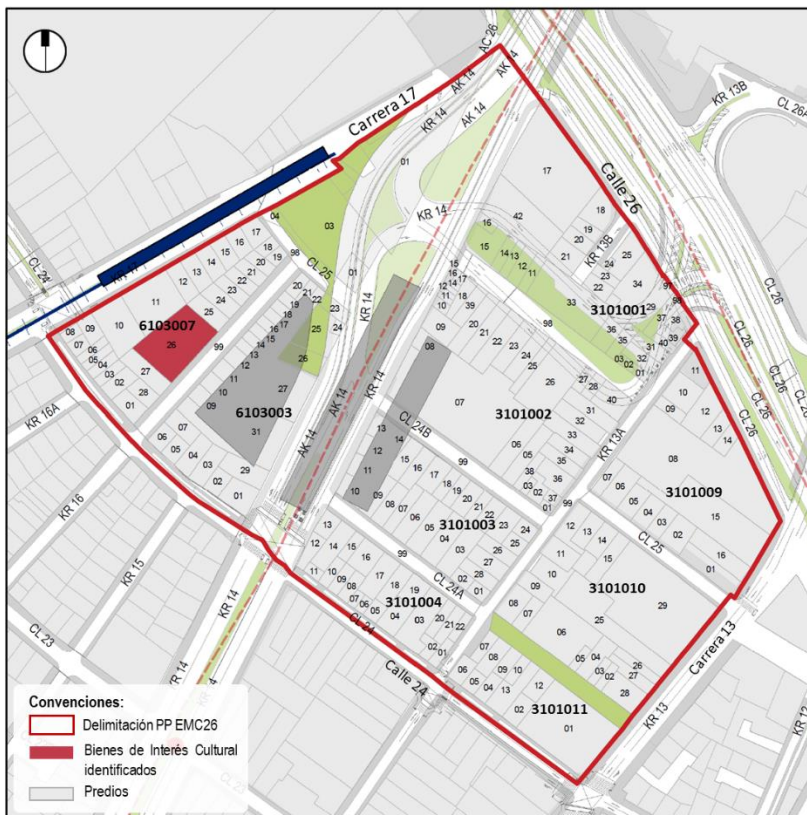
**Tabla 4.2.5-3. Bienes de Interés Cultural a excluir**

| AMD | BARRIO   | MANZANA | PREDIO | DIRECCIÓN                                            |
|-----|----------|---------|--------|------------------------------------------------------|
| 5C  | SANTA FE | 07      | 26     | Carrera 16 No. 24-45/33 Carrera 16 No. 24-45 (Nueva) |

| Identificación          | Categoría de Conservación | Área de Terreno (m2) | Fotografía                                                                          |
|-------------------------|---------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| AMD-5C Mz 07<br>- Pr 26 | Conservación Tipológica   | 1.094,33             |  |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 4.2-5.1. Bien de Interés Cultural excluido

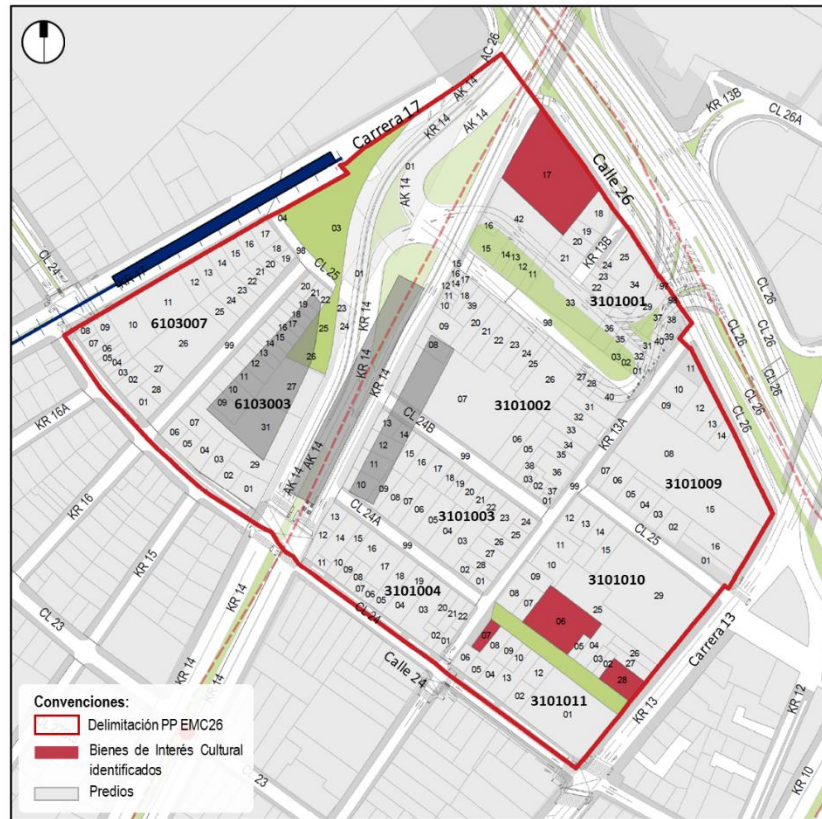


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Teniendo en cuenta las exclusiones de bienes de interés cultural mencionadas, en el escenario actual del área de planificación del plan parcial, se mantienen los siguientes.



#### Ilustración 4.2.5-2. Bienes de Interés Cultural en el ámbito de delimitación del plan parcial actualmente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

#### 4.2.6. Sistema de Servicios Públicos:

##### Diagnóstico del componente de Servicios Públicos:

De acuerdo con el Artículo 22 del Decreto Distrital 190 de 2004 los sistemas generales de servicios públicos se ordenan en forma de redes jerarquizadas e interdependientes y se disponen en el territorio urbano siguiendo las políticas establecidas en este Plan. El Plan Parcial cuenta actualmente con las factibilidades de los servicios de:

Tabla 4.2.6-1. Factibilidad servicios públicos

| EMPRESA             | NO. RADICADORESPUESTA           | FECHA               |
|---------------------|---------------------------------|---------------------|
| Codensa             | 06872890 (Codensa)              | 28 de mayo de 2018  |
| Vanti - Gas Natural | 10150224-646-2019 (Gas Natural) | 24 de julio de 2019 |
| ETB                 | 220180015905 (ETB)              | 10 de mayo de 2018  |

| EMPRESA | NO. RADICADORESPUESTA                     | FECHA                                           |
|---------|-------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| EAB     | S-2018-345201 (EAB) / S-2019-201756 (EAB) | 22 de noviembre de 2018 / 11 de julio de 201756 |
| UAESP   | 20182000245661 (UAESP)                    | 03 de diciembre de 2018                         |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021

Según lo anterior el proyecto cuenta con la factibilidad de los servicios correspondientes para la etapa del plan parcial. Y en ejecución de este, el desarrollador de cada unidad de gestión deberá coordinar y garantizar que se cumpla con los requisitos y parámetros técnicos establecidos por las respectivas empresas prestadoras de los servicios. La presente modificación tiene en cuenta todas las recomendaciones indicadas en los conceptos de las empresas prestadoras de servicios las cuales se encuentran en el “Anexo 3. Factibilidades de servicios públicos”.

### Sistema de Energía y Alumbrado Público:

De acuerdo con el comunicado enviado bajo el radicado 06872890 (Codensa) del 28 de mayo de 2018, la compañía está en condición de suministrar el servicio a la zona delimitada en el plan parcial. Una vez sea aprobado el plan, la empresa informará el procedimiento técnico que se debe seguir en el desarrollo de las redes eléctricas y de alumbrado público. Adicionalmente, la zona no se encuentra en una zona de alto riesgo geológico e hidráulico, por lo cual podrá tener un correcto desarrollo y cumplimiento de las normas para la construcción de las redes. Así mismo el desarrollador de cada Unidad de Actuación Urbanística, deberá cumplir toda con la norma aplicable, expuesta en el siguiente cuadro:

**Tabla 4.2.6-2. Normatividad aplicable para el servicio de energía**

| N° | Normatividad Aplicable                                                                                                                                                                                    |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Ley 142 de 1994 “Ley de Servicios Públicos domiciliarios” y las normas complementarias.                                                                                                                   |
| 2  | Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas RETIE (Resolución 90708 del 30 de agosto de 2013 expedido por el Ministerio de Minas y Energía)                                                            |
| 3  | Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público RETILAP (Resolución No 180540 del 30 de marzo de 2010 del Ministerio de Minas y Energía),                                                           |
| 4  | Decreto Distrital 190 de 2004 (Artículos 222 al 223)                                                                                                                                                      |
| 5  | Decretos Distritales 309 de 2006 y 087 de 2010 (Plan Maestro de Energía)                                                                                                                                  |
| 6  | El Manual Único de Alumbrado Público-MUAP (Decreto 500 de 2003 de la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Resolución 17 de febrero 10 de 2004 de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos-UAESP). |
| 7  | Resolución 011 de 2013 de la Secretaría Distrital de Planeación en cuanto a la subterranización de redes para el proyecto                                                                                 |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021

### Lineamientos generales:

- Acoger los lineamientos definidos por el operador de red dentro de la Factibilidad de Servicio; la cual permitirá determinar las condiciones de servicio y el punto de conexión del proyecto a la red de media tensión.”
- El diseño deberá disponer de espacios suficientes para canalizaciones de las redes de media tensión, baja tensión y alumbrado público (perfiles viales que tengan como mínimo andenes de 2.00 metros); incluir subestaciones de Entrada/Salida para permitir la derivación de los circuitos del área de influencia y reservar espacios suficientes para la instalación de equipos de maniobra seccionamientos) para suplencias en el área de los equipos de Media Tensión.

Procurar que las subestaciones que hagan parte del urbanismo estén ubicadas en un sitio de fácil acceso desde el exterior, localizado en áreas comunes, con medios apropiados que faciliten la entrada y salida de los equipos, que permitan el ingreso de personal idóneo para labores de mantenimiento, revisión e inspección en condiciones normales o de contingencia.”

- Atender los lineamientos de la Resolución No 011 de 2013 de la Secretaría Distrital de Planeación en cuanto a la subterranización de redes para el proyecto.
- En cuanto al sistema de Alumbrado público, el proyecto acatará las normas contenidas en el Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado Público -RETILAP (Resolución No. 180540 de 30 de marzo de 2010 del Ministerio de Minas y Energía) y en el Manual único de Alumbrado Público -MUAP (Decreto 500 de 2003).

### Sistema de Gas Natural Domiciliario:

Mediante radicado 10150224-646-2019 del 24 de julio de 2019 la Empresa de Gas Natural informó lo siguiente sobre la disponibilidad del servicio para el plan parcial:

(...) De requerirse la Disponibilidad de Servicio y si prevé la construcción de las instalaciones internas, estas deben cumplir con lo establecido en la Resolución No. 90902 del 24 de octubre de 2013 del Ministerio de Minas y Energía y estará sujeta al cumplimiento de las condiciones técnicas y la viabilidad económica del proyecto (...).”

Para la formulación del PPRU se tendrá en cuenta las consideraciones solicitadas por la Secretaría Distrital de Planeación en cuanto a la normatividad aplicable:

**Tabla 4.2.6-3. Normatividad aplicable para el sistema de gas natural**

| No | Normatividad Aplicable                                                                   |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Resolución 90902 de 24 de octubre de 2013-Ministerio de Minas y Energía                  |
| 2  | Ley 142 de 1994, “Ley de servicios públicos domiciliarios” y las normas complementarias. |

| No | Normatividad Aplicable                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3  | Norma Técnica Colombiana NTC 3728: Líneas de Transporte y redes de distribución de Gas.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 4  | Resolución CREG 067 de 1995, "Por la cual se establece el Código de Distribución de Gas Combustible por redes"                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 5  | Decreto Distrital 190 de 2004 (Artículos 226 al 229). Decreto 088 de 2010 "Por medio del cual se complementa el Plan Maestro de Gas Natural (Decreto Distrital 310 de 2006) mediante la adopción de las normas urbanísticas y arquitectónicas para la implantación y regularización de las infraestructuras y equipamientos del Sistema de Gas Natural Domiciliario, en Bogotá Distrito Capital". |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021

### Sistema de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones- TIC:

Según el radicado 20184200042572 enviado a la empresa ETB, el servicio de telecomunicaciones para el predio delimitado del plan parcial puede prestar el servicio desde la central o un equipo que se encuentre en la zona. Adicionalmente en el documento se especifica el espacio que debe preverse para colocar los equipos que deben conectarse con la central.

Sin embargo, al momento de realizar el estudio de factibilidad se debe hacer el estudio pertinente para aclarar el espacio requerido para la realización de la conexión del servicio, siendo suelo útil, la disponibilidad de la red se sujetará al desarrollo del proyecto, el cual debe contar con las aprobaciones respectivas.

**Tabla 4.2.6-4. Normatividad aplicable sistema de comunicaciones ETB**

| No | Normatividad Aplicable                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Decreto Nacional 1078 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones".                                                                                                         |
| 2  | Ley 1341 de 2009, "Por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones –TIC–, se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones".      |
| 3  | Decreto Distrital 190 de 2004 (Artículos 224 y 225).                                                                                                                                                                                                                   |
| 4  | Decreto Distrital 397 de 2017, "Por el cual establece las normas urbanísticas, arquitectónicas y técnicas para la ubicación e instalación de estaciones de Telecomunicaciones inalámbricas en la prestación del servicio público de telecomunicaciones en Bogotá D.C". |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021.

### Sistema de acueducto y alcantarillado:

La Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá emitió mediante oficio S-2019-27651 del 24 de septiembre de 2019 concepto técnico favorable a los diseños realizado por la Empresa Gómez Cajiao S.A en el marco del



contrato 315 de 2018 suscrito con la ERU para la realización de los diseños hidráulicos conceptuales para la modificación del plan parcial.

La información de entrada se recopiló con base en las siguientes fuentes:

- Documento de Factibilidad de servicios, S-2018-345201 que tiene como asunto: ALCANCE COMUNICACIÓN S-2019-201756 / SOLICITUD FACTIBILIDAD DE PRESTACION DE SERVICIOS/ PLAN PARCIAL DE RENOVACION URBANA ESTACION CENTRAL/LOCALIDAD DE MARTIRES Y SANTAFE /ZONA 3.
- Planchas 228-III-20 y 228-III-C-21 de acueducto.
- Planchas J71 y J81 de alcantarillado.
- Información del sistema de información geográfica de la EAB
- Se realizó una visita de campo al lugar en donde participaron profesionales de Gómez Cajiao y la ERU, en donde se pudo evidenciar el estado actual de la zona que abarca el proyecto.
- Normas técnicas de diseño presentadas por la empresa.

#### ***F. Sistema de Acueducto Local:***

El proyecto se localiza en el sector 19, subsector Z3-19-04, entre los distritos Z3-19-04-20 y Z3-19- 04-11.

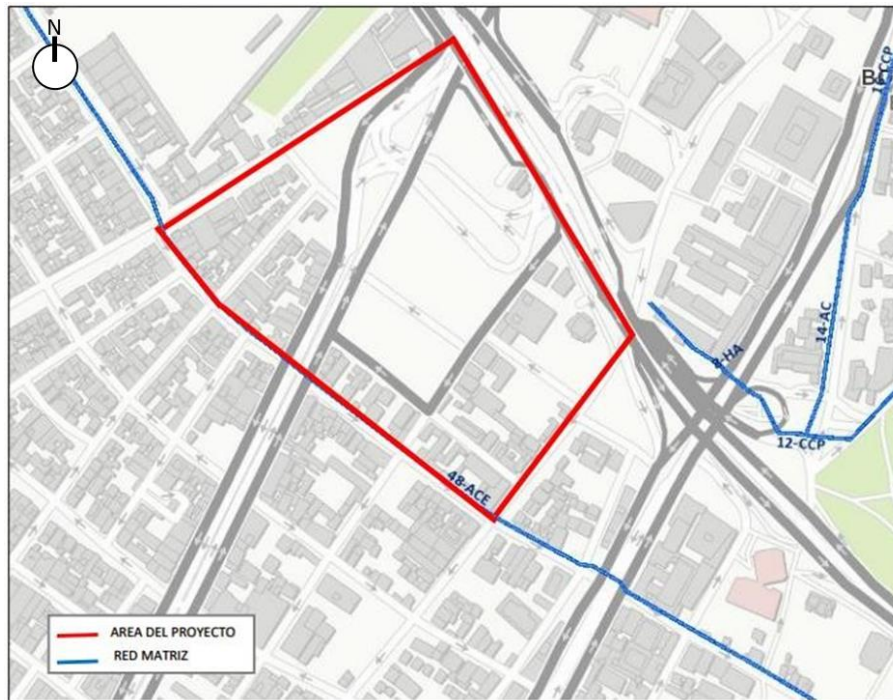
##### **g. Red matriz existente:**

En la zona del proyecto sobre la calle 24 de la carrera 4A hasta la carrera19B se encuentra la red matriz de 48" de acero a una profundidad de 0.88m.

De acuerdo con el comunicado S-2019-201756, "Por otra parte, el Plan Parcial de Renovación Urbana hace parte del área de servicio de la línea matriz Desvió Red Matriz Línea KR 10 de  $\Phi 42$ ", que a la altura de la Calle 19 (costado sur) con carrera 10 (costado occidental) cuenta con dos derivaciones de  $\Phi 12$ " desde donde se le suministra agua a las unidades operativas a las cuales pertenece el predio de interés."

"Con los niveles de proyección de vivienda para el PPRU se requiere la construcción de un By Pass de  $\Phi 12$ " x 12" en la KR 10 Por AC 19 costado suroriental conectando con la red de  $\Phi 12$ " localizada al costado sur de la AC 19 con la red de  $\Phi 12$ " del costado oriental de la AK 10."

#### Ilustración 4.2.6-1. Localización red matriz del sistema de acueducto local



Fuente: Sistema de Información Geográfico EAB (Mapa consulta SIGUE 2016)

#### h. Red menor existente:

En la zona del proyecto se encuentra una red menor bastante amplia distribuida, así:

- Carrera 17: Tubería PVC de 8"
- Carrera 16: Tubería PVC de 4" por el costado oriental y Tubería PVC de 12" por el costado occidental.
- Avenida Caracas: Entre las calles 24 y 26 se encuentran tuberías PVC de 6", 8" y 12".
- Carrera 13A: Tubería PVC de 4".
- Carrera 13: Entre las calles 24 y 26 se encuentran tuberías PVC de 6", 8" y 12".
- Calle 24: Entre carrera 17 y carrera 16 se encuentra tubería de hierro galvanizado de 4", entre avenida caracas costado occidental y carrera 13 se encuentra tubería de PVC de 4".
- Calle 24A: Tubería PVC de 4".
- Calle 25: Entre Carrera 13 y 13A por lado norte tubería de PVC de 12" y al lado sur tubería de PVC de 4". Entre avenida caracas y carrera 17 tuberías de 6" y 12".
- Calle 26: Al costado sur, tubería PVC de 8".

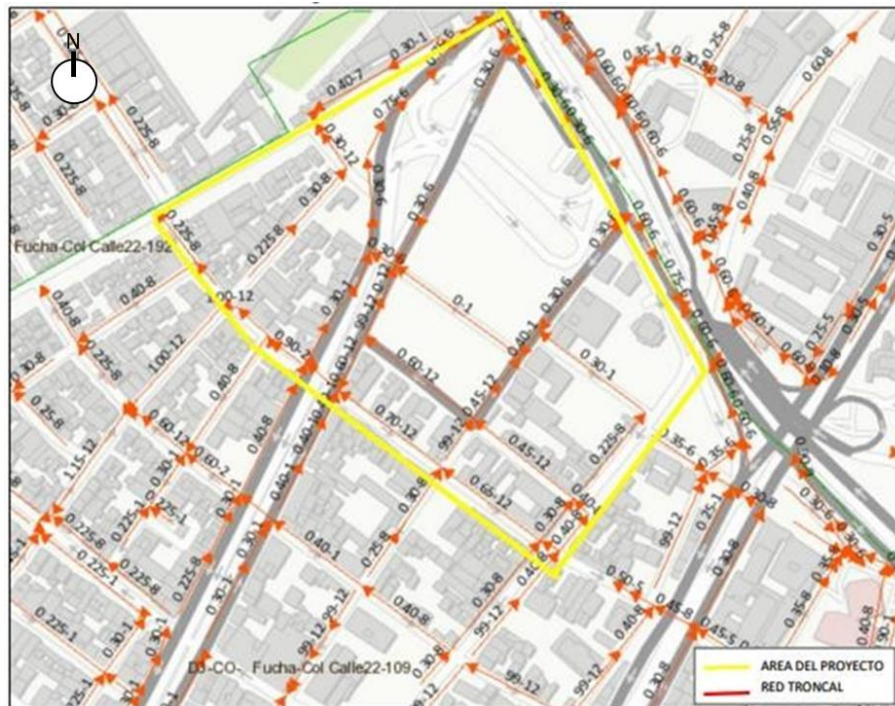
#### G. Sistema de Alcantarillado:

La zona del proyecto contempla una red combinada en la cuenca del Fucha y subcuenca Calle 22 (Las redes de alcantarillado sanitario del proyecto drenan hacia los colectores de la carrera 17 y de la calle 22, llevando el agua de norte a sur desde la calle 26 hacia la calle 22 y de oriente a occidente por la calle 22.

En la zona del proyecto, como se muestra en la siguiente ilustración, se encuentra una red combinada local distribuida, así:

- Carrera 16: Tubería Gres 9".
- Avenida Caracas: Entre las calles 24 y 25 se encuentran tuberías PVC de 9" y 12" de concreto sin refuerzo y PVC, luego de la calle 25 inicia tubería de 30" que conecta con carrera 17 con tubería de 32"
- Carrera 13A: Desde la calle 24A hasta la calle 26 se encuentra tubería 12", 16 y 18" de ladrillo y PVC.
- Carrera 13: Entre las calles 24 y 25 se encuentran tuberías de gres de 9" y 12".
- Calle 24A: Desde carrera 13 hasta avenida caracas Tubería mampostería de 18" y 24".
- Calle 25: Entre Carrera 13 y 13A tubería de 12" en concreto sin refuerzo.
- Calle 26: Al costado sur, tubería PVC de 24".
- Calle 24: Desde carrera 13 a carrera 13ª, tubería en mampostería de 28", de carrera 13ª a avenida caracas, tubería en mampostería de 26", de avenida caracas a carrera 16 tubería de 36" y de carrera 16 a carrera 17 tubería de gres de 9"
- Carrera 17: COLECTOR en mampostería de diámetro 1.5m.

**Ilustración 4.2.6-3.Red local de alcantarillado**



**Fuente: Sistema de Información Geográfico EAB (Mapa consulta SIGUE 2016)**

La red pluvial existente en la zona se encuentra entre la calle 25, la calle 26, la carrera 13 y la carrera 17 red que para el diseño y las necesidades del proyecto será ampliada para cubrir la totalidad del área que encierra el mismo.



**Ilustración 4.2.6-4.Red local de alcantarillado pluvial**



**Fuente: Sistema de Información Geográfico EAB (Mapa consulta SIGUE 2016)**

#### **Evaluación de la Capacidad Hidráulica:**

Se tomaron en cuenta los siguientes lineamientos generales de diseño presentados en la factibilidad de servicios S-2018-345201. Estas se pueden ver en mayor detalle en el Anexo 6 “Estudio de Redes” el cual contiene los diseños hidráulicos a nivel de factibilidad de las redes de acueducto, alcantarillado pluvial y sanitario, para las localidades de Santa Fe y Los Mártires en las UPZ 093 Las Nieves – 102 La Sabana, acorde a la normatividad vigente SISTEC E.A.B.

#### **Sistema de alcantarillado sanitario:**

El sistema tiene la capacidad para atender las aguas residuales del sector; sin embargo, se encuentran redes muy viejas en gres y mampostería cuya durabilidad futura es limitada. Adicionalmente, en los tramos combinados, no se tiene la capacidad suficiente en el momento de los aguaceros pico.

El sistema tiene una capacidad limitada para el manejo de los picos de aguas lluvias en los sectores combinados, por lo tanto, se requiere un refuerzo en ese sistema, el cual se presenta en el diseño de red pluvial de este informe.<sup>3</sup>

#### **Sistema Para el Manejo y Aprovechamiento de Residuos Sólidos:**

La disponibilidad del servicio de aseo para el PPRU que salió con el número de radicado 20184200111072, fue respondida por la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos en la cual informaron que de acuerdo a

<sup>3</sup> PLANO 4009-ID-00-HID-PL-002 del Anexo 6.

la Resolución UAESP 026 de 2018, en el numeral 2.3, se debe prestar la cobertura del servicio y debe cubrir el 100% del área, para los usuarios actuales.

Según lo mencionado en el documento enviado por la empresa, en caso de incrementarse el área o el número de usuarios, el concesionario asignado debe garantizar el personal y equipos necesarios para la prestación del servicio en su totalidad. Para la localidad de Santa Fe y Mártires la empresa correspondiente es Promoambiental Distrito y Limpieza Metropolitana S.A.S E.S.P.

**Tabla 4.2.6-5. Normatividad aplicable para el servicio de aseo**

| No | Normatividad Aplicable                                                                                                                                                                                                                             |
|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | Decreto Nacional 2981 de 2013, "Por el cual se reglamenta la prestación del servicio público de aseo".                                                                                                                                             |
| 2  | Resolución No. 754 de 2014 del Ministerio de Vivienda Ciudad y territorio adopta la metodología para la formulación, implementación, evaluación, seguimiento, control y actualización de los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos, PGIRS |
| 3  | Decreto Distrital 190 de 2004 (artículos 211 al 216).                                                                                                                                                                                              |
| 4  | Decreto Distrital 312 de 2006 (Plan Maestro de Residuos Sólidos), y los Decretos Distritales 620 de 2007, 261 de 2010, 456 de 2010, 113 de 2013 y 469 de 2015.                                                                                     |
| 5  | Resolución UAESP 026 de 2018 "Por la cual se adopta el reglamento Técnico operativo de la concesión del Servicio Público de aseo en la ciudad de Bogotá D.C..."                                                                                    |

**Fuente: Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos.**

### 4.3. Diagnóstico sistemas estructurados:

El diagnóstico de sistemas estructurados aborda al análisis de las unidades prediales que se localizan tanto al interior del plan parcial, como en su entorno y área de planeación, en cuanto a los usos, la ocupación y edificación, y el nivel de subdivisión de la propiedad, que presentan actualmente. La principal fuente de información para este análisis es la base catastral de la UAECB actualizada a 2021.

#### 4.3.1. Configuración morfológica:

##### **Manzanas y tejido urbano:**

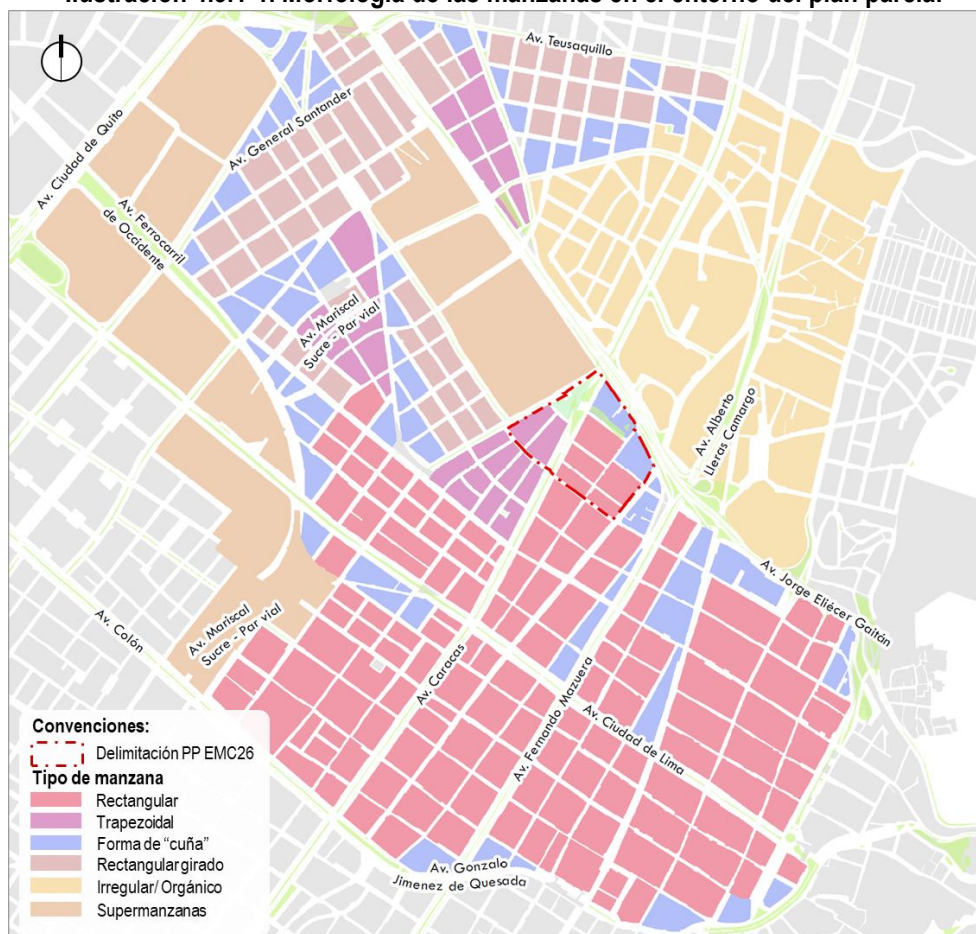
##### **En el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:**

Para este análisis, se incluyeron las manzanas pertenecientes a los desarrollos o barrios contiguos al ámbito de delimitación del plan parcial. Como característica general, se observa que existe gran variedad de formas de

manzana y trama urbanas, las cuales se pueden asociar con un barrio específico, pero también se puede encontrar una misma tipología en diversos barrios, configurando en general una trama urbana diversa. Estos son los tipos y sus características de las manzanas encontradas en el entorno del plan parcial:

1. Manzana rectangular: Se clasifican en este tipo, las manzanas que tienen en rasgos generales una forma rectangular y que resultan de la proyección del trazado reticular del centro tradicional. Estas especialmente son paralelas a vías como la Carrera 7ª, La Calle 19, la Avenida Caracas y la Carrera 10ª. La mayor parte de estas manzanas se localizan hacia el costado sur y suroriental, en los sectores de Las Nieves, La Alameda y parte del barrio Santa Fe.
2. Manzana trapezoidal: Estas son el resultado de trazados radiales, es decir en donde existen vías que convergen en un mismo vértice. Estas aparecen en la parte oriental y central del barrio Santa Fe, así como en el barrio la Estrella al costado norte de la Calle 26.
3. Manzana en forma de “cuña”: Estas manzanas se conforman por la unión de un trazado reticular con otro diagonal u orgánico y coinciden en varios casos con los bordes entre barrios o entre estos y algunas vías singulares cuyo trazado cambia de dirección. Así, se encuentran este tipo de manzanas en bordes de barrios como Teusaquillo y Armenia al norte, entre el Samper Mendoza y el Santa Fe al occidente, o entre la Alameda y Las Nieves al oriente del plan parcial.
4. Manzana rectangular (trazado girado): Se refiere a las manzanas que presentan una geometría rectangular y que son el resultado de trazados con geometrías giradas respecto a la dirección de la retícula de la ciudad tradicional. Estas son las de mayor presencia en el área de influencia, al sur de plan parcial acercándose al centro tradicional de la ciudad sobre la Av. Caracas y la Carrera 10.
5. Manzana irregular (trazado orgánico): Corresponden con las manzanas que hacen parte de los barrios Armenia, el Centro Internacional, San Diego y San Martín y Sagrado Corazón, localizados al norte de la Calle 26. En estos los trazados no tienen geometrías claramente definidas, como es el caso de San Martín, o presentan una combinación de ejes rectilíneos y curvos, dando como resultado formas de manzana diversas y orgánicas, como es el caso del Centro Internacional y Armenia.
6. Supermanzanas: Corresponden con las manzanas de grandes equipamientos y espacios públicos, como el Cementerio Central, la Plaza de Paloquemao y la Estación de La Sabana, así como de desarrollos privados como Usatama o el Centro Comercia Mall Plaza. Estos se localizan hacia el occidente y el sur del plan parcial, constituyendo los bordes de los barrios Santa Fe y Samper Mendoza.

**Ilustración 4.3.1-1. Morfología de las manzanas en el entorno del plan parcial**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

#### En el ámbito de delimitación del plan parcial:

Ahora bien, en el ámbito del plan parcial se identifican cuatro tipos de manzana según su morfología:

1. Manzana rectangular. Estas se localizan en el barrio La Alameda, teniendo como ejes principales la Carrera 13 (Alameda en su momento) y la Calle 24. Cabe resaltar que, al interior del plan parcial esta retícula se interrumpe a partir del vértice de la Carrera 13A y la Calle 25, presentando un desplazamiento de los ejes correspondientes a la Calle 24b y el intercambiador vial de Transmilenio. Las dimensiones de manzana en el área del plan parcial son variables, con un ancho cercano entre 80 y 90 metros, y un largo entre 100 y 120 metros aproximadamente.
2. Manzana trapezoidal: Estas corresponden con las manzanas localizadas en el barrio Santa Fe, las cuales se conforman por la convergencia del trazado de la Avenida Caracas y la Transversal 17 en el punto de intersección con la Calle 26, como resultado de la trama diagonal que se introdujo por Karl Brunner en este sector. Esta forma corresponde con dos manzanas, cuyas dimensiones son en promedio 135 metros de largo y 75 metros en el lado más ancho, mientras que su lado angosto es 35 metros aproximadamente en la manzana que se localiza sobre la transversal 23 y aproximadamente 20

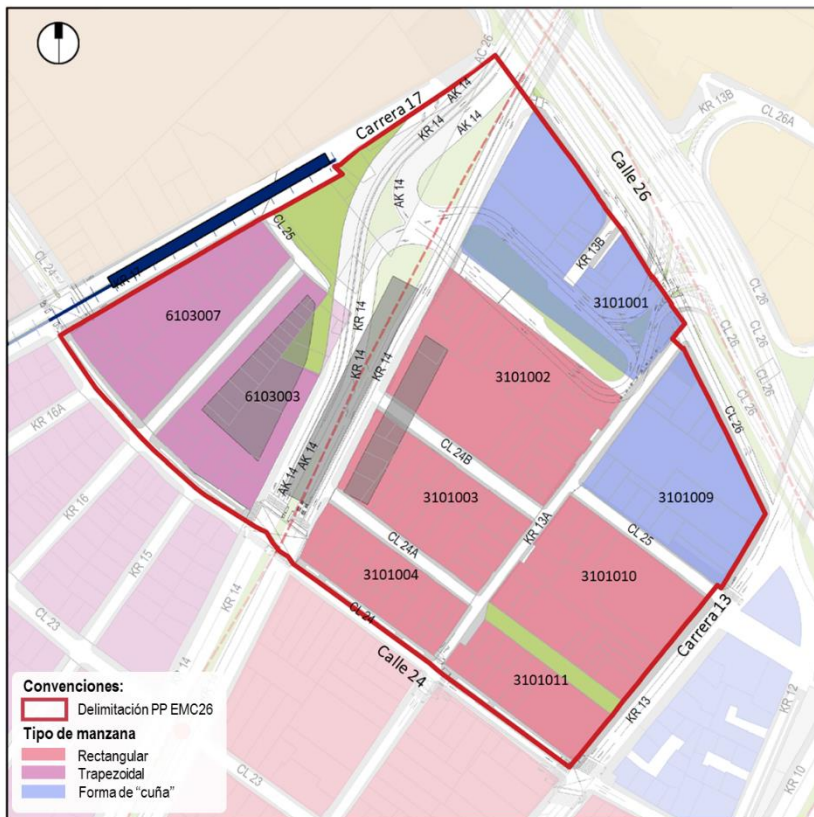


metros la que colinda con la Avenida Caracas ya que se reduce y adapta su paramento al trazado de esta vía.

3. Manzana en forma de “cuña”: Estas corresponden a las manzanas con frente a la Avenida Calle 26 entre carreras 13 y Av. Caracas, estas como resultado responden a las preexistencias naturales del territorio como fue la Quebrada de San Diego. Esta forma corresponde con dos manzanas, la primera, tiene en dos de sus costados 100 metros de largo, sobre la Calle 25 y la Carrera 13A, como proyección de la retícula tradicional, sus otros dos costados tienen dimensiones variadas de acuerdo con el cruce diagonal de la Calle 26, generando esta forma de cuña. La otra manzana coincide con la dimensión de 100 metros por el frente sobre el intercambiador de Transmilenio, mientras que su lado ancho, con frente a la Avenida Caracas, se reduce a 50 metros por efecto del corte diagonal de la Calle 26. Es importante mencionar que esta última es el resultado de la unión de dos manzanas, separadas por la Carrera 13b, la cual perdió continuidad por la construcción del intercambiador.

Manzana triangular: Corresponde con la manzana localizada en la intersección de las avenidas Caracas y Calle 26 y la Transversal 17, la cual hoy es un espacio público. Este tiene dos de sus lados rectos, de aproximadamente 130 metros el lado más largo, frente a la Transversal 17 y 70 metros frente a la Calle 25, mientras que su lado frente a la Avenida Caracas sigue la geometría curva del trazado de la vía y tiene una distancia aproximada entre sus vértices de 130 metros.

**Ilustración 4.3.1-2. Morfología de las manzanas en el ámbito del plan parcial**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

## División predial:

En términos de la configuración a nivel predial, es importante identificar los tamaños de los predios que se encuentran en el ámbito del plan parcial, lo cual está relacionado directamente con la gestión del suelo ya que implica mayores esfuerzos cuando se tiene un mayor número de predios de tamaños menores. Con relación a lo anterior, las manzanas al interior del ámbito de delimitación del plan parcial cuentan con un total de 207 divisiones prediales, distribuidos de la siguiente manera:

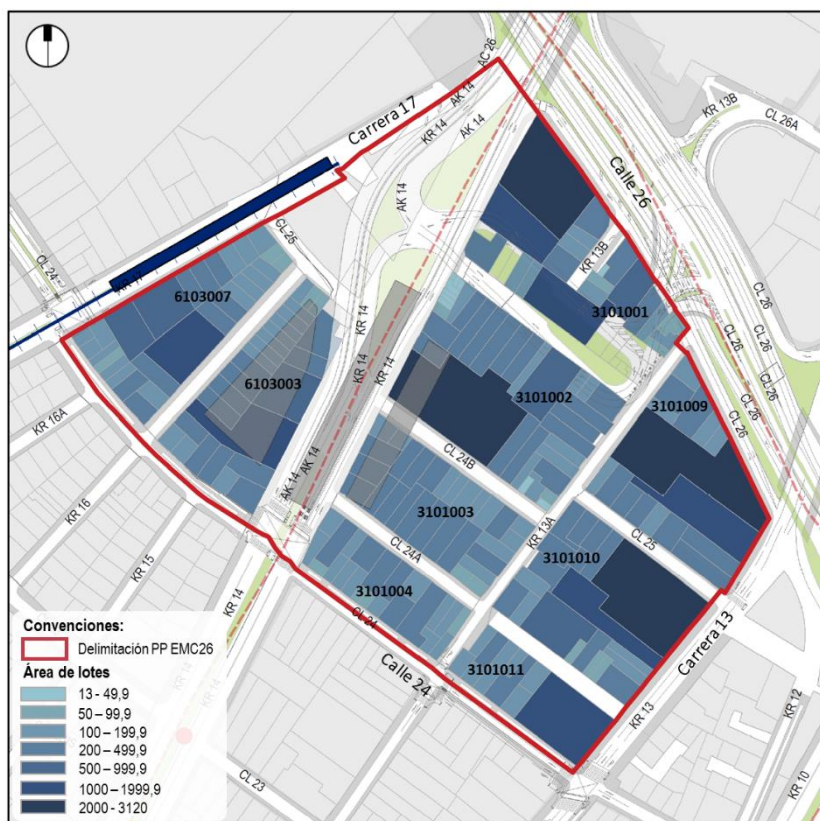
**Tabla 4.3.1-1.División predial por manzana**

| Manzana  | División predial |
|----------|------------------|
| 61030007 | 28               |
| 61030003 | 26               |
| 31010001 | 21               |
| 31010002 | 36               |
| 31010003 | 28               |
| 31010004 | 22               |
| 31010009 | 16               |
| 3101010  | 19               |
| 3101011  | 11               |

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

En las siguientes ilustraciones se detalla lo descrito anteriormente.

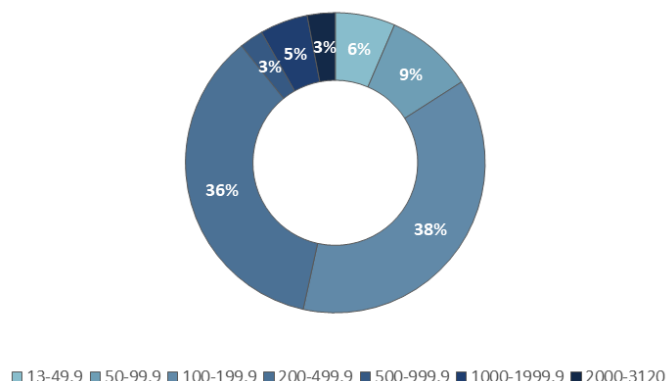
**Ilustración 4.3.1-3. Tamaño de los predios en el ámbito del plan parcial**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

Existen predios de un área entre 13 y 3.120 metros cuadrados en el ámbito del plan parcial, de los cuales el mayor porcentaje presenta un tamaño que promedia entre 100 y 199.9 m2 (38%) y entre 200 y 499.9 m2 (36%). En el siguiente nivel de porcentaje, se encuentra que un 15% de los predios tienen un tamaño entre 13 y 49.9 m2 (6%) y entre 50 y 99.9 m2 (9%). Finalmente, se encuentra que los predios de mayor tamaño representan un 11%, con un área entre 500 y 999.9 m2 (3%), 1000 y 1999.9 m2 (5%) y 2000 y 3120 m2 (3%).

**Ilustración 4.3.1-4. Porcentaje predios según tamaño en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021.**

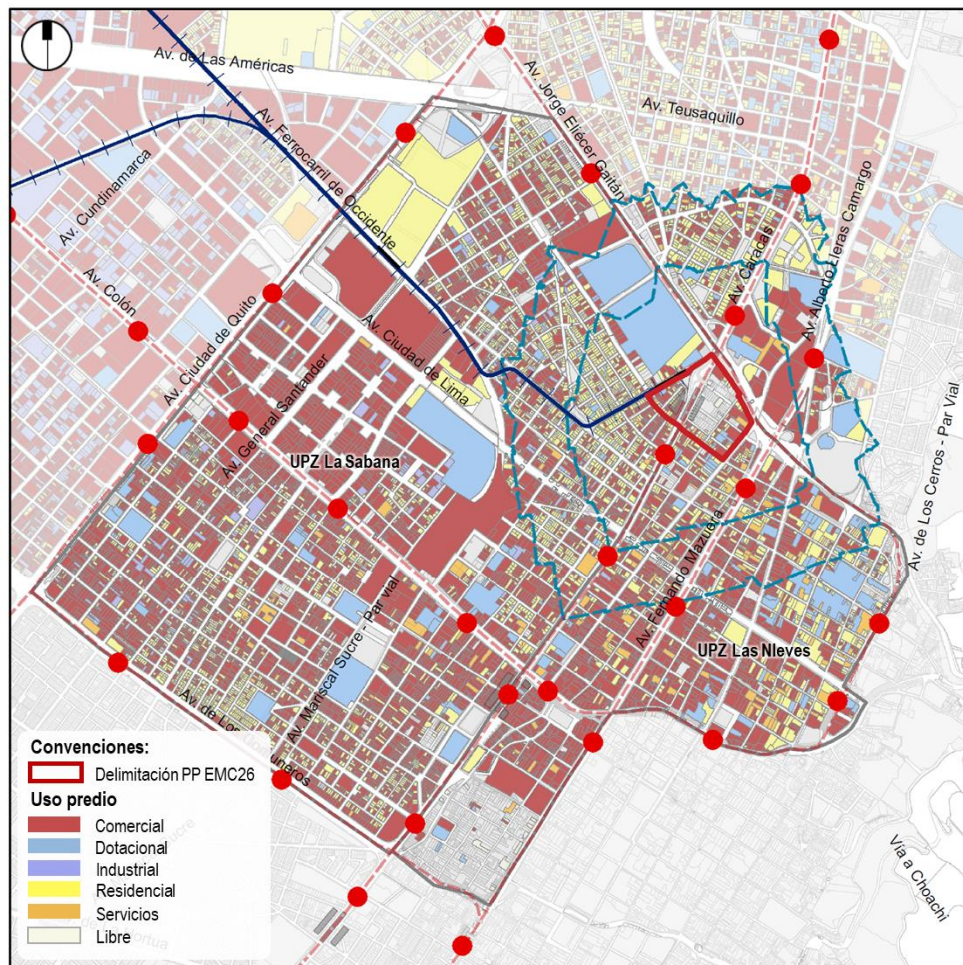
### **4.3.2. Usos del suelo:**

#### **En el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:**

En cuanto a los usos existentes en el área de influencia del plan parcial, y, teniendo en cuenta que el plan parcial se localiza en el límite con el sector al norte de la Calle 26, se hace necesario extender este análisis hacia los polígonos delimitados por 10 y 15 minutos de recorrido peatonal respectivamente, tal y como se observa en la Ilustración 4.3.2-1. Los usos están ampliamente mezclados, presentándose un leve predominio de los usos residenciales en el sector del barrio Santa Fe, un mayor predominio de los usos comerciales y de servicios en los sectores del Centro Internacional y San Diego, una mezcla muy homogénea de usos residenciales, comerciales, de servicios y dotacionales en el sector de Las Nieves, y la presencia de grandes globos de usos dotacionales en el sector de Santa Fe. Esta mezcla de usos hace que el sector tenga alto potencial para el desarrollo de variedad de usos urbanos, aprovechando las dinámicas urbanas existentes y dinamizándolas con nuevas actividades.



**Ilustración 4.3.2-1. Usos en el área de influencia del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

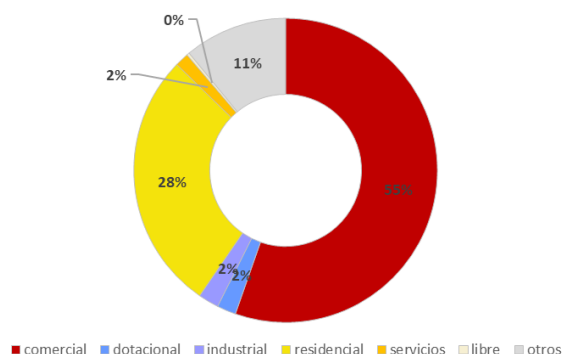
Ahora, con respecto al ámbito de planeación zonal, se observa en general una mixtura de usos en unidades prediales de menor tamaño en el entorno próximo del plan parcial en los sectores de Santa Fe y Las Nieves, así como hacia el sur de la UPZ Sabana, en los sectores del Voto Nacional, La Pepita y Ricaurte. Por otra parte, se observan predios de mayor tamaño con predominio de uso comercial en el centro de la UPZ Sabana en los sectores de El Listón y San Façon, y de uso residencial hacia el Norte de esta UPZ correspondiendo con los conjuntos residenciales de Usatama y Colseguros. Adicionalmente se observa que, en estas piezas zonales, el uso residencial se encuentra agrupado en pequeñas zonas como el Barrio Santa Fe y una parte de La Pepita y El Ricaurte. Es importante también resaltar la existencia de dos grandes áreas con una división predial alta y en desuso, los cuales corresponden tanto al ámbito del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, como al ámbito del Plan Parcial San Bernardo, cuya formulación también está siendo liderada por la ERU, como se muestra en la siguiente ilustración.

Ante el escenario descrito, es crucial que se plantee una estrategia desde la formulación de los planes parciales, para que la mixtura de usos se siga presentando en esta zona, promoviendo y protegiendo al mismo tiempo el uso residencial.



Con respecto al porcentaje de usos, el predominio sigue siendo el comercial y residencial, representando el mayor porcentaje (55%+28). Adicionalmente, los usos de servicios, industria y dotacional representan un porcentaje similar (2%). Por último, es importante anotar que en este ámbito el porcentaje de predios con otros usos y libres (11%) es significativamente menor que en el caso del ámbito del plan parcial, debido a la situación de transición urbanística en que este último se encuentra (54%). Los porcentajes descritos se muestran en la siguiente ilustración:

**Ilustración 4.3.2-2. Porcentaje de predios según uso en el ámbito de las UPZ Sabana – Las Nieves**



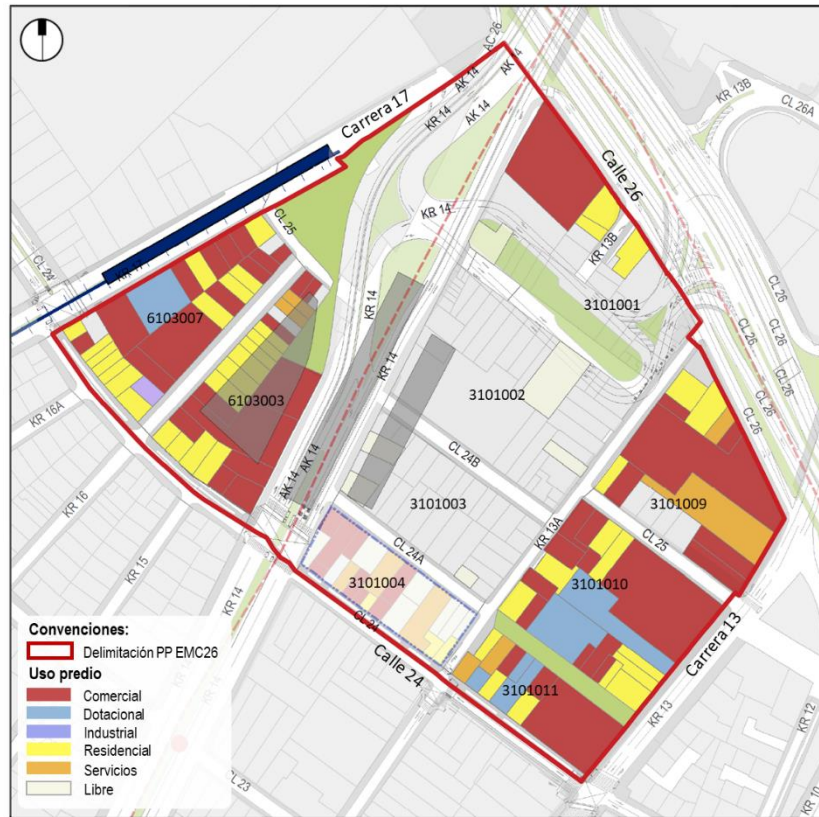
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

#### **En el ámbito de delimitación del plan parcial:**

El área de planificación del Plan Parcial se caracteriza principalmente por una vocación comercial y de servicios, estos últimos enfocados especialmente en la oferta de actividades educativas. Según los datos de la base cartográfica de lotes de Bogotá actualizada a 2021 tomada de los sistemas de información geográfica de la UAEC. Es importante destacar que dentro de estos predios existen 23 predios que corresponden con vías públicas y 14 predios de la manzana con código 003101004 que ya han sido demolidos, pero aún aparecen con uso en la base catastral.

En el ámbito del plan parcial se presentan actualmente usos residenciales, comerciales, dotacionales y de servicios, y adicionalmente existen unidades prediales que están actualmente sin uso localizados entre la Carrera 13A y Avenida Caracas y las Calles 24 y 26. Estas unidades corresponden con predios adquiridos por las entidades distritales como la ERU y Transmilenio, para la gestión de los proyectos de renovación urbana e infraestructura previstos en esta área. Es de anotar que algunos de predios de estos, localizados en la manzana sobre la Calle 24, están vacíos y no presentan ningún uso actual, pese a que la base catastral aún registra usos, lo que puede responder a procesos de actualización catastral pendientes. A continuación, se grafica lo enunciado.

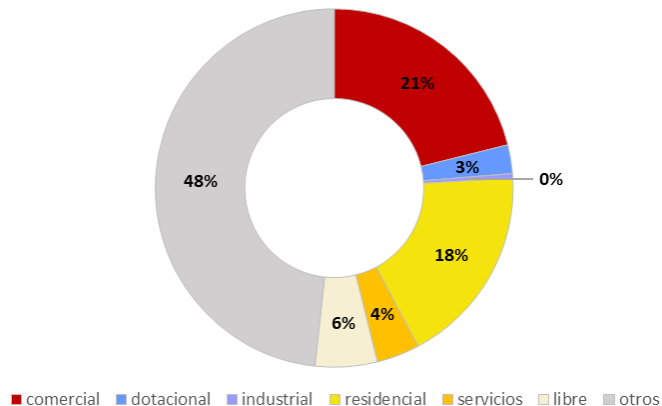
**Ilustración 4.3.2-3. Usos del suelo en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

Con respecto a la distribución de los usos por predio en términos de porcentajes, como se observa a continuación, el mayor porcentaje de los predios se encuentran clasificados como en otros usos (48%), lo cual, a saber, por la descripción del uso, corresponde con predios libres, pese a que existe esta clasificación que recibe un pequeño porcentaje (6%). Los predios restantes se distribuyen en usos de comercio (21%), residencial (18%), servicios (4%), dotacional (3%) y por último el uso industrial solo se le asigna a un predio representando un porcentaje insignificante (0,4%) se le define este uso.

**Ilustración 4.3.2-4. Porcentaje de predios según uso en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

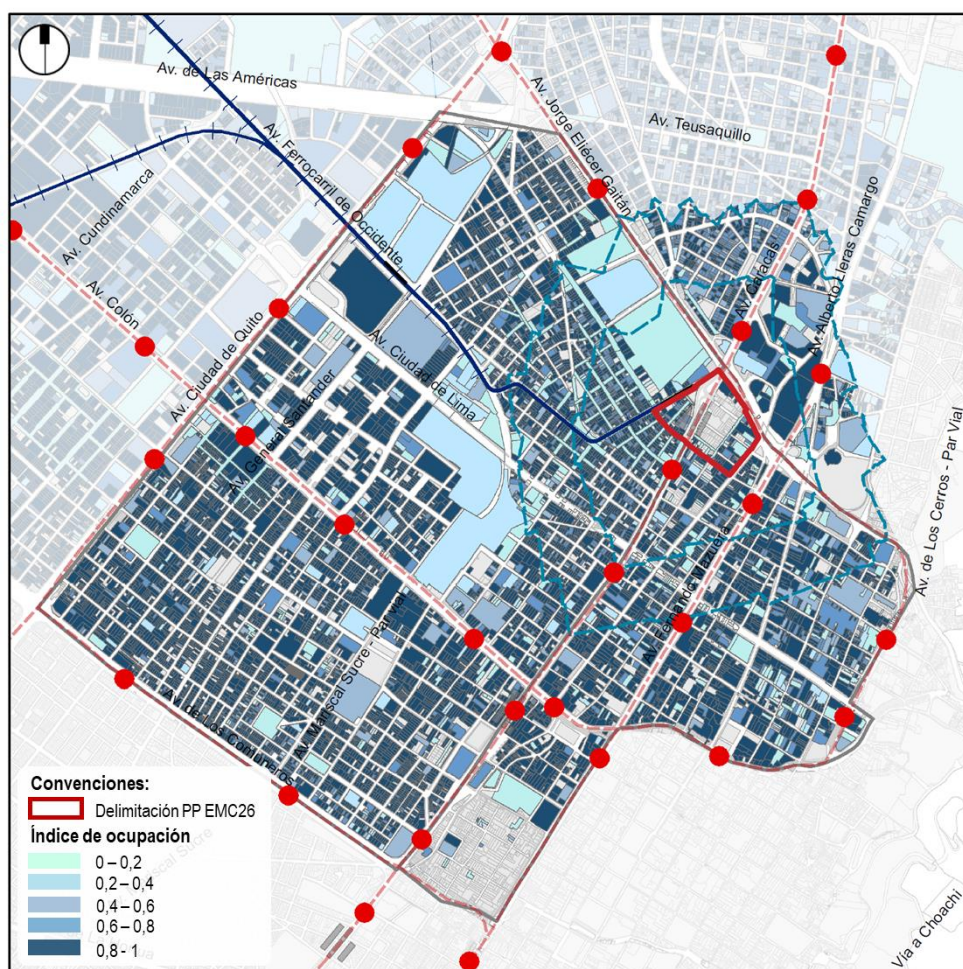
### 4.3.3. Ocupación y edificación:

#### Índices de ocupación:

En el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:

Teniendo en cuenta que el plan parcial se localiza en el límite con el sector al norte de la Calle 26, se hace necesario extender este análisis hacia los polígonos delimitados por 10 y 15 minutos de recorrido peatonal respectivamente, tal y como se observa en la siguiente ilustración. Así mismo, en el ámbito de planeación zonal, la mayoría de los predios presentan niveles de ocupación altos, presentándose los menores niveles principalmente en los globos de usos dotacionales y de espacio público, como son los predios del Cementerio Central, el Parque El Renacimiento, la Estación de La Sabana, la Plaza de Paloquemao, así como las plazas de los barrios tradicionales como Las Nieves, El Voto Nacional, El Ricaurte, Los Mártires y La Plaza España. Cabe anotar que, en el área correspondiente con el Parque Tercer Milenio, al sur de la UPZ Las Nieves, aún aparece la división predial original, sin embargo, todos estos indican un bajo nivel de ocupación.

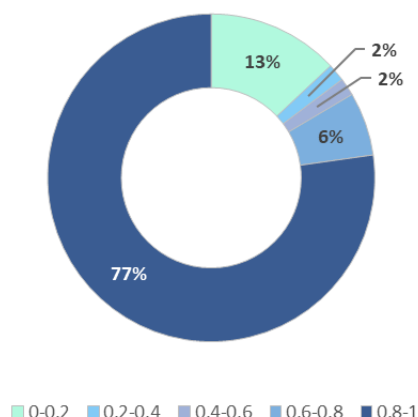
**Ilustración 4.3.3-1. Índice de ocupación en el ámbito de las UPZ Sabana - Nieves**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

Con respecto a los porcentajes de predios según su ocupación, como se evidencia a continuación, el mayor porcentaje de estos presenta índices de ocupación altos, entre 0,8 y 1 (77%) y entre 0,6 y 0,8 (6%). El porcentaje restante (17%) corresponde con índices de ocupación de 0 a 0,6%.

**Ilustración 4.3.3-2. Porcentaje de predios según índice de ocupación en el ámbito de las UPZ Sabana - Nieves**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

El escenario descrito hace pensar en la importancia de proponer índices de ocupación que privilegien la generación de áreas de espacio público de proporciones óptimas para garantizar áreas suficientes y confortables para el desarrollo de actividades al aire libre, así como la generación de áreas para la movilidad, privilegiando modos no motorizados de transporte. Por lo tanto, el planteamiento urbanístico buscará los mayores aprovechamientos con relación a las áreas prediales, reservando a la vez áreas libres generosas para el uso y disfrute de la ciudadanía.

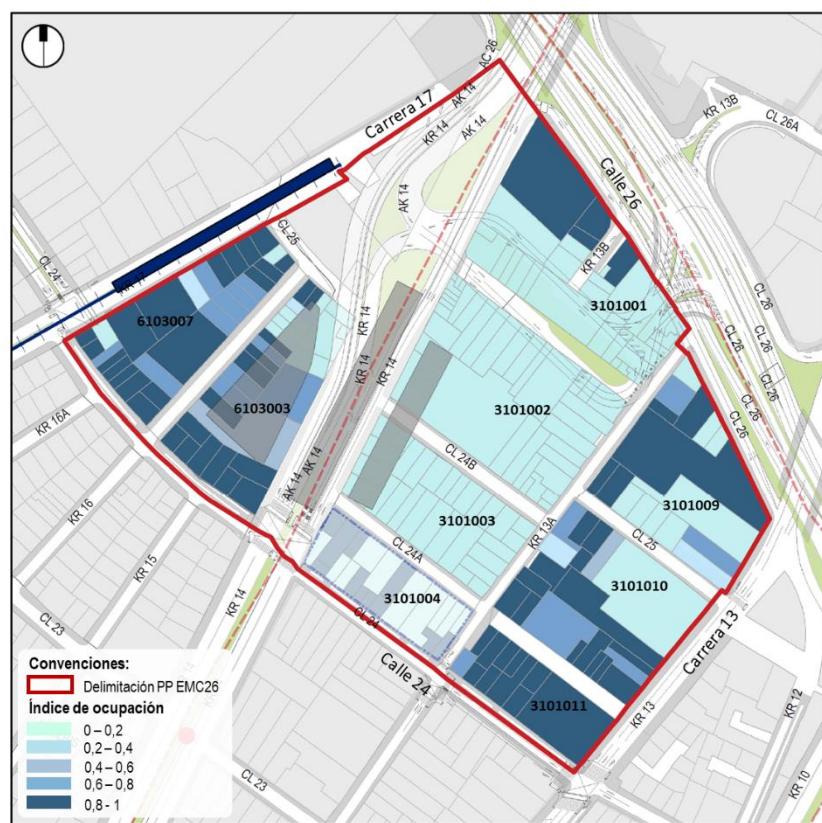
#### **En el ámbito de delimitación del plan parcial:**

Al interior del área de planificación se concentran diferentes tipos de ocupación que son determinantes para el proceso de formulación del instrumento. De una parte, las manzanas más consolidadas presentan una ocupación mayor, derivado de los procesos de desarrollo tradicional de este sector de la ciudad, especialmente en edificaciones de baja altura.

Por otro lado, especialmente en las manzanas comprendidas entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, donde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá cuenta con suelos de su propiedad, al igual que los predios adquiridos a favor de la Empresa Transmilenio, se concentran predios que, otrora, se encontraban ocupados pero que a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte se encuentran sin ocupación de edificaciones o están destinados a infraestructuras de movilidad, tal como se presenta en la figura a continuación. Estos suelos presentan las mayores oportunidades para un proceso de crecimiento y densificación, de acuerdo con las proyecciones del plan parcial. A continuación, se observa lo descrito.



**Ilustración 4.3.3-3. Índice de ocupación en el ámbito del plan parcial**

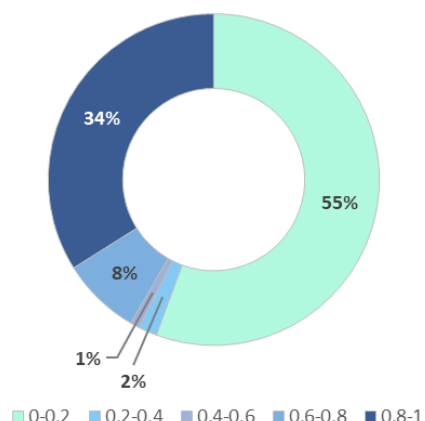


**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

Por su parte, los suelos que presentan mayores ocupaciones, o bien son definidos como Áreas de Manejo Diferenciado, debido al alto grado de consolidación, o bien requieren de un proceso de reciclaje de las estructuras existentes, por medio de procesos de gestión asociada y mediante la aplicación de otros instrumentos de gestión del suelo, con el fin de albergar los procesos de desarrollo previstos desde el presente instrumento de planificación complementaria.

Con respecto a la relación de número de predios e índice de ocupación, se encuentra que el mayor porcentaje presenta índices de ocupación muy bajos, de 0 a 0,2 (55%). A esta cifra le siguen los predios con mayor ocupación, entre 0,8 y 1 (34%). Mientras tanto, el menor porcentaje de los predios presentan niveles intermedios de ocupación, de 0,6 a 0,8 (8%), de 0,4 a 0,6 (1%) y de 0,2 a 0,4 (2%). Esto refleja la situación actual, en donde los niveles más bajos de ocupación están representados por los predios de oportunidad, como se mencionó anteriormente, y los de mayor ocupación, los predios consolidados bajo formas tradicionales de ocupación.

**Ilustración 4.3.3-4. Porcentaje de predios según índice de ocupación**



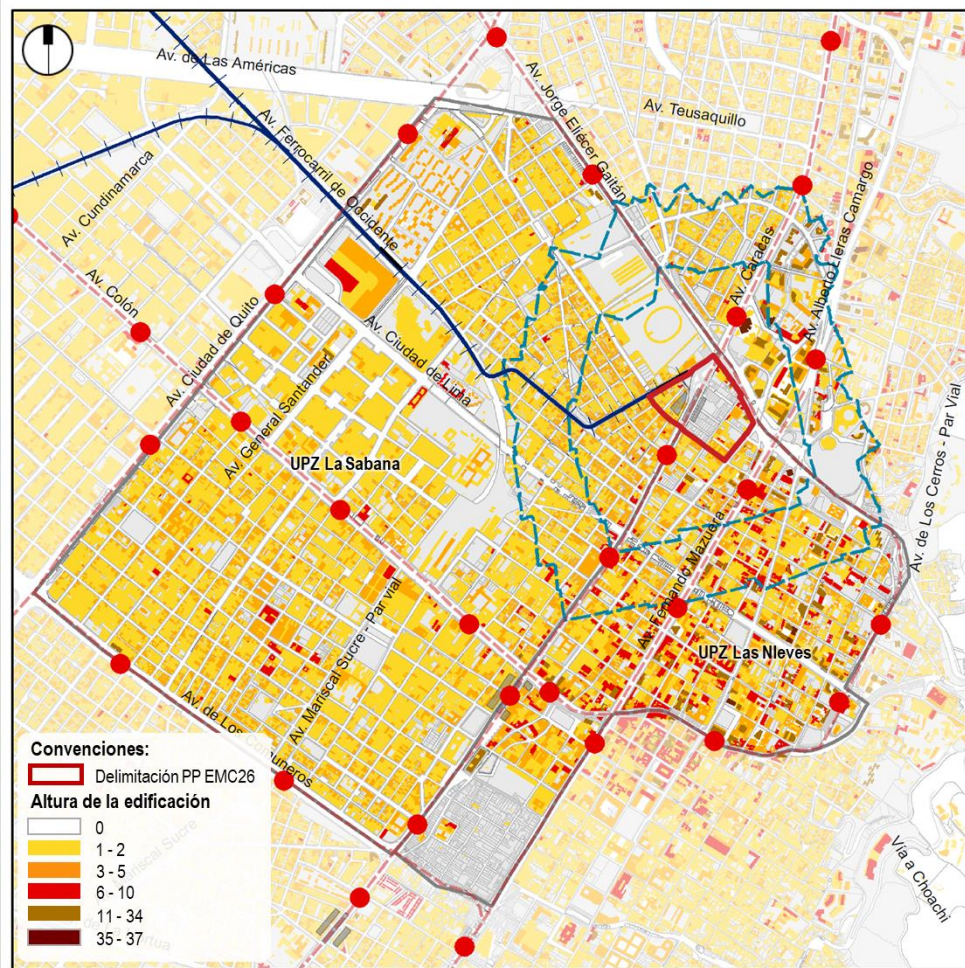
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

#### **Altura de la edificación:**

##### **En el área de influencia del ámbito de delimitación del plan parcial:**

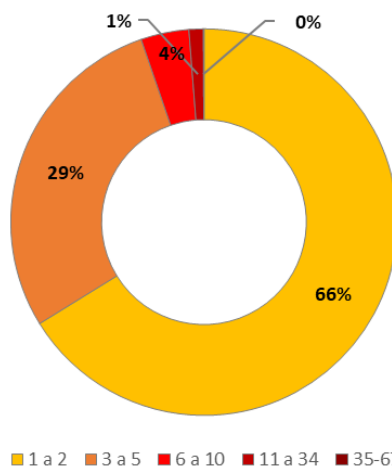
Entendiendo que el plan parcial se localiza en el límite con el sector al norte de la Calle 26, se hace necesario extender este análisis hacia los polígonos delimitados por 10 y 15 minutos de recorrido peatonal respectivamente, tal y como se observa en la siguiente ilustración, así mismo, el ámbito de las UPZ complementan el área de influencia del plan parcial, en esta existe en número aproximado de 23.997 edificaciones, de las cuales 15.886, el mayor porcentaje (66%) tienen una altura de 1 a 2 pisos, seguido de un total de 6.846 edificaciones (29%) con altura de 3 a 5 pisos, un total de 966 edificaciones (4%) con altura de 6 a 10 pisos, 289 edificaciones (1%) con altura de 11 a 34 pisos y tan solo 10 edificaciones con altura entre 35 y 67 pisos (0,04%). Con respecto a lo anterior se evidencia que existe una relación bastante cercana con los porcentajes de alturas en el área del plan parcial, siendo incluso ligeramente mayores los porcentajes de alturas entre 1 1 y 2 pisos. Lo descrito se evidencia en las siguientes ilustraciones:

**Ilustración 4.3.3-5. Altura de la edificación en el ámbito de las UPZ La Sabana – Las Nieves**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

**Ilustración 4.3.3-6. Porcentaje de edificaciones según número de pisos en las UPZ La Sabana – Las Nieves**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

Con respecto al nivel de edificación existente en el área entorno al plan parcial, se observa que el sector con mayores alturas corresponde con el Centro Internacional, localizado al costado norte de la Calle 26, con edificaciones que superan los 34 pisos como las Torres Atrio, recientemente construidas con 46 pisos, o las ya tradicionales torres del centro internacional con alturas entre los 15 y 30 pisos. Así mismo hacia el costado oriental, en el sector de Las Nieves, se encuentran edificaciones con alturas entre 15 y 30 pisos, y como caso particular, se encuentra la emblemática Torre Colpatria con 47 pisos. Es importante mencionar que tanto en los sectores mencionados el promedio de alturas es mayor al del plan parcial y el resto del entorno, con un número importante de edificaciones que superan los 6 pisos.

Por otra parte, las edificaciones existentes en los barrios del entorno, como el Santa Fe y Armenia, hacia el occidente y norte del plan parcial respectivamente, oscilan entre 1 y 5 pisos de altura en su mayoría. Es importante tener en cuenta que dentro del proceso de revisión del POT, se proponen normas de renovación por revitalización en estos sectores, las cuales permiten una mayor edificabilidad condicionada a obligaciones urbanísticas, lo cual apuntaría a una densificación de la edificación entorno al plan parcial.

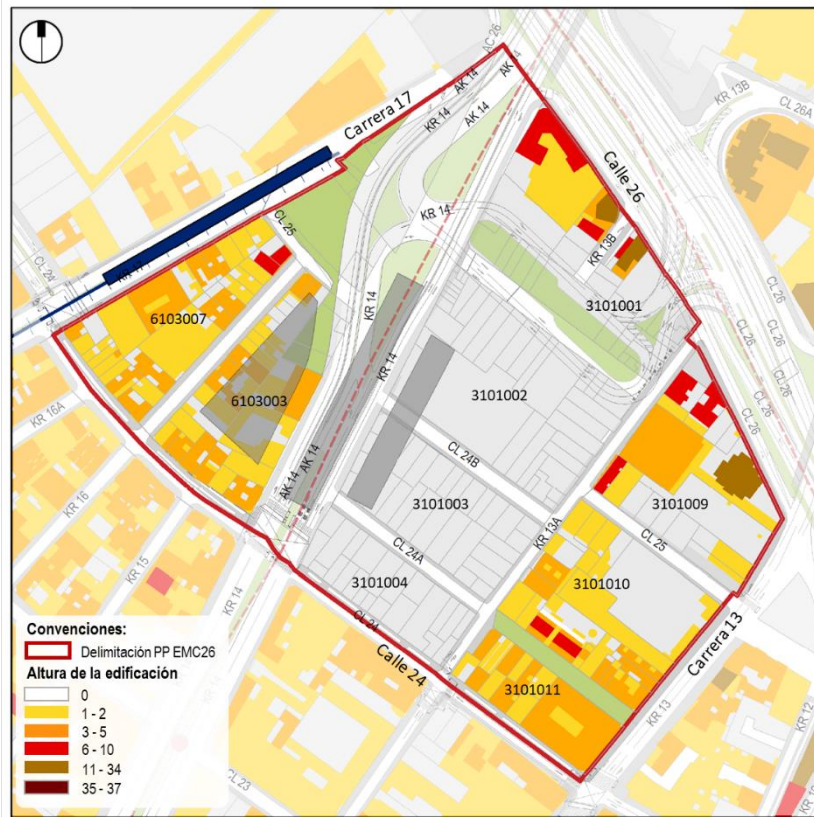
#### **En el ámbito de delimitación del plan parcial:**

Ahora, se hace un análisis del nivel de edificación existente en el área de planeación zonal, la cual corresponde con las UPZ 92 La Nieves y 102 La Sabana en las cuales se localiza el plan parcial. Al respecto se encuentra una relación del número de edificaciones con respecto a las alturas de estas, muy similar a la presente en el ámbito del plan parcial, inclusive se encuentra que el rango de alturas mayor a las del plan parcial, entre 35 y 55, solo representa un 0,04% del total. Como se observa en la siguiente ilustración, gran parte del área de la UPZ La Sabana está edificada en alturas de 1 a 2 pisos, mientras que la UPZ Las Nieves está edificada en gran medida en alturas mayores a 3 pisos.

En cuanto al nivel de edificación, se presenta un análisis de las alturas en número de pisos que presentan las edificaciones existentes al interior del plan parcial. La siguiente ilustración muestra la altura de las edificaciones consolidadas actualmente en el área de estudio del plan parcial.



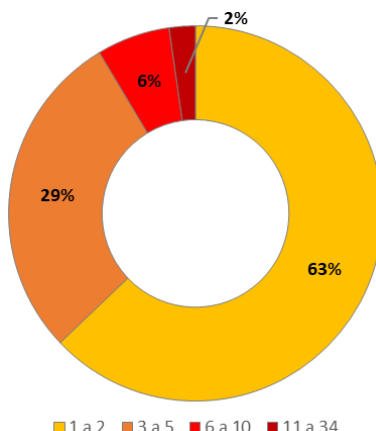
**Ilustración 4.3.3-7. Altura de la edificación en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

Se encuentra que existen en número aproximado de 221 edificaciones, de las cuales 139, el mayor porcentaje (63%) tienen una altura de 1 a 2 pisos, seguido de un total de 63 edificaciones (29%) con altura de 3 a 5 pisos, un total de 14 edificaciones (6%) con altura de 6 a 10 pisos, y por último, 5 edificaciones (2%) con altura de 11 a 34 pisos. Con respecto a lo anterior se evidencia que existe en su mayoría un nivel bajo de edificabilidad, lo cual facilita la gestión del suelo, y adicionalmente que las edificaciones con mayores alturas son susceptibles de ser tratadas como áreas de manejo diferenciado, como es el caso de la Torre de Fonade localizada en la Calle 26 con carrera 3, y las edificaciones de vivienda existentes sobre la Calle 26 entre la Carrera 13a y la Avenida Caracas. Los porcentajes descritos se grafican en la siguiente ilustración:

**Ilustración 4.3.3-8. Porcentaje de edificaciones según número de pisos en el ámbito del plan parcial**



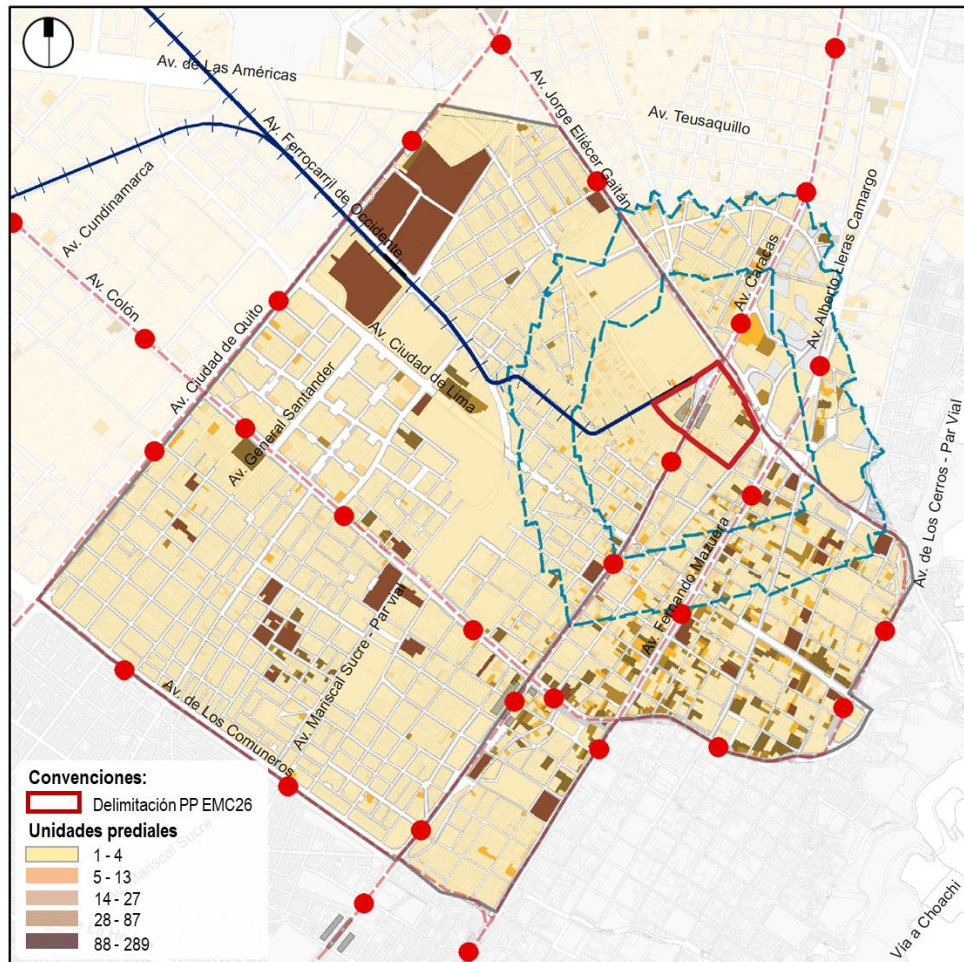
**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2021**

Como conclusión del análisis del nivel de edificación con relación a las alturas, se observa que, tanto en el ámbito del plan parcial como de las UPZ, predominan las alturas bajas, lo cual, a la luz de la implementación del tratamiento de renovación urbana en esta área central, representa una ventaja, ya que facilita la formulación de instrumentos mediante los cuales se ofrezcan mayores aprovechamientos en edificabilidad a cambio de cargas y obligaciones urbanísticas. Esto contribuye a la densificación de áreas centrales, cercanas a equipamientos y servicios, y al mejoramiento de la calidad y suficiencia de los sistemas estructurantes urbanos.

#### **4.3.4. Subdivisión de la propiedad:**

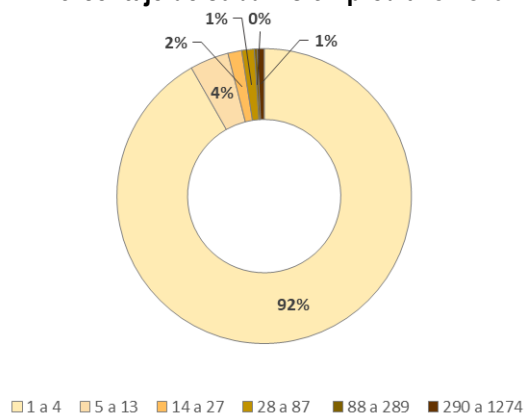
Ahora, haciendo un análisis comparativo con el nivel de subdivisión predial existente en las UPZ Las Nieves y La Sabana, en las cuales se inserta el ámbito del plan parcial, se observa un comportamiento similar al anterior. La subdivisión predial en estas UPZ se presenta entre 1 a 1274 unidades prediales, en donde el 92% de los predios presenta un nivel de subdivisión entre 1 a 4 predios, un 4% entre 5 a 13 predios, 2% entre 14 y 27 predios, 1% entre 28 a 87 predios, menos de un 1% entre 88 y 289 predios, y 1% entre 290 y 1274 predios. Es importante mencionar, que los predios que presentan los más altos niveles de subdivisión corresponden con conjuntos residenciales multifamiliares, así como conjuntos comerciales, como por ejemplo el Conjunto Residencial Usatama sobre la Avenida Carrera 30, las Torres Blancas en el barrio Las Nieves, o los centros comerciales en el sector de San Victorino y en el sector de San Andresito de San José. En las siguientes ilustraciones se detalla el análisis presentado.

**Ilustración 4.3.4-1. Unidades prediales en el ámbito de las UPZ**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

**Ilustración 4.3.4-2. Porcentaje de subdivisión predial en el ámbito de las UPZ**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021

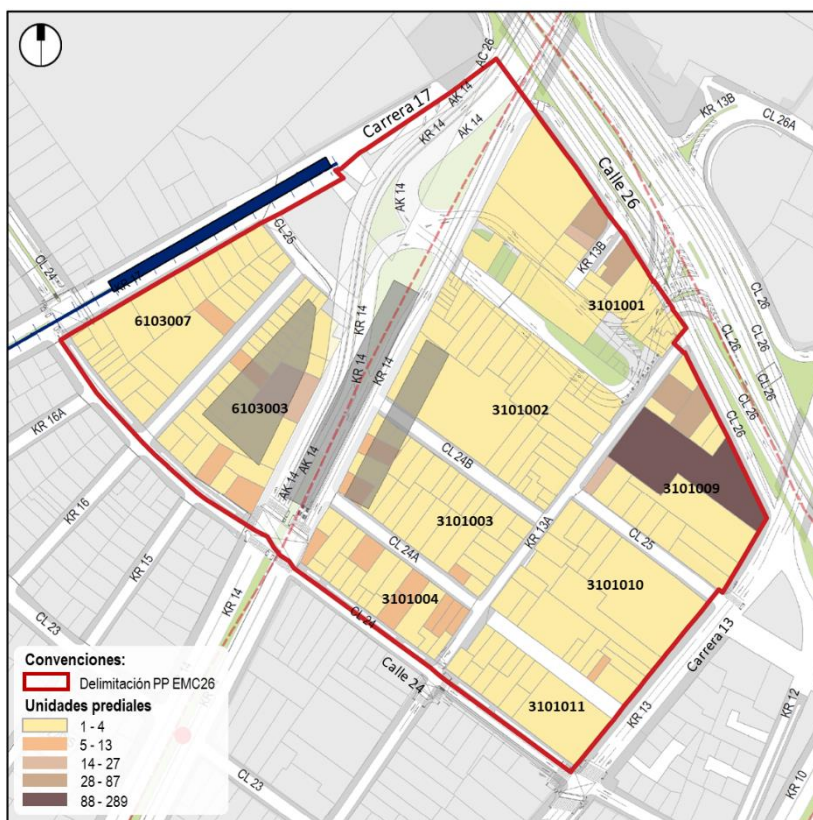


### En el ámbito de delimitación del plan parcial:

Como se mencionó anteriormente, el área de planificación está compuesta por 232 predios, que en total representan 952 unidades prediales.

Con respecto a la subdivisión predial en el ámbito del plan parcial se encuentra que se presentan divisiones desde un (1) hasta 289 predios, predominando un bajo nivel de división, de 1 a 4 predios, que equivale al 90% de los predios del ámbito. El siguiente nivel de subdivisión predial predominante corresponde con 5 a 13 predios, equivalente al 7% de los predios del ámbito, seguido de unos niveles de subdivisión entre 14 y 27 predios equivalente a un 1%, entre 28 y 87 predios equivalente a un 2% que corresponden con edificios multifamiliares, y finalmente entre 88 y 289 predios que equivale a menos del 1% de los predios existentes al interior del ámbito y que corresponde con el predio en donde funcionan las oficinas de FONADE, DNP y la Superintendencia de Notariado y Registro. En las siguientes ilustraciones se detalla la información descrita.

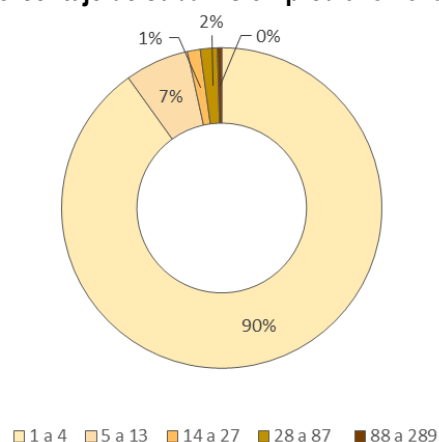
**Ilustración 4.3.4-3. Unidades prediales en el ámbito del plan parcial**



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021



**Ilustración 4.3.4-4. Porcentaje de subdivisión predial en el ámbito del plan parcial**



**Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU2021**

Del anterior análisis, se concluye que el nivel de subdivisión predial existente en el ámbito del plan parcial es predominantemente bajo, con un 90% de los predios subdivididos entre 1 y 4 unidades prediales, y un porcentaje restante predominantemente dividido entre 5 y 13 unidades prediales. Lo anterior implica un nivel menor de complejidad en el proceso de gestión del suelo para el desarrollo del plan parcial.

## ANEXOS

**Anexo 2. Cartografía**

**Anexo 4. Estudio Ambiental**

**Anexo 5. Estudio de Tránsito**

**Anexo 6. Estudio de Redes**