



2035

UPL BRITALIA SECTOR NORTE

EP ESPACIO PÚBLICO LOCAL	SC SERVICIOS DEL CUIDADO	SS SERVICIOS SOCIALES	ML MOVILIDAD LOCAL	EL ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--

El conector ecosistémico Suba-Conejera, la Avenida Boyacá y la Autopista Norte-Avenida Paseo Los Libertadores estructuran la UPL Britalia. Sobre los Cerros de Suba y La Conejera recae la oportunidad de reverdecer. Mientras que el anillo de carga, las líneas de metro sobre la Avenida Boyacá y Autopista y la Ciclorama Medio Milenio se encargan de ofrecer movilidad sostenible. Las conexiones entre los Cerros de Suba y Conejera se diseminan hacia el Canal de Córdoba inyectando naturaleza al tejido urbano atravesando las grandes avenidas. La proximidad le apunta a potenciar dos conexiones principales entre los Cerros de Suba y la Avenida Paseo Los Libertadores. El primer eje nace en Suba pasa por Casablanca y baja hasta el Bosque Urbano Santa Helena. El segundo, nace entre los Cerros de Suba y La Conejera por la Calle 170 conformando la centralidad San José de Bavaria para seguir hasta la Autopista Norte. La franja central de Britalia cobra vida entre el Canal de Córdoba y la Avenida Villas. Esta franja propicia un circuito local que acerca los conjuntos de vivienda a las zonas activas de la UPL entre las cuales se siembran semilla de cuidado y reactivación económica.

POBLACIÓN: 261.499 hab
DENSIDAD URBANA: 166 hab/Ha
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO x Hab: 4.42M²

EP ML SC
PIP-BRI-07
CAMINOS
ANCESTRALES: TOMSA
Los cerros de Suba y La Conejera son escenario de sitios sagrados y senderos ancestrales, a la vez que cuentan con una vista privilegiada y un entorno natural de gran importancia medioambiental. Mediante la recuperación de estos senderos, se pretende recuperar la conectividad peatonal norte-sur desde el parque de El Indio hasta la hacienda La Conejera, así como potenciar la educación cultural ancestral, ambiental y las actividades de recreación pasiva. Se pretende potenciar accesos desde el pie de montaña, "balcones" y miradores como en el sector de Casablanca y puntos de encuentro en aulas ambientales.

EP ML SC
PIP-BRI-06
EJE INTEGRADOR
SAN JOSÉ
La propuesta de este eje nace en la ATM localizada en la autopista Norte con calle 175, donde se plantea un nodo de equipamientos híbrido que contenga servicios de atención a la población migrante. El proyecto continúa hacia el occidente por el eje de la calle 175 donde remata en el cerro de La Conejera, fortaleciendo las relaciones de proximidad entre los barrios de San José de Prado, Bavaria y el plan parcial Valmaría. El Eje Integrador busca implementar la estrategia de calle completa mediante la adecuación del perfil vial sobre la calle 175 y el mejoramiento de las redes peatonales del barrio Nueva Zelanda.

SS ML SC
PIP-BRI-05
CENTRALIDAD EMBLEMÁTICA
SAN JOSÉ
El proyecto busca aprovechar la localización estratégica del cruce de la calle 170 con avenida Boyacá y propone consolidar allí una centralidad emblemática que permita la construcción de equipamientos con vocación administrativa y cultural, en áreas de cesión en tratamientos de renovación urbana. El proyecto se integra con el entorno mediante el reverdecimiento y adecuación de los andenes de la calle 170 aprovechando su condición de corredor verde. Adicionalmente, se propone la conexión con los cerros de Suba y el parque distrital de Montaña, a través de la implementación de la estrategia de calle completa sobre la calle 169 B desde la carrera 75 hasta la calle 170 al occidente y la integración de los parques adyacentes.

EL ML SC
PIP-BRI-04
EL GIRO A BRITALIA NORTE
La necesidad de conectar en el sentido norte-sur la UPL, lleva a la conceptualización de un circuito entre la avenida Las Villas y la ciclorama Medio Milenio, que busca dinamizar y enriquecer con actividades y espacio público la vida barrial. Esta franja entrelaza las ristas y fragmentos de los barrios y conjuntos residenciales ofreciendo servicios de proximidad. Comprende entre dos grandes ejes, conecta los dos extremos de la UPL. El Giro de Britalia Norte como punto de partida del circuito, permite la continuidad de la ciclorama Medio Milenio, desde la calle 170 hasta la avenida Tibabita (calle 189), así como también el reverdecimiento del espacio público de la avenida Las Villas sobre ese tramo. El circuito propuesto incluye la conexión entre los equipamientos existentes y la adecuación de salones comunales adyacentes a la avenida Las Villas en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado en red.

EL EP ML SC
PIP-BRI-03
EL GIRO A BRITALIA CENTRO
El Giro a Britalia Centro como circuito central de conexión en la UPL, busca implementar el reverdecimiento del espacio público de la avenida Las Villas y la ciclorama Nuevo Milenio desde la calle 170 hasta la calle 153, garantizando la conectividad y accesibilidad a los conjuntos y barrios residenciales. Parte del proyecto busca el reverdecimiento y adecuación del borde occidental del Central Club a través de la recuperación, rehabilitación y restauración de elementos hídricos. A su vez, se busca implementar la estrategia de barrios vitales en el barrio Vista Bella a partir del mejoramiento de las redes peatonales y de la integración y cualificación con los parques adyacentes. Adicionalmente, en este ítem del Giro a Britalia se pretende gestionar e implementar los equipamientos del cuidado en áreas de cesión de predios con tratamiento de desarrollo.

EL ML SC
PIP-BRI-02
EL GIRO A BRITALIA SUR
El Giro a Britalia Sur, como eje final de conexión y punto de articulación con la UPL Niza, garantiza la continuidad y reverdecimiento de la avenida Las Villas y la ciclorama Nuevo Milenio desde la calle 153 hasta la calle 138. En esta pieza del proyecto se busca la rehabilitación de parques de proximidad adyacentes al circuito, así como la conexión de los salones comunales adyacentes a la avenida Las Villas en donde se puedan ofrecer servicios sociales y del cuidado en red. El circuito se conecta con el proyecto Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena, mejorando la continuidad de los espacios públicos del sector, así como la articulación de los barrios colindantes. Sobre la calle 148 y la calle 153 se propone el mejoramiento de redes peatonales con la implementación de mobiliario urbano y de señalética que permita a los ciudadanos continuar con el recorrido hasta

EL EP ML SC
PIP-BRI-01
BOSQUE INTEGRADOR Y SIMBÓLICO SANTA HELENA
El proyecto Bosque Integrador y Simbólico Santa Helena es un eje que conecta el bosque urbano con los parques estructurantes El Familiar y Casablanca, a través de espacios reverdecidos que fomentan el cuidado mediante la implementación de equipamientos y la reactivación económica, potenciando la economía local del sector. Se trata de un eje urbano que conecta las zonas verdes existentes, mejora el espacio público del lugar, impulsa el reverdecimiento y la preservación del medio ambiente.

CONVENCIONES

ESTRUCTURA ECOLÓGICA
Parque de borde
Parque estructurantes
Corriente de agua

ESTRUCTURA DE MOVILIDAD
Red de TransMilenio
Metro
Malla vial arterial
Malla vial intermedia

INSTRUMENTOS, OPORTUNIDADES Y PROYECTOS
Actuación estratégica (AE)
Plan parcial delimitado
Plan parcial formulado
Área de Integración Modal (AIM)
Ámbito de proyectos
Tratamiento de renovación
Tratamiento de desarrollo

RECONOCIMIENTO DEL PATRIMONIO
Centro fundacional
Sector de interés cultural
BIC relacionado con proyecto de proximidad

ESPACIO PÚBLICO LOCAL
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Parque relevante relacionado con proyecto de proximidad

ACCIONES
Límite bosque urbano Santa Helena
Parque renaturalizado o reverdecido
Calle renaturalizada o reverdecida
Generación de parque a nivel de UPL
Cualificación de parque
Consolidación de parque

SERVICIOS DEL CUIDADO
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Red del cuidado
Equipamientos existentes
Equipamiento existente relacionado con proyecto
Manzana del cuidado

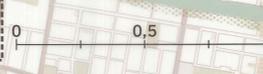
ACCIONES
Equipamiento nuevo
Equipamiento restituido
Equipamiento por requalificar

SERVICIOS SOCIALES
A alcaldía local

MOVILIDAD LOCAL
ACCIONES
P Puertas/entradas de ciudad
Estaciones propuestas (transporte sostenible)
Mejoramiento de red peatonal
Ciclorama
Red de ciclorama (micromovilidad)
Corredor verde
Calle completa nueva
Calle completa por cualificar o intervenir
Sendero recuperado y reactivado

ENTORNOS ECONÓMICOS LOCALES
ESTRUCTURA URBANA Y ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN
Corredores productivos de escala urbana y local
Intervención sobre zonas de reactivación económica

ACCIONES
Circuito de reactivación



REPÚBLICA DE COLOMBIA
ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN
POT
Plan de Ordenamiento Territorial
SISTEMA DE COORDENADAS
Coordenadas cartesianas con origen en la intersección del meridiano 74° 04' 00" con el paralelo 4° 37' 00" en el sistema de coordenadas planas NAD 83 (30 metros) y ERS 2011 (7 metros), referidas al datum MAGDALENA SIRGAS. Coordenadas en el nivel medio del mar. Plano de proyección 2550 metros sobre el nivel del mar.

FORMULACIÓN UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL BOGOTÁ D.C.

Contenido:

UPL - BRITALIA

PROYECTOS INTEGRALES DE PROXIMIDAD

Escala: SEGÚN ESCALA GRÁFICA

Fuente: Base de Datos Geográfica UPL

Fecha: OCTUBRE 2023

Acto Administrativo: 557
23 NOV 2023

Mapa No. NOR-01

Firmas:

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ

FELIPE EDUARDO JIMÉNEZ ÁNGEL
SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

MARGARITA ROSA GARCÍA VILASQUEZ
SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

BOGOTÁ POT
Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdecce 2022-2035

LOCALIZACIÓN