

RENOBO

EMPRESA DE RENOVACIÓN
Y DESARROLLO URBANO
DE BOGOTÁ

Plan Parcial de Renovación Urbana

Estación Metro
Calle 26

Documento técnico de soporte

Noviembre 2023



RenoBo.com.co

PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA ESTACIÓN METRO CALLE 26

COMPONENTE DE FORMULACIÓN:	8
1. Objetivos y estrategias del Plan Parcial:	8
1.1. Objetivo general:	8
1.2. Objetivos específicos y estrategias:	8
Objetivo 1 – Definir un esquema de desarrollo asociado a las políticas del DOT:	8
Objetivo 2 – Mejorar las condiciones ambientales del área de planificación y su entorno, aportando al reverdecimiento urbano:	9
Objetivo 3 – Definir un esquema de movilidad equitativo e incluyente a través de la consolidación de supermanzanas:	10
Objetivo 4 – Definir estrategias de gestión que permitan el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital:	10
Objetivo 5 – Incorporar estrategias para la protección y el fortalecimiento del Patrimonio de la ciudad:	11
Objetivo 6 – Vincular de manera efectiva los actores involucrados en el desarrollo futuro del Plan Parcial:	11
Objetivo 7 – Implementar de manera eficiente mecanismos e instrumentos de gestión del suelo y financiación para la consolidación del planteamiento urbanístico:	12
Objetivo 8 – Incorporar la protección a moradores y actividades económicas en las estrategias de gestión del Plan Parcial:	13
2. Principios del Plan Parcial:	14
2.1. Principio de equidad:	14
2.2. Principio de flexibilidad:	14
2.3. Principio de Autonomía:	14
2.4. Principio de Diversidad:	15
2.5. Principio de sostenibilidad:	16
3. Definiciones del Plan Parcial:	17
4. Áreas que componen el Plan Parcial:	20
4.1. Área Bruta:	21
4.2. Malla vial existente:	24
4.2.1. Malla vial arterial:	24
4.2.2. Malla vial intermedia y local:	27
4.3. Espacio público existente:	38
4.3.1. Plazoleta de La Luz:	39
4.3.2. Calle 25A, entre Avenida Caracas y la Carrera 13A:	41

4.4.	Áreas de Manejo Diferenciado – AMD:	42
4.4.1.	Área de Manejo Diferenciado 1 (AMD-1) – Panauto:	45
4.4.2.	Área de Manejo Diferenciado 2 (AMD-2) – Edificio de vivienda 1 – La Alameda:	47
4.4.3.	Área de Manejo Diferenciado 3 (AMD-3) – Edificio de vivienda 2 – La Alameda:	48
4.4.4.	Área de Manejo Diferenciado 4 (AMD 4) – edificio de vivienda 3 – La Alameda:	49
4.4.5.	Área de Manejo Diferenciado 5 (AMD 5) – Edificios de vivienda 4 – La Alameda:	50
4.4.6.	Área de Manejo Diferenciado 6 (AMD-6) – Edificios En Territorio – DNP y Superintendencia de Notariado y Registro – SNR:	51
4.4.7.	Área de Manejo Diferenciado 7 (AMD-7) – Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes:	53
4.4.8.	Área de Manejo Diferenciado 8 (AMD-8) – BIC Sede XXX Aniversario – Universidad INCCA:	55
4.4.9.	Área de Manejo Diferenciado 9 (AMD-9) – Edificio de vivienda 5 – La Alameda (BIC):	56
4.5.	Área Predial:	58
4.5.1.	Sanearamiento Predial en curso:	61
5.	Planteamiento Urbanístico del Plan Parcial:	63
5.1.	Definición de los sistemas de movilidad:	69
5.1.1.	Subsistema vial:	70
5.1.2.	Sistema de transporte:	112
5.1.3.	Infraestructura de transporte existente y proyectada en el Plan Parcial para la aplicación del instrumento de financiación – Derecho Real Accesorio de Superficie.	119
5.1.4.	Acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad:	125
5.1.5.	Armonización con Proyectos IDU:	126
5.2.	Sistema de espacio público:	128
5.2.1.	Enfoque del sistema de espacio público:	128
5.2.2.	Descripción del sistema de espacio público en el Plan Parcial:	129
5.2.3.	Elementos del sistema de espacio público en el Plan Parcial:	130
5.2.4.	Plataforma Peatonal sobre la Calle 26:	141
5.2.5.	Componentes del sistema de espacio público de acuerdo con la asignación de cargas urbanísticas:	144
5.2.6.	Áreas complementarias al sistema de espacio público:	151
5.2.7.	Redefinición de espacios públicos en el Plan Parcial:	155
5.2.8.	Aporte al sistema de espacio público total y comparación con el D.D. 822 de 2019:	177
5.2.9.	Indicador resultante de espacio público efectivo a nivel de UPZ:	185
5.2.10.	Criterios de manejo e intervención del sistema de espacio público:	187
5.3.	Sistema de equipamientos:	192
5.3.1.	Dotacionales con la condición de permanencia:	192
5.3.2.	Infraestructura de acceso a los sistemas de transporte público masivo propuestos:	196
5.3.3.	Nuevo Centro Administrativo Distrital – CAD:	200
5.3.4.	Equipamiento Comunal Público:	204
5.3.5.	Equipamiento Comunal Privado:	204
5.4.	Componente de Patrimonio en la formulación del Plan Parcial:	205
5.4.1.	Bienes de Interés Cultural en el Plan Parcial:	205

5.4.2.	Norma aplicable a los Bienes de Interés Cultural de acuerdo con la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura:	208
5.4.3.	Estrategia para la conservación de los Bienes de Interés Cultural:.....	213
5.4.4.	Articulación con el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá (CHB). 214	
5.4.5.	Articulación de las definiciones del PEMP para la configuración del perfil urbano de la Carrera 13: 226	
5.5.	Componente ambiental del Plan Parcial.	228
5.5.1.	Estrategia de gestión ambiental:	228
5.5.2.	Impactos con Plan Parcial:.....	229
5.5.3.	Determinantes ambientales para la formulación del Plan Parcial:.....	231
5.5.4.	Lineamientos de diseño paisajístico y reverdecimiento para el sistema de espacio público:	235
5.5.5.	Lineamiento de Reverdecimiento	236
5.5.6.	Lineamiento de Permeabilidad	238
5.6.	Componente de servicios públicos:.....	241
5.6.1.	Servicio Público de Acueducto y Alcantarillado:	241
5.6.2.	Servicio Público de Energía Eléctrica:.....	241
5.6.3.	Servicio Público de telecomunicaciones:	242
5.6.4.	Servicio Público de gas:	242
6.	Proyecto de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística:.....	243
6.1	Criterios para la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:	244
6.2	Áreas generales de las Unidades de Actuación Urbanística propuestas:	245
6.3	Proyecto de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística:	246
6.3.1	Unidad de Actuación Urbanística 1 – UAU 1:.....	246
6.3.2	Unidad de Actuación Urbanística 2 – UAU 2:.....	249
6.3.3	Unidad de Actuación Urbanística 3 – UAU 3:.....	254
6.3.4	Unidad de Actuación Urbanística 4 – UAU 4:.....	259
6.3.5	Unidad de Actuación Urbanística 5 – UAU 5:.....	266
6.3.6	Unidad de Actuación Urbanística 6 – UAU6:.....	269
6.3.7	Unidad de Actuación Urbanística 7 – UAU 7:.....	270
6.3.8	Unidad de Actuación Urbanística 8 – UAU 8:.....	272
6.4	Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística:	274
7.	Norma urbana propuesta:	277
7.1.	Usos del suelo:.....	277
7.1.1.	Usos del suelo para las UAU localizadas en el Plan Zonal del Centro y en la Zona de Influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá:	277
7.1.2.	Usos del suelo para las UAU en la UPZ 102 – La Sabana:	278
7.1.3.	Usos del suelo definidos para las Unidades de Actuación Urbanística:	278
7.2.	Aprovechamientos urbanísticos:	286
7.2.1.	Aprovechamientos para las Unidades de Actuación Urbanística:	286

7.2.2.	Aprovechamientos para las Áreas de Manejo Diferenciado:	289
7.2.3.	Aprovechamientos transitorios en el Plan Parcial:	290
7.3.	Normas para el desarrollo privado:	291
7.3.1.	Normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística:	291
7.3.2.	Normas para el desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado:	299
7.4.	Norma sobre estacionamientos:	307
7.4.1.	Norma para estacionamientos – UAU 1. Predios localizados en la UPZ 102, La Sabana.	307
7.4.2.	Norma para estacionamientos – UAU 3 a 8. Predios localizados en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá: 308	
8.	Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:	311
8.1.	Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:	311
8.1.1.	Descripción general de la Metodología de reparto:	311
8.1.2.	Aplicación de la metodología de reparto:	314
8.1.3.	Aporte a cargas urbanísticas de las AMD:	337
8.1.4.	Otras exigencias del Plan Parcial:	341
8.1.5.	Convertibilidad de usos:	343
8.1.6.	Simulación urbanístico-financiera:	346
9.	Gestión y financiación del Plan Parcial:	352
9.1.	Promotor para el desarrollo urbanístico del Plan Parcial:	352
9.1.1.	Funciones específicas en la Gestión Urbanística e Inmobiliaria:	352
9.1.2.	Funciones específicas en la Gestión Social:	354
9.1.3.	Convenio Interadministrativo 344 de 2021:	355
9.2.	Financiación para la ejecución de las cargas locales del Plan Parcial:	356
9.3.	Sobre la participación en plusvalía:	357
9.4.	Aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS:	357
9.4.1.	Definiciones desde el Plan Parcial para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie - DRS: 359	
9.5.	Gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2:	360
9.6.	Aprovechamiento económico del Espacio Público:	360
9.6.1.	Aplicación de Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial (DEMOS) en el Plan Parcial 361	
9.7.	Etapas de desarrollo:	362
9.8.	Otras Disposiciones:	363
9.9.	Vigencia del Plan Parcial:	363
BIBLIOGRAFÍA		364
ANEXOS DEL DECRETO		365
ANEXOS DEL DTS.....		365

COMPONENTE DE FORMULACIÓN:

1. Objetivos y estrategias del Plan Parcial:

1.1. Objetivo general:

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

Así mismo, articular el desarrollo del nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2- como uno de los principales elementos estructurantes de la propuesta y factor determinante para el desarrollo urbanístico futuro del Plan Parcial, aportando a su vez dinamismo y vitalidad urbana a los espacios públicos. Se propone en articulación a los sistemas de transporte público, garantizando la accesibilidad de los ciudadanos a este equipamiento de ciudad.

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

1.2. Objetivos específicos y estrategias:

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

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

Estrategias:

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

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

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

Estrategias:

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

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

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

Estrategias:

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

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

El Plan Parcial busca incorporar un esquema de gestión que permita el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2- articulado al desarrollo urbanístico e inmobiliario de las Unidades de Actuación Urbanística de iniciativa pública, disminuyendo la inversión del Distrito para la concreción de este equipamiento de ciudad, y sea el hecho dinamizador del proceso de revitalización urbana previsto.

Estrategias:

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

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

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

Estrategias:

- Identificar las condicionantes normativas para el desarrollo de los Bienes de Interés Cultural y sus predios colindantes en el ámbito del Plan Parcial, incorporando estas definiciones en la formulación del instrumento, en armonía con lo establecido en la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.
- Definir el potencial normativo de los Bienes de Interés Cultural y sus predios colindantes, y precisar estrategias de gestión y financiación que aporten a la restauración y/o conservación de los inmuebles patrimoniales.
- Armonizar la norma urbanística definida desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, con el potencial de desarrollo y densificación de los suelos que no cuentan con valores patrimoniales.
- Incorporar dentro de las cargas urbanísticas del Plan Parcial los proyectos del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central en los suelos próximos al área de planificación, aportando recursos para la concreción de los proyectos del PEMP.
- Incorporar los lineamientos y criterios normativos para el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1, donde se localiza el inmueble de la Universidad Externado de Colombia, articulado a las condiciones resultado del proceso de exclusión de este inmueble del inventario de Bienes de Interés Cultural del Distrito, de acuerdo con las definiciones concertadas en el Concejo Distrital de Patrimonio Cultural.

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

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

Estrategias:

- Definir un marco normativo atractivo que fomente el desarrollo urbanístico y los procesos de densificación y crecimiento urbano, atrayendo la inversión tanto pública y privada y, en lo posible, incentivando una actuación conjunta sobre este sector estratégico de la ciudad.
- Definir estrategias de gestión del suelo que permitan el desarrollo de las infraestructuras públicas estructurantes, especialmente los sistemas de transporte público proyectados, y la participación efectiva de las empresas prestadoras del servicio de transporte tanto en el desarrollo del Plan Parcial como en la captura de valor del suelo.
- Implementar mecanismos de financiación que viabilicen las intervenciones previstas desde el planteamiento urbanístico y hagan atractivo el desarrollo inmobiliario, garantizando la viabilidad técnica, legal y financiera del desarrollo futuro del Plan Parcial.
- Definir estrategias de gestión, asociadas a la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística, con el fin de mejorar las condiciones de gestión del suelo y promover el desarrollo activo del Plan Parcial.
- Diseñar un sistema de reparto de cargas y de beneficios que haga posible la autonomía de los redesarrollos por Unidades de Actuación Urbanística, al tiempo que se consolide de manera progresiva las espacialidades públicas que sustentan el desarrollo integral del Plan Parcial.
- Establecer estrategias de gestión donde el Promotor del Plan Parcial sea el ente encargado de la articulación de los intereses públicos y privados, así como la coordinación interinstitucional, con el fin de garantizar el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística de manera progresiva, de la mano de ejecución de los sistemas públicos de soporte, y la mitigación de posibles impactos urbanísticos del desarrollo.
- Establecer un marco de coordinación interinstitucional para el desarrollo de los suelos de propiedad pública, con el fin de armonizar el desarrollo de las infraestructuras proyectadas, especialmente de los sistemas de transporte público, con el potencial de desarrollo inmobiliario de dichos suelos.

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

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

Estrategias:

- Fomentar la gestión asociada del suelo de manera eficiente, con el fin de definir una nueva estructura morfológica y predial que sustente los desarrollos futuros previstos en el área de planificación, al tiempo que se garantice el aporte a cargas urbanísticas, de acuerdo con lo que precise el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del Plan Parcial.
- Definir estrategias que permitan la captura de valor del suelo asociada principalmente a la ejecución de los proyectos de transporte público masivo en el área de planificación, y la vinculación efectiva de las empresas prestadoras de los servicios de transporte en la gestión y desarrollo del Plan Parcial.
- Definir esquemas que permitan la participación en los mayores valores del suelo y de los productos inmobiliarios futuros, derivados de los proyectos de infraestructura pública por parte de la Administración

Distrital, destinando de manera efectiva recursos para la consolidación de las espacialidades públicas proyectadas, tanto al interior del área de planificación como en su entorno cercano.

- Identificar los retos en términos de gestión del suelo, asociados al estado jurídico de las propiedades, e incorporar estrategias de saneamiento que viabilicen la consolidación del planteamiento urbanístico propuesto por el Plan Parcial.
- Incorporar el principio de flexibilidad como eje del desarrollo futuro del Plan Parcial, desde el esquema de usos del suelo, permitiendo desarrollar proyectos que atiendan a las demandas actuales y futuras de usos del suelo de la ciudad, así como la definición de estrategias que permitan el desarrollo autónomo y progresivo de las Unidades de Actuación Urbanística.
- Incorporar factores de convertibilidad de usos del suelo que permitan el desarrollo flexible de los aprovechamientos proyectados por el Plan Parcial, favoreciendo la consolidación de usos comerciales y de servicios, en armonía con los usos residenciales, con el fin de atender a las demandas económicas de la ciudad y consolidar una oferta de empleo futuro.

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

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

Estrategias:

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

2. Principios del Plan Parcial:

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

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

2.1. Principio de equidad:

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

2.2. Principio de flexibilidad:

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

Por tanto, el Plan Parcial responde a este principio a través de la definición de un sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios que incorpora factores de convertibilidad de usos, permitiendo, bajo parámetros claramente establecidos, desarrollar los usos del suelo que más convengan a los proyectos urbanísticos e inmobiliarios, al tiempo que se garantiza la concreción de los sistemas públicos de soporte proyectados.

2.3. Principio de Autonomía:

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

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

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

1. **Definición de las cargas de cesión o adecuación de las vías en el Plan Parcial**, con el fin de garantizar, de manera autónoma, la accesibilidad a los futuros desarrollos, partiendo de las infraestructuras de movilidad existentes en el Plan Parcial. En tal sentido, las adecuaciones a la malla vial existente se gestionarán conforme se desarrollen las Unidades de Actuación Urbanística, factor determinante para el desarrollo del estudio de tránsito que sustenta este proceso de formulación.
2. **El desarrollo de las áreas de cesión para parques y zonas verdes, y la articulación de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público y Áreas de Mitigación de Impactos:** el Plan Parcial propone de manera prioritaria el desarrollo de las Unidades de Actuación de iniciativa pública que, a la vez que concentran el mayor porcentaje de los aprovechamientos urbanísticos en el Plan Parcial, igualmente se le asignan las mayores áreas de cesión pública y los espacios privados articulados al sistema de parques y zonas verdes, que dotan de capacidad de soporte al territorio. Estas espacialidades son definidas de manera proporcional a los aprovechamientos urbanísticos proyectados por cada Unidad de Actuación, por lo que la propuesta puede desarrollarse de manera paulatina sin generar desequilibrios en el territorio.

Así mismo, se definen espacios complementarios al sistema de espacios públicos, conformados por las Áreas Privadas Afectas al Uso Público y las Áreas de Mitigación de Impactos del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2-, proyectados como espacios abiertos, de libre tránsito peatonal y articulados a los espacios públicos existentes y proyectados, con el fin de mejorar la oferta de espacialidades para el esparcimiento y encuentro ciudadano, y liberar mayores espacios para la consolidación de zonas verdes arboladas que contribuyan a la configuración del Bosque Urbano.

3. **En el desarrollo de las infraestructuras de servicios públicos:** como se expondrá más adelante, se define un esquema de gestión en el que las cargas monetarias que corresponden, en parte, al desarrollo de las redes húmedas y secas de servicios públicos domiciliarios, se priorizarán, en acompañamiento del Promotor para el desarrollo del Plan Parcial, a la ejecución de las infraestructuras necesarias para garantizar el desarrollo progresivo de la propuesta. Lo anterior, de manera articulada con las empresas prestadoras de servicios públicos.
4. **Desde la autonomía en el desarrollo de los usos del suelo:** esto se relaciona con el PRINCIPIO DE FLEXIBILIDAD, donde cada UAU, desde los parámetros establecidos en términos de densidades, edificabilidades máximas y mixtura de usos, puede desarrollar las actividades óptimas al momento del desarrollo urbanístico e inmobiliario, en atención a las dinámicas del mercado inmobiliario. Esto implica una adaptación en el esquema de usos del suelo de las Unidades de Actuación o de Gestión, hecho que sustenta las apuestas del Plan Parcial en la definición de un esquema de desarrollo flexible de los usos del suelo.

2.4. Principio de Diversidad:

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

públicos cuyos componentes respondan de manera concreta a la función y necesidades de cada desarrollo, pero articulados a un marco normativo claro que permita la concreción de los objetivos del planteamiento urbanístico.

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

2.5. Principio de sostenibilidad:

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

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

3. Definiciones del Plan Parcial:

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

1. **Altura Máxima:** corresponde a los metros lineales en altura que pueden alcanzar las edificaciones, y se establece de manera diferencial para cada Unidad de Actuación Urbanística. La altura máxima contempla todas las áreas cubiertas en los últimos pisos de las edificaciones e instalaciones técnicas tales como antenas, torres de telecomunicaciones o similares.
2. **Área Bruta:** corresponde al área total delimitada por el Plan Parcial. Incluye tanto las áreas prediales, conformadas por los suelos a los que se le asignan aprovechamientos urbanísticos y que serán objeto de licenciamiento, incluidos en Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión; así como las espacialidades públicas que serán objeto de adecuación conforme a las estrategias de gestión del Plan Parcial, pero que al ser suelos públicos existentes, no participan de la asignación de aprovechamientos urbanísticos en el sistema de reparto de cargas y beneficios.
3. **Áreas de Manejo Diferenciado -AMD-:** en aplicación de lo establecido en el artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016, las Áreas de Manejo Diferenciado en el presente Plan Parcial corresponden a las edificaciones declaradas como Bienes de Interés Cultural o predios con edificaciones que, debido a su alto grado de consolidación, no se incluyen en la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión. Las AMD cuentan con un esquema diferencial de reparto.
4. **Área de intervención:** corresponde a la delimitación para la asignación de cargas urbanísticas por Unidad de Actuación Urbanística. En esta delimitación se armoniza la propuesta del límite de intervención de la primera línea del Metro de Bogotá, según lo definido en el Contrato de Concesión 163 de 2019; y el límite de intervención del proyecto Regiotram de Occidente. Esta delimitación se establece como la base para la definición del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
5. **Área Predial:** corresponde las áreas y linderos originales de los predios que componen las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, antes de las cesiones definidas por el planteamiento urbanístico del Plan Parcial. Estos predios son objeto del licenciamiento urbanístico y de la aplicación de los mecanismos de gestión asociada definidos desde la Ley 388 de 1997.

Lo anterior es consecuente con lo determinado en el parágrafo 2 del artículo 2.2.4.1.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, el cual señala que “(...) *en observancia de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, aquellos inmuebles localizados al interior del área de planificación del Plan Parcial que hubieren sido el resultado de cesiones, afectaciones u otras obligaciones, no serán objeto del reparto de cargas y beneficios, tales como:*

1. *Las vías, parques, zonas verdes, espacios públicos y equipamientos existentes (...).*”

De acuerdo con lo anterior, las áreas prediales que se incluirán en el proyecto de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística excluyen los suelos públicos existentes destinados a espacios públicos o elementos del subsistema vial. No obstante, incluye los predios fiscales de las entidades que administran los sistemas de transporte público y los suelos objeto de adquisición por parte de estas entidades, a los cuales se les asignan aprovechamientos urbanísticos con el fin de vincularlos en la gestión futura del Plan Parcial, permitiendo la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo.

6. **Área para el cálculo del Índice de Construcción:** de conformidad con lo establecido en el numeral 3 del artículo 2 del Decreto Distrital 080 de 2016, el área para el cálculo del índice de construcción corresponde a la sumatoria del área total edificable que puede ser comercializada en los desarrollos inmobiliarios, tales como apartamentos, locales comerciales u oficinas; son las áreas objeto de distribución entre las Unidades de Actuación Urbanística en el sistema de reparto del Plan Parcial. No se contabiliza en las áreas para el cálculo del índice de construcción:
 - Los parqueaderos localizados en sótanos o semisótanos, o aquellos localizados en los primeros tres pisos de las edificaciones.
 - Puntos fijos y circulaciones horizontales o verticales.
 - Las azoteas, hall de cubiertas y las áreas resultado de la aplicación de los índices de ocupación sin cubrir o techar.
 - Las áreas para instalaciones mecánicas, cuartos de máquinas, cuartos técnicos, salones de equipos gabinetes de equipos o cuartos y espacios técnicos exigidos por las normas y/o reglamentos técnicos; y subestaciones.
 - Cuartos de residuos y ductos.
 - Áreas para la localización de equipamientos comunales privados en cualquier piso de las edificaciones.
7. **Área Privada Afecta al Uso Público:** corresponde al área no ocupada del Área Útil, resultado de la aplicación de los índices de ocupación, que se articula al espacio público existente y proyectado por el planteamiento urbanístico, y aporta a las metas de espacio público del Plan Parcial, por lo que se definen criterios de manejo e intervención de manera que se garantice la libre accesibilidad y disfrute ciudadano.
8. **Área de Mitigación de Impactos –AMI–:** corresponde al área no ocupada del área útil de la Unidad de Actuación Urbanística 4, donde se prevé el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2–. Este espacio se proyecta con el fin de mitigar los potenciales impactos peatonales sobre la movilidad de este equipamiento de ciudad, pero se propone, igualmente, como un espacio complementario al sistema de espacios públicos, por lo que se definen criterios de manejo e intervención de manera que se garantice la libre accesibilidad y disfrute ciudadano.
9. **Área Útil:** es el resultado de descontar, al área predial, las áreas correspondientes a las cesiones urbanísticas por concepto de espacios públicos o sistemas de movilidad propuestos por el planteamiento urbanístico del Plan Parcial.

10. **Bosque urbano:** consiste el área con cobertura vegetal multiestrato y multiespecie nativa y/o adaptada que actúa como conector ecológico, estrategia de gestión del suelo, adaptación y mitigación ante el cambio climático, y que se integra a la dinámica espacial, funcional y socioecológica de la ciudad. Este se concretará en las áreas de cesión de espacio público, los espacios públicos existentes, en las franjas de control ambiental y en las Áreas Privadas Afectas al Uso Público y Áreas de Mitigación de Impactos –AMI-.
11. **Densidad Habitacional:** corresponde a la cantidad máxima de unidades de vivienda por hectárea que se define para un territorio y se determina en función del **Área Predial** que compone cada Unidad de Actuación Urbanística.
12. **Índice de Construcción:** corresponde al número máximo de veces que el **Área Predial** de cada Unidad de Actuación Urbanística puede convertirse en área construida, excluyendo de este cálculo las áreas descritas en el numeral 6 del presente apartado.
13. **Índice de Ocupación:** corresponde a la porción del **Área Útil** de suelo que puede ser ocupada por la edificación en primer piso bajo cubierta, y se expresa por el cociente que resulta de dividir el área que puede ser ocupada por edificación en primer piso por el **Área Útil** de cada Unidad de Actuación Urbanística.
14. **Mezcla de Usos:** se entiende como el mecanismo que permite distribuir equitativamente en el territorio las actividades comerciales, de servicios y la vivienda, de acuerdo con el potencial máximo de aprovechamientos urbanísticos de cada Unidad de Actuación Urbanística o Unidad de Gestión, y de acuerdo con los estándares establecidos en el presente proceso de planificación.
15. **Supermanzanas:** consisten en la agrupación de manzanas a través de la peatonalización o restricción parcial del tráfico de las vías que las conectan, donde se priorizan los espacios públicos, el tráfico peatonal y los medios de movilidad no motorizados.
16. **Unidad de Actuación Urbanística:** se asume la definición contenida en el artículo 2.2.4.1.6.1.1 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015. Es el área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el Plan de Ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.
17. **Unidad de Gestión:** se asumen la definición contenida en el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015. Corresponde al área objeto de la actuación urbanística, cuando los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística, según lo definido en el presente Plan Parcial, soliciten una única licencia de urbanización para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el Plan Parcial.

4. Áreas que componen el Plan Parcial:

En esta sección del Documento Técnico de Soporte, se aborda la identificación de las áreas que actualmente componen el área de planificación del Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26. Cabe aclarar que para la definición de las áreas que se exponen en el presente apartado, se tomó como base la siguiente información:

1. **Formación predial del área de planificación, de acuerdo con la información de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD.** Lo anterior, dado que contiene no solo la información de los predios públicos que componen el Plan Parcial, sino las áreas privadas que conformarán la delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística, tal como se expone en el numeral 6 del presente Documento Técnico de Soporte.

Adicionalmente, como se expondrá más adelante, esta fuente de información contiene predios que hacen parte de vías y espacios públicos existentes y que, por el contrario, no coinciden con inmuebles incorporados por el DADEP.

2. **Levantamiento topográfico del área de planificación.** Este insumo servirá como referencia para la precisión de las áreas de espacio público que componen el Plan Parcial, dadas las variaciones físicas de dichos espacios, como en el caso de la Plazoleta de La Luz, la cual ha sufrido varias modificaciones a lo largo de los años como, por ejemplo, a razón de la ejecución del intercambiador vial de TransMilenio. Debido a lo anterior, la delimitación del predio que conforma este espacio público, tanto en lo consignado en la base cartográfica de la UAECD y del DADEP, distan de la conformación actual de este espacio público.

Así mismo, cabe aclarar que existen diferencias de áreas entre la base catastral y la información cartográfica del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP- y con el levantamiento topográfico del Plan Parcial. Debido a esto, y con el ánimo de determinar de manera clara las intervenciones sobre las áreas públicas, se describen claramente las áreas que componen las vías y espacios públicos existentes, contrastando todas las fuentes de información antes descritas.

Lo anterior, dado que el Plan Parcial es el instrumento idóneo para la definición de dichas intervenciones, especialmente lo relacionado con la redefinición o cambio de uso de los espacios públicos, necesaria para la ejecución del planteamiento urbanístico, incorporando la totalidad de los suelos localizados al interior del área de planificación, con el ánimo de no incurrir en vacíos sobre la aplicación de la norma en suelos que no hayan sido incorporados o sobre los cuales se presenten diferencias de áreas. Esto es clave, además, para la definición de las cargas urbanísticas de las UAU, según se expone en el sistema de reparto de cargas y beneficios del presente Plan Parcial.

Igualmente, se resalta que el espacio público, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.3.1.2 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, corresponde al “(...) conjunto **de inmuebles públicos** y los elementos arquitectónicos y naturales **de los inmuebles privados** destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes” (resaltados por fuera del texto original).

De otra parte, el subsiguiente artículo 2.2.3.1.3 Componentes del espacio público del decreto ibidem, detalla que “el espacio público comprende, entre otros, los siguientes aspectos:

1. **Los bienes de uso público**, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo.
2. Los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales **de los inmuebles de propiedad privada** que por su naturaleza, uso o afectación **satisfacen necesidades de uso público**.
3. Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este Título” (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, con el fin de determinar los suelos que integran los espacios públicos existentes del Plan Parcial, se toman la totalidad de las áreas bien sea de propiedad privada o pública que conforman dichos espacios, pese a no haber sido incorporados al inventario de bienes inmuebles del DADEP.

No obstante, el Plan Parcial incluye, dentro de sus estrategias de gestión asociado al saneamiento predial, la necesidad de realizar los ajustes e incorporaciones a los espacios públicos del Distrito, en los casos en que aplique.

4.1. Área Bruta:

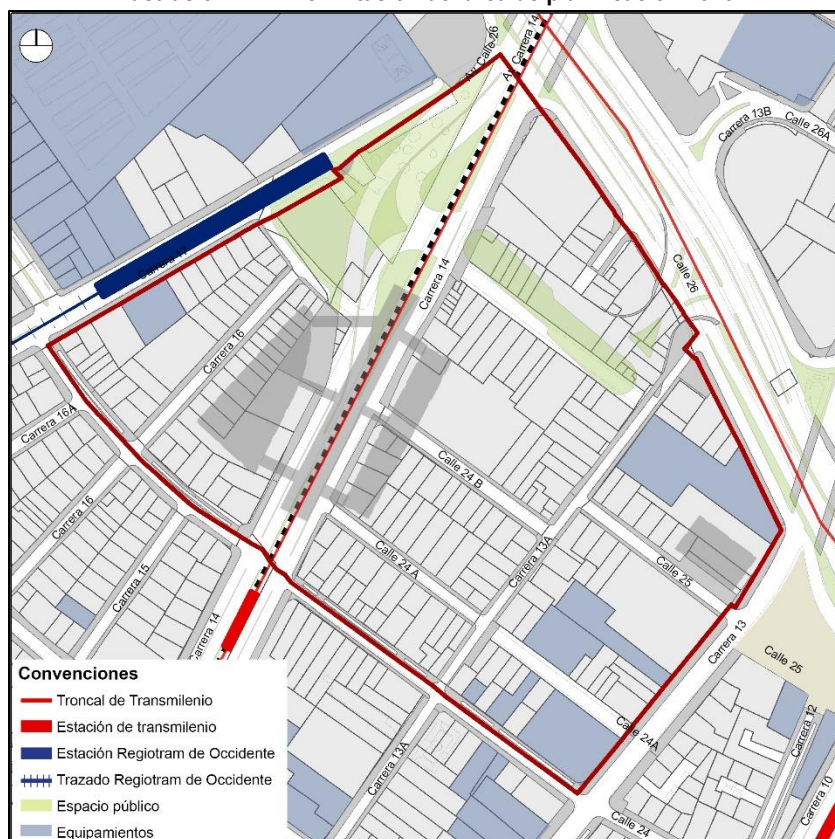
Como se mencionó anteriormente, corresponde al área total delimitada por el Plan Parcial. Del área de planificación. Parte de la redelimitación del área de planificación aprobada por la Secretaría Distrital de Planeación mediante oficio con radicado No. 2-2020-48263 del 14 de octubre de 2020¹, donde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

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

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

¹ Ver Anexo 15. Redelimitación Plan Parcial.

Ilustración 4.1-1. Delimitación del área de planificación 2023



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

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

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

Tabla 4.1-1. Área bruta del Plan Parcial

Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m ²)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,78	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

Sistema de coordenadas: MAGNA_Colombia_Bogota
Proyección: Transverse_Mercator
Faso Este: 1000000,00000000
Falso Norte: 1000000,00000000
Meridiano Central: -74,07750792
Factor de Escala: 1,00000000
Latitud de Origen: 4,59620042
Unidad Lineal: Metros

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

N°	Coordenada en X	Coordenada en Y
1	1.000.303,3	1.001.977,2
2	1.000.350,6	1.002.004,6
3	1.000.405,2	1.002.034,5
4	1.000.400,4	1.002.039,2
5	1.000.415,0	1.002.049,8
6	1.000.496,6	1.002.105,8
7	1.000.524,7	1.002.067,8
8	1.000.546,6	1.002.038,1
9	1.000.546,7	1.002.038,0
10	1.000.573,4	1.002.000,3
11	1.000.591,0	1.001.973,2
12	1.000.610,2	1.001.945,2
13	1.000.602,8	1.001.936,0
14	1.000.609,9	1.001.929,4
15	1.000.626,3	1.001.897,0

N°	Coordenada en X	Coordenada en Y
16	1.000.645,0	1.001.859,4
17	1.000.658,5	1.001.831,5
18	1.000.632,0	1.001.787,0
19	1.000.629,8	1.001.788,7
20	1.000.612,0	1.001.766,9
21	1.000.580,5	1.001.728,1
22	1.000.555,4	1.001.697,1
23	1.000.541,1	1.001.679,8
24	1.000.490,6	1.001.716,8
25	1.000.457,5	1.001.741,9
26	1.000.432,8	1.001.759,9
27	1.000.389,3	1.001.791,7
28	1.000.359,7	1.001.820,4
29	1.000.317,6	1.001.846,7
30	1.000.284,7	1.001.877,1
31	1.000.235,9	1.001.938,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

4.2. Malla vial existente:

4.2.1. Malla vial arterial:

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

Es importante señalar que parte de sección pública de la Avenida Caracas corresponde a los lotes identificados con códigos catastrales 006103002001, 006103002003, 006103003023, 006103003024, 006103003025 y 006103003026. Estos predios fueron adquiridos por la Empresa TransMilenio para la construcción del intercambiador vial de la Avenida Caracas, asociado al proyecto de la Estación Central y, a la fecha, siguen siendo propiedad de esta empresa. Así mismo, también se identificó un tramo de la Avenida Caracas en el costado sur del área de planificación que incluye **parte del predio identificado con RUPI 2372-1** el cual se encuentra incorporado en el Inventario General de Espacio Público y Bienes Fiscales del Sector Central del Distrito Capital, que a su vez corresponde al Folio de Matricula Inmobiliaria 50C1571827 y CHIP AAA0253JPHY.

Así mismo, la sección existente de la Avenida Caracas comprende **parte del predio que corresponde al Parque IDRD No 14-028** cuya formación corresponde a la antigua configuración de la Plazoleta de La Luz, en el costado noroccidental del área de planificación, pero que fue intervenida en el marco del mencionado proyecto del intercambiador vial de TransMilenio. A la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, aún no ha sido actualizada la base catastral o la base del SIGDEP del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público –DADEP–, por lo que, en el presente proceso de planificación, se toman las áreas de la Base Catastral, mapa de referencia UAED 2022.

Igualmente, dentro de los suelos de la malla vial arterial, se incluyen los predios identificados con códigos catastrales 003101001097, 003101001098 y 003101001099, igualmente propiedad de TransMilenio y que hacen parte de la sección pública de la Calle 26.

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

Tabla 4.2-1.Malla vial arterial existente.

ITEM	CÓDIGO RUPI / PARQUE IDRD	ÁREA CERTIFICADA RUPI (m2)	ÁREA RUPI EN EL P.P.(m2)	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA UAED (m2)	ÁREA UAED EN EL P.P. (m2)	DIFERENCIA ÁREAS UAED - DADEP (m2)	ÁREA DEFINIDA PARA LA FORMULACIÓN (m2)	% A.B.
Área Bruta								93.055,78	100,00%
MALLA VIAL ARTERIAL									
Avenida Caracas entre Calle 24 y la Calle 26	14-028	N.A.	N.A.	6103001001	3.119,13	3.119,13	3.119,13	2.939,68 (1)	3,16%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103002001	226,86	226,86	226,86	226,86	0,24%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103002003	1.796,01	1.796,01	1.796,01	579,75 (2)	0,62%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103002004	317,83	317,83	317,83	3,64 (3)	0,00%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103003023	151,22	151,22	151,22	99,78 (4)	0,11%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103003024	44,66	44,66	44,66	44,66	0,05%

ITEM	CÓDIGO RUPI / PARQUE IDRD	ÁREA CERTIFICADA RUPI (m2)	ÁREA RUPI EN EL P.P.(m2)	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA UAECD (m2)	ÁREA UAECD EN EL P.P. (m2)	DIFERENCIA ÁREAS UAECD - DADEP (m2)	ÁREA DEFINIDA PARA LA FORMULACIÓN (m2)	% A.B.
	N.A.	N.A.	N.A.	6103003025	480,23	480,23	480,23	98,48 (5)	0,11%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103003026	294,33	294,33	294,33	14,86 (6)	0,02%
	2372-1	5.406,00	135,61	6103005099	5.604,62	81,31	54,30	81,31 (7)	0,09%
	Sin código catastral o RUPI (1)							12.140,49	13,05%
	Total							16.229,51	17,44%
Calle 26 entre Carrera 13A y Carrera 13B - Predios T.M.	N.A.	N.A.	N.A.	3101001097	37,21	37,21	37,21	37,21	0,04%
	N.A.	N.A.	N.A.	3101001098	36,49	36,49	36,49	36,49	0,04%
	N.A.	N.A.	N.A.	3101001099	84,09	84,09	84,09	84,09	0,09%
	Total							157,79	0,17%
Total Malla Vial Arterial								16.387,30	17,61%

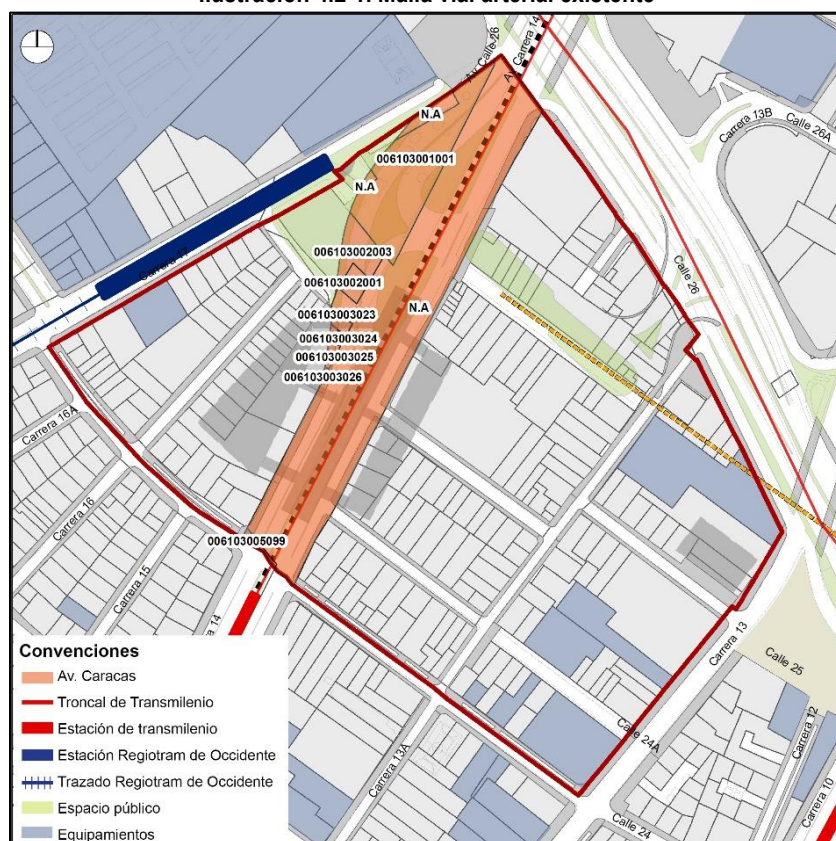
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

- (1) El predio identificado con código catastral 006103001001, que corresponde al predio de la Plazoleta de la Luz y coincide con el Parque IDRD No. 14-028, cuenta con un área total de 3.119,13 m2. No obstante, solamente 2.939,68 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la variación de dicha Plazoleta por la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial. Los restantes 179,45 m2, como se expondrá más adelante, corresponde a la Plazoleta de La Luz.
- (2) El predio identificado con código catastral 006103002003, cuenta con un área total de 1.796,01 m2. No obstante, solamente 579,75 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial. Los restantes 1.216,26 m2, como se expondrá más adelante, corresponde a la Plazoleta de La Luz.
- (3) El predio identificado con código catastral 006103002004, cuenta con un área total de 317,83 m2. No obstante, solamente 3,64 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial. Los restantes 314,19 m2, como se expondrá más adelante, corresponde a la Plazoleta de La Luz.
- (4) El predio identificado con código catastral 006103003023, cuenta con un área total de 151,22 m2. No obstante, solamente 99,78 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial. Los restantes 51,44 m2 corresponden a la porción del predio que será intervenida para el desarrollo de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Este predio es actualmente un bien fiscal propiedad de TransMilenio.
- (5) El predio identificado con código catastral 006103003025, cuenta con un área total de 480,23 m2. No obstante, solamente 98,48 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial.

Los restantes 381,75 m2 corresponden a la porción del predio que será intervenida para el desarrollo de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Este predio es actualmente un bien fiscal propiedad de TransMilenio.

- (6) El predio identificado con código catastral 006103003026, cuenta con un área total de 480,23 m2. No obstante, solamente 14,86 m2 corresponden a la Avenida Caracas, dada la intervención del intercambiador de TransMilenio, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico del presente Plan Parcial. Los restantes 279,47 m2 corresponden a la porción del predio que será intervenida para el desarrollo de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Este predio es actualmente un bien fiscal propiedad de TransMilenio.
- (7) El predio identificado con código catastral 006103005099, cuenta con un área total de 294,33 m2. No obstante, solamente 81,31 m2 se encuentra al interior del área de planificación del Plan Parcial. Se resalta así mismo, que existe una variación de áreas entre la base de la UAEDC y el DADEP. Este espacio público NO será objeto de redefinición, dado que corresponde a la Avenida Caracas, donde se localizará la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Ilustración 4.2-1. Malla vial arterial existente



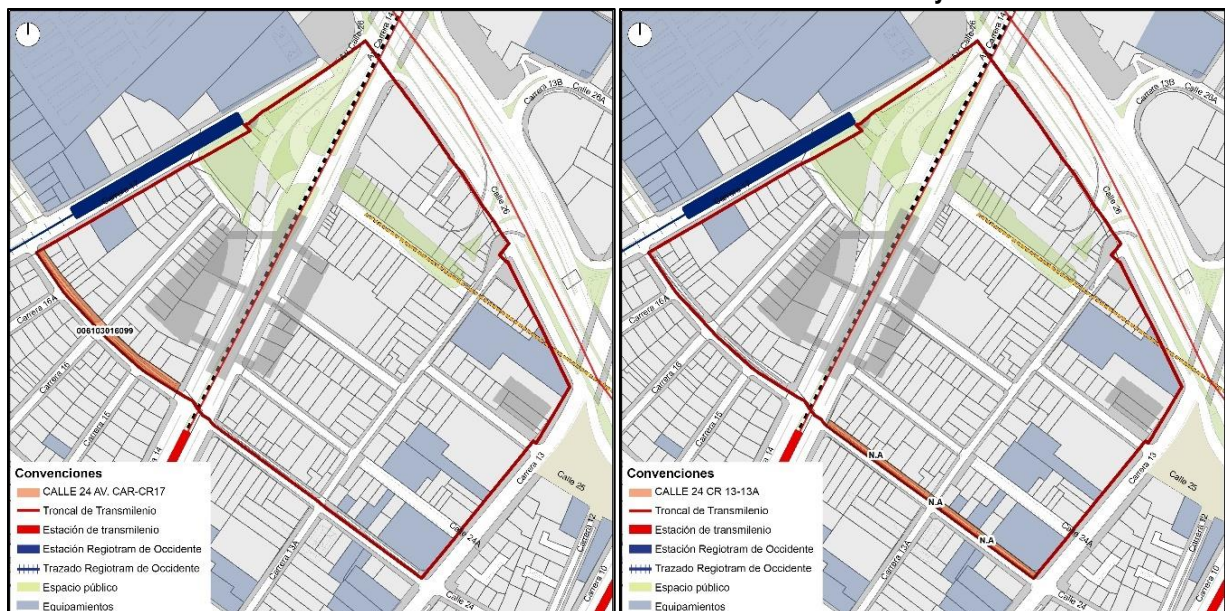
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

4.2.2. Malla vial intermedia y local:

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

- **La calzada, andenes y ciclorrutas norte de la Calle 24, entre la Carrera 13A y la Carrera 17:** los tramos viales de la Calle 24 que hacen parte del área de planificación, al oriente y al occidente de la Avenida Caracas, comprende parte de los predios identificados con los RUPI 2372-5 (CHIP AAA0253JPDM – FMI 50C-1571831), 4434-4, 4434-9 y 4434-13. Cuentan con un área total de 4.740,33 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, como solo se tuvo en cuenta la calzada norte de esta vía, por lo que el área al interior del área de planificación corresponde a **2.201,02 m²**.

Ilustración 4.2-2. Malla vial intermedia existente. Tramo Calle 24 entre la Carrera 13A y la Carrera 17



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

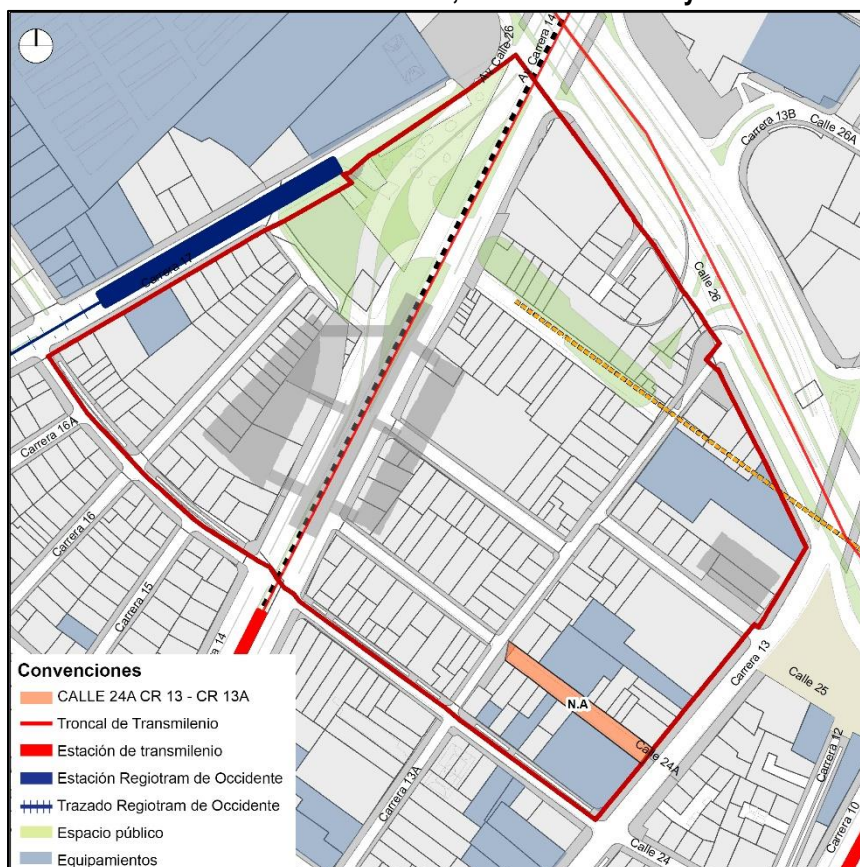
Cabe resaltar que el predio identificado con RUPI 2372-5, que corresponde a la porción de la Calle 24 entre la Avenida Caracas y la Carrera 17, cuenta con un área certificada de 2.328,00 m², de las cuales solo 1.032,03 m² se encuentran al interior del área de planificación. Por su parte, el predio identificado con código catastral 6103016099, y que, de acuerdo con la base cartográfica de la UAEDC cuenta corresponde al mismo tramo de esta vía, cuenta con un área de 2.442,45 m², de los cuales 1.105,81 m² se encuentran al interior del área de planificación.

Lo anterior, representa una diferencia de 73,78 m² entre ambas fuentes de información. Por tanto, se tuvo en cuenta el área del predio según la información catastral, dado que limita de manera exacta con los predios que conforman las UAU 1 y 2, y por contar con áreas mayores a las del inmueble según el inventario del DADEP. Lo anterior, como se expuso anteriormente, es crucial para la definición precisa de las cargas urbanísticas que asume el presente instrumento.

Esto, será expuesto en detalle en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

- **La sección pública de la Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A:** identificada con el RUPÍ 4434-14. Cuenta con un área de 997,15 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; misma área evidenciada en el levantamiento topográfico realizado en el año 2018.

Ilustración 4.2-3. Localización Calle 24A, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A

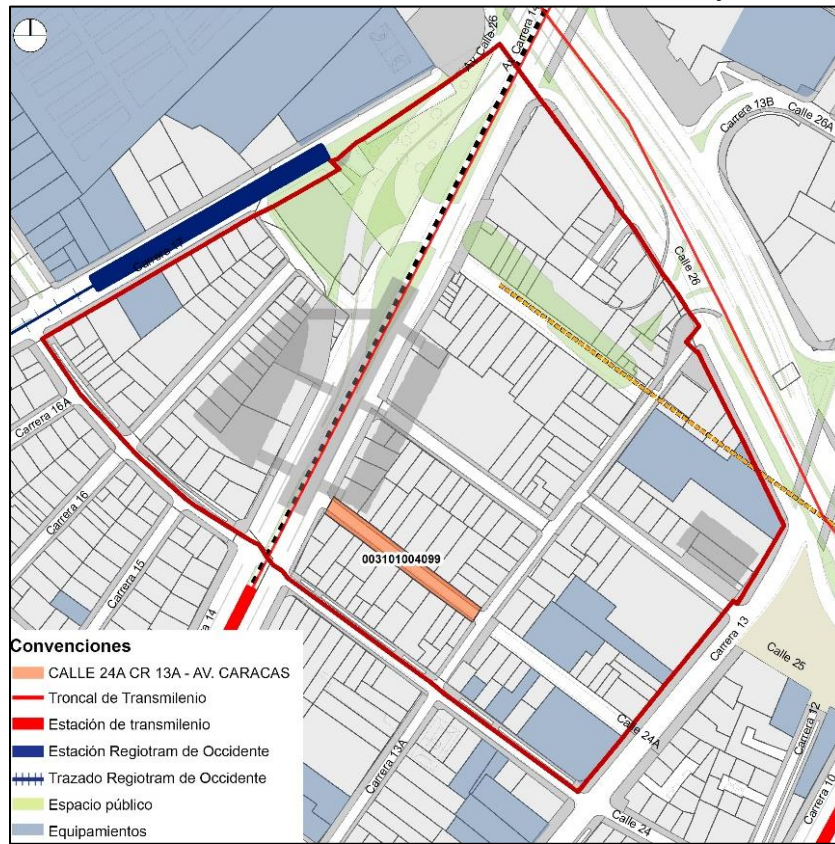


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **La sección pública de la Calle 24A, entre Carrera 13A y Av. Caracas:** identificada con el RUPÍ 1-5038, el CHIP AAA0273YFJZ y el FMI 50C-2072555. Igualmente, corresponde al predio identificado con código catastral 003101004099. Cuenta con un área de 1.067,1 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Sin embargo, al hacer la verificación frente a la información geográfica de la Base Catastral, mapa de referencia UAED 2022, se evidenció que la vía tiene un área de **1.067,38 m²**. Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área del predio según la base cartográfica de la UAED, y según los criterios definidos en la parte introductoria del presente numeral.

Las diferencias de áreas entre ambas fuentes de información se presentan en detalle en el numeral 5.2.7. del presente documento técnico de soporte.

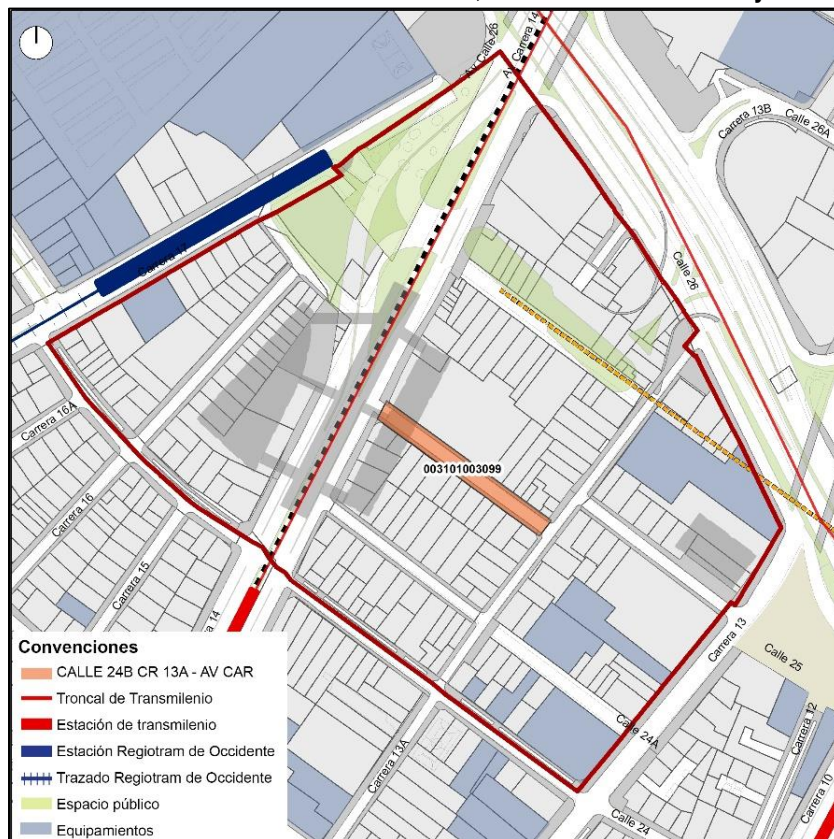
Ilustración 4.2-4. Malla vial local existente. Tramo Calle 24A, entre Carrera 13A y Av. Caracas



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- **La sección pública de la Calle 24B, entre la Avenida Caracas y Carrera 13A:** identificada con el RUP 1-5037, el CHIP AAA0273YFHK y el FMI 50C-2072554; igualmente, corresponde al predio identificado con código catastral 003101003099. Cuenta con un área de **1.337,82 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; misma área evidenciada en la Base Catastral, mapa de referencia UAEC 2022.

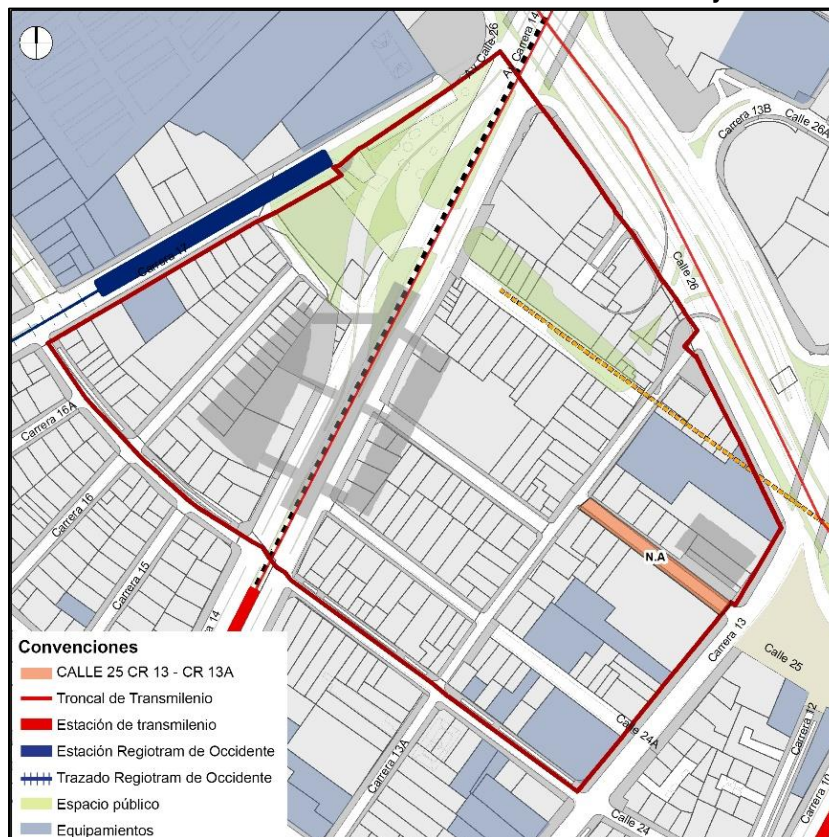
Ilustración 4.2-5. Malla vial local existente. Tramo Calle 24B, entre la Avenida Caracas y Carrera 13A



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- **La sección pública de la Calle 25 entre la Carrera 13A y la Carrera 13:** identificada con el RUPI 4434-15. Cuenta con un área de 962,05 m² según Acta de Toma de Posesión. Sin embargo, al hacer la verificación frente a la Base Catastral, mapa de referencia UAEC 2022, se evidenció que la vía tiene un área de **947,99 m²**. Para efectos del presente proceso de reformulación, se asume entonces el área derivada del polígono construido partiendo de la Base Catastral, según los criterios definidos en la parte introductoria del presente apartado del Documento Técnico de Soporte.

Ilustración 4.2-6. Malla vial local existente. Tramo Calle 25 entre la Carrera 13A y la Carrera 13

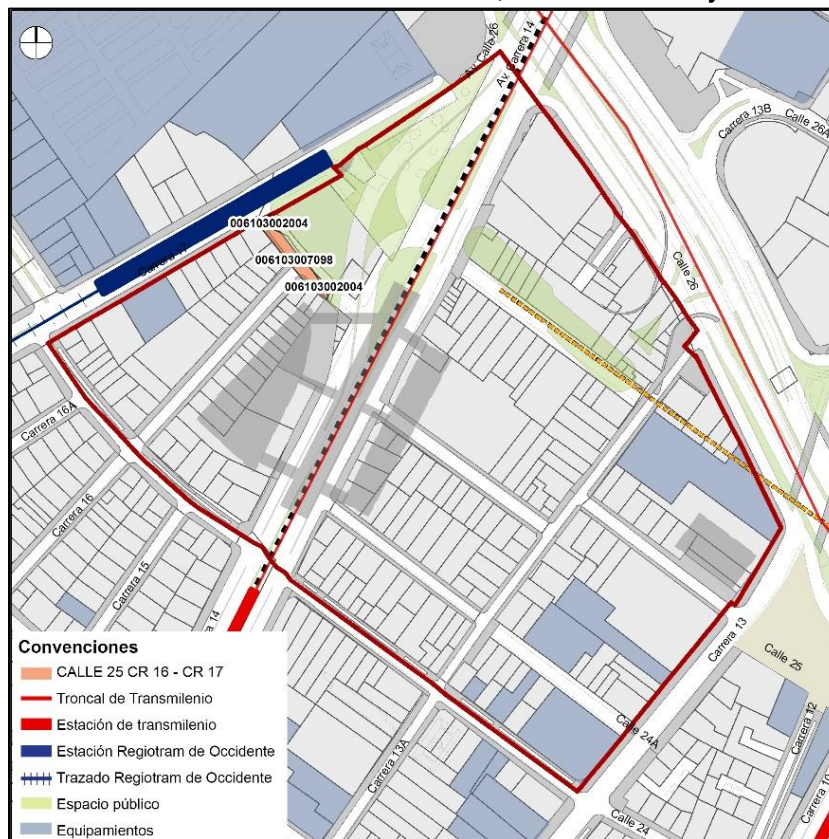


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- **La sección pública de la Calle 25, entre la Carrera 17 y la Carrera 16:** esta vía comprende parte de los predios identificados con el RUPI 2372-4, el CHIP AAA0251KKHY y el FMI 50C-1571830, y que a su vez corresponde al predio con código catastral 006103007098. Cuenta con un área de 376 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Así mismo, abarca parte del predio identificado con código catastral 6103002004, que a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte corresponde a un predio propiedad de TransMilenio. Para el caso de esta vía, el área incorporada y el área catastral, difieren del área consignada en la cartografía oficial del DADEP. Adicionalmente, estas áreas se traslapan con el mencionado predio propiedad de TransMilenio.

Por tanto, el área de esta vía se toma con base en el levantamiento topográfico elaborado en 2018, a partir de un polígono delimitado por los andenes y la calzada de este tramo de la Calle 25 en su condición actual, tal como se presenta en la ilustración a continuación y en la Tabla 4.2 2. Malla vial intermedia y local existente, del presente numeral. Así las cosas, se parte de un área total de **413,17 m²**.

Ilustración 4.2-7. Malla vial local existente. Tramo Calle 25, entre la Carrera 17 y la Carrera 16



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

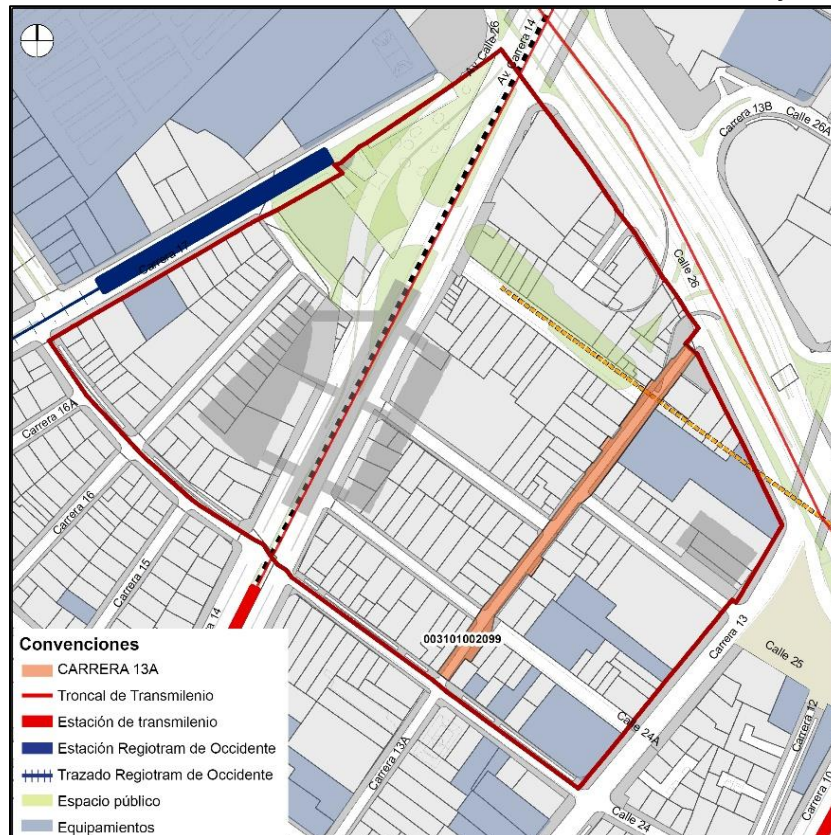
Cabe resaltar que el predio identificado con código catastral 006103002004 cuenta con un área total de 317,83 m², de los cuales 69,16 m² hacen parte de la Calle 25 en el tramo entre las carreras 16 y 17. Los restantes 248,67 m² hacen parte de la Plazoleta de La Luz, tal como se expone más adelante en el presente Documento Técnico de Soporte.

Respecto a las áreas del predio identificado con RUPI 2372-4 y al predio identificado con código catastral 6103007098, se toma como referencia el área de 344,01 m² que, de acuerdo con el levantamiento topográfico, corresponde a la Calle 25 entre las carreras 16 y 17. Dada la diferencia con las áreas certificadas del predio identificado con RUPI 2372-4, el Plan Parcial propone su rectificación e incorporación atendiendo a la realidad física de la vía.

Las diferencias de áreas entre ambas fuentes de información se presentan en detalle en el numeral 5.2.7. del presente documento técnico de soporte.

- **La sección pública de la Carrera 13A, entre la Calle 24 y la Calle 26:** identificada con el RUPI 1-5035, el CHIP AAA0273YFDE y el FMI 50C-2072544. Igualmente, corresponde al predio identificado con código catastral 003101002099. Cuenta con un área de 2.367,75 m² según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. No obstante, el área de planificación comprende **2.313,06 m²**; los restantes 54,69 m² se encuentran fuera del Plan Parcial.

Ilustración 4.2-8. Malla vial local existente. Tramo Carrera 13A, entre la Calle 24 y la Calle 26



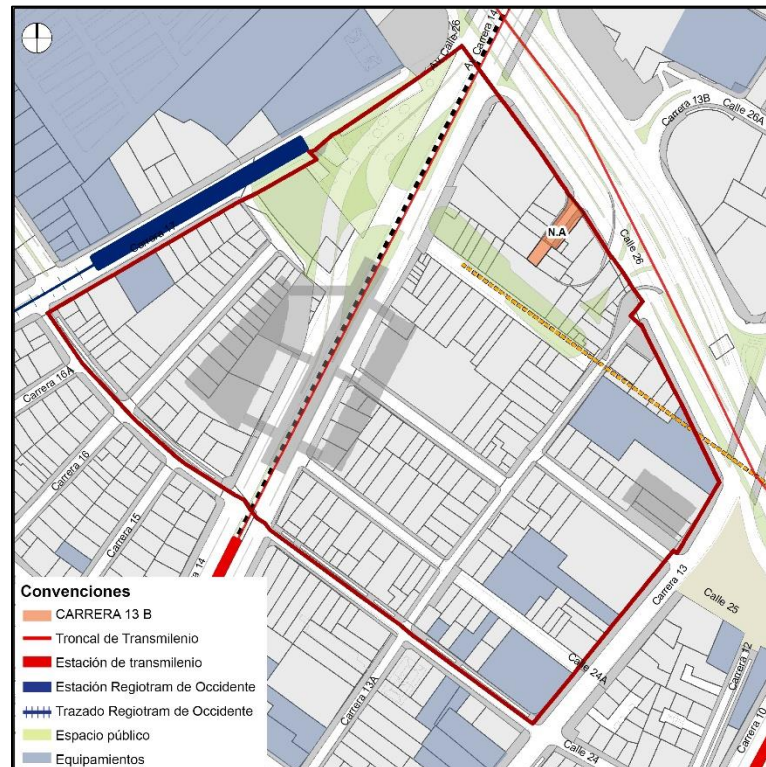
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Es importante señalar que existe una diferencia de 0,49 entre el área del predio de acuerdo con la información de la base cartográfica de la UAED y el DADEP. Por tanto, se toma como base el predio catastral, según los criterios definidos en la parte introductoria del presente numeral.

Dichas diferencias de áreas entre ambas fuentes de información se presentan en detalle en el numeral 5.2.7. del presente documento técnico de soporte.

- La sección pública de la Carrera 13B, desde la Calle 26 hasta el límite de los predios asociados al intercambiador vial de TransMilenio: identificada con el RUPI 4434-8. Cuenta con un área certificada de 484,45 m2 según Acta de Toma de Posesión; sin embargo, al hacer la verificación frente al área al levantamiento topográfico realizado en el año 2018, se evidenció que la vía tiene un área de **484,45 m2**.

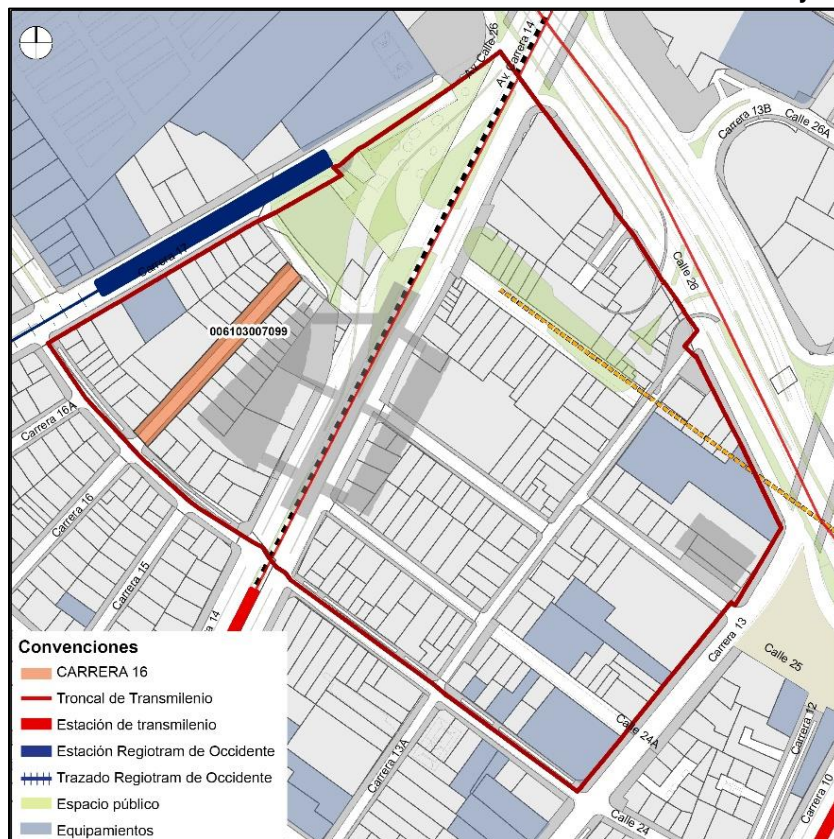
Ilustración 4.2-9. Malla vial local existente. Carrera 13B



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- La sección pública de la Carrera 16 entre las calles 24 y 25: identificada con el RUPI 2372-7 y el FMI 50C-1571839; así mismo, corresponde al predio identificado con código catastral 006103007099. Cuenta con un área de 1.560 m2 según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital; sin embargo, para el presente proceso de planificación, se toma como referencia el área de la Base Catastral, mapa de referencia UAECD 2022, que corresponde a **1.610,97 m2**, según los criterios descritos en la parte introductoria del presente numeral.

Ilustración 4.2-10. Malla vial local existente. Tramo Carrera 16 entre las calles 24 y 25



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

A continuación, se presentan las áreas de las vías descritas anteriormente, con los correspondientes códigos catastrales y RUPI, cuando aplica:

Tabla 4.2-2. Malla vial intermedia y local existente

ITEM	CÓDIGO RUPI / PARQUE IDRD	ÁREA CERTIFICADA RUPI (m2)	ÁREA RUPI EN EL P.P.(m2)	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA UAECD (m2)	ÁREA UAECD EN EL P.P. (m2)	DIFERENCIA ÁREAS UAECD - DADEP (m2)	ÁREA DEFINIDA PARA LA FORMULACIÓN (m2)	% A.B.
Área Bruta								93.055,78	100,00%
MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL									
Calle 24A entre Carrera 13 y Carrera 13A	4434-14	997,15	997,15	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	997,15	1,07%
Calle 24A entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1-5058	1.067,10	1.067,10	3101004099	1.067,38	1.067,38	0,28	1.067,38 (1)	1,15%

ITEM	CÓDIGO RUPI / PARQUE IDRD	ÁREA CERTIFICADA RUPI (m2)	ÁREA RUPI EN EL P.P.(m2)	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA UAECD (m2)	ÁREA UAECD EN EL P.P. (m2)	DIFERENCIA ÁREAS UAECD - DADEP (m2)	ÁREA DEFINIDA PARA LA FORMULACIÓN (m2)	% A.B.
Calle 24B entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1-5037	1.337,82	1.337,82	3101003099	1.337,82	1.337,82	0,00	1.337,82	1,44%
Calle 24 entre Avenida Caracas y Carrera 17	2372-5	2.328,00	1.032,03	6103016099	2.442,45	1.105,81	73,78	1.105,81 (1)	1,19%
Calle 24 entre Carrera 13 y Avenida Caracas	4434-4	1.194,44	526,35	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	526,35	0,57%
	4434-13	1.217,93	493,93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	493,93	0,53%
	4434-9	5.348,27	74,93	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	74,93	0,08%
	Total							1.095,21	1,18%
Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	4434-15	962,05	962,05	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	947,99 (2)	1,02%
Calle 25 entre Carrera 16 y Carrera 17	N.A.	N.A.	N.A.	6103002004	317,83	317,83	317,83	69,16 (3)	0,07%
	2372-4	376,00	376,00	6103007098	376,19	376,19	0,19	344,01 (4)	0,37%
	Total							413,17	0,44%
Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 26	1-5035	2.367,75	2.314,99	3101002099	2.336,77	2.315,48	0,49	2.315,48 (5)	2,49%
Carrera 13B	4434-8	484,45	484,45	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	484,45	0,52%
Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 26	2372-7	1.560,00	1.560,00	6103007099	1.610,97	1.610,97	50,98	1.610,97 (1)	1,73%
Total malla vial intermedia y local								11.375,43	12,22%

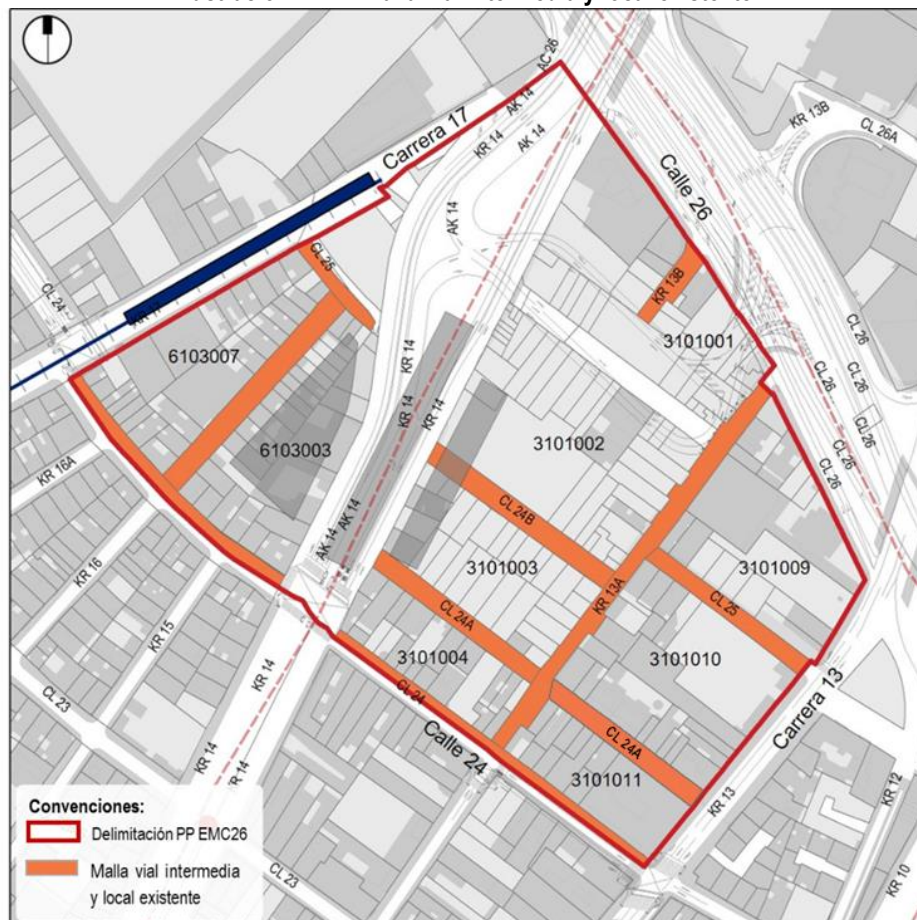
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- (1) En los casos en que exista una diferencia entre el área de los predios del inventario del DADep y el área catastral, se toma siempre el área catastral como el área de las vías existentes. En todo caso, como se presenta en las tablas anteriores, las áreas de los predios de la UAECd son mayores a las áreas certificadas por RUPI, lo que garantiza que en ningún caso se están ocupando áreas de los predios inventariados para el desarrollo de áreas públicas, a excepción de las áreas que conforman la Calle 25A, las cuales serán incorporadas como Áreas Fiscales de TransMilenio para el desarrollo urbanístico de la UAU 3. Todo lo anterior, se expone en mayor detalle en el numeral 5.2.7 del presente Documento Técnico de Soporte.
- (2) Tal como se expuso anteriormente, se delimita un polígono conformado por las áreas catastrales de los predios privados que colindan con la Calle 25, dado que dicho polígono cuenta con un área mayor a la certificada en el inventario de bienes inmuebles del DADep.
- (3) El predio identificado con código catastral 006103002004 cuenta con un área total de 317,83 m2, de los cuales 69,16 m2 hacen parte de la Calle 25 en el tramo entre las carreras 16 y 17. Los restantes 248,67

m2 hacen parte de la Plazoleta de La Luz, tal como se expone más adelante en el presente Documento Técnico de Soporte.

- (4) Se toma como referencia el área de 344,01 m2 que, de acuerdo con el levantamiento topográfico, corresponde a la Calle 25 entre las carreras 16 y 17. Dada la diferencia con las áreas certificadas del predio identificado con RUPI 2372-4, el Plan Parcial propone su rectificación e incorporación atendiendo a la realidad física de la vía.
- (5) Se toma como referencia la porción del predio identificado con código catastral 003101002099 que se encuentra al interior de la delimitación del área de planificación, dado que cuenta con mayores áreas que la porción del predio identificado con RUPI 1-5035, tal como se presentó en la tabla anterior. el Plan Parcial propone su rectificación e incorporación atendiendo a la realidad física de la vía.

Ilustración 4.2-11. Malla vial intermedia y local existente



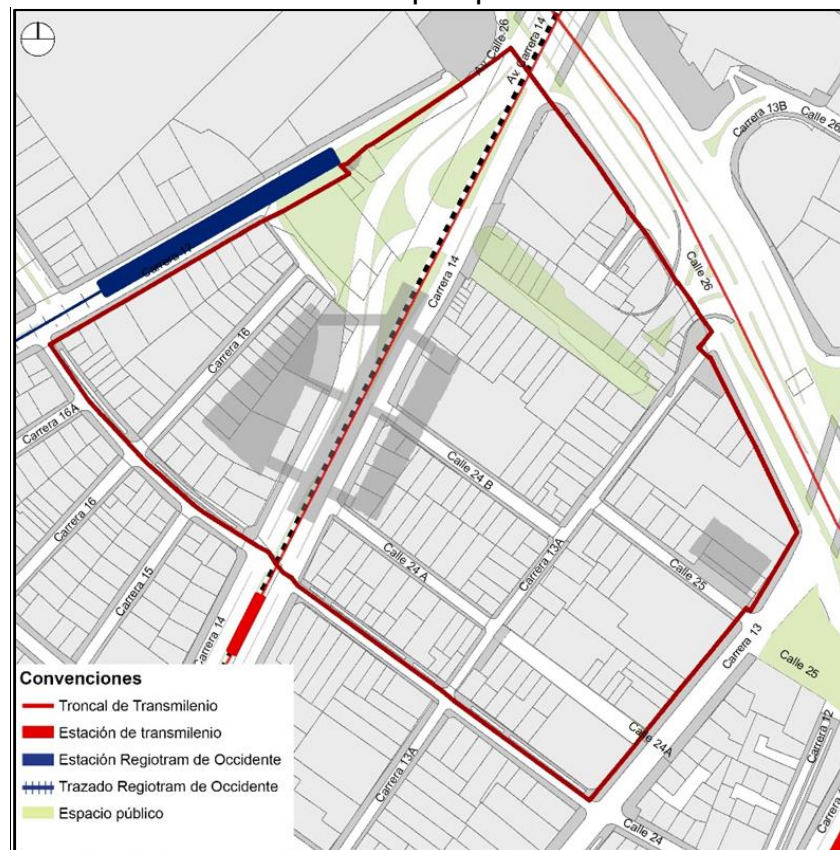
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

4.3. Espacio público existente:

El espacio público existente en el área de planificación del Plan Parcial comprende la Plazoleta de La Luz, ubicada en al occidente de la Avenida Caracas, al sur de las Calles 25 y 26 y la antigua vía denominada calle 25A entre la Avenida Caracas y la Carrera 13A.

La información de la Plazoleta de La Luz fue tomada del levantamiento topográfico realizado en 2018, en el marco del proceso de formulación del Plan Parcial adoptado por medio del Decreto Distrital 822 de 2019, dado que, desde la adopción de dicho instrumento, este espacio público no ha sufrido modificaciones. Por su parte, el área de la vía peatonal de la Calle 24A y la antigua vía calle 25A, fue tomada de los sistemas de información geográfica del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá – DADEP y de la Base Catastral, mapa de referencia UAECD 2022.

Ilustración 4.3-1. Espacio público existente

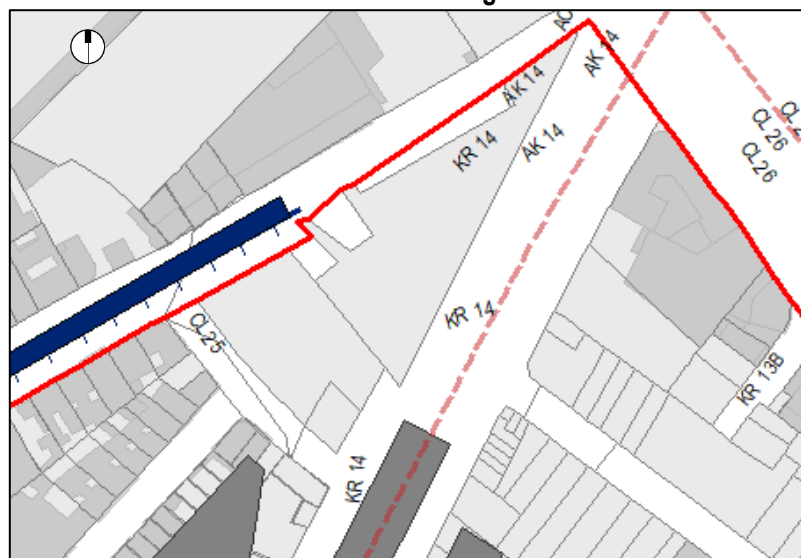


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

4.3.1. Plazoleta de La Luz:

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

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

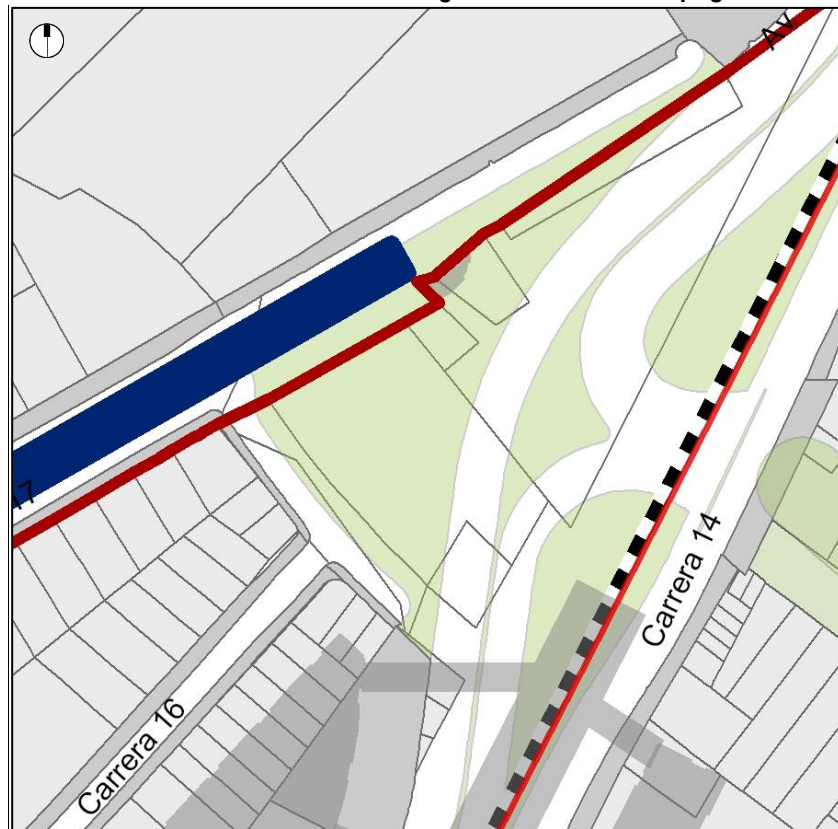
Este espacio público está conformado por parte del predio identificado como Parque IDRD 14-028, y al predio con código catastral 006103001001, el cual cuenta con un área total de 3.119,13 m², según la Base Catastral, mapa de referencia UAEC2022, de los cuales 2.939,68 m² hacen parte de la sección pública de la Avenida Caracas, tal como se expuso en el numeral 4.2.1. del presente Documento Técnico de Soporte de formulación; por lo que los restantes 179,45 m² hacen parte de este espacio público.

Así mismo, está conformado por parte de los predios identificados con códigos catastrales 6103002003, 6103002004 y 6103007098, que suman un área total de 2.490,04 m², de los cuales 996,56 m² hacen parte de la sección pública de la Avenida Caracas o de la Calle 25 en el tramo comprendido entre las carreras 16 y 17; por lo que 1.493,48 m² corresponden al área de dichos predios comprendida en este espacio público.

Igualmente, comprende áreas que a la fecha no han sido incorporadas como bienes públicos del Distrito, las cuales suman un área de 400,67 m², localizados entre el predio identificado con Código catastral 006103001001 y la Carrera 17.

Así las cosas, partiendo del levantamiento topográfico del año 2018, la Plazoleta de La Luz cuenta con un área total de **2.073,60 m²**, tal como se presenta a continuación:

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

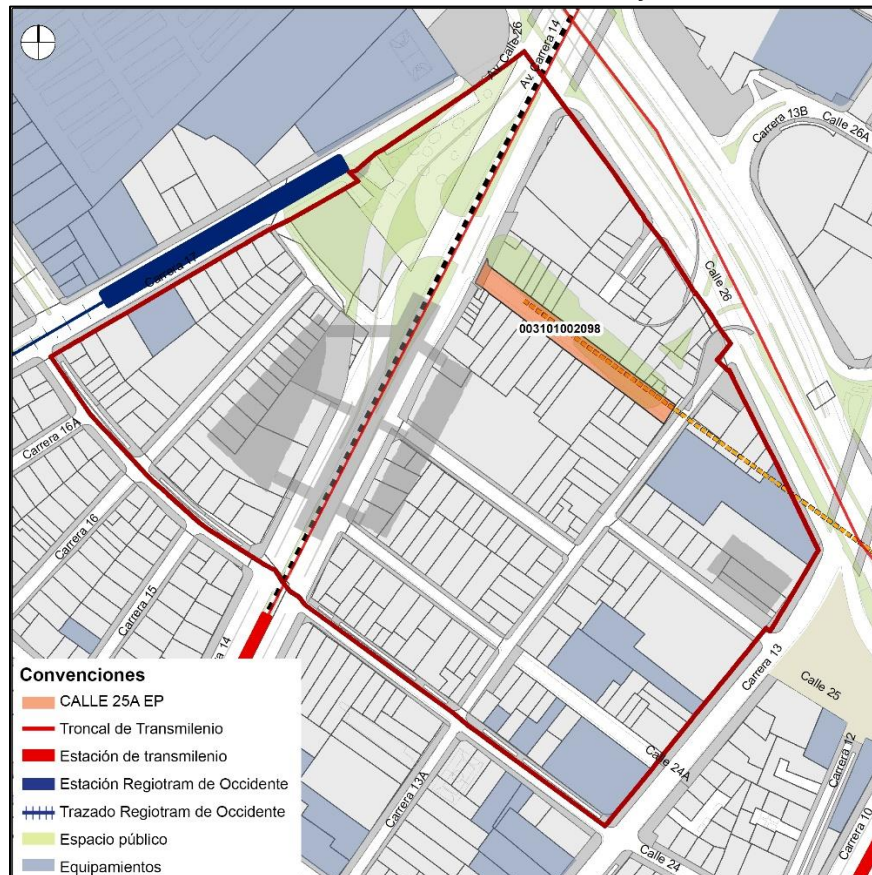
Es importante mencionar que la Plazoleta de La Luz NO comprende la porción de los predios propiedad de TransMilenio identificados con códigos catastrales 006103003023, 006103003024, 006103003025 y 006103003026 que, tal como se expuso en el precitado numeral 4.2.1. del presente Documento Técnico de Soporte en parte corresponden a la sección pública de la Avenida Caracas, dejando un área remanente que suma 712,66 m². Estas áreas serán intervenidas para la ejecución de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Estación Calle 26), en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019.

Si bien estos suelos propiedad de TransMilenio se integran físicamente a la Plazoleta de La Luz, corresponde a predios fiscales de esta entidad que no se han incorporado como espacios públicos, por lo que, tal como se expondrá más adelante, no son objeto de sustitución por las intervenciones previstas para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

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

Identificada con el RUPI 1-5036, código CHIP AAA0273YFFZ y FMI 50C-2072553. Cuenta con un área de **1.557,9 m2** según Acta de Toma de Posesión. Esta vía actualmente no existe como vía vehicular, ya que en esta zona fue construido el intercambiador de Transmilenio. Sin embargo, según lo establecido en la Resolución 263 del 10 de julio de 2019 se incorporó al inventario de espacio público de la ciudad como un **predio público de no cesión**.

Ilustración 4.3-4. Calle 25A, entre Avenida Caracas y la Carrera 13A



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

A continuación, se presentan las áreas de los espacios públicos existentes, descritas anteriormente, con sus correspondientes códigos catastrales y RUPI, cuando aplica:

Tabla 4.3-1.Espacio público existente

ITEM	CÓDIGO RUPI / PARQUE IDRD	ÁREA CERTIFICADA RUPI (m2)	ÁREA RUPI EN EL P.P.(m2)	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA UAECD (m2)	ÁREA UAECD EN EL P.P. (m2)	DIFERENCIA ÁREAS UAECD - DADEP (m2)	ÁREA DEFINIDA PARA LA FORMULACIÓN (m2)	% A.B.
Área Bruta								93.055,78	100,00%
ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE									
Plazoleta de La Luz	14-028	3.119,13	3119,13	6103001001	3.119,13	3.119,13	0,00	179,45	0,19%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103002003	1.796,01	1.796,01	N.A.	1.216,26	1,31%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103002004	317,83	317,83	N.A.	245,03	0,26%
	N.A.	N.A.	N.A.	6103007098	376,19	376,19	N.A.	32,19	0,03%
	Sin código catastral o RUPI							400,67	0,43%
	Total							2.073,60	2,23%
Calle 25A entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1-5036	1.557,88	1.557,88	3101002098	1.557,76	1.557,76	-0,12	1.557,76 (1)	1,67%
Total espacio público existente								3.631,36	3,90%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

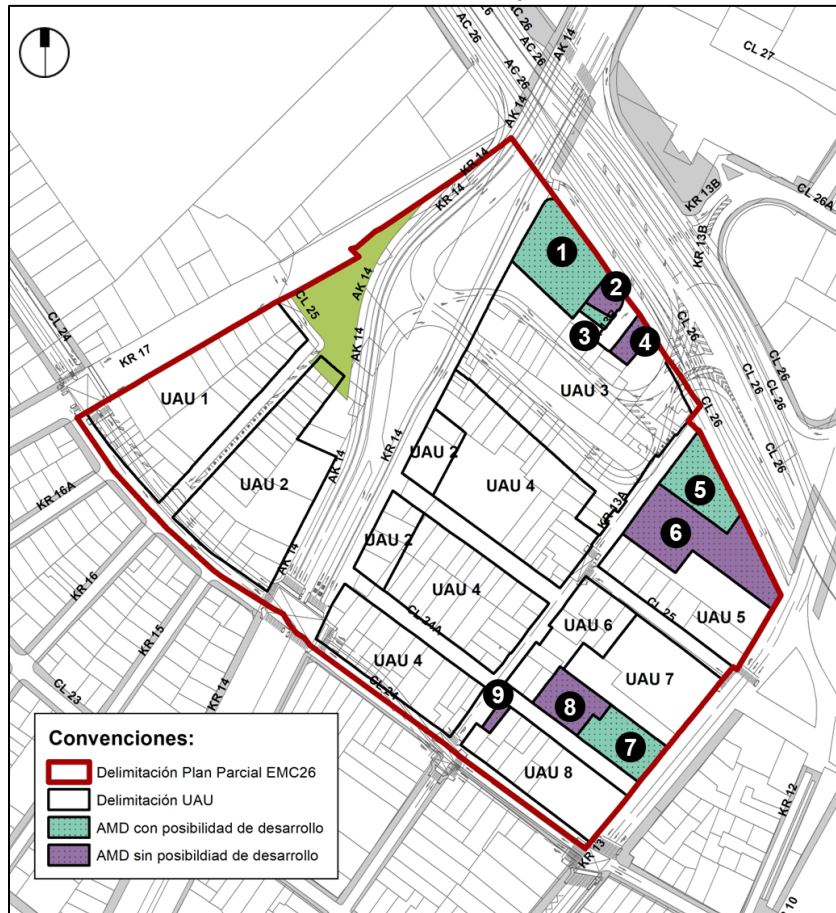
- (1) El predio identificado con RUPI 1-5036 cuenta con un área de 1.557,88 m2, mientras que el polígono del predio de Catastro Distrital cuenta con un área de 1.557,76 m2. Lo anterior, representa una diferencia de 0,12 m2, por lo cual, desde el Plan Parcial se propone el saneamiento y ajuste con el fin de hacer coincidir ambas fuentes de información. Lo anterior, dado que el predio del inventario del DADEP se superpone en la diferencia antes expuesta respecto a los predios fiscales propiedad de TransMilenio que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 3.

4.4. Áreas de Manejo Diferenciado – AMD:

Al interior del área de planificación se identifican nueve (9) Áreas de Manejo Diferenciado que, tal como se expuso en las definiciones del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, corresponden a Bienes de Interés Cultural o sus predios colindantes, o a edificaciones con alto grado de consolidación que, con el fin de promover una gestión urbanística eficiente del Plan Parcial, no son incorporadas en la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística.

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

Ilustración 4.4-1. Áreas de Manejo Diferenciado



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

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

Tabla 4.4-1. Áreas de Manejo Diferenciado

	ITEM		ÁREA (m2)	% / A.B.
	Área Bruta		93.055,78	100,00%
I.D.	POSIBILIDAD DE DESARROLLO	CÓDIGO CATASTRAL	ÁREA (m2)	% / A.B.
ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO				
AMD -1. Edificio Panauto	Con posibilidad de desarrollo	3101001017	2.208,99	2,37%
AMD -2. Edificio de vivienda 1 - La Alameda	Sin posibilidad de desarrollo	3101001018	327,02	0,35%
AMD -3. Edificio de vivienda 2 - La Alameda	Con posibilidad de desarrollo	3101001019	131,46	0,14%
AMD -4. Edificio de vivienda 3 – La Alameda	Sin posibilidad de desarrollo	4A - 3101001024	28,33	0,03%
		4B - 3101001025	323,02	0,35%
		Total	351,36	0,38%
AMD -5. Edificios de vivienda 4 – La Alameda	Con posibilidad de desarrollo	5D - 3101009009	129,14	0,14%
		5C - 3101009010	324,25	0,35%
		5B - 3101009011	199,87	0,21%
		5A - 3101009012	399,22	0,43%
		5E - 3101009013 y 3101009014	181,39	0,19%
		5D - 3101009009	143,74	0,15%
		Total	1.377,61	1,48%
AMD -6. Edificios En Territorio – DNP y Superintendencia de Notariado y Registro – SNR	Sin posibilidad de desarrollo	3101009008	2.794,39	3,00%
AMD -7. Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes	Con posibilidad de desarrollo	7D - 3101010002	87,85	0,09%
		7E - 3101010003	89,77	0,10%
		7F - 3101010004	248,81	0,27%
		7G - 3101010005	81,15	0,09%
		7C - 3101010026	170,77	0,18%
		7B - 3101010027	197,32	0,21%
		7A - 3101010028	346,84	0,37%
		Total	1.222,51	1,31%
AMD -8. BIC Sede XXX Aniversario – Universidad INCCA	Sin posibilidad de desarrollo	3101010006	966,00	1,04%
AMD -9. BIC Edificio de vivienda 5 – La Alameda	Sin posibilidad de desarrollo	3101011007	128,95	0,14%
Total Áreas de Manejo Diferenciado			9.508,28	10,22%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

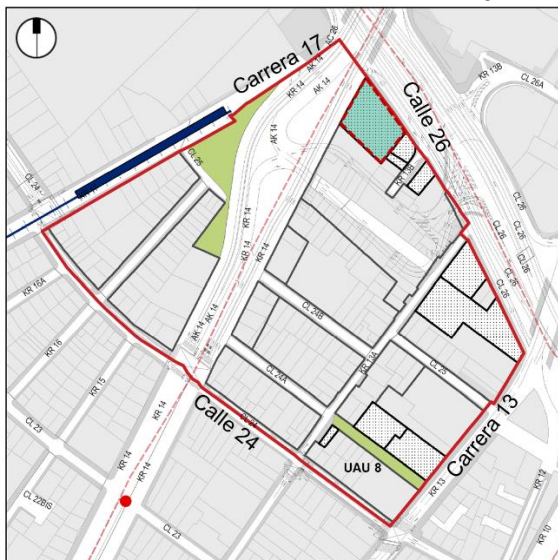
Esta AMD corresponde al predio privado identificado con código catastral 003101001017; cuenta con un Área Predial de 2.208,99m², de los cuales el área ocupada por el edificio de Panauto de 651,05 m² (29,5% del Área Predial). El edificio de Panautos corresponde con un Bien de Interés Cultural del Distrito.

Tabla 4.4-2. Identificación predial AMD 1

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD -1	Edificio Panautos (BIC). Mz-01/Lt.17	2.208,99	003101001017	050C00481778

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Esta AMD se identifica dentro de las Áreas **con posibilidad de desarrollo** dentro del ámbito del Plan Parcial debido a su posibilidad de ampliación, ya que el predio actualmente no se encuentra ocupado en su totalidad por el BIC. Lo anterior, de acuerdo con las posibilidades de Desarrollo definidas en la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023, del Ministerio de Cultura, según la asignación normativa que se describe a continuación:

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

La Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, clasificó este BIC con el código normativo N2-T5-G7, lo cual corresponde con nivel de intervención 2, tipo arquitectónico 5 y lenguaje del grupo 7, como se describe a continuación:

- **Nivel de Intervención 2: Conservación del tipo Arquitectónico:** Aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial identificadas en el PEMP – CHB. (Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 7 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Tipo Arquitectónico 5: Edificio Convencional:** Edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento. (Artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:** Edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados. (Artículo 50 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 17 de la Resolución 0092 de 2023).

Es importante resaltar que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 32 de la Resolución 0092 de 2023, que modifica el artículo 66 de la Resolución 088 de 2021, PEMP del Centro Histórico de Bogotá, en inmuebles con nivel de intervención 2, como en caso del predio donde se localiza el edificio de Panauto, se permiten ampliaciones en áreas libres diferentes a patios y aislamientos, basados en el estudio de valoración patrimonial de estos inmuebles. Así las cosas, el presente Plan Parcial asigna aprovechamientos a esta Área de Manejo Diferenciado, según se describe en el numeral 7.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, pero mediando en todo caso el mencionado estudio de valoración patrimonial.

Así mismo, se resalta que el Plan Parcial propone la generación de cargas patrimoniales, asociado al potencial de desarrollo de las áreas libres de este predio, con el fin de generar recursos para la conservación y/o restauración del edificio Panauto.

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

Esta AMD corresponde al lote y construcciones con uso predominantemente residencial identificado código catastral 003101001018. Cuenta con un área de terreno de **327,02 m²** y una altura edificada de 15 pisos, según información de la UAEDC.

Tabla 4.4-3. Identificación predial AMD 2

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-2	Edificio de vivienda 1 – Barrio La Alameda. Mz 01Lt. 18	327,02	003101001018	050C00175948

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

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

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

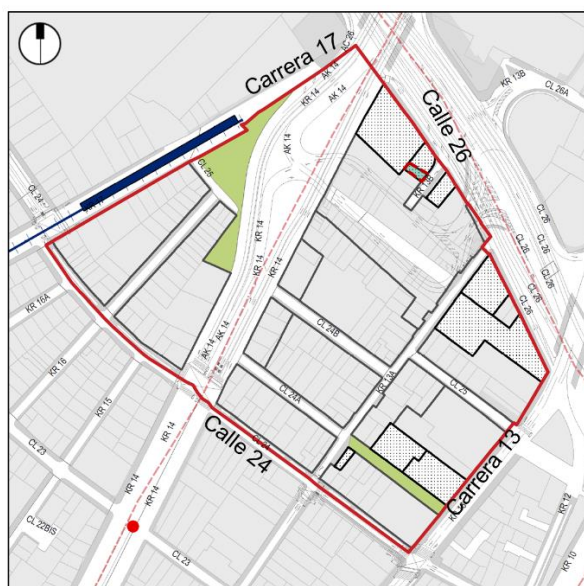
Esta AMD corresponde al predio de uso residencial identificado con código catastral 003101001019, con un Área Predial de **131,46 m²** y una altura edificada de 5 pisos, según información de la UAEC. El presente proceso de reformulación lo reconoce como Área de Manejo Diferenciado **con Posibilidad de Desarrollo**. Tal como se describirá más adelante, su posibilidad de desarrollo está asociada a la integración con la UAU 3.

Tabla 4.4-4. Identificación predial AMD 3

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-3	Edificio de vivienda 2 – Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 19	131,46	003101001019	050C00308234

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

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

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

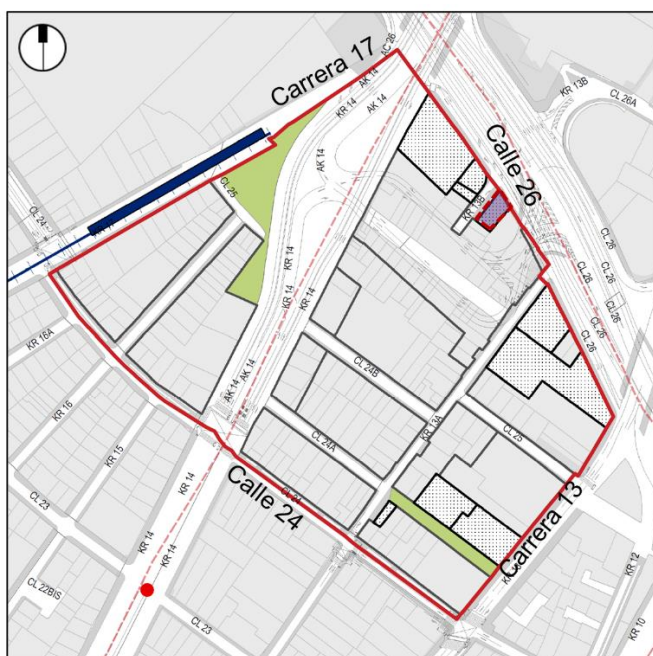
Cuentan con una altura edificada de 16 pisos, según información de la UAEC, por lo que en el presente proceso de planificación se reconoce como Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**.

Tabla 4.4-5. Identificación predial AMD 4

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-4A	Edificio 1 – Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 25	323,02	003101001024	050C00288208
AMD-4B	Zona parqueo Edificio 1 – Barrio La Alameda. Mz 01/Lt. 24	28,33	003101001025	050C00000000

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Ilustración 4.4-4. Localización y edificación AMD 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

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

Esta AMD corresponde los predios de uso predominantemente residencial, identificados con códigos catastrales 0031010090, 003101009010, 003101009011, 003101009012, 003101009013 y 003101009014, con un Área Predial de 399,22 m², 199,87 m², 324,25 m², 129,14 m², 181,39 m² y 143,74 m², respectivamente. Estos corresponden con dos edificaciones de vivienda con altura de 10 pisos, según información de la UAECB; un lote donde en la actualidad funciona un parqueadero de motos, localizado sobre la Carrera 13A colindante con el edificio de la Superintendencia de Notariado y Registro; y dos lotes donde actualmente funciona un parqueadero, localizado sobre la Calle 26. El presente proceso de reformulación lo reconoce como Área de Manejo Diferenciado **con Posibilidad de Desarrollo**.

Tabla 4.4-6. Identificación predial AMD 5

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-5A	Edificio de Vivienda – La Alameda. Mz 09/Lt.12	399,22	003101009012	050C00703852
AMD-5B	Mz 09/Lt.11 (Bien fiscal IDU)	199,87	003101009011	050C01619758
AMD-5C	Edificio de Vivienda – La Alameda. Mz 09/Lt.10	324,25	003101009010	050C00389141
AMD-5D	Mz 09/Lt.9	129,14	003101009009	050C00129106
AMD-5E	Parqueadero. MZ 09/Lotes 13 y 14.	325,13	003101009013 y 003101009014	050C00146861 y 050C00335204

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Ilustración 4.4-5. Localización y edificación AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

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

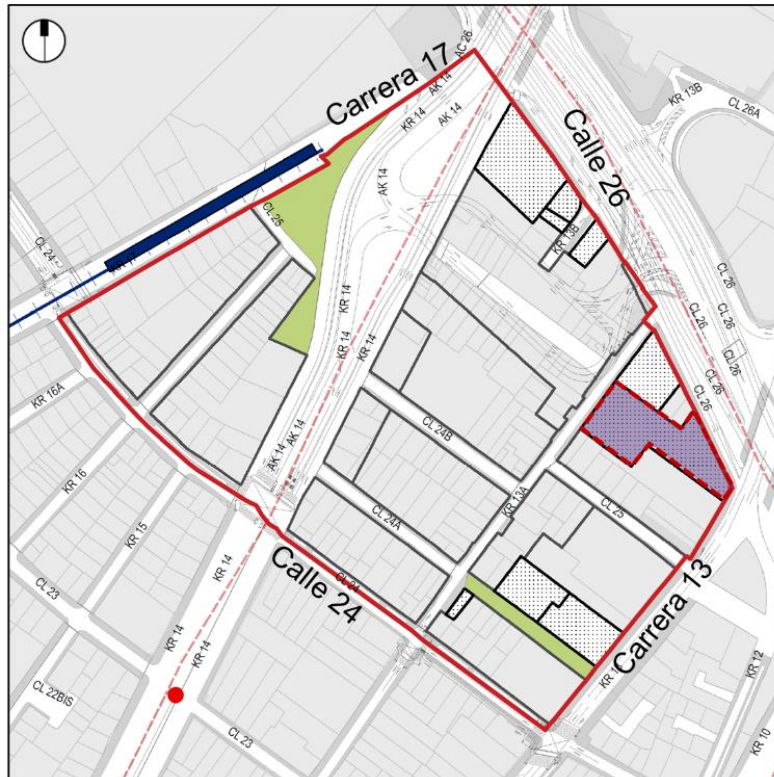
Esta AMD corresponde al predio que alberga las instalaciones de las siguientes entidades públicas: El Departamento de Planeación Nacional y En Territorio (Antes FONADE) y la Superintendencia de Notariado y Registro – SNR, correspondiendo con un uso dotacional de “Servicios de la administración pública”, según la clasificación de usos del POT (Decreto Distrital 190 de 2004). El predio se identifica con código catastral 003101009008, y cuenta un Área Predial de 2.794,39 m². Dado el alto grado de consolidación de estas edificaciones, se define como AMD **sin posibilidad de desarrollo**.

Tabla 4.4-7. Identificación predial AMD 6

AMD	Identificación	Área Predial (m ²)	CHIP	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-6	Edificios ENTERRITORIO, DNP y SNR. Mz 09/Lt. 08	2.794,39	AAA0029JJLF	003101009008	050C00419312

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Ilustración 4.4-6. Localización AMD 6



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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



Fuente: Google Maps

Cabe resaltar que este inmueble hace parte de los predios de uso dotacional con condición de permanencia, según se describe en el numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

Esta AMD, está conforma por siete (7) predios. El predio localizado en la esquina noroccidental de la intersección entre la Calle 24A y la Carrera 13, corresponde con un Bien de Interés Cultural del Distrito; los seis restantes son predios colindantes cuya posibilidad de desarrollo depende de la norma definida por la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura. Estos predios se identifican según información de la UAEC.

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

Tabla 4.4-8. Identificación predial AMD 7

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-7A	Pedio Edificio BIC CL 24A 13 04	346,84	003101010028	050C00795253
AMD-7B	Pedio colindante KR 13 24A 23	197,32	003101010027	050C00046726
AMD-7C	Pedio colindante KR 13 24A 27	170,77	003101010026	050C00798173
AMD-7D	Pedio colindante CL 24A 13 26	87,85	003101010002	050C00555035
AMD-7E	Pedio colindante CL 24A 13 30	89,77	003101010003	050C00699843
AMD-7F	Pedio colindante CL 24A 13 3	248,81	003101010004	050C00303037
AMD-7G	Pedio colindante CL 24A 13 46	81,15	003101010005	050C00474102

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

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

La Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, clasificó el BIC identificado con código catastral 003101010028, con el código normativo N2-T5-G7, lo cual corresponde con nivel de intervención 2, tipo arquitectónico 5 y lenguaje del grupo 7, como se describe a continuación:

- **Nivel de Intervención 2: Conservación del tipo Arquitectónico:** Aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial identificadas en el PEMP – CHB. (Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 7 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Tipo Arquitectónico 5: Edificio Convencional:** Edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento. (Artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:** Edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados. (Artículo 50 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 17 de la Resolución 0092 de 2023).

El Plan Parcial propone la generación de cargas patrimoniales con el fin de generar recursos para la conservación y/o restauración de este inmueble, según se desarrolla en el numeral 8.1.3 del presente Documento Técnico de Soporte.

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

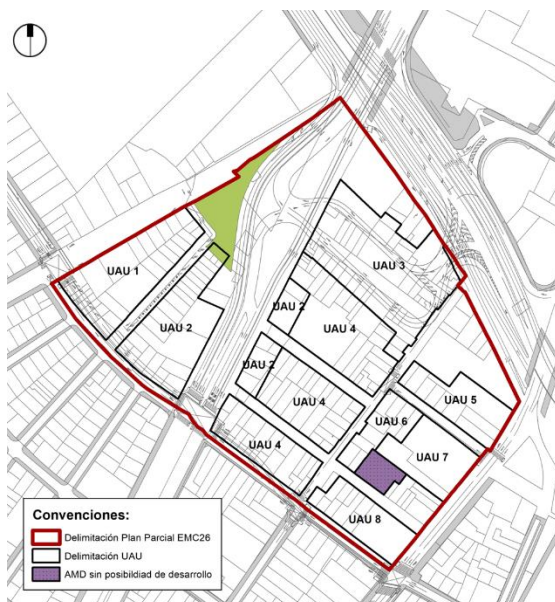
Esta AMD, está conformada por el predio en el cual se localiza el Bien de Interés Cultural del ámbito Distrital, Sede del XXX Aniversario de la Universidad INCCA. Este predio se identifica según información de la UAED.

Tabla 4.4-9. Identificación predial AMD 8

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-8	Edificio XXX Aniversario UNINCCA	966,00	003101010006	050C01226230

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

Debido a su declaratoria como BIC, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**, donde las intervenciones que puedan desarrollarse en este predio estarán supeditadas a lo definido en la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, según la asignación normativa que se describe a continuación:

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

La Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, clasificó este BIC con el código normativo N2-T5-G7, lo cual corresponde con nivel de intervención 2, tipo arquitectónico 5 y lenguaje del grupo 7, como se describe a continuación:

- **Nivel de Intervención 2: Conservación del tipo Arquitectónico:** Aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial identificadas en el PEMP – CHB. (Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 7 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Tipo Arquitectónico 5: Edificio Convencional:** Edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento. (Artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:** Edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados. (Artículo 50 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 17 de la Resolución 0092 de 2023).

Así mismo, este inmueble hace parte de los predios con condición de permanencia del uso dotacional, tal como se describe en el numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

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

Tabla 4.4-10. Identificación predial AMD 9

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023) y Google Maps

Dado el alto grado de consolidación de este predio y debido a que se encuentra con declaratoria como Bien de Interés Cultural, se identifica como un Área de Manejo Diferenciado **Sin Posibilidad de Desarrollo**, donde las intervenciones que puedan desarrollarse en este predio estarán supeditadas a lo definido en la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, según la asignación normativa que se describe a continuación:

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

La Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, clasificó este BIC con el código normativo N2-T5-G7, lo cual corresponde con nivel de intervención 2, tipo arquitectónico 5 y lenguaje del grupo 7, como se describe a continuación:

- **Nivel de Intervención 2: Conservación del tipo Arquitectónico:** Aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial identificadas en el PEMP – CHB. (Artículo 37 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 7 de la Resolución 0092 de 2023).
- **Tipo Arquitectónico 5: Edificio Convencional:** Edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento. (Artículo 49 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de 2023).

- **Lenguaje Arquitectónico Grupo 7:** Edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados. (Artículo 50 de la Resolución 088 de 2021 modificado por el artículo 17 de la Resolución 0092 de 2023).

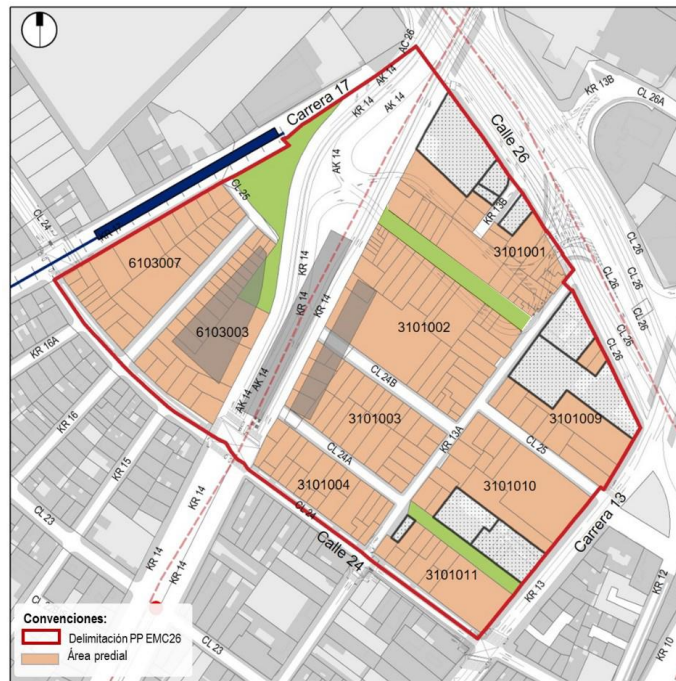
No obstante, lo anterior, se propone el reúso de esta edificación permitiendo aumentar el número de unidades inmobiliarias al interior de la edificación existente, y de acuerdo con la asignación de cargas patrimoniales que serán objeto de reparto entre las Unidades de Actuación Urbanística, por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, con el fin de generar recursos para la implementación de esta estrategia, los cuales serán gestionados por el Promotor del Plan Parcial de acuerdo con las estrategias de gestión contenidas en el numeral 9 del presente documento técnico de soporte.

4.5. Área Predial:

Tal como se expuso en el numeral 3 y en el numeral 4.5. del presente Documento Técnico de Soporte, el Área Predial corresponde las áreas y linderos originales de los predios que componen las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, antes de las cesiones definidas por el planteamiento urbanístico del Plan Parcial. Por tanto, son las áreas a las que se le asignan aprovechamientos urbanísticos en el Plan Parcial, por lo que son objeto del licenciamiento urbanístico y de la aplicación de los mecanismos de gestión asociada definidos desde la Ley 388 de 1997.

En el Plan Parcial, esta área corresponde a un total de **52.155,8 2m2**, de acuerdo con la información de la base catastral de UAECN 2020. Es el resultado de descontar, del área bruta del Plan Parcial, las áreas correspondientes a los espacios públicos, vías existentes, y áreas de manejo diferenciado, tal como se presenta a continuación:

Ilustración 4.5-1. Área Predial del ámbito de delimitación del Plan Parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Tabla 4.5-1. Área Predial

ITEM	ÁREA (m2)	% / A.B.
Área Bruta	93.055,78	100,00%
I.D.	ÁREA (m2)	% / A.B.
MALLA VIAL ARTERIAL		
Avenida Caracas entre Calle 24 y la Calle 26	2.939,68	3,16%
	226,86	0,24%
	579,75	0,62%
	3,64	0,00%
	99,78	0,11%
	44,66	0,05%
	98,48	0,11%
	14,86	0,02%
	81,31	0,09%
	12.140,49	13,05%
	16.229,51	17,44%
Calle 26 entre Carrera 13A y Carrera 13B - Predios T.M.	37,21	0,04%
	36,49	0,04%
	84,09	0,09%
	157,79	0,17%
Total Malla Vial Arterial	16.387,30	17,61%

ITEM	ÁREA (m2)	% / A.B.
MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL		
Calle 24A entre Carrera 13 y Carrera 13A	997,15	1,07%
Calle 24A entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1.067,38	1,15%
Calle 24B entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1.337,82	1,44%
Calle 24 entre Avenida Caracas y Carrera 17	1.105,81	1,19%
Calle 24 entre Avenida Caracas y Carrera 17	526,35	0,57%
	493,93	0,53%
	74,93	0,08%
	1.095,21	1,18%
Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	947,99	1,02%
Calle 25 entre Carrera 16 y Carrera 17	69,16	0,07%
	344,01	0,37%
	413,16	0,44%
Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 26	2.313,06	2,49%
Carrera 13B	484,45	0,52%
Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 26	1.610,97	1,73%
Total malla vial intermedia y local	11.373,01	12,22%
ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE		
Plazoleta de La Luz	179,45	0,19%
	1.216,26	1,31%
	245,03	0,26%
	32,19	0,03%
	400,67	0,43%
	2.073,60	2,23%
Calle 25A entre Carrera 13A y Avenida Caracas	1.557,76	1,67%
Total espacio público existente	3.631,36	3,90%
ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO		
AMD -1. Edificio Panauto	2.208,99	2,37%
AMD -2. Edificio de vivienda 1 - La Alameda	327,02	0,35%
AMD -3. Edificio de vivienda 2 - La Alameda	131,46	0,14%
AMD -4. Edificio de vivienda 3 – La Alameda	28,33	0,03%
	323,02	0,35%
	351,36	0,38%
AMD -5. Edificios de vivienda 4 – La Alameda	129,14	0,14%
	324,25	0,35%
	199,87	0,21%
	399,22	0,43%
	181,39	0,19%
	143,74	0,15%
	1.377,61	1,48%

ITEM	ÁREA (m2)	% / A.B.
AMD -6. Edificios En Territorio – DNP y Superintendencia de Notariado y Registro – SNR	2.794,39	3,00%
AMD -7. Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes	87,85	0,09%
	89,77	0,10%
	248,81	0,27%
	81,15	0,09%
	170,77	0,18%
	197,32	0,21%
	346,84	0,37%
	1.222,51	1,31%
AMD -8. BIC Sede XXX Aniversario – Universidad INCCA	966,00	1,04%
AMD -9. BIC Edificio de vivienda 5 – La Alameda	128,95	0,14%
Total Áreas de Manejo Diferenciado	9.508,28	10,22%
ÁREA PREDIAL		
Área predial del Plan Parcial	52.155,82	56,05%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Cabe resaltar que, dentro del área predial resultante del presente Plan Parcial, no se incluyen las áreas propiedad de TransMilenio identificadas con los códigos catastrales 6103003023, 6103003025, 6103003026, que suman un área total de 970,43 metros cuadrados, y de los cuales 251,5 metros cuadrados hacen parte de la sección pública de la Avenida Caracas. Estos predios fueron adquiridos por esta Entidad para la construcción del intercambiador vial de la Avenida Caracas.

La gestión de estos predios será la determinada en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019, toda vez que se encuentra al interior del límite de intervención del mencionado contrato para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Así las cosas, el presente Plan Parcial no toma determinaciones sobre la gestión que deba adelantar el Metro de Bogotá y TransMilenio S.A, para el desarrollo del edificio de acceso occidental de la estación 13 de la PLMB, o las gestiones encaminadas o tendientes al saneamiento de estos inmuebles.

4.5.1. Saneamiento Predial en curso:

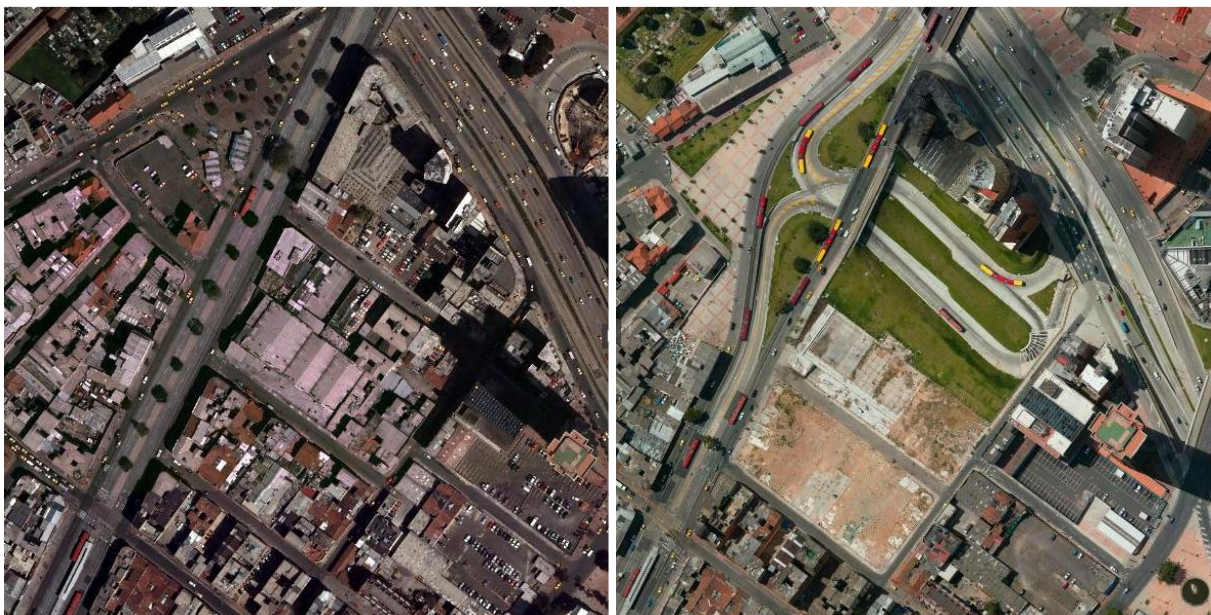
En el año 2019 se suscribió el Contrato Interadministrativo 614-2019 entre la Empresa De Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. y la Empresa de Transporte del Tercer Milenio – TRANSMILENIO S.A. con el fin de adelantar la gestión para la consolidación predial de los predios de propiedad de TRANSMILENIO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

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

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

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

Ilustración 4.5-2. Configuración predial 2009 y 2014



Fuente: Mapas Bogotá

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

De acuerdo con lo anterior, en la presente reformulación se incorporó como espacio público existente la Calle 25A. Este espacio público será **SUSTITUIDO** en el marco del proceso de reajuste de tierras asociado a la gestión de la Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, para conformar el sistema de espacio público proyectado por el Plan Parcial y la ejecución de la Estación Central y los aprovechamientos urbanísticos propuestos sobre los predios de TransMilenio. Por tanto, el Plan Parcial delimita claramente las áreas que serán objeto de dicho proceso de Sustitución y las incorpora como cargas urbanísticas proponiendo la adecuación del área sustituida, asociada a la gestión de dichas UAU 3 y 4.

5. Planteamiento Urbanístico del Plan Parcial:

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

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

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

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

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

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

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

Incorpora también la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, cuyo desarrollo estará a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, y se enmarca en la gestión asociada de los suelos que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 5. El Plan Parcial propone un potencial de desarrollo de los suelos destinados a dicha Estación, permitiendo su participación en el desarrollo de la UAU 5, y la definición de un esquema de desarrollo flexible que permita concretar sus aprovechamientos según convenga al desarrollo urbanístico e inmobiliario futuro.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2- como elemento detonante del proceso de renovación urbana:

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

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

El Nuevo Centro Administrativo Distrital se proyecta articulado a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, y en cercanía a la Estación Central de TransMilenio, con el fin de garantizar la accesibilidad desde los sistemas de transporte público masivo, para los funcionarios y usuarios futuros del CAD, al tiempo que se genera una demanda garantizada a estos sistemas, mejorando sus condiciones de operación y recaudo.

5. Puesta en valor del patrimonio cultural:

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

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

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

6. Desarrollos icónicos de usos mixtos:

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

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

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

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

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

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

A continuación, se presentan las áreas de los componentes del Planteamiento Urbanístico:

Tabla 5-1. Áreas del Planteamiento Urbanístico

No.	ITEM	ÁREA (m2)	Porcentaje (%) / A.B.
1	ÁREA BRUTA	93.055,78	100,00%
2	ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO		
2.1	Edificio Panautos - AMD-1 (Descuenta áreas de espacio público existente, Ver Nota)	2.193,64	2,36%
2.2	Edificio de vivienda 1 - La Alameda - AMD-2	327,03	0,35%
2.3	Edificio de vivienda 2 - La Alameda - AMD-3	131,45	0,14%
2.4	Edificio de vivienda 3 - La Alameda - AMD-4	351,35	0,38%
	Edificio de vivienda 3 - La Alameda - AMD-4A	28,33	0,03%
	Edificio de vivienda 3 - La Alameda - AMD-4B	323,02	0,35%
2.5	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5	1.377,60	1,48%
	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5A	399,22	0,43%
	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5B	199,87	0,21%
	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5C	324,25	0,35%
	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5D	129,14	0,14%
	Edificios de vivienda 4 - La Alameda - AMD-5E	325,13	0,35%
2.6	En Territorio - DNP y Superintendencia de Notariado y Registro - AMD-6	2.790,47	3,00%
2.7	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7	1.222,51	1,31%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7A	346,84	0,37%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7B	197,32	0,21%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7C	170,77	0,18%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7D	87,85	0,09%

No.	ITEM	ÁREA (m2)	Porcentaje (%) / A.B.
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7E	89,77	0,10%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7F	248,81	0,27%
	Edificio BIC Carrera 13 y predios colindantes - AMD-7G	81,15	0,09%
2.8	Sede XXX Aniversario - Universidad INCCA - AMD-8	965,99	1,04%
2.9	Edificio de vivienda 5 - La Alameda (BIC) - AMD-9	128,95	0,14%
TOTAL		9.489,00	10,20%
3	MALLA VIAL ARTERIAL		
3.1	Av. Carrera Caracas - UAU 2	16.275,88	17,49%
3.2	Av. Carrera Caracas - UAU 3	60,25	0,06%
3.3	Av. Calle 26 - UAU 3	325,06	0,35%
TOTAL		16.661,19	17,90%
4	MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL		
4.1	Calle 24	4.271,06	4,59%
	Calle 24 - UAU 1	928,74	1,00%
	Calle 24 - UAU 2	1.440,82	1,55%
	Calle 24 - UAU 4	742,58	0,80%
	Calle 24 - UAU 8	1.158,93	1,25%
4.2	Calle 24 A	975,16	1,048%
	Calle 24 A - UAU 6 y UAU 8	975,16	1,048%
4.3	Calle 25	1.558,09	1,67%
	Calle 25 - UAU 5	1.157,52	1,24%
	Calle 25 - UAU 6	143,69	0,15%
	Calle 25 - UAU 7	256,88	0,28%
4.4	Carrera 13	224,36	0,24%
	Carrera 13 - UAU 5	114,95	0,12%
	Carrera 13 - UAU 7	12,93	0,01%
	Carrera 13 - UAU 8	96,49	0,10%
4.5	Carrera 13A	4.113,97	4,42%
	Carrera 13A - UAU 3	1.487,58	1,60%
	Carrera 13A - UAU 4	1.969,61	2,12%
	Carrera 13A - UAU 5	92,92	0,10%
	Carrera 13A - UAU 6	330,31	0,35%
	Carrera 13A - UAU 8	233,55	0,25%
4.6	Carrera 13B - UAU 3	370,22	0,40%
4.7.	Carrera 16	369,82	0,40%
	Carrera 16 - UAU 1	63,54	0,07%
	Carrera 16 - UAU 2	306,28	0,33%
TOTAL		11.882,69	12,77%
5	CONTROLES AMBIENTALES		
5.1	Control ambiental - UAU 2	1.539,93	1,65%
5.2	Control ambiental - UAU 3	368,40	0,40%
5.3	Control ambiental - UAU 4	283,87	0,31%
TOTAL		2.192,20	2,36%
6	ESPACIO PÚBLICO		
6.1	Sobrecancho de Andén Carrera 13A	2.413,22	2,59%

No.	ITEM	ÁREA (m2)	Porcentaje (%) / A.B.
6.2	Plazoleta de Acceso Estación Metro 26	1.595,69	1,71%
6.3	Plazoleta Acceso Estación Metro 26 - Sustitución de Espacio Público UAU 2	197,01	0,21%
6.4	Plazoleta de integración Metro - Regiotram	1.259,18	1,35%
6.5	Plazoleta de La Luz	3.004,57	3,23%
6.6	Plazoleta Estación Central	1.570,79	1,69%
6.7	Plazoleta Estación Central - Sustitución de espacio público UAU 3 y UAU 4	1.287,12	1,38%
6.8	Redefinición Calle 24A	878,21	0,94%
6.9	Redefinición Calle 24B	888,64	0,95%
6.10	Redefinición Carrera 13B	124,21	0,13%
6.11	Sobreancho de Andén de la Carrera 17	633,08	0,68%
TOTAL		13.851,73	14,89%
7	EQUIPAMIENTOS - USO DOTACIONAL		
7.1	En Territorio - DNP y Superintendencia de Notariado y Registro - AMD-6. Dotacional con condición de permanencia	2.790,47	3,00%
7.2	Sede XXX Aniversario - Universidad INCCA - AMD-8. Dotacional con condición de permanencia	965,99	1,04%
7.3	Nuevo Centro Administrativo Distrital - CAD 2 - UAU 4	2.253,77	2,42%
7.4	Estación San Diego Cable Aéreo Reencuentro - Monserrate - UAU 5	953,36	1,02%
7.5	Edificio de acceso oriental - Estación Metro 26 - UAU 2	1.704,63	1,83%
7.6	Edificio de acceso occidental - Estación Metro 26 - UAU 2	2.734,35	2,94%
7.7	Estación Regiotram - Cambio de uso de espacio público - UAU 2	53,66	0,06%
TOTAL		11.456,23	12,31%
8	ÁREA ÚTIL		
8.1	Área útil - UAU 1	5.238,06	5,63%
8.2	Área útil - UAU 3	7.679,35	8,25%
8.3	Área útil - UAU 4 (Incluye el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital - CAD 2)	9.543,56	10,26%
8.4	Área útil - UAU 5 (Incluye la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro - Monserrate)	3.027,87	3,25%
8.5	Área útil - UAU 6	1.983,76	2,13%
8.6	Área útil - UAU 7	3.520,83	3,78%
8.7	Área útil - UAU 8	2.584,42	2,78%
TOTAL		33.577,86	36,08%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Nota: El área predial del Área de Manejo Diferenciado 1 (AMD 1) es de 2.208,99 m2 e incluye 15,26 m2 adecuados hoy como parte del área de andén de la intersección de la Avenida Caracas por Avenida Calle 26. Teniendo en cuenta la condición actual y destinación definitiva de dichos 15,26 m2 dentro de la propuesta urbanística, estos no se contabilizan en el numeral 2.1 sino en el numeral 3. MALLA VIAL ARTERIAL de la presente tabla.

Parágrafo 1. Al interior del ámbito del PPRU “Estación Metro 26” se delimitan nueve (9) Áreas de Manejo Diferenciado (AMD) que corresponden a Bienes de Interés Cultural, a sus predios colindantes, o a edificaciones con alto grado de consolidación, de conformidad con lo establecido en el artículo 28 del Decreto Distrital 080 de 2016, y que se deben restaurar o conservar de acuerdo con las disposiciones del presente decreto.

Parágrafo 2. *El Cuadro General de Áreas podrá ser precisado en las licencias urbanísticas correspondientes como consecuencia de actualizaciones o correcciones de cabida y linderos de los predios, incorporaciones o actualizaciones topográficas y/o diseños definitivos. Corresponde al curador urbano la verificación del cumplimiento de las normas urbanísticas, conforme a lo señalado en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o la norma que lo derogue, modifique, subrogue, adicione y/o sustituya, garantizando en todo caso el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente decreto. En cualquier caso, los referidos ajustes no podrán disminuir las áreas de cesiones públicas obligatorias identificadas en el cuadro anterior.”*

5.1. Definición de los sistemas de movilidad:

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

Igualmente, incorpora los perfiles viales de la Calle 26, vía que presenta un alto nivel de consolidación, y sobre la cual el Plan Parcial propone un mejoramiento de las cualidades paisajísticas y ambientales en el área de planificación, incorporando franjas de paisajismo y mobiliario en los andenes del costado sur de este eje, que contribuyan al reverdecimiento de la ciudad; el perfil de la Calle 24, armonizado según los lineamientos de la Secretaría Distrital de Movilidad, y en articulación de las intervenciones de la Primera Línea del Metro de Bogotá y Regiotram de Occidente; y la Carrera 13, que al igual que en la Calle 26, se propone un mejoramiento de sus cualidades paisajísticas, incorporando franjas de paisajismo y mobiliario en los andenes del costado occidental de la vía, y complementando la sección pública por medio del desarrollo de franjas de circulación.

Cabe resaltar que la Carrera 13 será intervenida en el marco del desarrollo del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, que plantea la redistribución de los componentes de la sección pública de esta vía, reduciendo los carriles vehiculares a dos (2) en sentido norte-sur, permitiendo la ampliación de los andenes laterales. Por tanto, el Plan Parcial propone el mejoramiento de la sección existente, previendo a futuro la articulación con las proyecciones del PEMP.

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

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

5.1.1. Subsistema vial:

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

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

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

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

a) Elementos de la Malla Vial Arterial:

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

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

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

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

Dentro de esta área de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019, se incluyen las áreas de reserva vial de la Av. Jorge Eliecer Gaitán, su intersección con Avenida Caracas, adoptada mediante Resolución 826 de 2007; y las áreas establecidas en los numerales 2.4 y 2.5 del artículo 2º de la Resolución 1864 de 2018 "Por la cual se

modifica la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá – Tramo 1 contenida en la Resolución 1145 de 2017, y se define la Zona de Reserva para el Ramal Técnico y las Estaciones y se dictan otras disposiciones”.

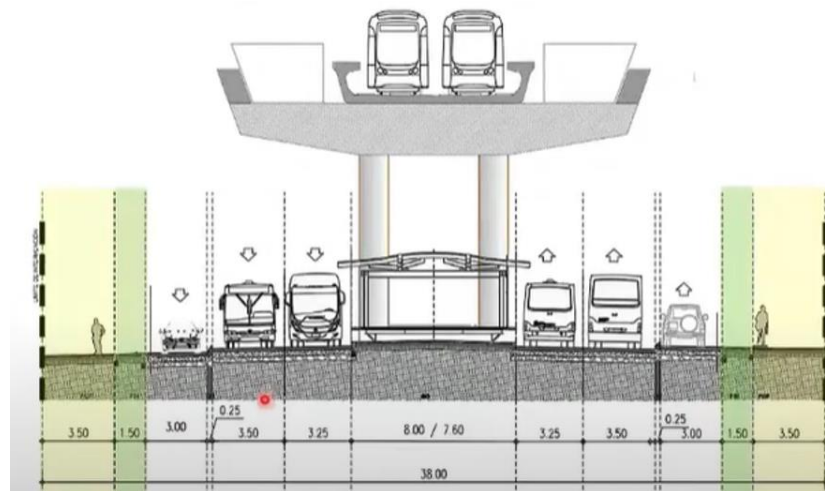
De igual forma, incorpora en el área de reserva, según lo definido por la Resolución 883 de 2021 “Por medio de la cual se adicionan unos predios a la zona de reserva vial de la Primera Línea del Metro de Bogotá-PLMB, adoptada mediante la Resolución No. 1864 del 24 de diciembre de 2018”.

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

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

Este perfil se presenta a continuación:

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



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

Componentes mínimos de la sección pública:

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

Desde la formulación del Plan Parcial se incorporan las características del perfil vial, según los avances a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, en los diseños para la incorporación de la Primera Línea del Metro de Bogotá, y en todo caso, los criterios mínimos para la articulación de estas intervenciones con

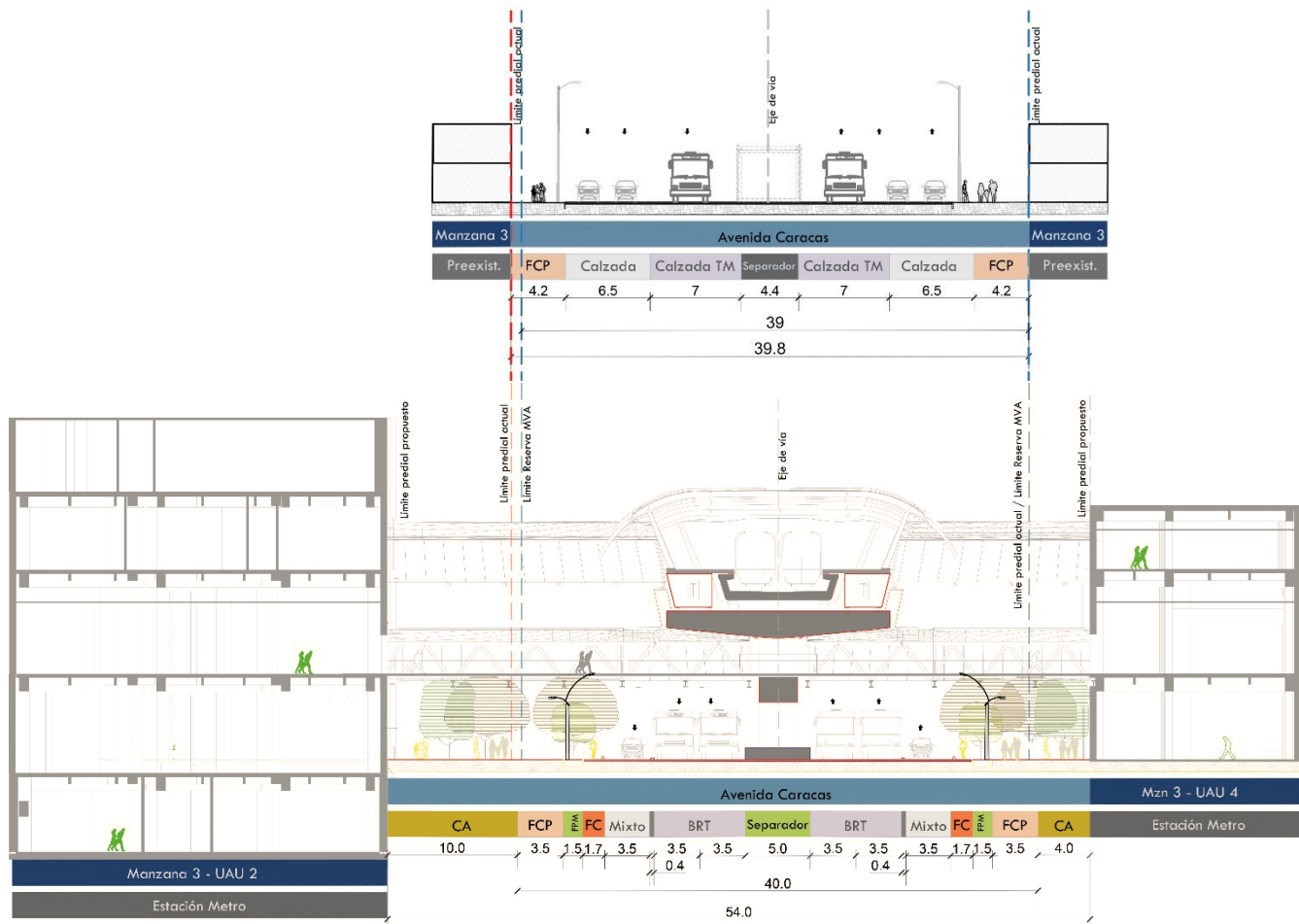
los estándares contenidos en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C., de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Taller del Espacio Público.

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

- **Control ambiental costado oriental:** 5 metros mínimo. Su dimensión puede variar con relación al paramento del edificio de acceso oriental de la Estación de Metro.
- **Franja de circulación peatonal en ambos costados:** 3,5 metros mínimo.
- **Franja de paisajismo y mobiliario en ambos costados:** 1,5 metros mínimo.
- **Ciclorruta unidireccional en ambos costados:** 1,7 metros mínimo.
- **Calzada tráfico mixto en ambos costados:** una calzada de un carril por sentido de 3.5 metros de ancho mínimo.
- **Calzadas BRT en ambos costados:** una calzada con dos carriles unidireccionales de 3,5 metros mínimo.
- **Separador entre carril de BRT y carril mixto:** 0,4 metros mínimo.
- **Separador central:** 5,0 metros mínimo. Sobre este se localizan las pilonas del viaducto y de la estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá.
- **Control ambiental costado occidental de la vía:** 10 metros mínimo. Su dimensión puede variar con relación al paramento del edificio de acceso occidental de la Estación de Metro.

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

ACTUAL



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Cabe resaltar que, en el esquema de configuración de la Avenida Caracas, aportado por la Subdirección de Infraestructura de la Secretaría de Movilidad (ver Ilustración 5.1 1.), se observa que la calzada vehicular se encuentra al mismo nivel de los andenes laterales.

Los diseños en detalle de la Av. Caracas y sus espacios públicos aledaños al interior del área de intervención de la UAU 2, serán desarrollados en detalle en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019.

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

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

Respecto a la sección Pública de la Calle 26, el Plan Parcial propone la intervención de la calzada sur, asociada a las adecuaciones necesarias sobre las redes de servicios públicos, y de los andenes existentes, incorporando Franjas de Paisajismo y Mobiliario, con el fin de aportar a la consolidación de la Calle 26 como un corredor ambiental, incluidas en las respectivas Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística.

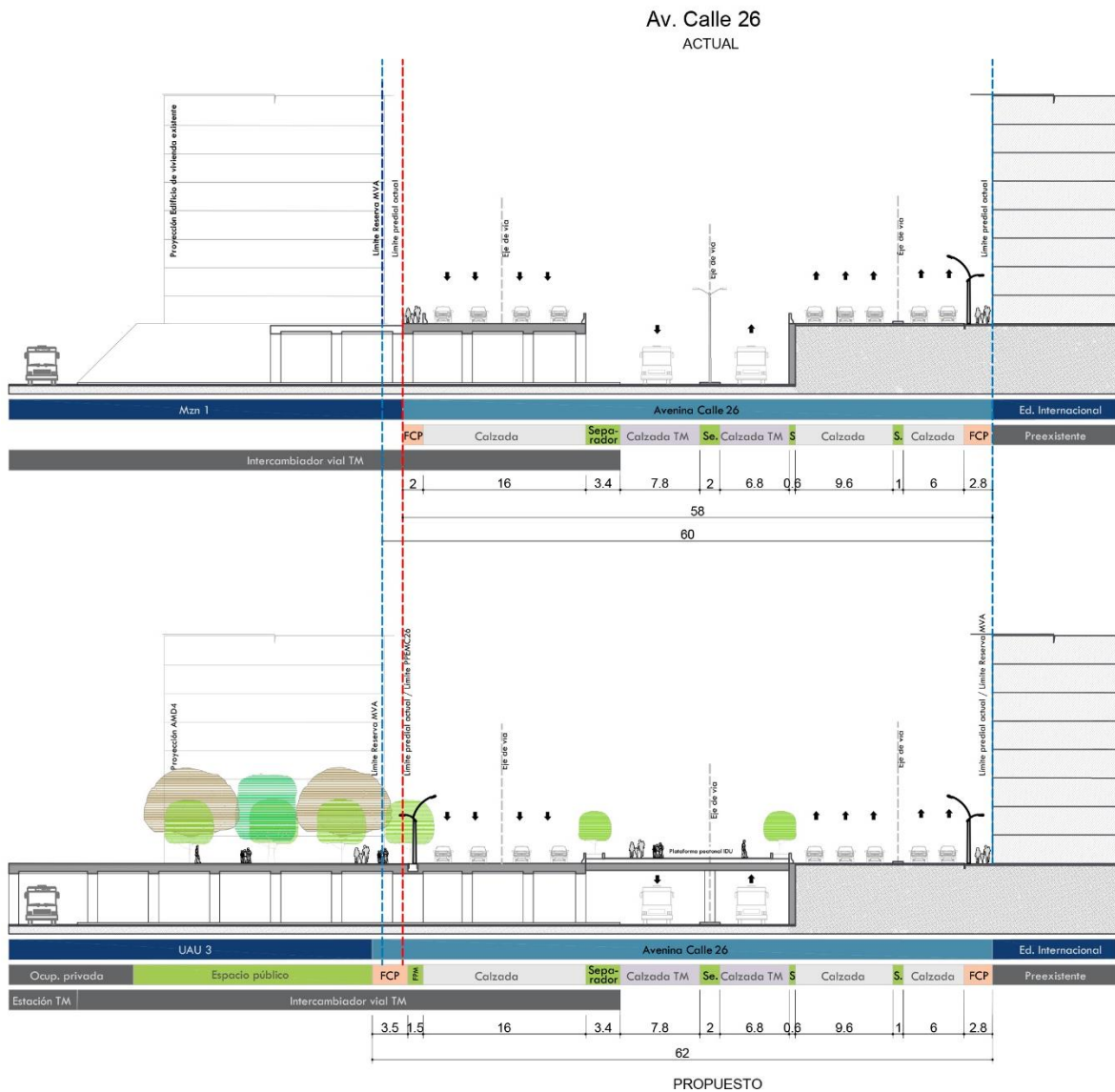
Es importante mencionar que durante el actual proceso de planificación se expidió la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023 que adopta el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de Bogotá – CHB, el cual propone un proyecto para la consolidación de la Calle 26 como un eje de articulación entre el norte y el sur de la vía y para el mejoramiento de sus condiciones ambientales por medio del reverdecimiento. Este proyecto se consigna en la Ficha EN_E1 que acompaña dicha resolución, en la cual se presentan **imágenes indicativas de plataformas elevadas y puentes peatonales** sobre el corredor de esta avenida, con alta nivel de tratamiento paisajístico.

A la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU se encuentra adelantando el proceso de estructuración, a nivel de factibilidad de la Plataforma Peatonal sobre la Calle 26 tal como se expone en el Numeral. 5.2.4. del presente Documento Técnico de Soporte. Se resalta que, el límite de intervención de este proyecto está delimitado por las infraestructuras propuestas, las cuales se concentran en la calzada central y la calzada norte de la Calle 26. Por tanto, dicho límite no se superpone con el área de intervención de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 5, según lo establecido en el numeral 6.4. del presente documento. Así las cosas, el Plan Parcial se encuentra armonizado con el proyecto de la Plataforma Peatonal del IDU.

Componentes mínimos de la sección pública:

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

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

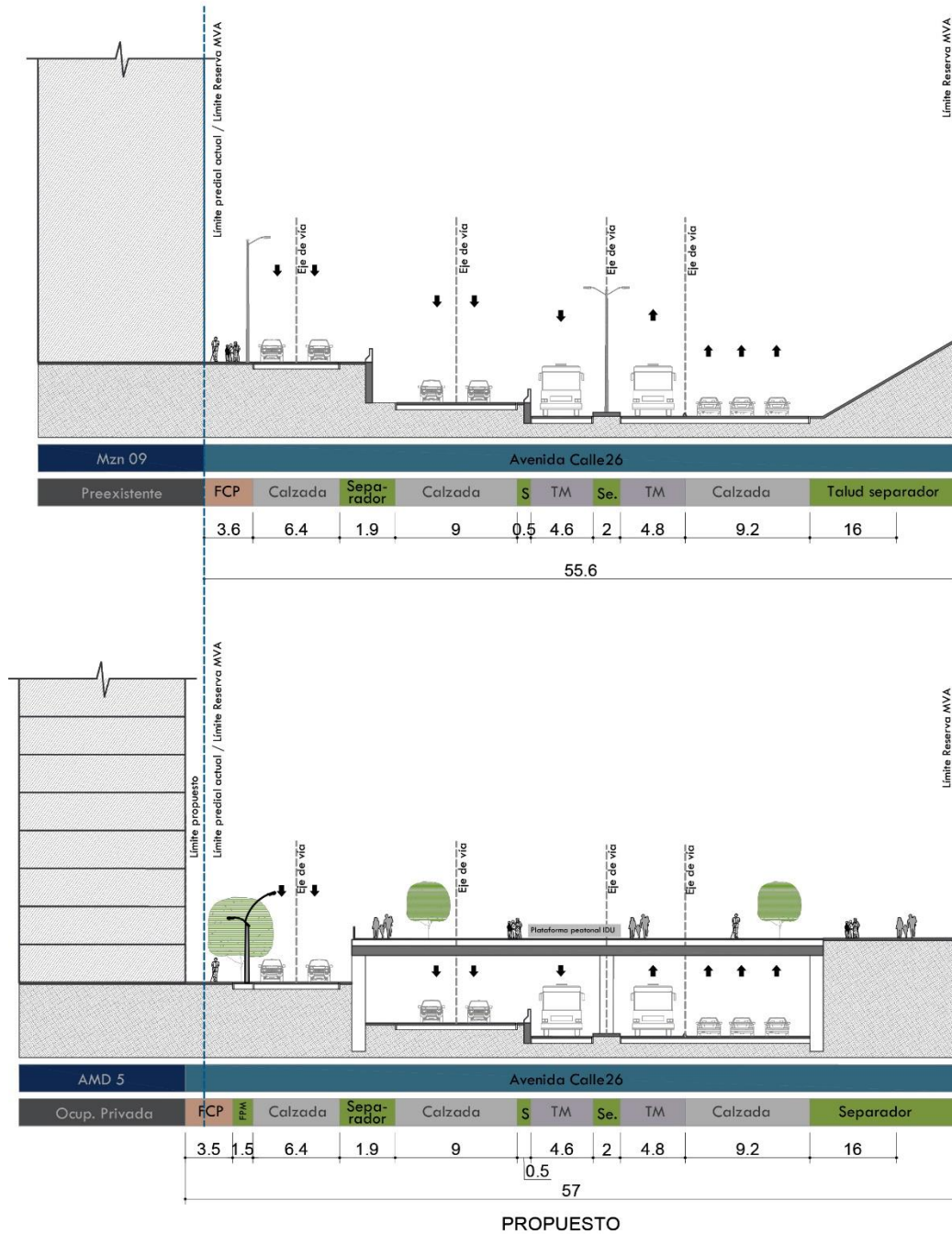


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

Av. Calle 26

ACTUAL



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

La localización de la plataforma peatonal de la Calle 26 presentada en las secciones anteriores es indicativa, toda vez que su trazado y diseños definitivos dependerán del desarrollo de la estructuración del proyecto, a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU.

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

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

Tabla 5.1-1. Intervenciones Malla Vial Arterial

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

b) Elementos de la Malla Vial Intermedia:

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

I. Carrera 13 entre Av. Calle 26 y Calle 24 (Vía tipo V-4):

El Plan Parcial propone la intervención de la calzada vehicular de la Carrera 13, sin cambiar sus dimensiones o

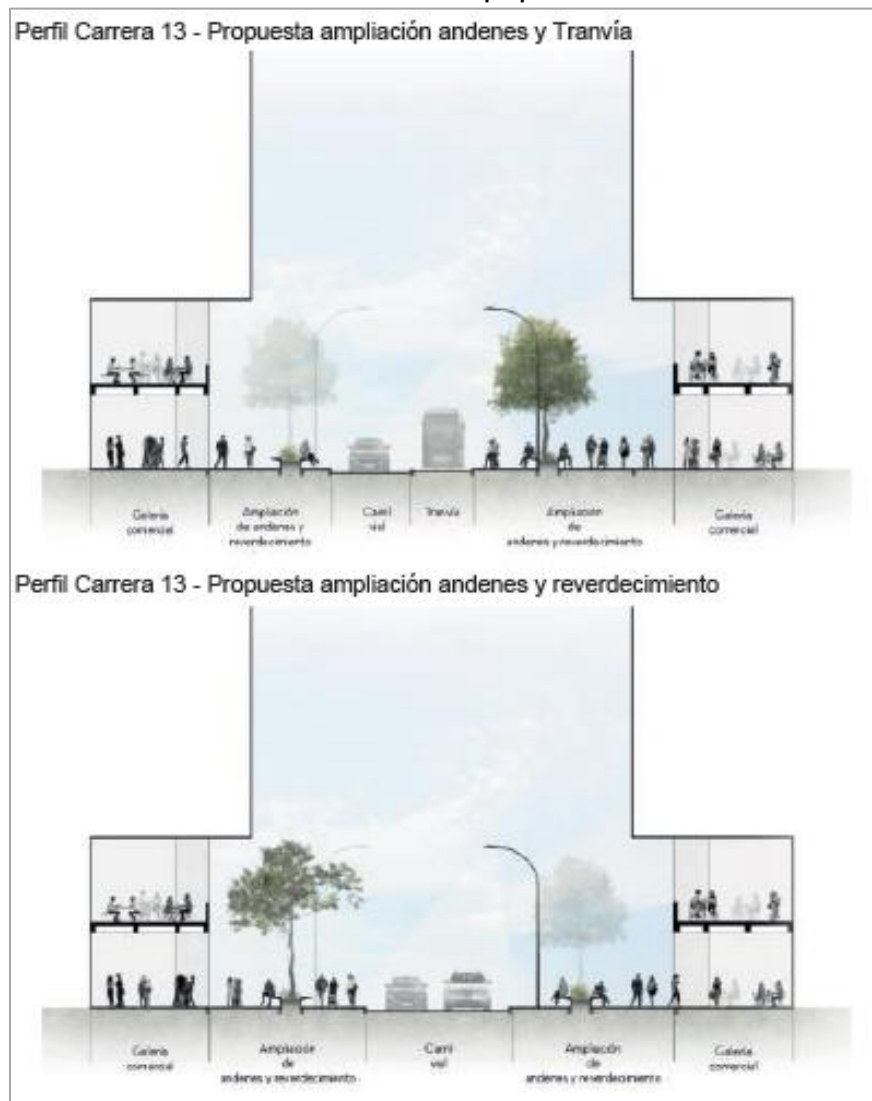
número de carriles, a razón de las adecuaciones de la infraestructura de servicios públicos, por lo que se considera dentro de las cargas urbanísticas del Plan Parcial. Igualmente, se propone la adecuación de los andenes del costado occidental, ampliando la Franjas de Paisajismo y Mobiliario, y mejorando las condiciones de las Franjas de Circulación Peatonal.

Es importante mencionar que, el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, propone la intervención de esta vía, tal como se ilustra en perfiles en la Ficha EI-E7-Carrera 13. En estos perfiles indican la ampliación y reverdecimiento de los andenes por medio de la **reducción de la calzada vehicular** a dos (2) carriles y la opción de inclusión de un sistema de tranvía. Al respecto, en este proceso de planificación se prevé la ampliación y reverdecimiento sobre el andén occidental a través de la ampliación de las Franjas de Circulación Peatonal, proyectadas para soportar la demanda peatonal proyectada, de acuerdo con lo definido desde el estudio de tránsito que hace parte integral del presente proceso de planificación, y la incorporación de Franjas de Paisajismo y Mobiliario; más no se modifica la distribución de la calzada existente, dado que se encuentra por fuera del área de planificación e implica la gestión articulada entre ambos instrumentos de planificación.

Según la ficha del proyecto EI-E7-Carrera 13 del PEMP CHB, *“...esta intervención busca potenciar el valor del patrimonio cultural y natural en el perímetro de la vía reverdecida y arborizada, recuperando los inmuebles BIC, generando bordes abiertos, e incentivando la presencia de residentes tradicionales a través de un mejoramiento del entorno. Esto, por medio del reverdecimiento, recualificación y adecuación del espacio público y la vinculación de centros de manzana a dinámicas culturales y productivas. Así mismo, se plantea el reciclaje de edificaciones para comercio barrial, tejido vecinal y desarrollo de vivienda nueva en lotes de oportunidad.*

Este proyecto vincula el desarrollo de cruces seguros en articulación con los ejes de movilidad principal que lo atraviesan, como son la Calle 26, Calle 19 y Calle 13. Así mismo, la adecuación de las estaciones de transporte masivo para su articulación al contexto patrimonial”.

Ilustración 5.1-5. Perfil vial Carrera 13 propuesto desde el PEMP CHB



Fuente: IDPC- PEMP Centro Histórico de Bogotá.2023

Igualmente, es importante señalar que, el trazado de la Carrera 13 podrá ser modificado con base en los estudios y diseños detallados de los proyectos del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, y deberán ser articulados al desarrollo futuro de las Unidades de Actuación Urbanística 5, 7 y 8. Para ello, el Promotor coordinará la ejecución de los recursos de las cargas urbanísticas que le corresponden a cada UAU con los mencionados proyectos sobre la Calle 26, de manera que no exista un desequilibrio de cargas que conlleve a una nueva modificación del Plan Parcial.

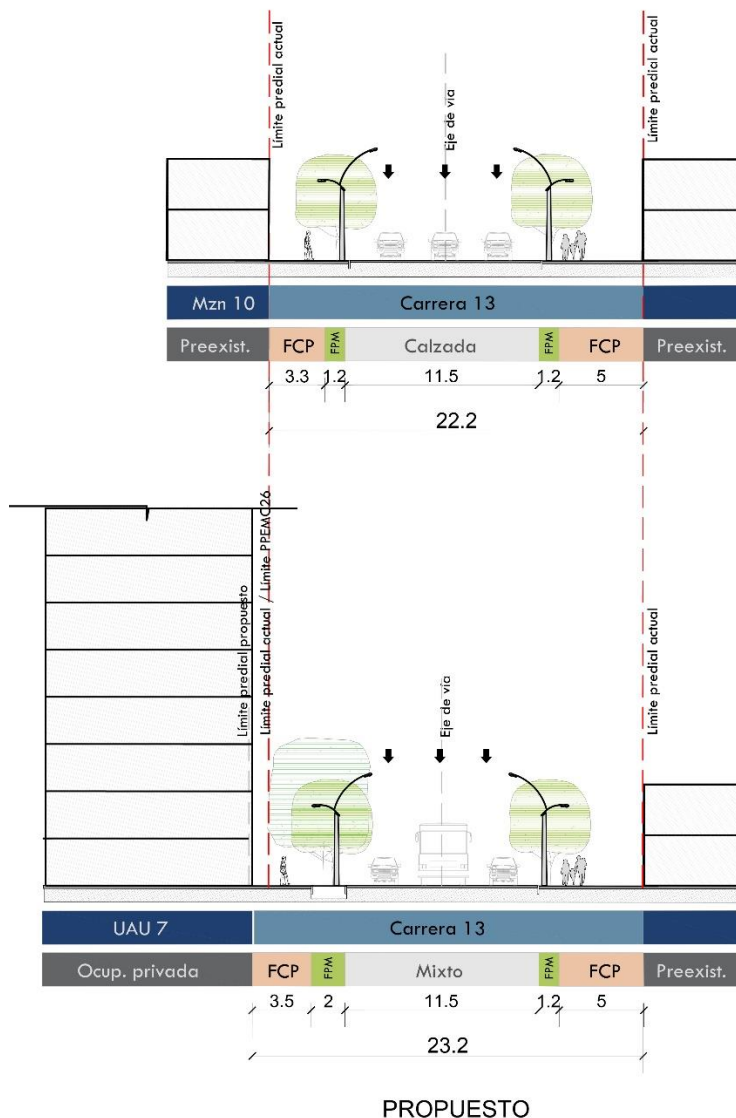
En línea con lo anterior, se resalta que el límite del área de planificación corresponde al límite de los predios que dan frente a la Carrera 13, por tanto, no incluye ningún elemento de la sección pública de esta vía. Así las cosas, la intervención propuesta en el Plan Parcial, se prefigura como una **modificación transitoria** hasta tanto no se concrete el proyecto del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. En este sentido, y

tal como se expondrá más adelante en las estrategias de gestión del Plan Parcial, le corresponderá al Promotor del Plan Parcial la articulación de los estudios y diseños para la armonización del planteamiento urbanístico con la propuesta de modificación de la Carrera 13 del PEMP.

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Calzada vehicular:** 11,5 metros (conservando las dimensiones de la calzada existente)
- **Número de carriles:** 3 carriles unidireccionales en sentido norte-sur. En el marco de la ejecución de los proyectos del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, se podrá reducir a dos (2) carriles unidireccionales, de acuerdo con los estudios y diseños que se adelanten para este eje.
- **Ancho mínimo de carriles:** 3,25 metros (carriles de tráfico mixto).
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en el andén occidental:** 2,0 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a AMD:** variables. Corresponden a la sección resultante entre la Franja de Paisajismo y Mobiliario y el paramento de las edificaciones definidas como Áreas de Manejo Diferenciado.
- **Franja de Circulación Peatonal frente a los predios que componen las UAU 5, 7 y 8:** 3,5 metros.

Ilustración 5.1-6. Perfil vial Carrera 13 entre Av. Calle 26 y Calle 24.
ACTUAL



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Se resalta que el Plan Parcial incorpora Franjas de Paisajismo y Mobiliario ampliando las secciones de los elementos existentes, de 1,2 metros, a 2,0 metros, así como la cesión de suelos para garantizar franjas de circulación peatonal de 3,5 metros como mínimo. Lo anterior, con el fin de desarrollar andenes más amplios que permitan la circulación peatonal, dada la alta afluencia proyectada para el área de planificación, e incorporando zonas verdes adicionales, para la implantación de individuos arbóreos de talla mediana, grande y especies arbustivas.

II. Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25 (Vía tipo V-4):

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

Sin embargo, dicha propuesta propone conservar la calzada oriental de la Carrera 17, como una vía unidireccional con una sección de 4.52 metros, con el fin de garantizar la accesibilidad a los predios de la Manzana 7 del barrio Santa Fe, hasta tanto se gestione el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1 –UAU 1. No obstante, el planteamiento urbanístico propone que el acceso a los desarrollos futuros de la UAU 1, se dé por la Carrera 16, por lo que se propone eliminar dicha calzada oriental, incorporándola al sistema de espacio público proyectado, con el fin de atender la afluencia peatonal futura de la Estación del Regiotram de la Carrera 17, y su integración con la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Estación Calle 26).

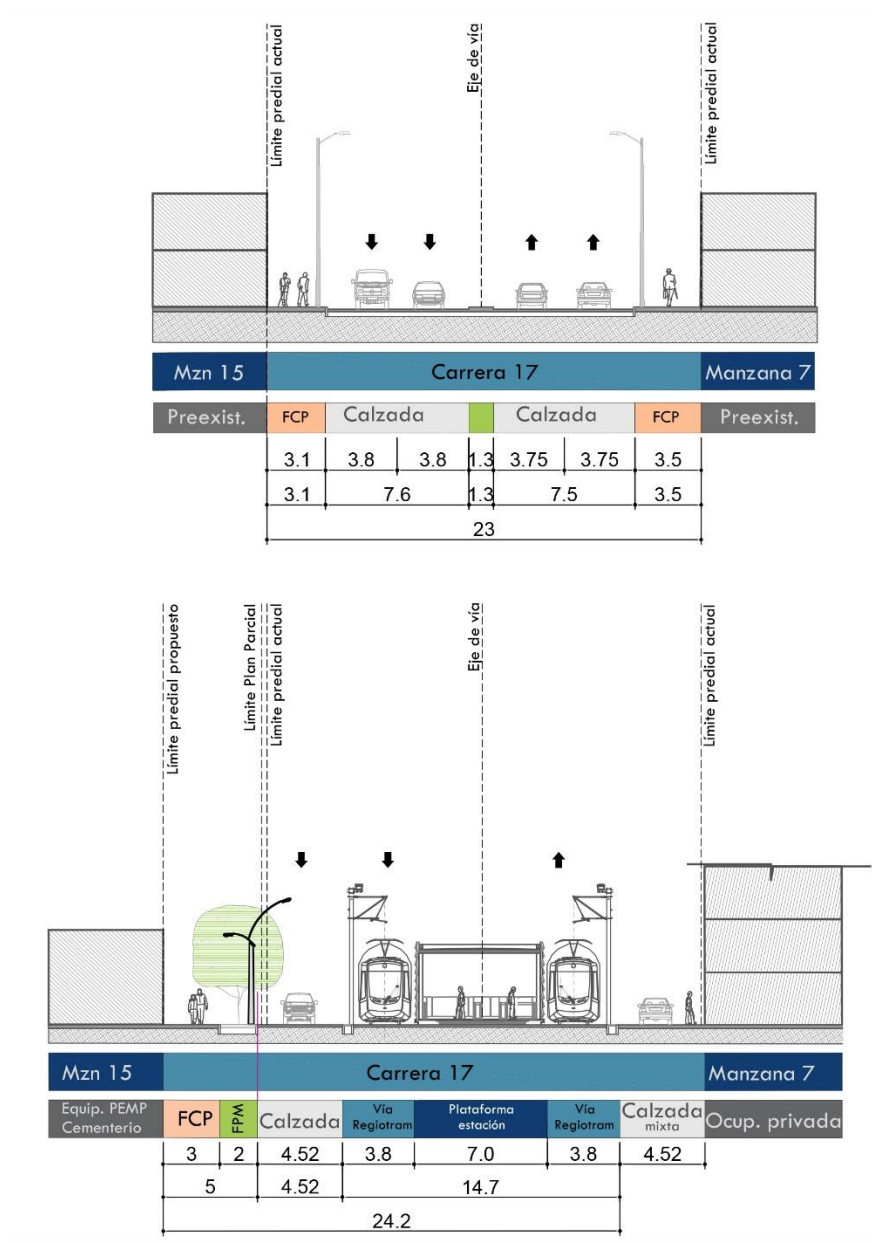
Igualmente, tal como se indica en el perfil vial propuesto por el proyecto de Regiotram de Occidente, se propone conservar la calzada occidental, con el fin de garantizar la accesibilidad a los predios localizados al occidente de la Carrera 17, hasta tanto se gestionen los proyectos de espacios públicos,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

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

Componentes mínimos de la sección pública:

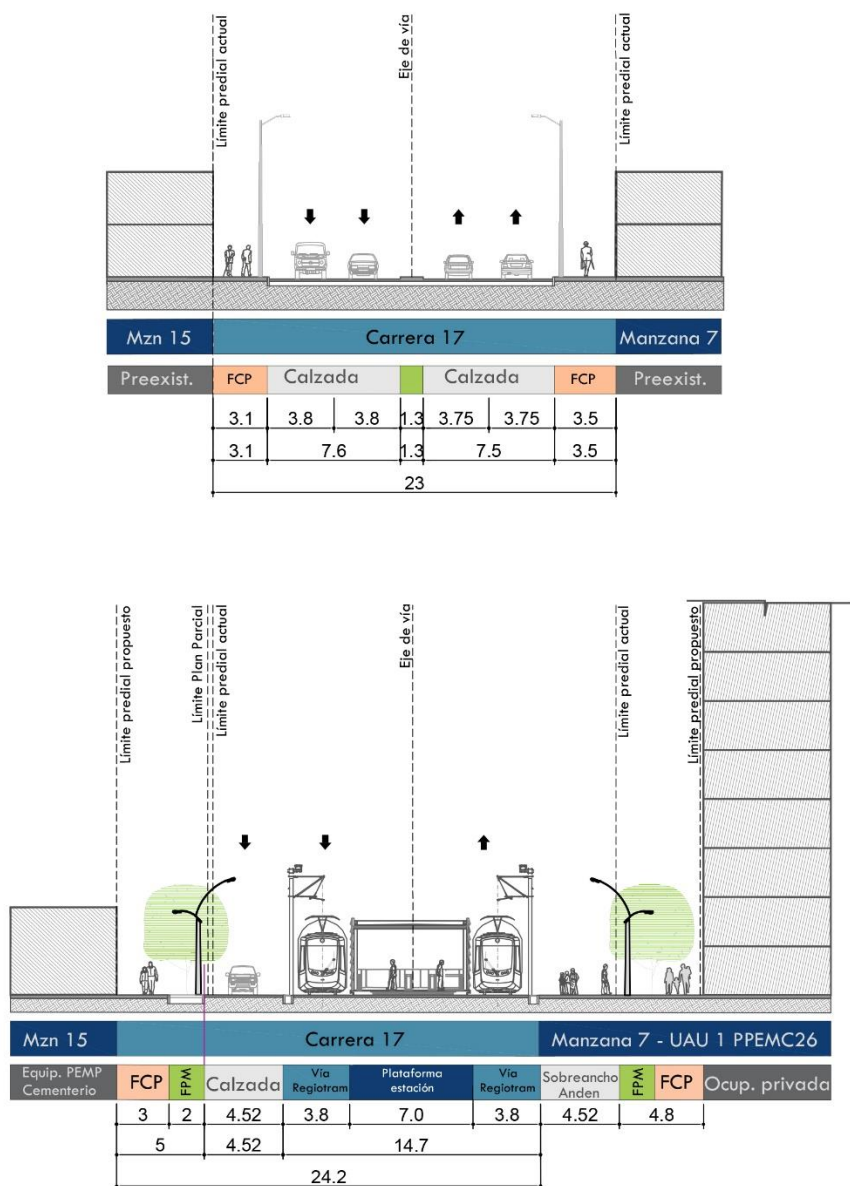
- **Calzada vehicular occidental, de tráfico calmado:** 4,52 metros mínimo.
- **Número de carriles:** 1 carril unidireccional.
- **Plataformas tranviarias:** 3,8 metros a cada costado de la vía.
- **Espacio público costado oriental:** 10,0 metros.

Ilustración 5.1-7. Perfil vial Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25. Escenario ET Regiotram



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Ilustración 5.1-8. Perfil vial Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

La sección antes presentada corresponde a los componentes de la vía de acuerdo con el estudio de tránsito del proyecto de Regiotram de Occidente. La sección superior presenta el escenario de intervención inicial. En la sección inferior, se presenta el cambio de uso de la calzada oriental de la vía, con el fin de incorporarla al sistema de espacio público del Plan Parcial.

Cabe resaltar que se excluyen de la asignación de cargas urbanísticas la ejecución de los componentes viales de la Carrera 17 que serán intervenidas por el proyecto Regiotram de Occidente, y localizadas al interior del

correspondiente límite de intervención. Sin embargo, se incluyen como cargas de la UAU 1 la adecuación de la calzada oriental de esta vía para su cambio de uso a espacio público, según se describió anteriormente.

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

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

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

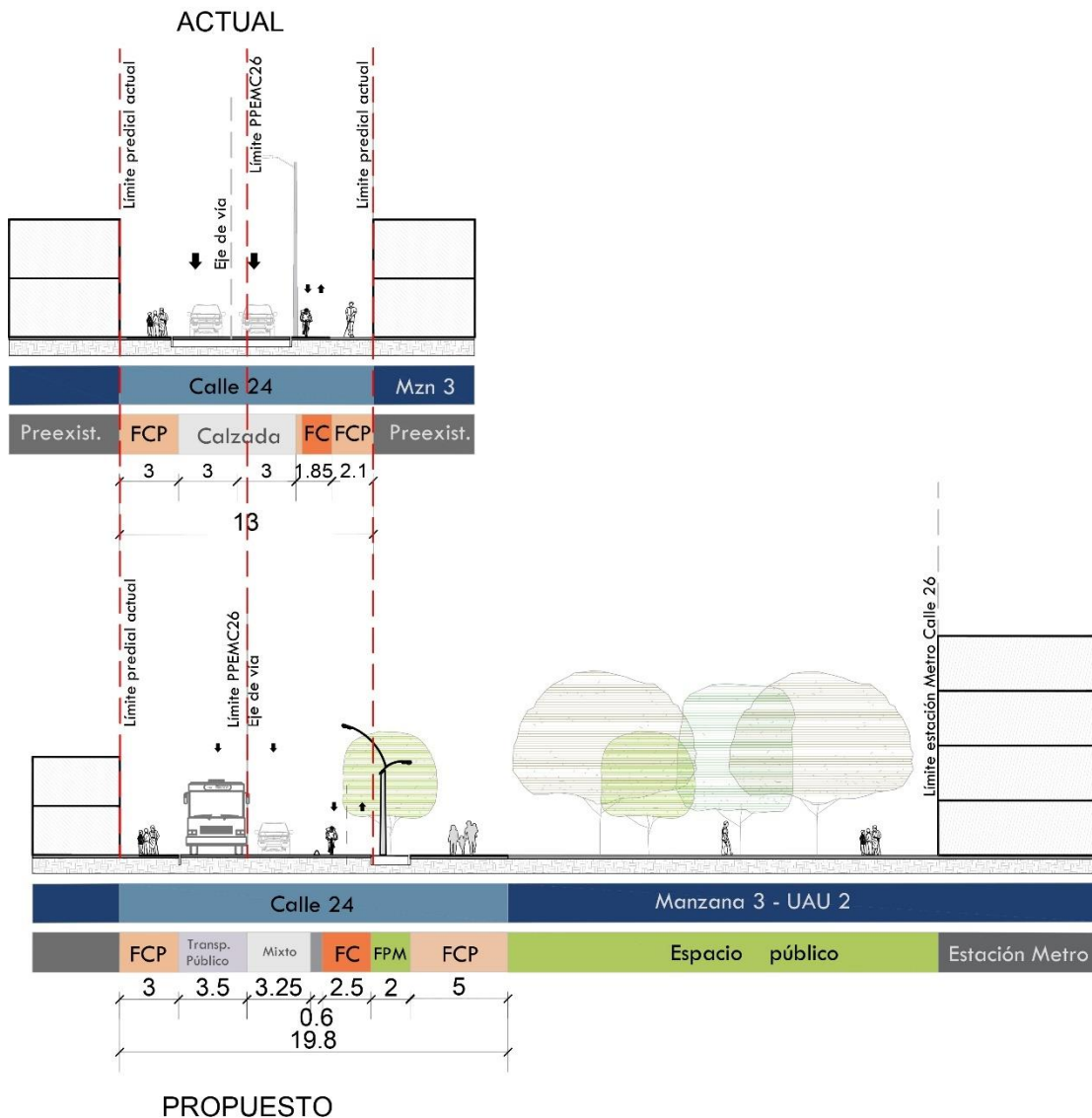
Por tanto, en el presente proceso de planificación, se propone una reconfiguración de la Calle 24, incluyendo las ampliaciones necesarias en los suelos al interior del área de planificación del Plan Parcial, garantizando el adecuado funcionamiento del tráfico vehicular, sustentado en los estudios de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

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

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

Adicionalmente, durante en el marco de la formulación del Plan Parcial se expidió la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 de 2023, que adopta el Plan Especial de Manejo y Protección – PEMP del Centro Histórico de Bogotá – CHB, el cual propone un proyecto para la consolidación de la Calle 24 como un paseo peatonal. Este proyecto se consigna en la Ficha EI_E1 que acompaña dicha Resolución, en la cual se indica mediante perfiles viales esquemáticos, la ampliación y reverdecimiento de andenes, así como la pacificación e implementación de transporte público con uso de energías limpias. Al respecto, en esta reformulación se propone al costado norte del perfil de la Calle 24, la ampliación tanto de las Franjas de Circulación Peatonal, como de las Franjas de Paisajismo y Mobiliario, así como la disposición de áreas de espacio público.

Ilustración 5.1-9. Perfil Vial Calle 24



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Cabe resaltar que la definición de la sección pública de la Calle 24 parte de la línea de paramento de los predios localizados al sur de la Calle 24. Así mismo, las intervenciones de la sección pública existente, que se determinan como cargas urbanísticas del Plan Parcial, corresponden a la adecuación y ampliación de la calzada existente; la intervención de los andenes del costado norte de este eje vial, configurando franjas de paisajismo y mobiliario y franjas de circulación peatonal de acuerdo con los estándares normativos de la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C., y el mejoramiento de las condiciones existentes de los andenes del costado sur, por fuera del área de planificación, con el fin de garantizar una intervención integral de este eje.

Así las cosas, se proponen los siguientes criterios de intervención:

Componentes mínimos de la sección pública:

- **Andenes en el costado Sur:** variables. Corresponden con las secciones de andén existentes.
- **Calzada vehicular:** una calzada de 6,75 metros, con el fin de consolidar un carril con tránsito de buses articulados de 3,50 metros, y un carril de tráfico mixto de 3,25 metros.
- **Número de carriles:** 2 carriles unidireccionales en sentido occidente-oriente.
- **Ancho mínimo de carriles de tráfico mixto:** 3,25 metros mínimo.
- **Ancho mínimo de carriles de transporte público:** 3,5 metros mínimo.
- **Ciclorruta sobre calzada en el costado norte:** 2,5 metros, bidireccional.
- **Franja de segregación entre la Ciclorruta y calzada vehicular:** 0,6 metros
- **Franja de Paisajismo y Mobiliario en el costado norte:** 2,0 metros.
- **Franja de Circulación Peatonal en el costado norte:** 5,0 metros.

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

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Intervención Propuesta Modificación
		Desde	Hasta	
Carrera 13	V-4	Calle 24	Av. Calle 26	Intervención de la calzada vehicular existente sin variar sus dimensiones o número de carriles, asociadas a las adecuaciones de las redes de servicios públicos. Intervención en los andenes del costado occidental, ampliando las Franjas de Paisajismo y Mobiliario y las Franjas de Circulación Peatonal.
Carrera 17	V-4	Calle 24	Plazoleta de La Luz	Se incorpora el trazado propuesto para el sistema Regiotram de Occidente. Se incorpora la calzada y andenes del costado oriente de la vía en el sistema de espacios públicos proyectados por el Plan Parcial.
Calle 24	V-5	Carrera 13	Carrera 17	Se propone la ampliación de la Calle 24 hacia los suelos al interior del área de planificación. Se adecua la calzada vehicular para configurar un carril con tránsito de buses articulados y un carril de tráfico mixto. Se incorporan Franjas de Paisajismo y Mobiliario en el andén del costado norte

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Intervención Propuesta Modificación
		Desde	Hasta	
				de la vía y se amplía la sección de la Franja de Circulación Peatonal. Redefinición de la ciclorruta existente para desarrollarla a nivel de la calzada vehicular y generando una Franja de Segregación. Mejoramiento de la sección actual de los andenes en el costado sur.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

c) Elementos de la Malla Vial Local:

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

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

Cabe resaltar que la Calle 25A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, que corresponde al predio identificado con RUPI 1-5036, fue intervenido en la ejecución del intercambiador vial de TransMilenio, por lo que actualmente esta vía no existe. Sin embargo, el Plan Parcial propone parcialmente el cambio de naturaleza jurídica de este predio, incorporándolo en parte en el área útil de la UAU 3, y la sustitución de esta área como espacio público en el marco de las Unidades de Actuación Urbanística donde TransMilenio cuenta con predios de su propiedad. Por tanto, este componente no se desarrolla en el presente apartado del Documento Técnico de Soporte, sino en el numeral 5.2.

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

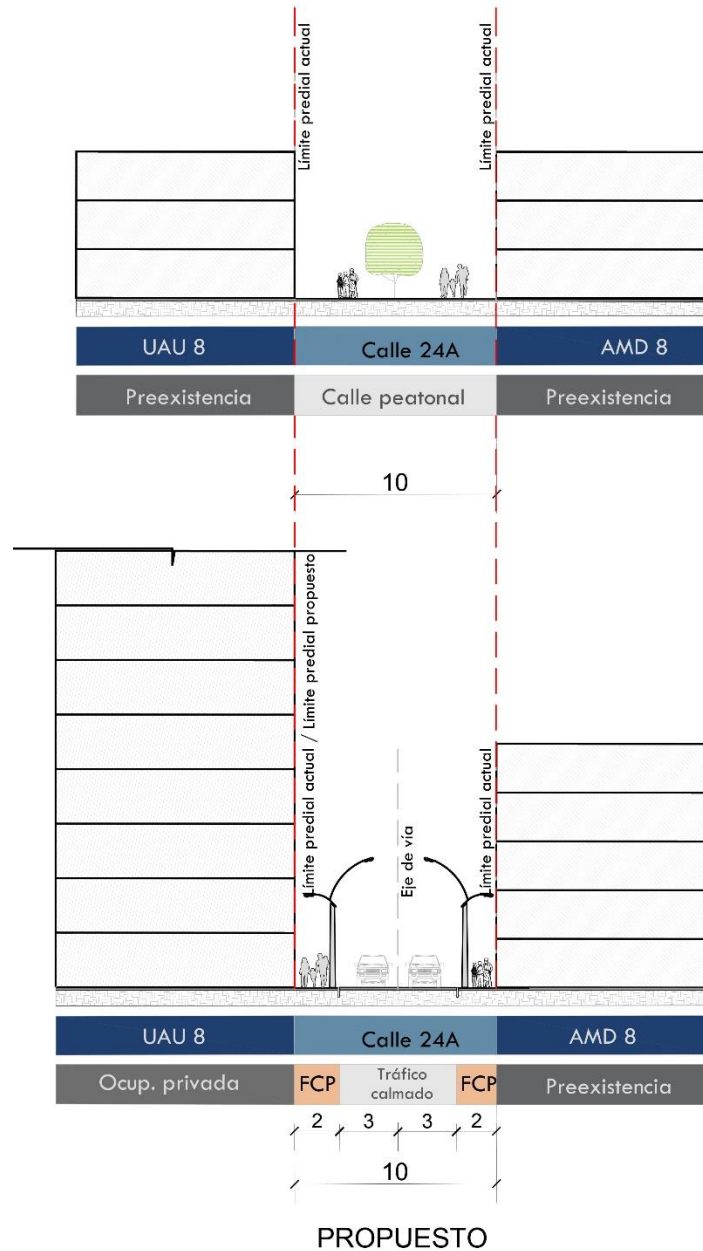
Este eje corresponde, en la actualidad, a una vía peatonal. Sin embargo, en el Plan Parcial se incorpora como una vía vehicular de tráfico calmado, con mezclamiento de sistemas de movilidad, con el fin de garantizar la accesibilidad desde la malla vial local a los desarrollos de la Unidad de Actuación Urbanística 8 y al potencial de desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado 7 y 8, que corresponde al Bien de Interés Cultural localizado en la esquina norte de la intersección de la Calle 24A con la Carrera 13 y sus predios colindantes; y la Sede del XXX Aniversario de la U. INCCA, respectivamente.

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

Componentes mínimos de la sección pública:

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

Ilustración 5.1-10. Perfil vial Calle 24 A, entre Carrera 13 y Carrera 13A.
ACTUAL

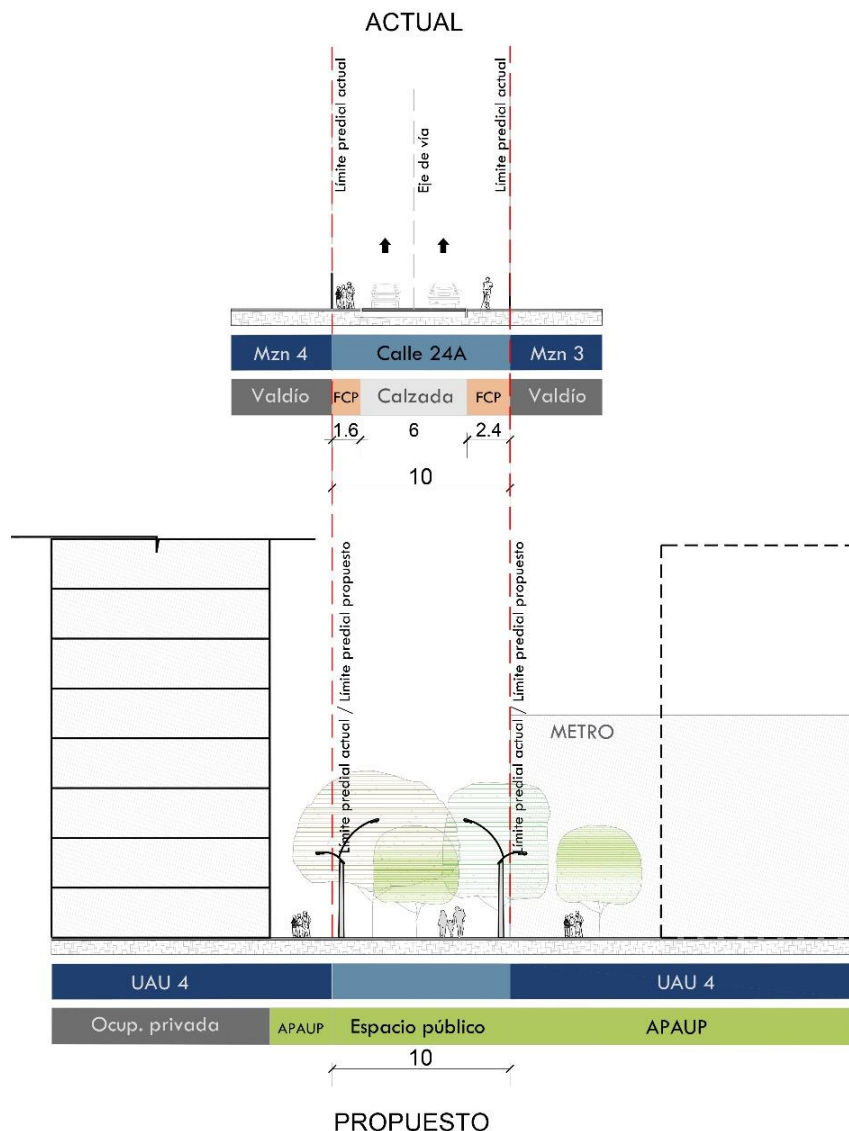


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

II. Calle 24A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas (Vía peatonal tipo V-9):

El planteamiento urbanístico propone el cambio de uso de esta vía vehicular a **vía peatonal** con la finalidad de incorporar dicho espacio al sistema de espacio público del Plan Parcial tal como se muestra en la siguiente ilustración. Su ejecución estará a cargo de la Unidad de Actuación Urbanística 4.

Ilustración 5.1-11. Perfil vial Calle 24 A, entre Carrera 13 A y Avenida Caracas

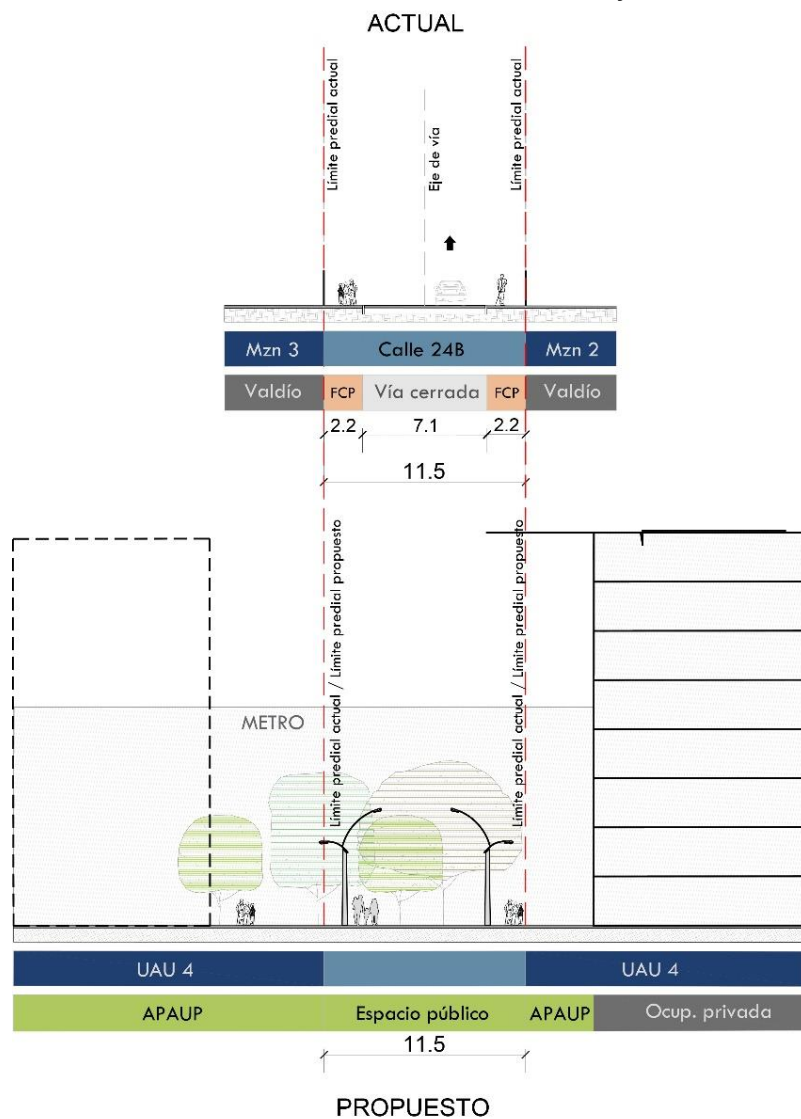


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

III. Calle 24B entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas (Vía peatonal tipo V-9):

El planteamiento urbanístico propone el cambio de uso de esta vía vehicular a vía peatonal con la finalidad de incorporar dicho espacio al sistema de espacio público del Plan Parcial tal como se muestra en la siguiente ilustración. Su ejecución estará a cargo de la Unidad de Actuación Urbanística 4.

Ilustración 5.1-12. Perfil vial Calle 24 B, entre Carrera 13 A y Avenida Caracas



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

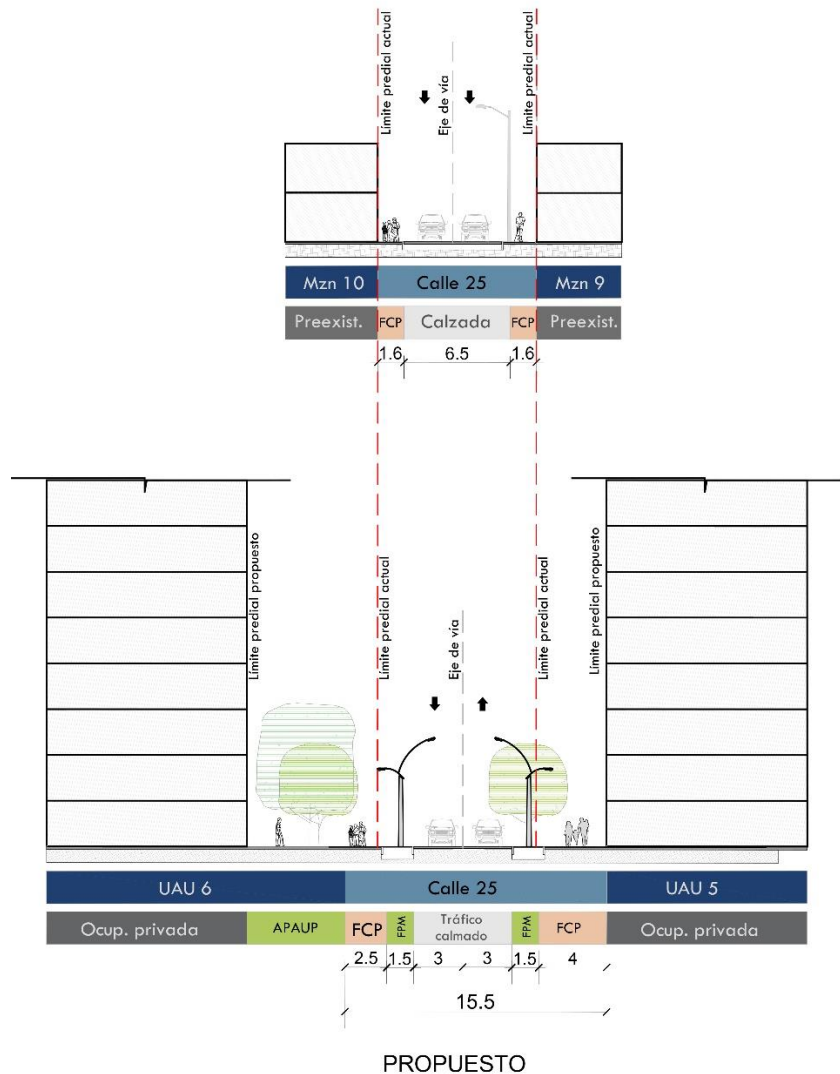
La Calle 25 se proyecta como uno de los principales ejes del sistema de espacio público del planteamiento urbanístico, ya que conecta los parques y zonas verdes propuestas en las Unidades de Actuación 3 y 4; la Estaciones del Metro de Bogotá y la Estación Central de TransMilenio; la Estación San Diego del proyecto de la Línea Norte del Cable Reencuentro-Monserrate; la Plazoleta de La Rebeca y la Carrera 13.

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

Componentes mínimos de la sección pública:

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

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



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

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

El planteamiento urbanístico del Plan Parcial propone incorporar el área de la actual Calle 25, entre las carreras 16

y 17, como parte del espacio público de la Plazoleta de La Luz. Esto, dado que la accesibilidad vehicular a la Unidad de Actuación Urbanística 1 se dará por la Carrera 16.

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

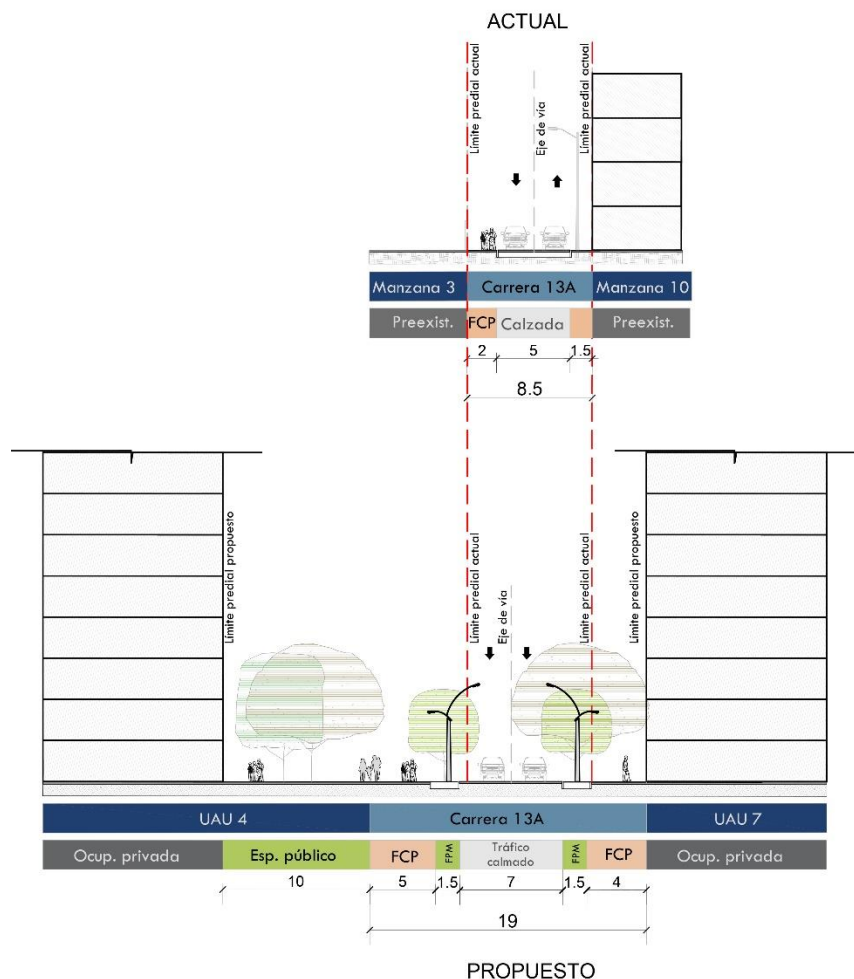
El Plan Parcial propone la readecuación del perfil vial de la Carrera 13A, incorporándola como una vía de tráfico calmado y mejorando las condiciones actuales de los andenes laterales mediante la incorporación de Franjas de Paisajismo y Mobiliario y la ampliación de las Franjas de Circulación Peatonal.

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

Componentes mínimos de la sección pública:

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

Ilustración 5.1-14. Perfil vial Carrera 13 A entre Av. Calle 26 y Calle 24.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

En atención a lo establecido en el numeral 1.3. del acta de compromiso del Estudio de Tránsito que hace parte integral del presente Decreto, le corresponderá al Promotor garantizar la intervención integral de la sección pública de la Carrera 13A entre la Calle 25 y la Calle 26. Por tanto, en el caso del desarrollo de la UAU 3 previo al desarrollo de la UAU 5, deberá gestionar los recursos de las cargas monetarias asignadas a la UAU 3 según lo definido en el sistema de reparto de cargas y beneficios, con el fin de concretar como cargas anticipadas los andenes del costado oriental de la Carrera 13A, los cuales están asignados como cargas urbanísticas de la UAU 5.

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

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

Igualmente, cabe resaltar que parte del predio actual de esta vía, identificada con RUPÍ 4434-8, hace parte del intercambiador de TransMilenio. Dado que sobre esta infraestructura se proyecta una plataforma al nivel de las vías, además del potencial desarrollo inmobiliario asociado a la UAU 3, el Plan Parcial propone el cambio de uso de dicha porción de la Carrera 13B que hace parte del intercambiador como espacio público.

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

El planteamiento urbanístico del Plan Parcial propone interrumpir esta vía a la altura del predio donde actualmente se localiza la sede de la Universidad Externado de Colombia, incorporando el tramo restante, hasta la Calle 25 al sistema de espacio público proyectado, con el fin de asumir los altos flujos peatonales de integración entre la Estación de Regiotram de la Carrera 17 y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. No obstante, lo anterior, la Carrera 16 se proyecta como el acceso vehicular a la Unidad de Actuación Urbanística 1.

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

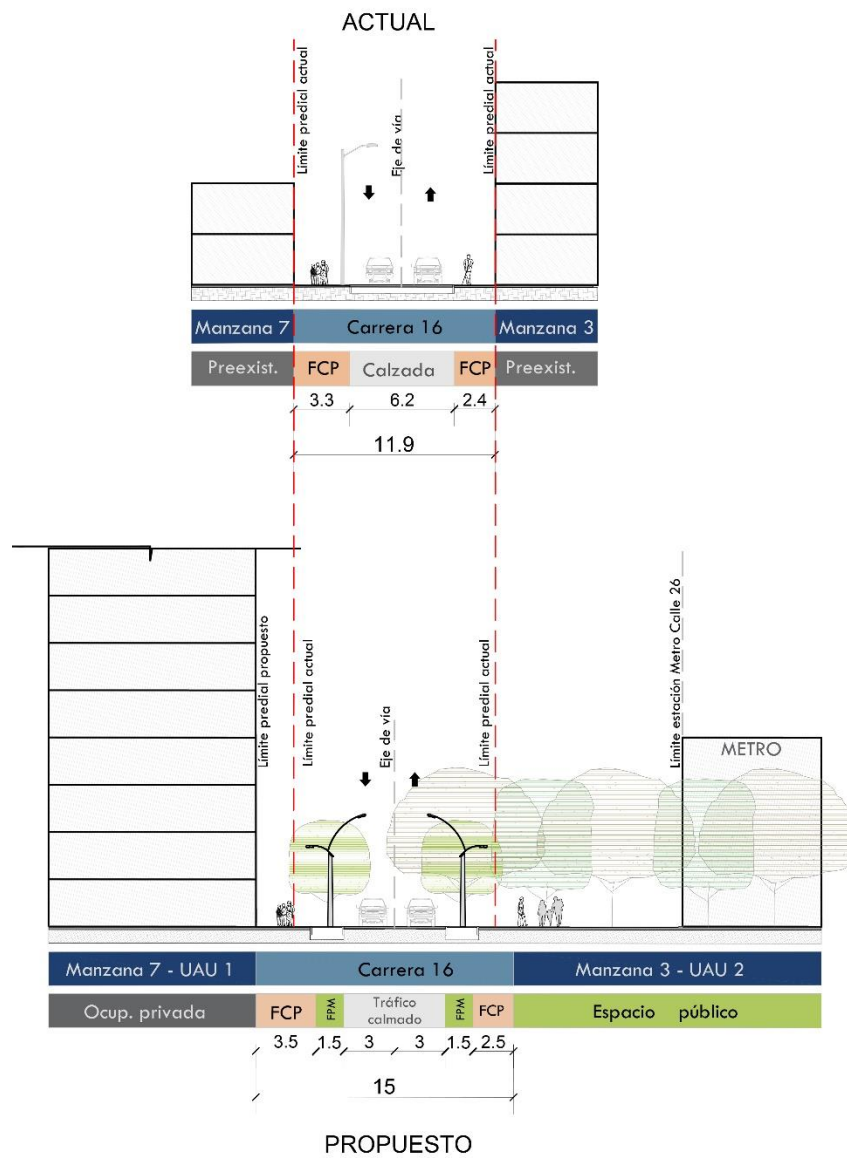
Lo anterior, tal como se expondrá en las estrategias de gestión del Plan Parcial, en el marco de la coordinación prevista en el Convenio Interadministrativo No. 344 de 2021 entre la Empresa Metro de Bogotá S.A., Empresa de Transporte del Tercer Milenio – Transmilenio S.A., Secretaría General de la Alcaldía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

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

Componentes mínimos de la sección pública:

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

Ilustración 5.1-15. Perfil vial Carrera 16 entre Calles 24 y 25



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

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

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Actuación propuesta modificación
		Desde	Hasta	
				Mejoramiento de andenes, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

d) Criterios Generales de Manejo e Intervención del Subsistema vial:

- El diseño de los radios de giro deberá corresponder a lo establecido en el Decreto Distrital Decreto 787 de 2017 *"Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 327 de 2004 y su Anexo N° 1"*, en lo que respecta a los radios de giro y se dictan otras disposiciones, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
- Si bien al interior del área de planificación no se localizan paraderos del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, en caso de generarse sobre la Carrera 13 y/o la Calle 24, estos podrán ocupar parte de la sección determinada para la franja de paisajismo y mobiliario.
- En caso de generarse zonas de paraderos en las vías que marcan la delimitación del área de planificación de este corredor, se deberán implementar paraderos accesibles de manera que garanticen la movilidad y el acceso a transporte público de las personas con movilidad reducida, teniendo en cuenta lo establecido en la Resolución 269 de 2020 emitida por la Secretaría Distrital de Movilidad *"Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones"*, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya; en la cual se establecen las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.

e) Armonización del Plan Parcial con las Áreas de Reserva Vial:

Al interior del Área de Planificación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 se localizan algunas áreas de reserva vial, las cuales se superponen parcialmente con algunos elementos del Planteamiento Urbanístico. Esto se debe, en parte, a la actualización de estudios y diseños de proyectos de infraestructura como la Primera Línea del Metro de Bogotá, la cual se encuentra en un avance asociado a su estructuración y diseños en detalle, tanto del sistema de transporte como del urbanismo, y los cuales, como se presentó anteriormente, fueron incorporados en la propuesta de formulación del Plan Parcial.

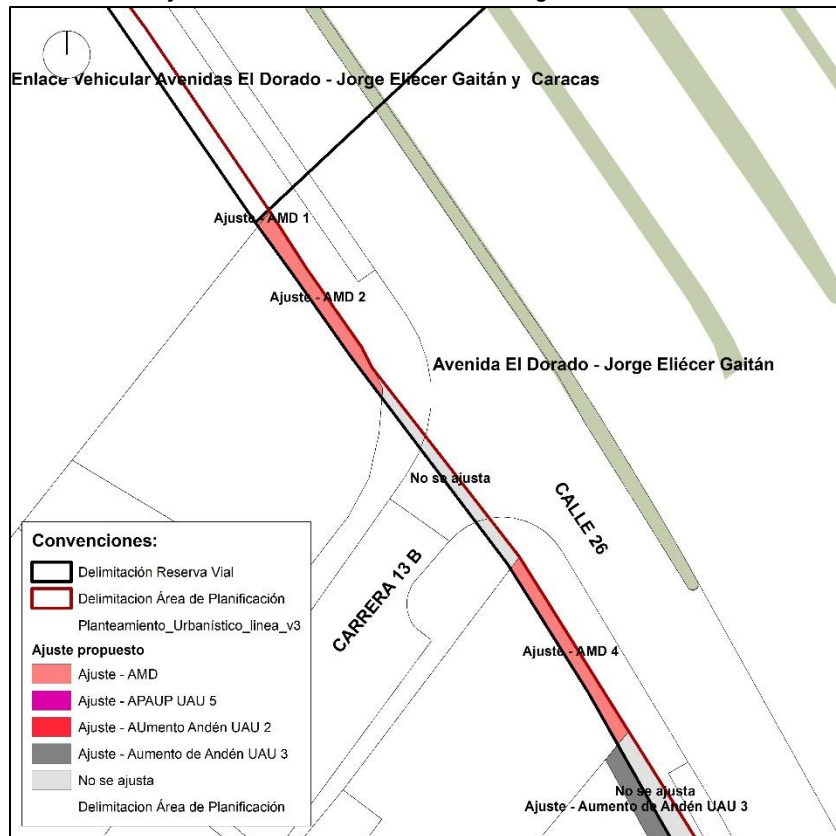
Así mismo, se identifican algunas superposiciones con predios identificados como Áreas de Manejo Diferenciado, tales como el Edificio de Panauto, Bien de Interés Cultural del Ámbito Distrital, o las edificaciones consolidadas sobre la Calle 26 que conforman las AMD 2 y 4, según se expuso en el numeral 4.4. del presente Documento Técnico de Soporte.

A continuación, se relacionan las principales diferencias de áreas, así como la propuesta de ajuste que se deriva de la presente formulación.

I. Reserva vial de la Avenida Jorge Eliécer Gaitán:

Tal como se aprecia en la siguiente figura, en el tramo de la Av. Jorge Eliécer Gaitán existe una superposición de la reserva vial con el predio identificado con código catastral 003101001018, el cual corresponde al Área de Manejo Diferenciado 2. Así mismo, se presenta una superposición con el predio identificado con código catastral 003101001025, que compone el Área de Manejo Diferenciado 4. Ambos, son edificaciones con un alto grado de consolidación, dado que cuentan con alturas superiores a los quince (15) pisos, por lo que desde el planteamiento urbanístico no se prevé la demolición de estas edificaciones y su incorporación a las áreas desarrollables del Plan Parcial.

Ilustración 5.1-16. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Jorge Eliécer Gaitán – Av. Calle 26 - 1

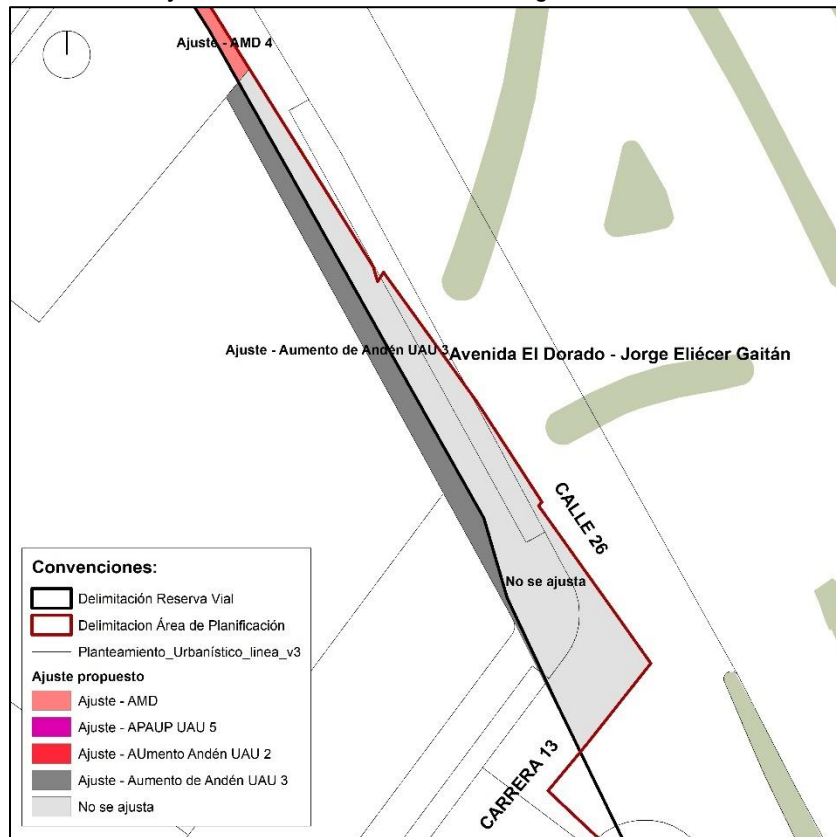


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

En el tramo comprendido entre la Carrera 13A y el límite del AMD 4 del Plan Parcial, se propone un aumento de la Reserva Vial. Lo anterior, obedece a que la definición del Planteamiento Urbanístico parte de la alineación actual de la vía de servicio de la Calle 26, que marca el límite norte del área de planificación, de acuerdo con la información del levantamiento topográfico y, a partir de dicho límite del borde del andén, propone la incorporación de las Franjas de Paisajismo y Mobiliario y Franjas de Circulación, de acuerdo con la cartilla de andenes del Distrito para la jerarquía correspondiente a este eje vial (V-2), tal como se expuso en el literal a) del numeral 5.1.1 del presente Documento Técnico de Soporte.

Lo anterior, según se aprecia en la siguiente imagen:

Ilustración 5.1-17. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Jorge Eliécer Gaitán – Av. Calle 26 - 2



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Así mismo, en el tramo comprendido entre la Carrera 13 y la Carrera 13A, se presenta una diferencia entre el límite de la reserva vial y el límite de los predios que componen el Área de Manejo Diferenciado 5 -AMD 5- donde se propone ajustar la reserva vial para incorporar la totalidad de las áreas de andenes existentes.

Respecto al predio identificado con código catastral 003101009011, se aclara que este corresponde a un predio fiscal propiedad del Instituto de Desarrollo Urbano, y comprende un área remanente que, en el marco de la presente formulación, se propone sea incorporado como Área de Manejo Diferenciado con potencial de desarrollo, según se

describe en el numeral 4.4. de este Documento Técnico de Soporte. Lo anterior, con el fin de permitirle un desarrollo en sí mismo o en integración con los demás predios que componen el Área de Manejo Diferenciado 5.

Ilustración 5.1-18. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Jorge Eliécer Gaitán – Av. Calle 26 - 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

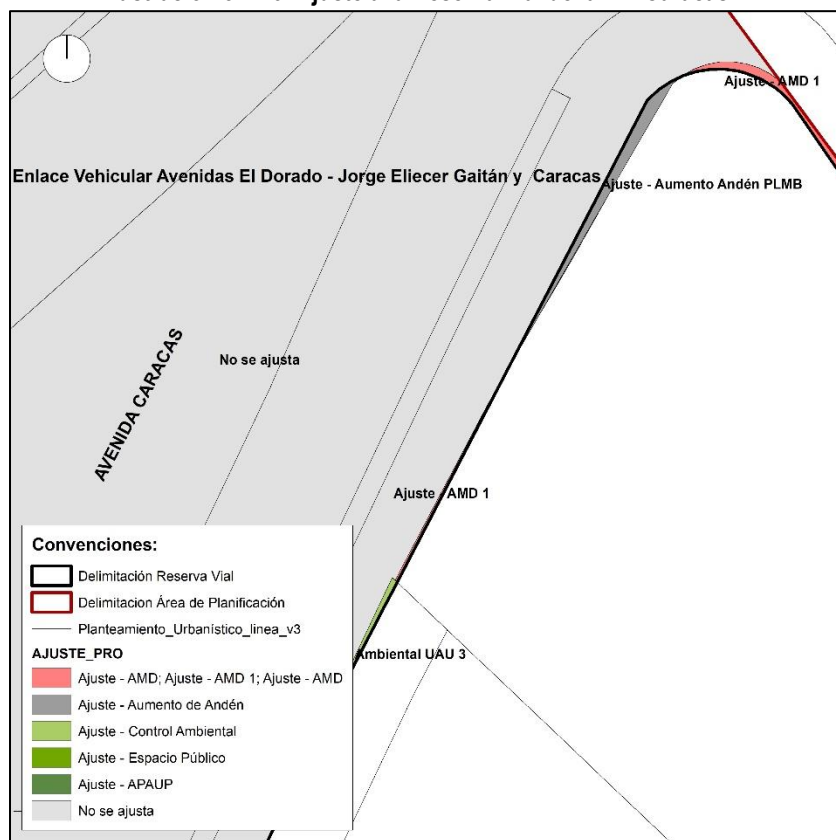
II. Reserva vial de la Avenida Caracas:

Tal como se aprecia en la siguiente figura, la reserva vial de la Avenida Caracas se superpone al Área de Manejo Diferenciado 1 que corresponde al Edificio Panauto, Bien de Interés Cultural del ámbito Distrital. Por tanto, se propone el ajuste de la reserva vial.

Así mismo, a razón de los diseños de la Avenida Caracas asociados a la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se propone actualizar el área de la reserva vial de manera que coincida con los elementos de la malla vial según se propone en dichos diseños. Así pues, se aprecia que parte de la reserva, en el costado oriental de la vía, se superpone con el Control Ambiental que será cedido por la UAU 3, pero adecuado en el marco de la ejecución de la UAU 2, tal como se detalla en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, toda vez que esta área se encuentra al interior del límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019. El área remanente al interior de la reserva vial que se propone como control ambiental, obedece así mismo a la definición

del perfil vial de la Avenida Caracas según los diseños avanzados a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte.

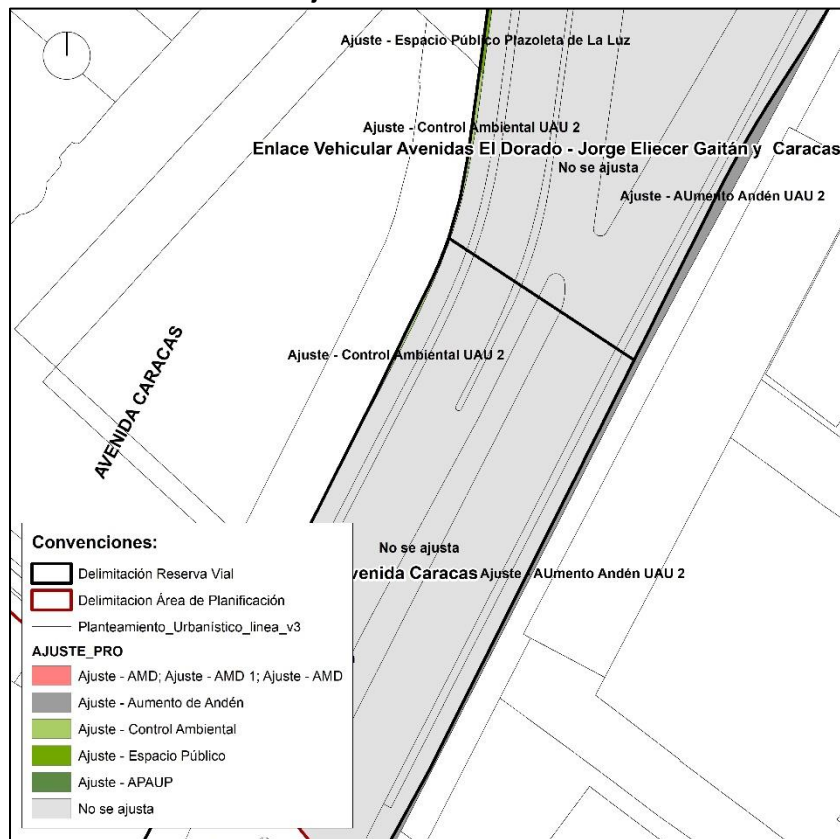
Ilustración 5.1-19. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Caracas 1



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Tal como se aprecia en la siguiente imagen, en el costado oriental de la Avenida Caracas, se propone un aumento de la reserva vial en el costado oriental de la vía, con el fin de incluir la totalidad de los andenes proyectados por los diseños de la Primera Línea del Metro de Bogotá, los cuales fueron incorporados en la presente formulación. Por su parte, en el costado occidental, la reserva vial se superpone en parte con las áreas de control ambiental localizadas entre el borde interior del andén propuesto y la edificación de acceso occidental a la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

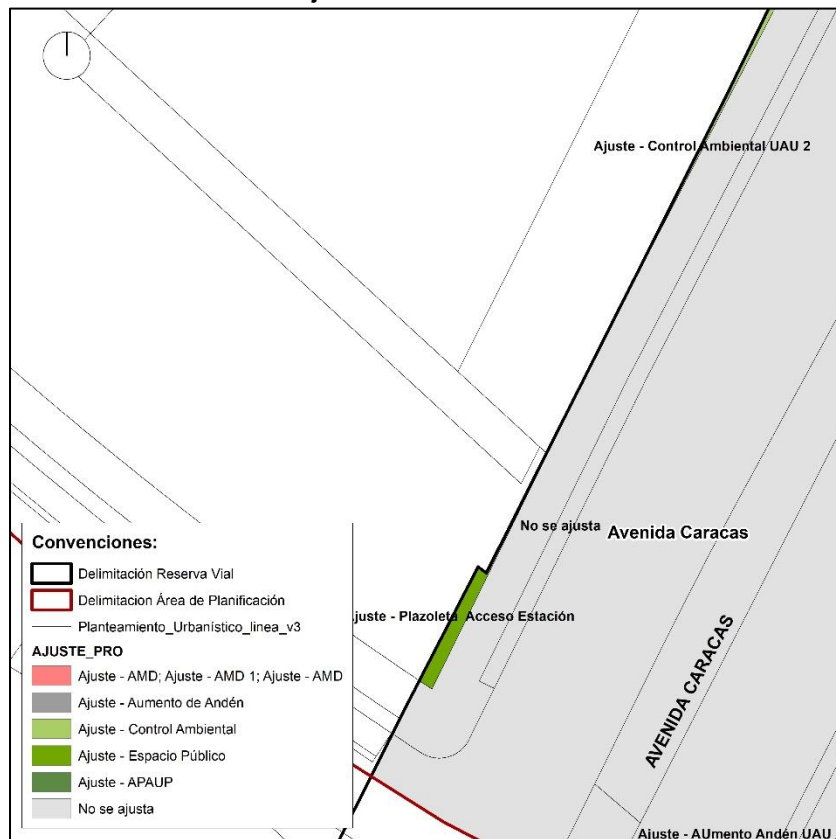
Ilustración 5.1-20. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Caracas 2



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Tal como se aprecia en la siguiente imagen, el área de reserva vial se superpone con el espacio público de la Plazoleta de Acceso a la Estación del Metro de Bogotá, según se describe en el literal b) del numeral 5.2.3. del presente Documento Técnico. Lo anterior se deriva, igualmente, de la incorporación de los diseños de la Avenida Caracas, adelantado por la firma WSP, contratista del Consorcio Metro Línea 1, y suministrados a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano en el proceso de formulación.

Ilustración 5.1-21. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Caracas 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Finalmente, tal como se aprecia en la siguiente imagen, el área de reserva vial de la Avenida Caracas se superpone con el espacio público de la Plazoleta de La Luz que, en la propuesta de formulación de este Plan Parcial, se define partiendo de los componentes de la sección pública de la Calle 26, de acuerdo con los diseños viales adelantados en el marco del proceso de estructuración de la Primera Línea del Metro de Bogotá.

Ilustración 5.1-22. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Caracas 4

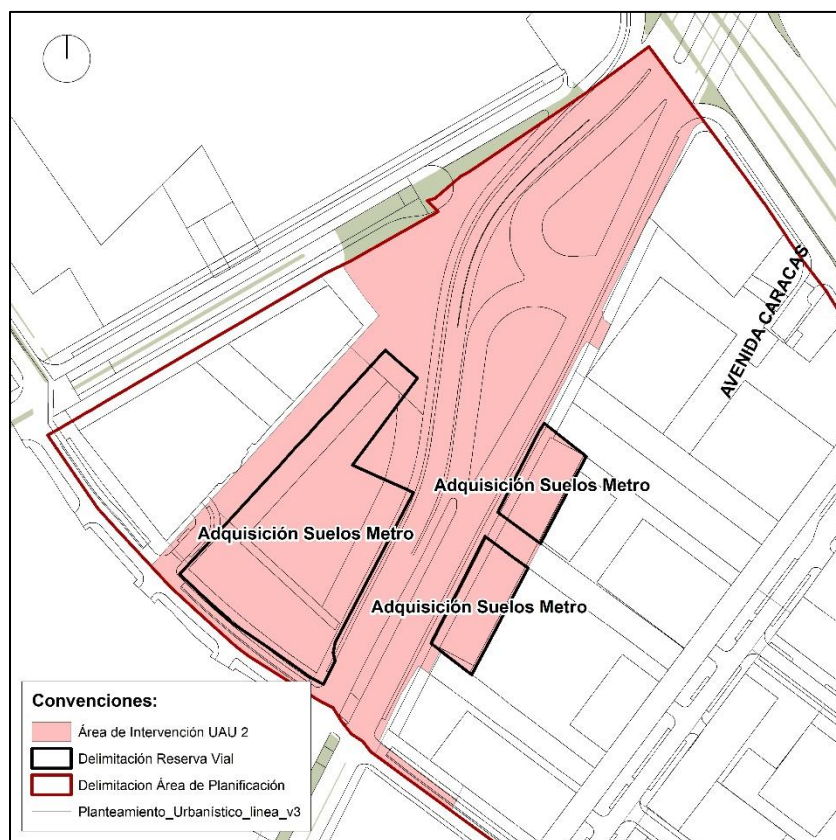


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

III. Reserva Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá:

Tal como se puede apreciar en la siguiente imagen, las áreas de reserva de suelo para la localización de las edificaciones de acceso a la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá se encuentran incluidas en el área de intervención de la Unidad de Actuación Urbanística 2 que, tal como se describe en el numeral 6.4. del presente Documento Técnico de Soporte, corresponde al límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019, según información aportada por el Metro de Bogotá y por WSP, contratistas del Consorcio Metro Línea 1, en el marco del actual proceso de formulación.

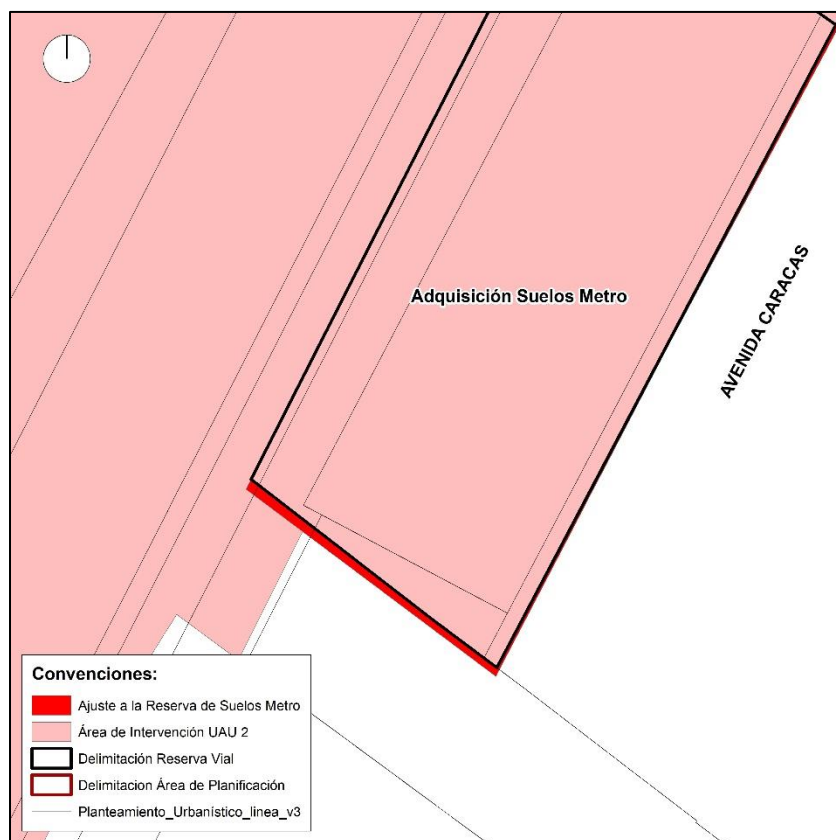
Ilustración 5.1-23. Área de Intervención de la UAU 2 respecto a límite de la reserva de suelo de la PLMB



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

No obstante, se presentan algunas diferencias menores como una ampliación del límite del contrato de concesión respecto a la reserva de suelo, al sur de la edificación de acceso oriental de la mencionada Estación, tal como se presenta en la imagen a continuación, y la cual cuenta con un área de 23,00 m². Cabe aclarar igualmente que, a la fecha de elaboración del presente Documento, Metro de Bogotá adquirió los suelos necesarios para el desarrollo de esta edificación a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

Ilustración 5.1-24. Diferencia entre la reserva de suelo y el límite del Contrato de Concesión 163 de 2019 (rojo)

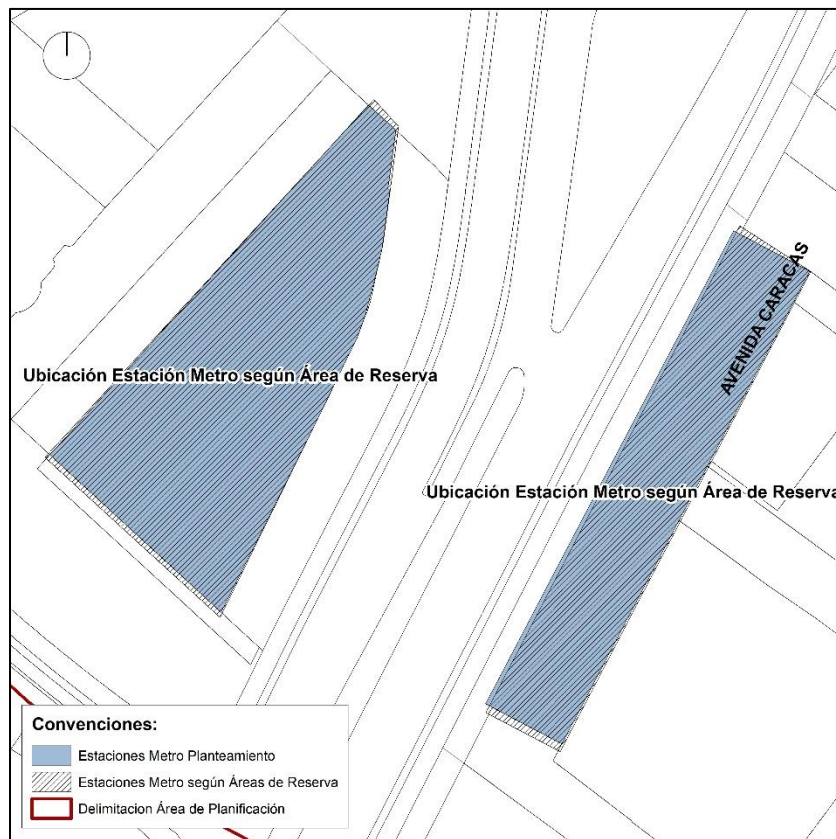


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

De acuerdo con lo anterior, se propone el ajuste a la reserva de suelos según se expuso anteriormente.

Igualmente, es importante señalar que existen diferencias entre la localización de la Estación, según la información de las reservas viales de la Secretaría Distrital de Planeación, y la información compartida por WSP, la cual fue incorporada en el presente proceso de planificación, ya que obedecen a los diseños más actualizados del sistema de transporte público. Estas diferencias se presentan en la imagen a continuación:

Ilustración 5.1-25. Diferencia entre la localización de la Estación del Metro respecto a las áreas de reserva



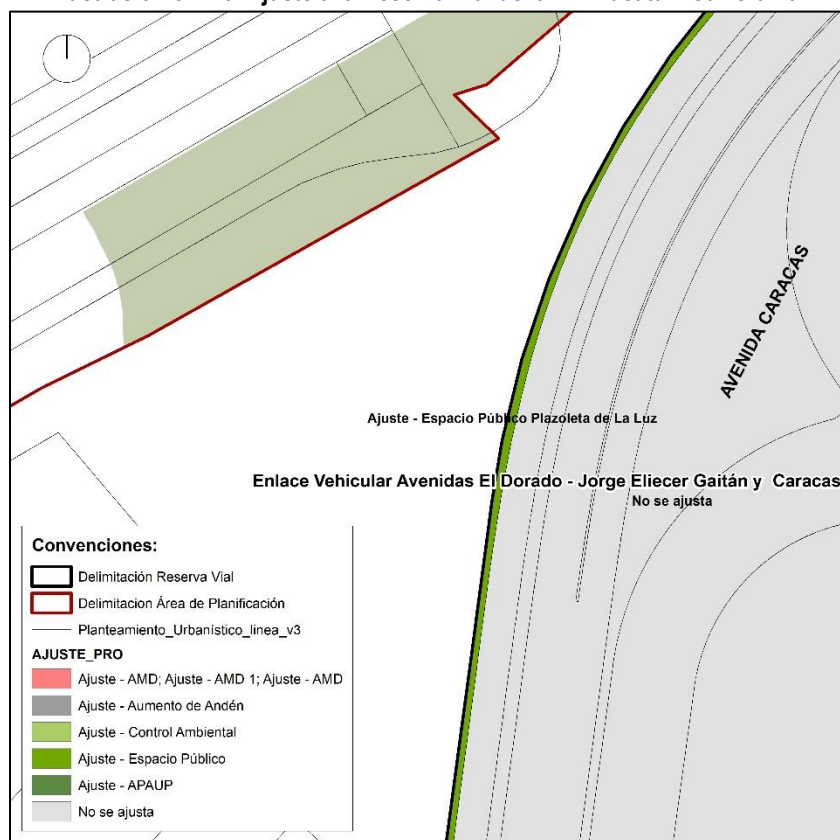
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

IV. Reserva vial de la Avenida Bacatá – Carrera 13:

Como se aprecia en la siguiente imagen, se propone un ajuste a la reserva vial de la Avenida Bacatá en el tramo comprendido entre la Calle 25 y la Calle 26, a razón de la incorporación del perfil vial de la Carrera 13 y el proyecto del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate.

Así mismo, se aclara que el Plan Parcial propone una ampliación de los andenes del costado occidental de la vía para atender la demanda peatonal futura del área de planificación. No obstante, como se mencionó en el literal b) del numeral 5.1.1. del presente Documento Técnico de Soporte, el PEMP del Centro Histórico de Bogotá propone una reducción de los carriles vehiculares a dos (2), lo que permite un aumento de los andenes laterales. Esto, a su vez, implica que se prevé no el aumento de la sección vial de este eje, sino por el contrario la reducción de las áreas destinadas al tráfico vehicular.

Ilustración 5.1-26. Ajuste a la Reserva Vial de la Av. Bacatá – Carrera 13



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

A continuación, se presenta una tabla con el resumen de los ajustes a las reservas viales propuestas por el presente proceso de formulación:

Tabla 5.1-4. Ajustes a las Áreas de Reservas Viales en Plan Parcial:

RESERVA VIAL	AJUSTE PROPUESTO	ÁREA (m2)
Enlace Vehicular Avenidas El Dorado - Jorge Eliécer Gaitán y Caracas	Ajuste - Aumento Andén UAU 2	109,06
	Total	109,06
Avenida El Dorado - Jorge Eliécer Gaitán	Ajuste - AMD	0,60
	Ajuste - AMD 2	15,30
	Ajuste - AMD 4	14,91
	Ajuste - AMD 5	171,02
	Ajuste - Aumento de Andén UAU 3	61,27
	Ajuste - Aumento de Andén AMD 5	17,66
	No se ajusta	208,08
	Total	488,84

RESERVA VIAL	AJUSTE PROPUESTO	ÁREA (m2)
Enlace Vehicular Avenidas El Dorado - Jorge Eliecer Gaitán y Caracas	Ajuste - AMD 1	57,03
	Ajuste - Aumento Andén PLMB	12,42
	Ajuste - Control Ambiental UAU 2	17,90
	Ajuste - Control Ambiental UAU 3	5,54
	Ajuste - Espacio Público Plazoleta de La Luz	109,19
	No se ajusta	12.147,02
	Total	12.349,10
Avenida Caracas	Ajuste - Control Ambiental UAU 2	18,64
	Ajuste - Plazoleta de Acceso Estación Metro	16,10
	No se ajusta	3.977,62
	Total	4.012,36
Avenida Bacatá	Ajuste - APAUP UAU 5	21,12
	No se ajusta	17,99
	Total	39,12
Reserva de suelo para la Estación del Metro de Bogotá	Aumento de la reserva de suelo	23,00
TOTAL RESERVAS VIALES		17.021,48

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

V. Gestión para la armonización de las áreas de reservas viales:

Tal como se expuso anteriormente, el Plan Parcial propone la modificación de las reservas viales vigentes, debido a la articulación con los proyectos de infraestructura y a la implementación futura del planteamiento urbanístico del presente instrumento de Planificación. No obstante, y si bien el Plan Parcial incorporó los diseños de la Primera Línea del Metro de Bogotá aportados por la firma WSP, contratista del Consorcio Metro Línea 1, estos diseños podrán surtir modificaciones, tal como se expuso en el literal a) del numeral 5.1.1 de este Documento, en el marco de las actividades que se desarrollen en el Contrato de Concesión 193 de 2019.

Así las cosas, es imprescindible contar con la armonización entre los diferentes estudios de tránsito y su aprobación por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad; el visto bueno de la Empresa Metro, y TransMilenio S.A. Por tanto, estas gestiones podrán ser lideradas por el Promotor del Plan Parcial y la Secretaría Distrital de Planeación. Así mismo se deberá informar a la Dirección de Estructuras de la SDP previo a la adopción de la modificación, de la reserva vial, de acuerdo con las competencias establecidas en el decreto 432 de 2022.

5.1.2. Sistema de transporte:

El sistema de transporte del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está compuesto por las estaciones e infraestructuras asociadas a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la proyectada Estación Central de TransMilenio. Igualmente, se incorpora en el planteamiento la Estación de Regiotram de Occidente localizada sobre

la Carrera 17 que, si bien se encuentra por fuera del área de planificación, es determinante para el desarrollo del planteamiento urbanístico. Así mismo, incluye el desarrollo de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, localizada en la esquina noroccidental de la intersección de la Carrera 13 con Calle 25, al interior de la Unidad de Actuación Urbanística 5.

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

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

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

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

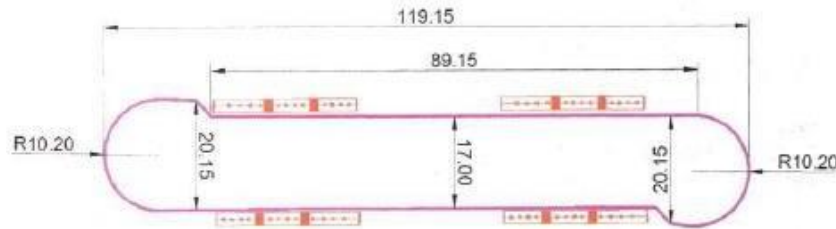
Los diseños de la Estación Central se realizaron mediante el contrato IDU 133 de 2005 derivado de la Fase III de TransMilenio, según los parámetros operativos previstos por TransMilenio para ese momento, en donde se contemplaban dos fases. Como parte de la Fase 1 se realizó la construcción del intercambiador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

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

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

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

Ilustración 5.1-27. Plataforma Troncal



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

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

Ilustración 5.1-28. Planta de plataforma Troncal



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

Posteriormente, y dada la necesidad de incorporar en el planteamiento urbanístico el desarrollo de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y el sistema Regiotram de Occidente, se evalúa pertinente realizar un proceso de reformulación al Decreto Distrital 213 de 2013, proceso que culminó con la adopción del Decreto 822 de 2019. Sin embargo, debido al fallido proceso de licitación para la ejecución del desarrollo urbanístico e inmobiliario previsto por el Plan Parcial de 2013, se define incorporar la infraestructura del intercambiador como un Área de Manejo Diferenciado, donde solo se proponía la ejecución de la Estación Central y la plazoleta de espacio público a nivel, pero renunciando al potencial de aprovechamientos urbanísticos del Plan Parcial.

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

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

Por tanto, en el actual proceso de reformulación, se determina incorporar los suelos asociados a la infraestructura de transporte de TransMilenio como una Unidad de Actuación Urbanística independiente, asignándole aprovechamientos urbanísticos que le permitan participar del desarrollo inmobiliario del Plan Parcial y, a través del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie, generar recursos para la financiación de sus infraestructuras, u otros mecanismos para la concreción de los aprovechamientos potenciales sobre esta infraestructura de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

No obstante, en el actual proceso de reformulación, y con el fin de permitir la vinculación efectiva del Metro de Bogotá en la gestión del Plan Parcial, y participar de los beneficios que trae, no solo la definición de la norma urbanística, sino los mayores valores del suelo que se derivan de la ejecución de los sistemas de transporte, se propone incorporar los suelos que serán objeto de adquisición por parte de la Empresa Metro de Bogotá como una

Unidad de Actuación Urbanística, otorgándole aprovechamientos en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

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

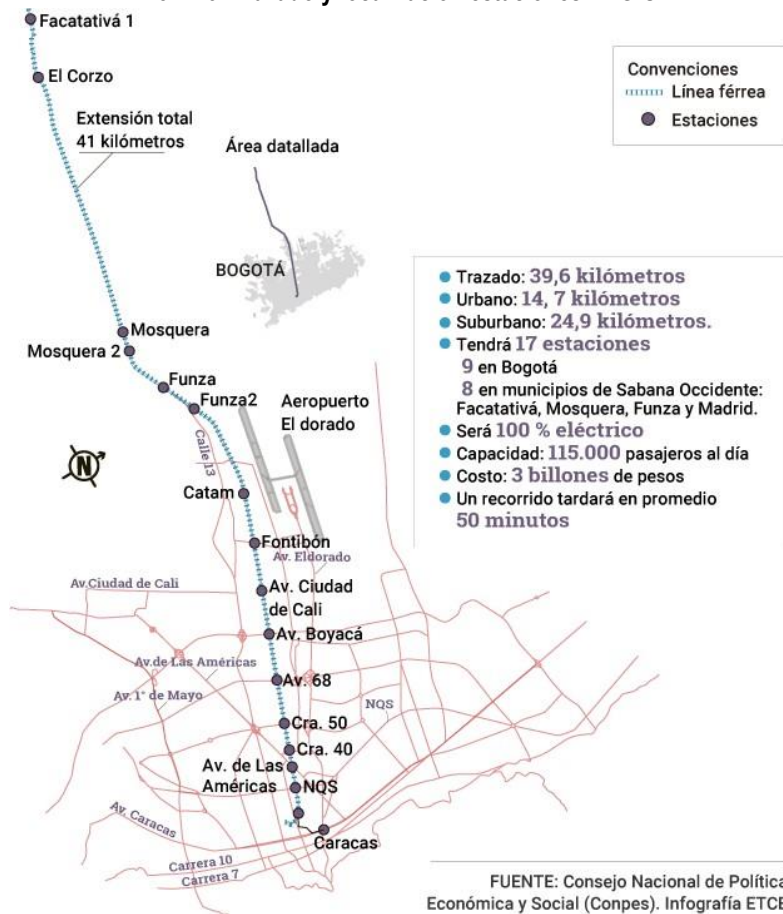
En el marco del proceso de reformulación del Plan Parcial en el año 2018, la Empresa Férrea Regional S.A.S. suscribió Contrato de Consultoría No. 034 del 2018 con la Unión Temporal EGIS-Deloitte-Durán & Osorio-Sumatoria para la elaboración de los diseños del proyecto Regiotram de Occidente. En atención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

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

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

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

5.1-29. Trazado y localización estaciones REGIOTRAM



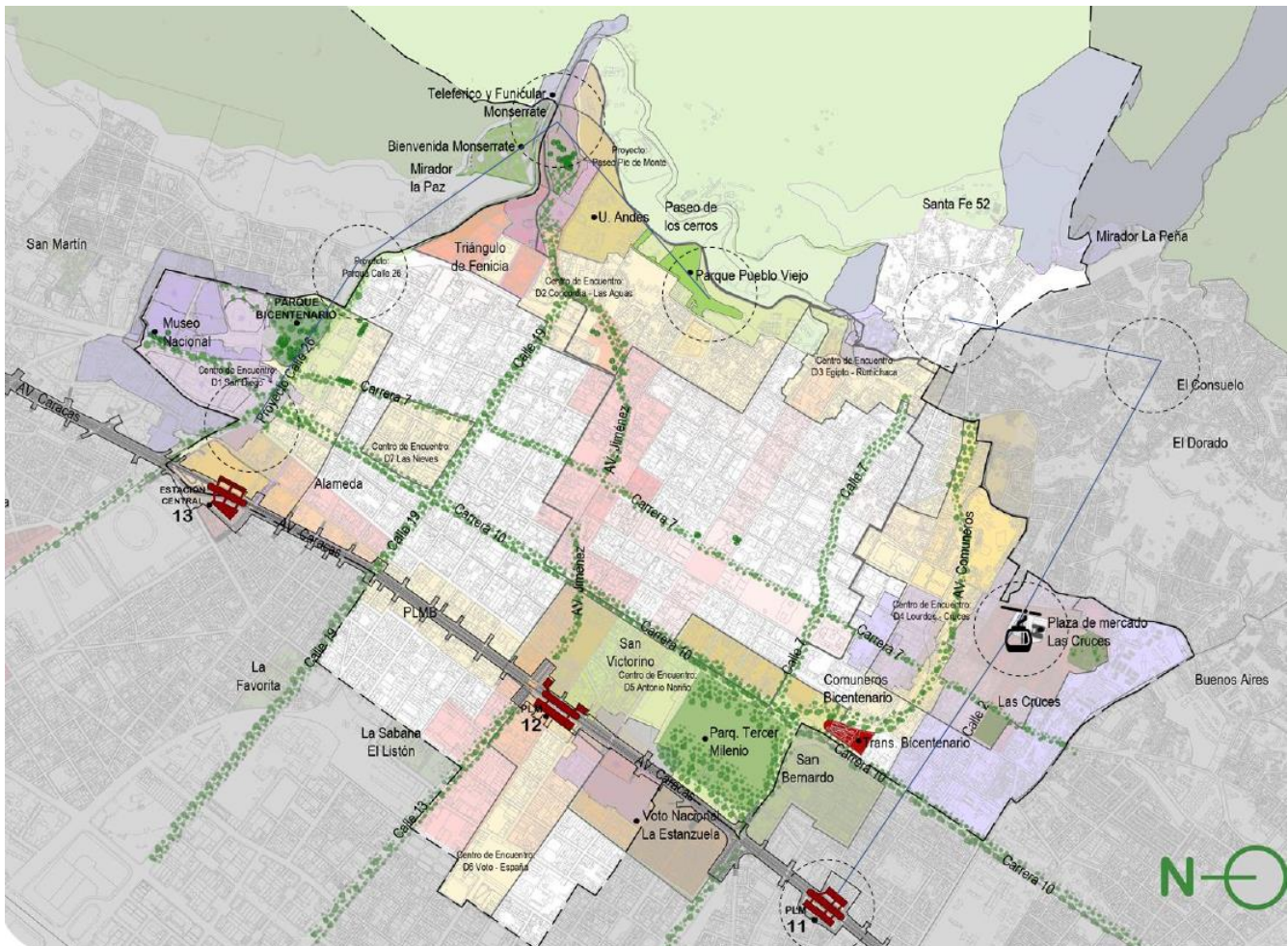
Fuente: Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes). Infografía ETCE.

a) Estación del Cable Aéreo – San Diego

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

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

Ilustración 5.1-30. Corredor del cable dentro del PEMP-CHB



Fuente: IDU-Metro de Medellín – 2022

A la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, el sistema del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate se encuentra en proceso de estructuración a nivel de Factibilidad, a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano –IDU-. No obstante, se incluye la localización de la Estación resultante de la prefactibilidad del proyecto, compartida por el Instituto de Desarrollo Urbano, en respuesta a la solicitud de información de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. por medio del oficio con radicado ERU No. S2023001428 del 28 de marzo de 2023.

Así mismo, el Plan Parcial asigna aprovechamientos a estos suelos, con el fin de vincular el desarrollo de la Estación en la gestión futura de la Unidad de Actuación Urbanística 5, permitiendo la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo o la implementación de instrumentos de financiación como el Derecho Real Accesorio de Superficie. Por tanto, define un marco normativo flexible, a la luz de lo establecido en la Resolución 088 de 2021, que adoptó el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

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

a) Desde el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2022:

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

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

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

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

Posterior se sancionó la Ley 2079 de 2021, donde en su artículo 54. Reglas para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie (DRS) como instrumento de captura de valor para financiar proyectos urbanos de infraestructura de transporte, se complementó el citado artículo 97 de la Ley 1955, precisando que “El Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte también se podrá otorgar por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas (...).”

En la vigencia del mencionado Plan Nacional de Desarrollo se avanzó en un proyecto de reglamentación con el fin de mejorar las condiciones de aplicación de este instrumento de financiación. Sin embargo, al final del periodo administrativo en 2022, dicha reglamentación no fue expedida. No obstante, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de La Vida”, retomó algunos elementos de dicho proyecto de reglamentación, tal como se expone a continuación:

b) Desde el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026:

El artículo 284 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, respecto al Derecho Real Accesorio de Superficie determinó que “Una entidad pública denominada *superficiante*, titular de un bien inmueble fiscal o de

uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el Derecho Real de Superficie -DRS- de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, **por un plazo máximo de ochenta (80) años**, incluyendo prórrogas. El superficiario tendrá la facultad, **conforme a la normatividad de ordenamiento territorial** del lugar donde se ubique el inmueble y las **disposiciones urbanísticas vigentes**, de realizar y explotar por su cuenta y riesgo construcciones o edificaciones en **áreas libres aprovechables** con todos sus atributos de uso, goce y disposición, a fin de que puedan **soportar gravámenes y limitaciones al dominio**, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. En todo caso, las construcciones que realice el superficiario **requerirán licencia de construcción** cuya titularidad recae en el **superficiario**. La curaduría o la autoridad distrital o municipal, según corresponda, aprobará los planos de deslinde de las áreas que corresponden a dichas construcciones.

El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá como mínimo la delimitación del **área aprovechable**, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante, el cual se inscribirá ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y sus linderos y construcciones, así como los actos jurídicos que se efectúen en relación con el DRS. La cancelación procederá mediante escritura pública suscrita por las partes, que será objeto de registro” (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo incorporó la temporalidad definida por el artículo 54 de la precitada Ley 2079 de 2021, permitiendo una explotación del Derecho Real por un plazo máximo de 80 años. Adicionalmente, se concluye:

1. El otorgamiento del Derecho Real tiene sujeción a las normas urbanísticas vigentes que, para el caso de las infraestructuras de transporte público al interior del área de planificación, corresponde a los aprovechamientos y cargas urbanísticas definidas por el Plan Parcial.
2. Las construcciones a desarrollarse sobre las infraestructuras de transporte público requerirán licencias de construcción cuyo titular es el superficiario; es decir, el tercero que hará uso del Derecho Real Accesorio de Superficie.
3. Es necesario precisar el área aprovechable en el Plan Parcial, toda vez que esta no está determinada desde la Ley.

Así mismo, el Parágrafo Primero del precitado artículo 284 del Plan Nacional de Desarrollo, establece que “(...) la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos **procederá a habilitar sub-folios**, en los cuales se anotarán los actos jurídicos sujetos a registro que puedan soportar estas construcciones, **sin que se trasladen al folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base**. Con la extinción del DRS, los sub-folios, así como sus gravámenes, limitaciones y medidas cautelares cesarán sus efectos. Al finalizar el contrato se deberá **declarar la edificación construida como construcción en suelo propio sobre el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base** y la mejora revertirá a la entidad pública superficiante. La Superintendencia de Notariado y Registro deberá adoptar los códigos registrales necesarios y para todos los efectos se aplicará la tarifa ordinaria para la inscripción de documentos como un acto o negocio jurídico cuya naturaleza tiene cuantía (...)” (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, el parágrafo del artículo 284 incorporó uno de los elementos más importantes de la propuesta de reglamentación no expedida, descrita anteriormente, para viabilizar la implementación del DRS, que

es la creación de subfolios, lo que permitiría al superficiario la explotación comercial de unidades independientes y no del total de la edificación, con lo que se espera mejorar las condiciones de comercialización del futuro desarrollo.

De otra parte, el Parágrafo Segundo del mismo artículo 284 define que *“En los proyectos de origen público corresponderá a la entidad superficiante adelantar los estudios técnico, financiero y jurídico para su estructuración e implementación; **la selección del superficiario se realizará conforme a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad según su naturaleza jurídica.** En los proyectos de origen privado corresponderá al interesado realizar los estudios técnico, financiero y jurídico y asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión y/o evaluación por parte de la entidad superficiante, para lo cual aplicarán las condiciones establecidas en el **artículo 19 de la Ley 1882 de 2018; la selección del superficiario se realizará según el procedimiento establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012. En ningún caso el DRS se entenderá como una Asociación Público-Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012**”* (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, el vínculo comercial entre el superficiario y el superficiante podrá depender de las reglas propias de contratación de este último, sin necesidad de constituir alianzas público-privadas, y estableciendo reglas claras para la selección y evaluación del superficiario a la luz de otras leyes vigentes, con lo que se espera viabilizar la vinculación efectiva del potencial superficiario.

c) Definiciones del Plan Parcial para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie:

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

I. Infraestructura de transporte existente:

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

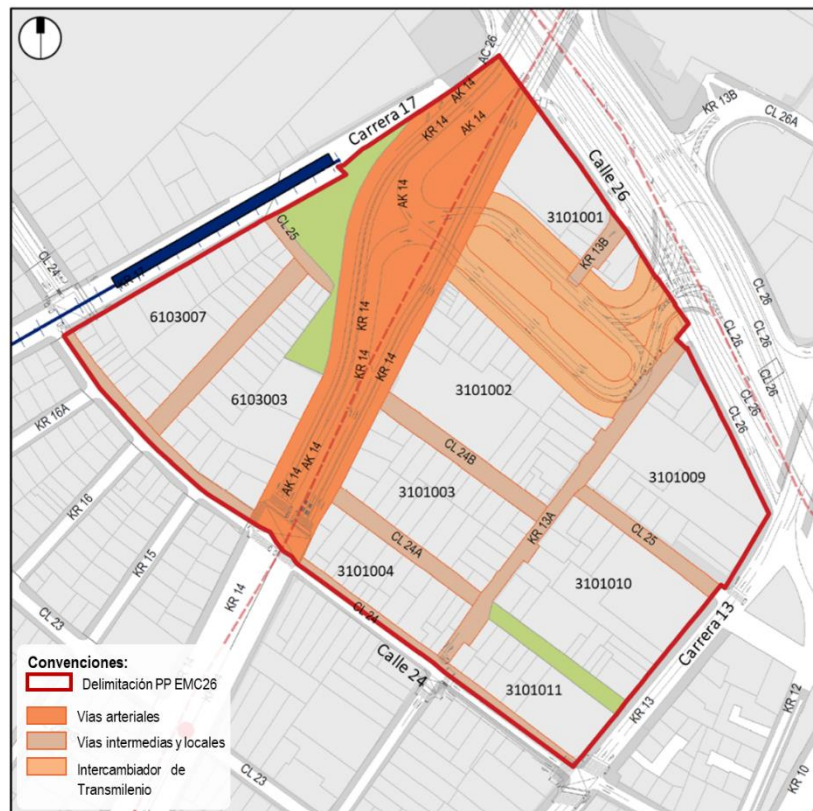
“1. La red vial de transporte terrestre automotor con sus zonas de exclusión o fajas de retiro obligatorio (...).

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

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

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

Ilustración 5.1-31. Infraestructura de transporte existente



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 5.1-5. Áreas infraestructura de transporte existente

Infraestructura de transporte existente	
Ítem	Área (m2)
Elementos de la malla vial local	8.198,7
Elementos de la malla vial intermedia	2.186,4
Elementos de la malla vial arterial	16.221,0
Intercambiador Transmilenio	10.112,8
TOTAL	36.719,0

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

II. Infraestructura de transporte proyectada:

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

Tabla 5.1-6. Áreas infraestructura de transporte proyectada

Infraestructura de transporte proyectada	
Ítem	Área (m2)
Edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.	4.438,98
Edificación estación cable aéreo San Diego	953,36

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

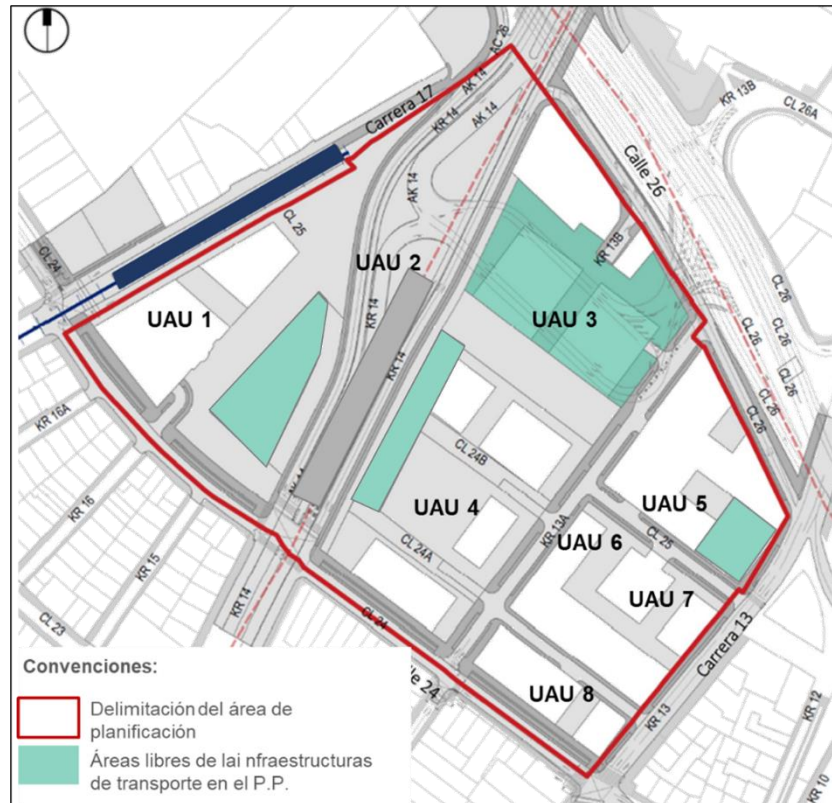
Dado que el numeral 8 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 y en el artículo 284 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, es claro en determinar que el Derecho Real Accesorio de Superficie puede explotar el potencial de edificabilidad en las áreas libres de los sistemas de transporte, se presentan dos casos en que puede aplicarse este instrumento:

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

Para el caso del Plan Parcial, las áreas libres aprovechables corresponden entonces a la superficie sobre las infraestructuras de transporte, en las que, de manera independiente a la operación de los sistemas de transporte, pueda ejecutarse una construcción. Por tanto, las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte propuestas para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie corresponden a:

1. Las cubiertas que se desarrollen sobre el intercambiador de Transmilenio, con un área de **8.257,5 m2**.
2. El último nivel de las edificaciones de acceso a la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Calle 26), con un área de **4.438,98 m2**
3. El último nivel de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, con un área de **953,4 m2**.

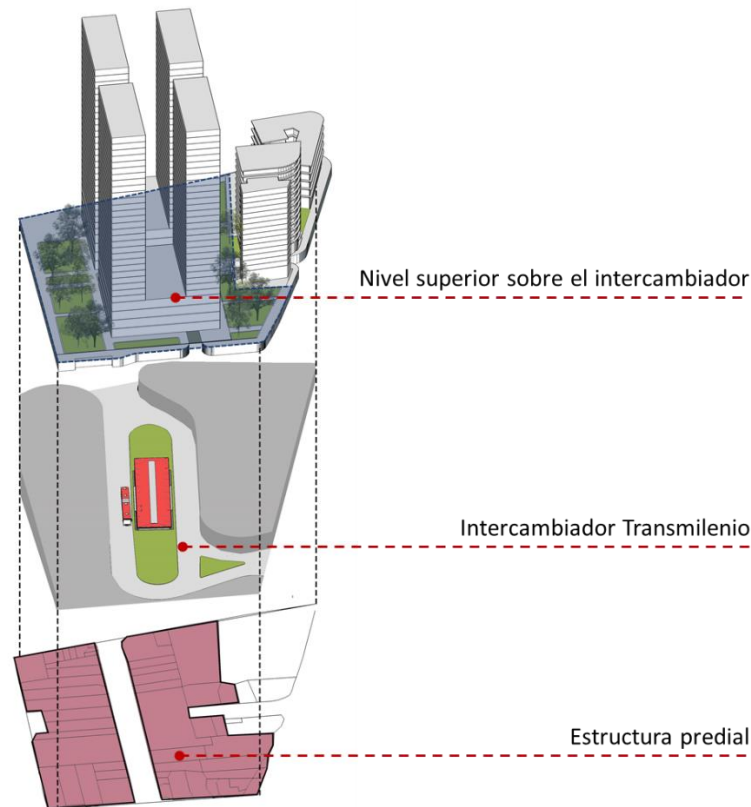
Ilustración 5.1-32. Áreas libres de los sistemas de transporte



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Ilustración 5.1-33. Áreas libres sobre intercambiador de Transmilenio



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

5.1.4. Acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad:

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

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

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

1. En la UAU 4², se debe disponer de mínimo **4.366,80 m²** para la configuración de las Áreas de Mitigación de Impactos – AMI del Centro Administrativo Distrital, para la aplicación del estándar óptimo de 0,90 m² por peatón. Esto, dado que en la hora de máxima demanda peatonal para el CAD (de doce del mediodía a una de la tarde para el día típico), es de 4.852 peatones.
2. Se podrá disponer hasta un 20% del Área de Mitigación de Impactos (873,36 m²) en áreas cubiertas del primer nivel del Centro Administrativo Distrital. Estas deben ser continuas y tener acceso directo desde el espacio público existente o proyectado; y no tener restricciones de paso con cerramientos u otros elementos.

Es importante mencionar que el área a destinar para la configuración de las Áreas de Mitigación de Impactos obedece a lo establecido en el artículo 29 de la Resolución 0092 de 2023, que modifica el artículo 63 de la Resolución 080 de 2021 del Ministerio de Cultura, PEMP del Centro Histórico de Bogotá, según el cual “(...) *En inmuebles con nivel de intervención 4 se debe dejar un área de transición para aglomeración de personas al interior del predio (...)*” que para el caso de los usos dotacionales equivale a “(...) *0,90 m² por peatón en momentos de mayor afluencia*”.

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

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

5.1.5. Armonización con Proyectos IDU:

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

² Tal como se expone más adelante, se propone un escenario alternativo para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital en la UAU 3. En este caso, se deberá garantizar la totalidad de las Áreas de Mitigación de Impactos en la misma proporción aquí definida, en las áreas de los predios fiscales de TransMilenio que no ocupe el desarrollo de este equipamiento.

con la coordinación interinstitucional en cabeza del Promotor del Plan Parcial, de acuerdo con lo establecido en el numeral 9.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

Esto con el fin de contrastarlos con la propuesta urbanística y/o acciones de mitigación resultado del Estudio de Tránsito que hace parte de la formulación del Plan Parcial. En caso de identificar superposiciones, el desarrollador o Promotor del Plan Parcial solicitará a través de la SDP revisar en detalle la información a través de mesas de trabajo con el IDU.

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

5.2. Sistema de espacio público:

5.2.1. Enfoque del sistema de espacio público:

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

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

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

a) Conceptos orientadores:

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

I. Reverdecer:

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

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

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

II. Bosque urbano:

Un bosque urbano consiste en la forma más extensa, funcional y visible de implementar la estructura verde en las ciudades. Consiste en la implantación extensiva de árboles, arbustos y zonas verdes, incluidas los árboles en zonas verdes concentradas, que se localizan en los corredores de movilidad, en áreas protegidas y en cuencas hidrográficas.

Así mismo, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2 del Acuerdo Distrital 859 de 2022 y en el Artículo 2 de la Resolución 5531 de 2022 de la Secretaría Distrital de Ambiente, *“Por medio de la cual se establecen los lineamientos para la implementación de los Bosques Urbanos en el Distrito Capital”*, el bosque urbano se entenderá como una estrategia de manejo silvicultural, en un área localizada en suelo urbano de la ciudad, para propiciar el establecimiento de especies con alta biodiversidad de vegetación multiestrato, privilegiando las especies nativas e incorporando especies de crecimiento rápido y crecimiento lento, que se integran a su dinámica espacial, funcional y socio-ecológica.

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

5.2.2. Descripción del sistema de espacio público en el Plan Parcial:

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

Por tanto, la definición del sistema de espacio público parte de incorporar tanto las estaciones de los sistemas de transporte público enunciadas, como los proyectos de espacio público previstas desde estas intervenciones, especialmente los parques y plazoletas proyectadas por la inserción de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la Estación de la Calle 26 (Estación 13).

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

Igualmente, la propuesta de espacio público parte del reconocimiento de los espacios públicos existentes en el área de planificación, sobre los cuales propone intervenciones tendientes a mejorar sus cualidades físicas, paisajísticas

y ambientales, como la recualificación de la Plazoleta de La Luz y la redefinición como espacio público de las Calles 24A y 24B localizadas entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; además de la Carrera 16 y la Calle 25, entre la Carrera 16 y la Carrera 17, y el tramo de la Carrera 13B que actualmente hace parte del intercambiador vial de Transmilenio.

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

Estos espacios complementarios se configuran por las Áreas Privadas Afectas al Uso Público -APAUP-, resultantes de la aplicación de los índices de ocupación y de la edificabilidad permitida por el Plan Parcial, que se proyectan de manera continua e integrada con los espacios públicos existentes y las áreas de cesión propuestas desde el planteamiento urbanístico. Estas APAUP se proponen de tal manera que se puedan desarrollar áreas para estacionamientos al servicio de las edificaciones, disminuyendo la ocupación de los desarrollos inmobiliarios en primeros pisos, con el fin de mejorar la oferta pública en el Plan Parcial. Así mismo, incorpora el Área de Mitigación de Impactos – AMI de la Unidad de Actuación Urbanística 4 para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2-, según se describe en el numeral 5.1.4. del presente Documento Técnico.

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

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

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

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

5.2.3. Elementos del sistema de espacio público en el Plan Parcial:

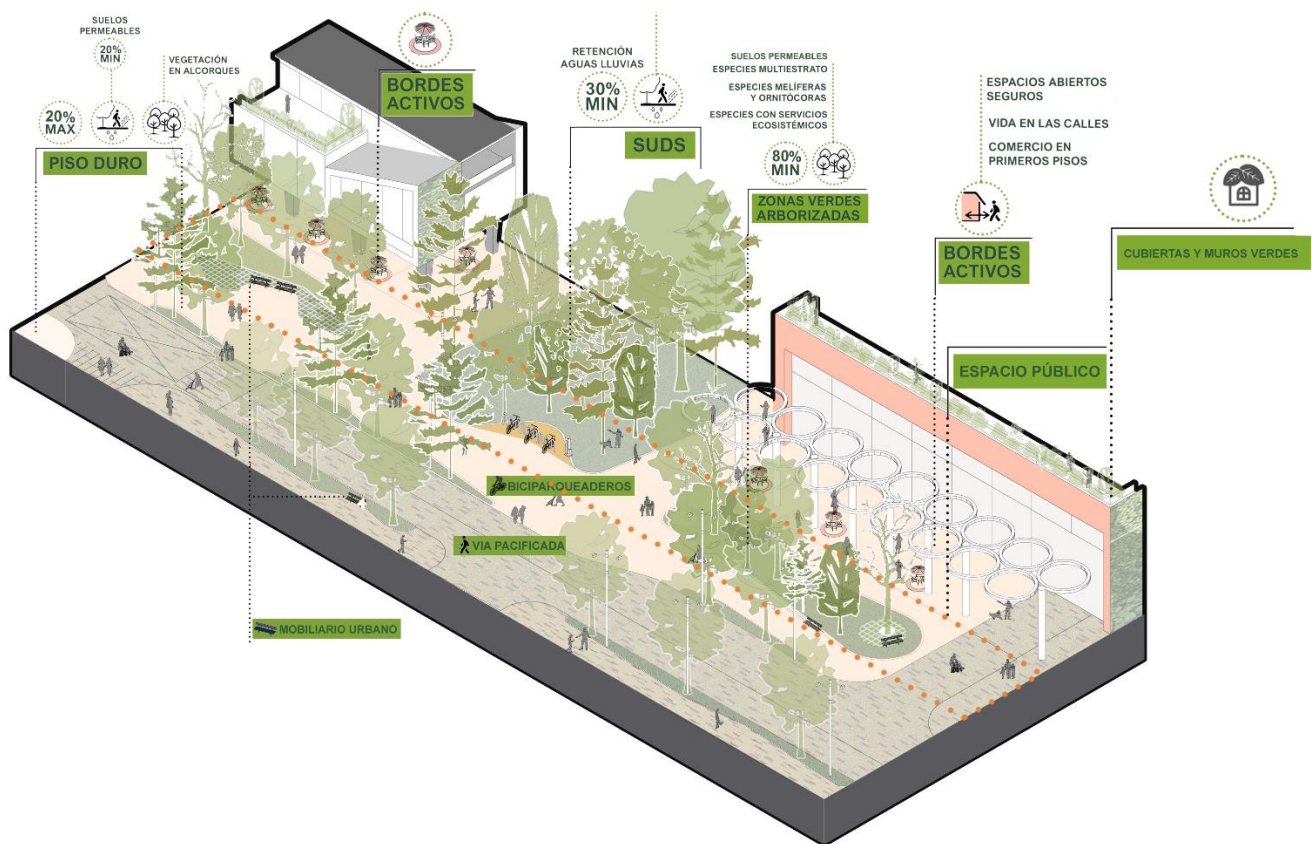
a) Sobreancho de Andén Carrera 13A:

Corresponde a un espacio público proyectado en el costado occidental de la Carrera 13A que será gestionado por las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4. Este espacio público se propone con el fin de articular la propuesta de espacio público sobre la Calle 26, asociada a la plataforma peatonal del IDU, con las espacialidades públicas

de las UAU de iniciativa pública, y con el corredor de la Calle 24. Se proyecta con un área total de **2.413,22 m²**, que equivale al 2,59% del área de planificación y una sección mínima de 10,0 metros.

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

Ilustración 5.2-1. Esquema de Manejo Sobreancho de Andén Carrera 13A



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

b) Plazoleta de acceso Estación Metro Calle 26:

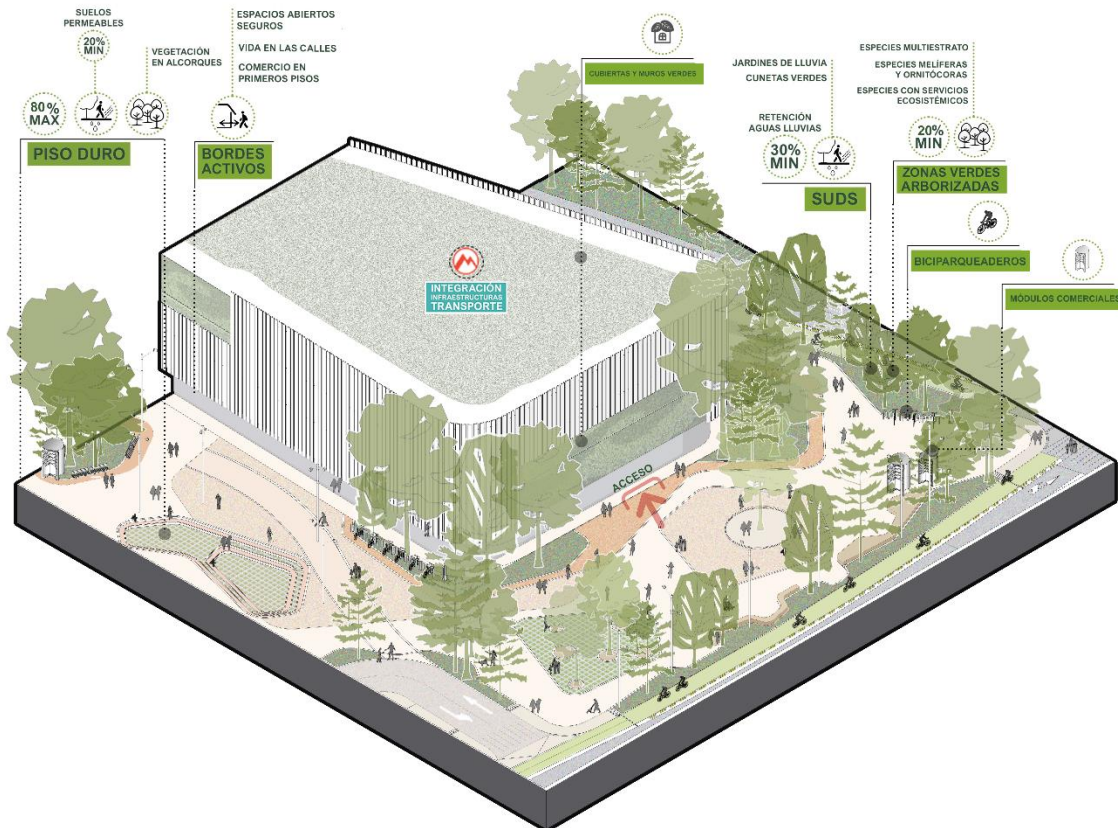
Este espacio público parte de la definición de los diseños adelantados a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte. Corresponde a un espacio público localizado entre la edificación de acceso occidental de la Estación del Metro de la Calle 26 y la sección pública de la Calle 24. Se proyecta con un área total de **1.792,70 m²** lo que equivale al 1,93% del área de planificación, de los cuales, 1.595,69 m² corresponden a la

cesión de espacio público a concretarse en el marco del desarrollo de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, y los restantes 197,01 m² corresponden a la sustitución del espacio público que será ocupado por el edificio de acceso oriental de la Estación, la cual se localiza en parte sobre la Calle 24B, en el predio identificado con RUP1 1-5037, y sobre el cual se propone el cambio de naturaleza jurídica a bien fiscal, tal como se describe en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

No obstante, lo anterior, el diseño de este espacio público corresponderá al desarrollado en el Contrato de Concesión 163 de 2019.

Ilustración 5.2.-2. Esquema de Manejo Plazoleta acceso Metro



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

c) Plazoleta de integración Metro – Regiotram:

Este espacio público está proyectado entre el edificio de acceso occidental de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Estación Calle 26) y el futuro desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1 –UAU 1-. La

Plazoleta se integra con el predio fiscal del Metro de Bogotá, según lo establecido en el Decreto Distrital 647 de 2019, localizada al costado occidental del edificio de acceso de la Estación, el cual se propone como un Área Privada Afecta al Uso Público –APAUP- de la UAU 2. Igualmente, se articula con el Área Privada Afecta al Uso Público de la UAU 1, que direcciona los flujos entre la Estación del Metro y la Estación de Regiotram de Occidente. Este espacio público cuenta con un área de **1.259,18 m²**, lo que equivale al 1,35% del área de planificación, sumado a los **908,48 m²** del APAUP de la UAU 2, lo que representa un total de **2.167,66 m²** que a su vez equivale al 2,33% del área bruta del Plan Parcial.

Ilustración 5.2.-3. Imaginario Plazoleta de integración Metro – Regiotram

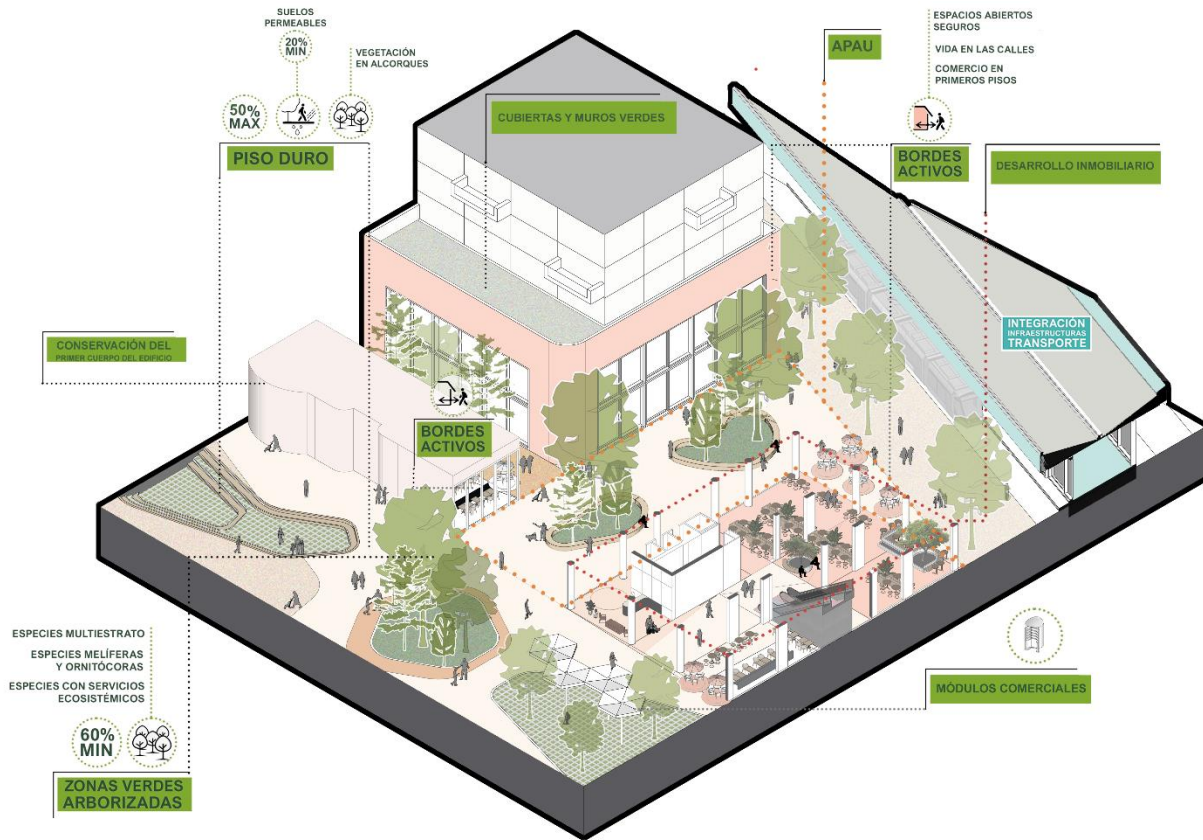


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Para el desarrollo de este espacio público se propone el cambio de uso de un tramo de la Carrera 16 entre las calles 24 y 25, tal como se define en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

Ilustración 5.2-4. Esquema de Plazoleta de integración Metro – Regiotram



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

d) Plazoleta de La Luz:

El Plan Parcial incorpora la adecuación de la Plazoleta de La Luz, uno de los espacios públicos existentes en el área de planificación, de acuerdo con las proyecciones y diseños que se adelanten en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Sin embargo, propone complementar esta plazoleta con la redefinición como espacio público de la Calle 25 entre la Carrera 16 y la Carrera 17. Así las cosas, se proyecta con un área de **3.004,57 m²**, que equivale al 3,23% del área de planificación.

Ilustración 5.2-5. Imaginario Plazoleta de La Luz

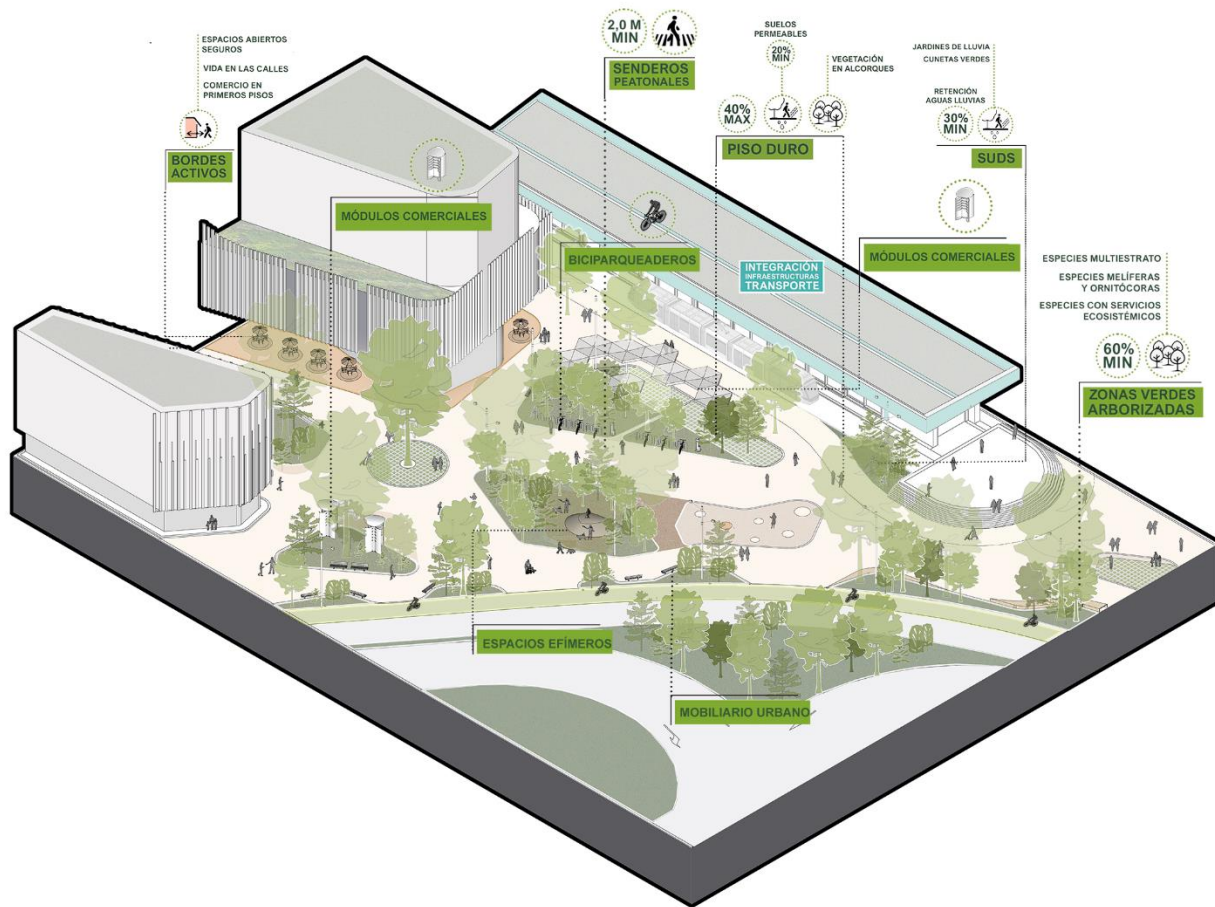


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Actualmente, la plazoleta de La Luz cuenta con una zona verde de 758,5 m² de acuerdo con el levantamiento topográfico, lo que equivale al 25,24% del espacio público proyectado. Sin embargo, con el fin de mejorar las cualidades ambientales del área de planificación, se propone incrementar las zonas verdes hasta un 60% del área total proyectada de la Plazoleta, donde se proyecta la siembra de árboles y especies arbustivas. El restante 40% podrá ser desarrollado en zonas duras o suelos semipermeables, dado que este espacio público servirá igualmente para articular los flujos entre el sistema Regiotram de Occidente y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Así mismo, en estas zonas duras o semipermeables se podrán sembrar individuos arbóreos en alcorques a nivel o sistemas similares, dispuestos de tal manera que no generen barreras para la circulación peatonal.

Cabe resaltar que la ejecución de este espacio público estará sujeta a los estudios y diseños que se adelanten en el Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, toda vez que se encuentra al interior de su Área de Intervención. Adicionalmente, parte de este espacio público se encuentra localizado al interior del área de intervención del sistema Regiotram de Occidente. Se aclara que el presente Plan Parcial no toma determinaciones sobre la articulación interinstitucional necesaria para la ejecución de este espacio público entre el metro de Bogotá y Empresa Férrea Regional.

Ilustración 5.2-6. Esquema de Manejo Plazoleta de la Luz



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

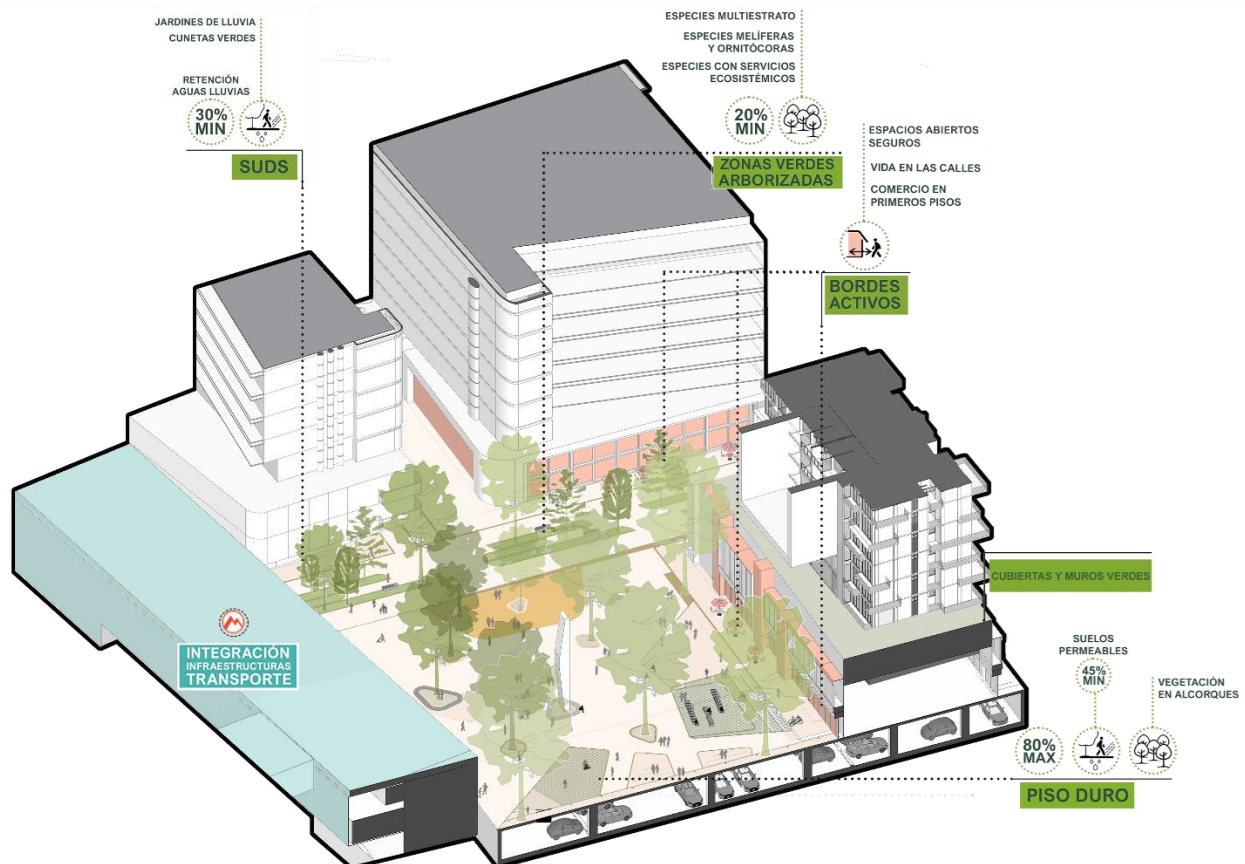
e) Plazoleta Estación Central:

Esta plazoleta corresponde al espacio público localizado entre el desarrollo sobre la Estación Central de TransMilenio, en la UAU 3, y el área prevista para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, en la UAU 4; y el ingreso norte del edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Se proyecta con un área de **2.857,91 m²**, lo que equivale al 3,07% del área de planificación. Esta área comprende, por un lado, 1.570,79 m² de espacio público de cesión y 1.287,12 m² de sustitución de espacio público de la UAU 3 y UAU 4, a razón del cambio de naturaleza jurídica de la porción del predio identificado con RUPI 1-5036, donde otrora se localizaba la Calle 25A, pero donde actualmente se localiza el intercambiador de TransMilenio, y sobre el cual se propone un potencial desarrollo urbanístico e inmobiliario. Lo anterior, según se detalla en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

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

Ilustración 5.2-7. Esquema de Manejo Plazoleta Estación Central



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Vía Peatonal Calle 24A y Calle 24B: En el Área de Intervención de la UAU 4 se propone la redefinición y el cambio de uso de las calles 24A y 24B, para ser incorporadas al sistema de espacios públicos en el Plan Parcial, generando una plataforma continua que articule los flujos entre el Metro de Bogotá y TransMilenio. Estos espacios públicos, se proyectan con un área de 878,21 m² y 888,64 m² respectivamente, dando un total de 1.766,85 m², lo que equivale al 1,90% del área de planificación.

Se propone que hasta el 60% sea desarrollado en suelos permeables y zonas verdes, con el fin de aportar al reverdecimiento del Plan Parcial, y permitir la siembra de individuos arbóreos y especies arbustivas. Sin embargo, dado que estos espacios públicos se conectan directamente con el Área de Mitigación de Impactos - AMI de la UAU 4 para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital CAD 2, deberán proyectarse de modo que garanticen

la conectividad peatonal fluida entre las AMI de las tres manzanas que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 4. Por tanto, se propone concentrar el porcentaje de zonas duras o semipermeables en un solo globo articulado a las AMI y a los accesos del Nuevo CAD.

f) Plazoleta de la Carrera 13B:

Este espacio público cuenta con un área de **124,21 m²** al interior del área de planificación, que equivale al 0,13% del Plan Parcial. Está conformado por el suelo que anteriormente hacía parte de la carrera 13B, pero que desapareció con la ejecución del intercambiador vial de Transmilenio. Sin embargo, a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, no se ha efectuado la actualización catastral de este predio, identificado con RUPI 4434-8. El Plan Parcial propone entonces el cambio de uso de la porción descrita de esta vía a espacio público, tal como se detalla en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte, integrándola con la plazoleta a desarrollarse sobre el intercambiador vial de la UAU 3.

g) Sobreancho de Andén de la Carrera 17:

Se propone configurar una sección mínima de diez (10,0) metros de ancho entre la Estación de Regiotram de Occidente y el desarrollo futuro de la UAU 1, con el fin de generar un espacio público que atienda la demanda peatonal desde y hacia esta estación. Este espacio público cuenta con un área de **633,08 m²** al interior del área de planificación, que equivale al 0,68% del Plan Parcial, y un área total de **1.308,06m²**. Ambas áreas se incorporan como parte de las cargas urbanísticas de la UAU 1, dada la temporalidad del desarrollo de Regiotram de Occidente que propone la adecuación de la calzada oriental de la Carrera 17, mientras que el desarrollo del Plan Parcial propone el cambio de uso de dicha calzada y andenes para incorporar al sistema de espacio público. Así las cosas, le corresponderá al Promotor del Plan Parcial la coordinación de esta intervención con la Empresa Ferrera Regional o la Entidad encargada de la ejecución y/o administración de los espacios incluidos al interior del área de intervención del sistema de transporte.

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

Ilustración 5.2-8. Imaginario Sobreancho de Andén de la Carrera 17



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

a) Controles Ambientales de la Avenida Caracas:

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

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

Estas áreas están conformadas por una franja de cinco (5) metros en el costado oriental de la Avenida Caracas, que puede variar de acuerdo con la localización del edificio de acceso oriental de la Estación 13 de la Primera Línea de Metro de Bogotá ; y por una franja de diez (10) metros en el costado occidental de la Avenida Caracas; entre los edificios de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y los andenes laterales de esta vía, e igualmente dependen de los diseño definitivos de la estación que se adelanten en el marco del Contrato de Concesión 166 de 2019.

Estos controles ambientales suman un total de **2.192,20 m²**, que equivale al 2,36% del área de planificación, y se distribuyen entre las UAU 2, 3 y 4 tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 5.2.3-1. Espacio público en el Plan Parcial.

CONTROL AMBIENTAL		
Control Ambiental UAU 2	1.539,93	1,65%
Control Ambiental UAU 3	368,40	0,40%
Control Ambiental UAU 4	283,87	0,31%
Total	2.192,20	2,36%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que los controles ambientales del Plan Parcial serán intervenidos en el marco del de la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, toda vez que se encuentra en el interior del límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019. Dentro de las estrategias de gestión del Plan Parcial y la asignación de cargas urbanísticas de las UAU, se propone la cesión de estos suelos que actualmente hacen parte de las UAU 3 y 4, más no se contabilizan como cargas la adecuación de estos espacios, tal como se describe en el literal b) del numeral 8.1.2. del presente Documento Técnico de Soporte.

Así las cosas, el total de espacio público proyectado en el Plan Parcial suman **16.043,93 m²** (sin contabilizar las áreas complementarias al sistema de espacio público que serán expuestas más adelante), lo que equivale al 17,24 % del área de planificación, tal como se muestra en la tabla a continuación:

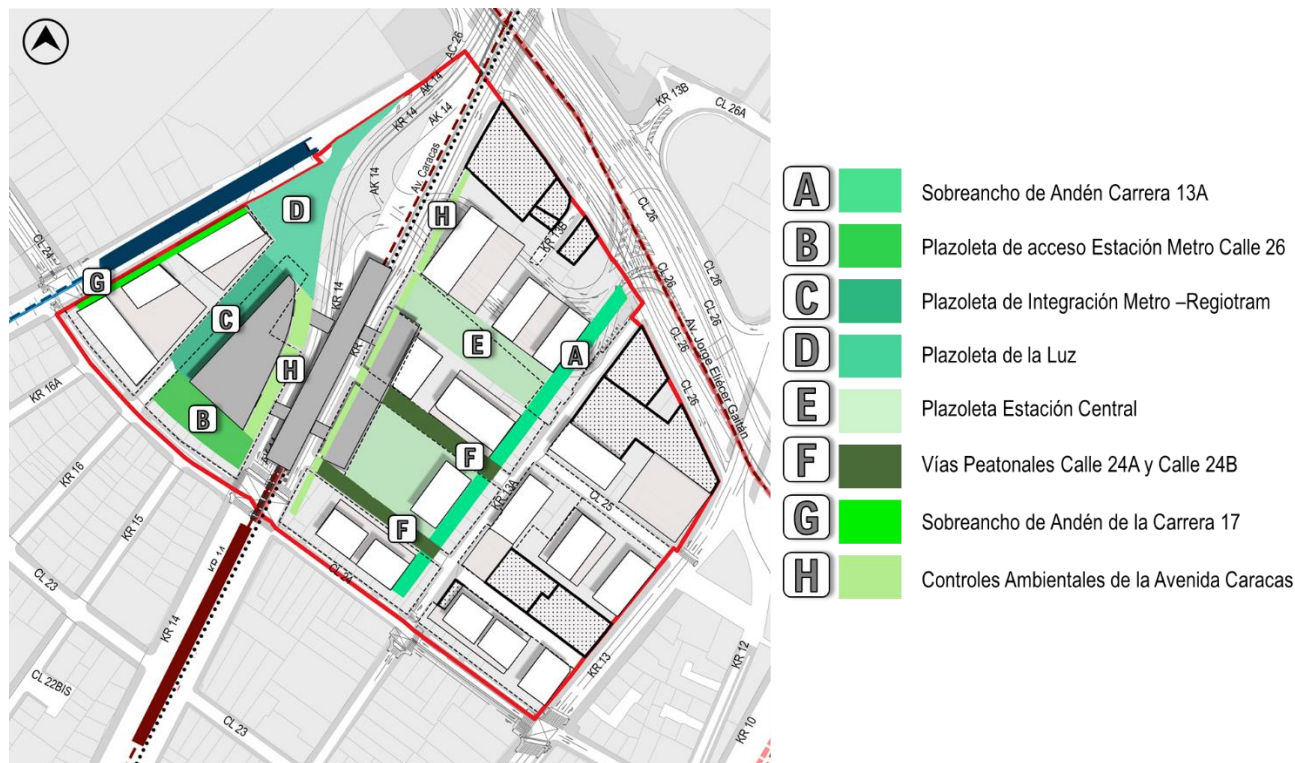
Tabla 5.2.-2. Espacio público en el Plan Parcial.

ITEM	ÁREA (m ²)	% / A.B.
CONTROL AMBIENTAL		
Control Ambiental UAU 2	1.539,93	1,65%
Control Ambiental UAU 3	368,40	0,40%
Control Ambiental UAU 4	283,87	0,31%
Total Control Ambiental	2.192,20	2,36%
ESPACIO PUBLICO EXISTENTE Y PROPUESTO		
Sobrecancho de Andén Carrera 13A	2.413,22	2,59%
Plazoleta de acceso Estación Metro Calle 26	1.595,69	1,71%
Plazoleta Acceso Estación Metro Calle 26 – Sustitución de Espacio Público UAU 2	197,01	0,21%
Plazoleta de integración Metro – Regiotram	1.259,18	1,35%
Plazoleta de la Luz	3.004,57	3,23%
Plazoleta Estación Central	1.570,79	1,69%
Vía Peatonal Calle 24A	878,21	0,94%
Vía Peatonal Calle 24B	888,64	0,95%
Plazoleta Carrera 13B	124,21	0,13%
Sobrecancho de Andén de la Carrera 17	633,08	0,68%
Total Espacio Público Existente y Propuesto	13.851,73	14,89%
TOTAL ESPACIO PÚBLICO	16.043,93	17,24%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

A manera de resumen, y para complementar la información anterior, se presenta a continuación de manera gráfica los elementos del sistema de espacio público en el Plan Parcial:

Ilustración 5.2-9. Elementos del sistema de espacio público en el Plan Parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

5.2.4. *Plataforma Peatonal sobre la Calle 26:*

El proyecto de la Plataforma Peatonal sobre la Calle 26 busca la integración de ambos costados de este importante eje, que actualmente representa una fractura entre el norte y el sur de la ciudad. Este proyecto busca continuar con el proyecto de espacio público iniciado con la configuración del parque bicentenario, localizado en el costado oriental de la Carrera Décima desarrollando una plataforma sobre la calzada central y la calzada norte de la Avenida Calle 26. Con esta intervención, se articularán los flujos provenientes del Centro Internacional, especialmente el desarrollo de las Torres Atrio con la Estación Intermodal a desarrollarse al interior del Plan Parcial. Adicionalmente, este proyecto contribuirá a la consolidación de la Calle 26 como un eje ambiental que conecta los Cerros Orientales con otros elementos importantes de la estructura ecológica principal del distrito.

Ilustración 5.2-10. Imaginario Plataforma Peatonal sobre la Calle 26



Fuente: IDU. 2022

A la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, el proyecto de Plataforma Peatonal sobre la Calle 26 se encontraba en etapa de Factibilidad, en el marco del Contrato IDU 1832-21. Por tanto, las intervenciones que se requieran tanto en el entorno inmediato del proyecto como en su área de influencia, estarán a cargo del IDU. Igualmente, su financiación no dependerá de recursos provenientes del Plan Parcial, por lo que NO se incluye en la cuantificación de cargas urbanísticas. Se precisa adicionalmente que, esta plataforma peatonal se encuentra por fuera del ámbito delimitado del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, por lo tanto, no es un elemento que haga parte de su estructura de espacio público, aunque complementa y se integra a la propuesta del planteamiento urbanístico.

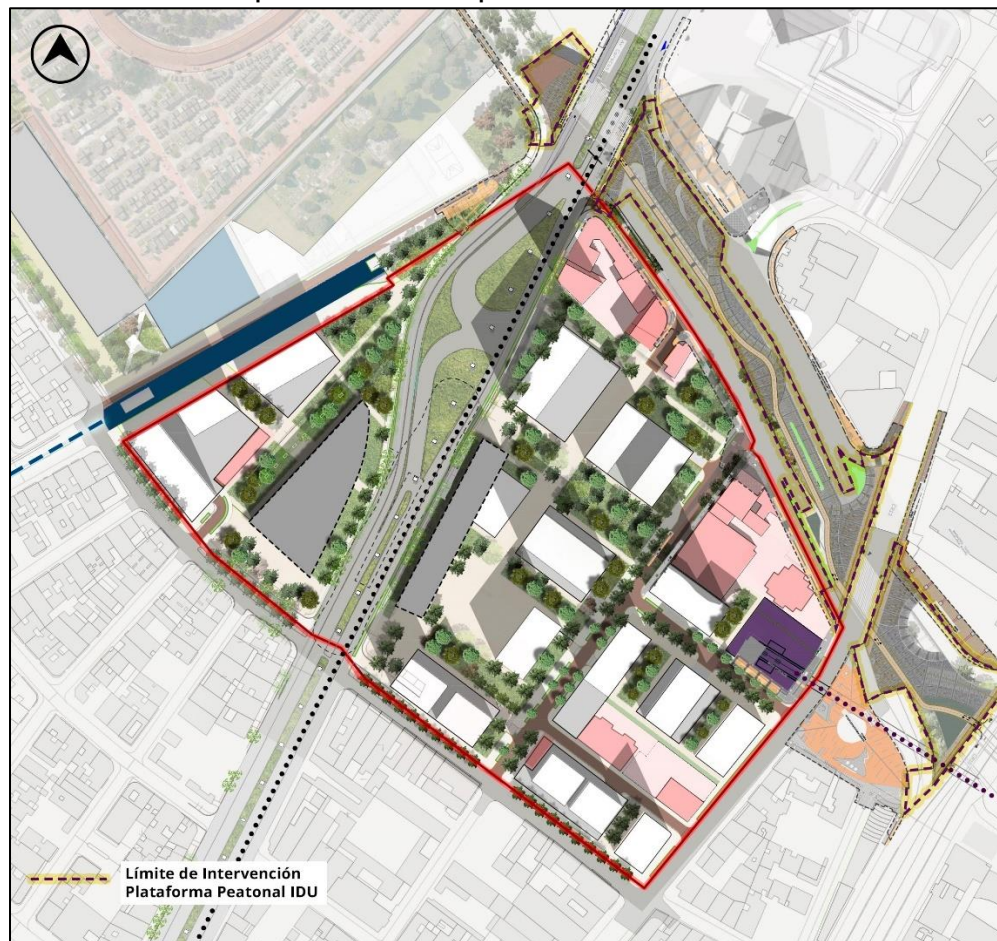
Igualmente, para la ejecución de las Unidades de Actuación Urbanística, los promotores, de manera independiente o por medio del Promotor del Plan Parcial, deberán coordinar con el Instituto de Desarrollo Urbano, para la articulación de los diseños e insumos técnicos desarrollados para este proyecto y la mitigación de los impactos urbanísticos de estas intervenciones.

Cabe resaltar que desde la RenoBo se han venido realizando mesas de trabajo para la correcta armonización y coordinación de dicho proyecto con el IDU; por esta razón, el día 28 de marzo de 2023, se radicó oficio ante el IDU con radicado **ERU S2023001428**, en el cual se solicitaba a la Entidad la información más reciente sobre los diseños de la Plataforma Peatonal sobre la Calle 26 con la finalidad de ser integrados a la cartografía del Plan Parcial y evidenciar posibles interferencias entre ambos proyectos.

Como respuesta al oficio relacionado, el día 26 abril 2023 se recibió la información pertinente (planos e imágenes) por correo electrónico, haciendo énfasis desde el IDU que dicho entregable corresponde con la información más avanzada en el desarrollo del proyecto y no con el producto definitivo³.

Bajo este escenario, se realizó la debida incorporación de la cartografía recibida tal como se evidencia en la imagen a continuación, donde se presenta el límite de intervención de la Plataforma Peatonal. No obstante, conforme se avance en la estructuración del proyecto, se realizarán las gestiones pertinentes para garantizar la debida articulación con el desarrollo del Plan Parcial.

Ilustración 5.2-11. Implementación diseño preliminar Plataforma Peatonal sobre la Calle 26



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

En el marco de la presente formulación, se propone como alternativa una conexión a desnivel a la altura de la intersección de la Carrera 13A con la Calle 26, en la Unidad de Actuación Urbanística 3, la cual podrá localizarse sobre el Área de Bienes Fiscales Afectas al Uso Público de esta UAU. Lo anterior, podrá ser evaluado en el marco de la estructuración del proyecto de la plataforma peatonal en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano, como se describió anteriormente.

³ Ver: Documento Anexo 1. Remisión Información WSP del Anexo 08 Respuesta Observaciones

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

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

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

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

1. Espacios públicos:

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

A continuación, se presenta una tabla con el aporte a áreas de cesión y adecuación de espacios públicos por Unidad de Actuación Urbanística:

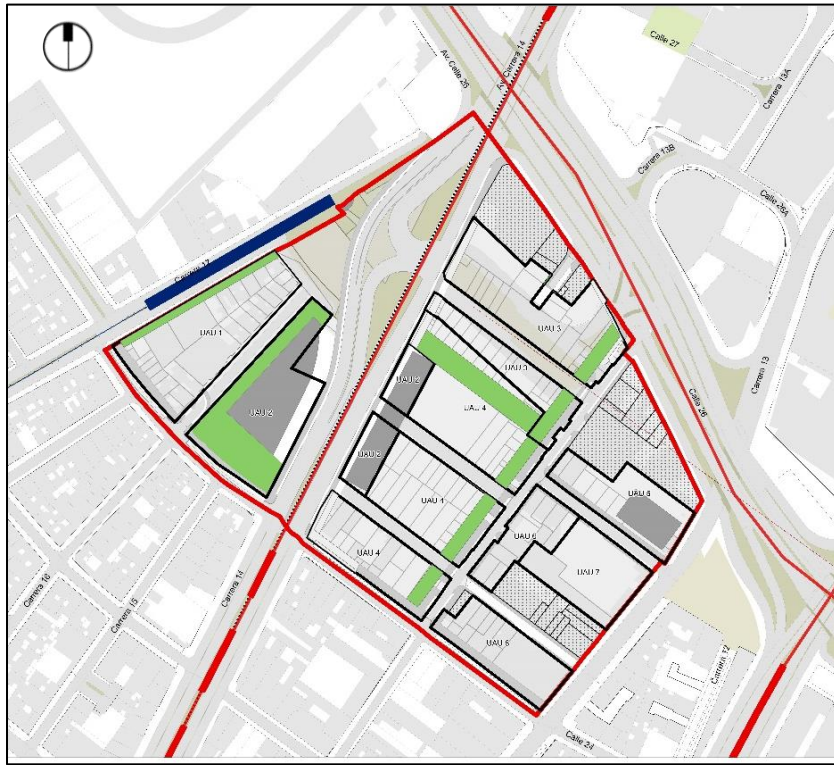
Tabla 5.2-3. Áreas de Cesión y adecuación de espacios públicos

UAU	ÁREA DE CESIÓN Y ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 1	840,63
UAU 2	1.801,30
UAU 3	858,86
UAU 4	2.774,37
UAU 5	0,00
UAU 6	0,00
UAU 7	0,00
UAU 8	0,00
TOTAL	6.275,16

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

Ilustración 5.2-12. Áreas de Cesión y adecuación de espacio público.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Las áreas de adecuación de espacios públicos comprenden que corresponden a la redefinición y cambio de uso para incorporarse al sistema de espacios públicos asociadas a las calles 24A y 24B entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas; la sección de la Carrera 16 frente a la Estación de la Calle 26 del Metro de Bogotá, la cual se redefine como plazoleta de acceso a la estación y de integración con el sistema Regiotram de Occidente; y la calzada y andenes orientales de la Carrera 17 entre la Calle 24 y la Calle 25, propuesto como parte del sobreancho de Andén paralelo a la Estación de Regiotram de Occidente. Estas áreas suman un total de **6.839,44 m²**, y se discriminan por UAU tal como se presenta a continuación:

Tabla 5.2-4. Áreas de adecuación de espacios públicos

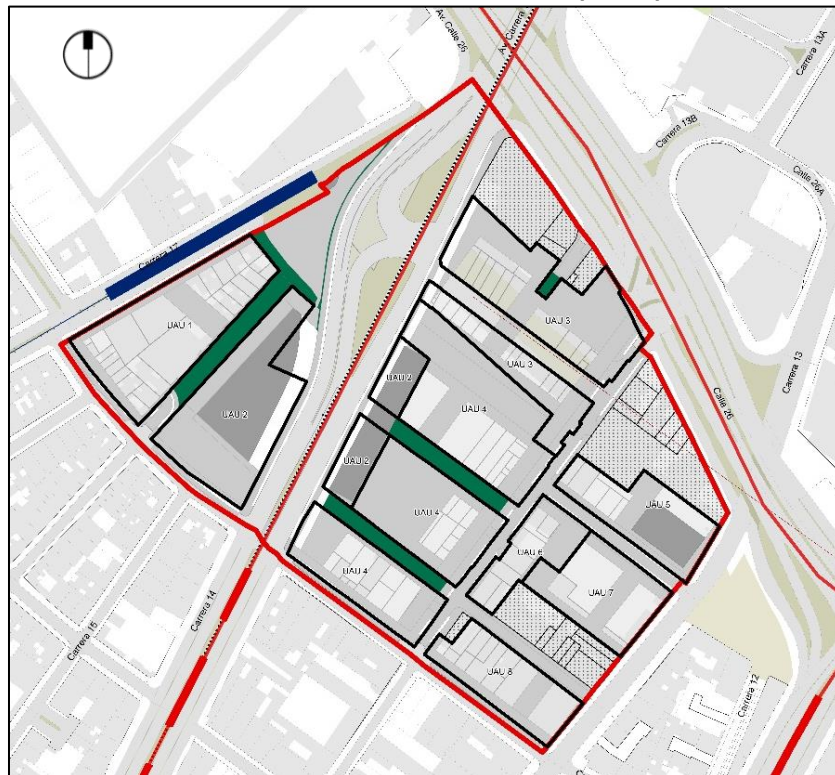
UAU	ÁREA DE ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 1	1.001,64
UAU 2*	3.679,64
UAU 3	243,57
UAU 4	1.914,60
UAU 5	0,00
UAU 6	0,00
UAU 7	0,00
UAU 8	0,00
TOTAL	6.839,44

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Nota: las cargas de adecuación de espacios públicos incluyen el cambio de uso de las vías vehiculares a vías peatonales, toda vez que será ejecutadas con los mismos estándares de los espacios públicos, según se describió en los criterios de manejo para la ejecución de espacios públicos en el Plan Parcial, y dado que se propone que estas vías (Carrera 24A entre la Cr. 13A y Av. Caracas; Carrera 24B entre la Cr. 13A y Av. Caracas; y Carrera 16 entre Cl. 24 y Cl. 25), se integrarán a la totalidad del espacio público proyectado.

* Cabe resaltar que la Plazoleta de La Luz, parte de los espacios públicos existentes del Plan Parcial, se encuentra localizado al interior del Área de Intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019 para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Por tanto, estos espacios públicos serán intervenidos en el marco de la construcción de este proyecto de infraestructura de transporte. Dado que este proyecto cuenta con fuentes de financiación diferentes a los recursos que genere la gestión urbanística del Plan Parcial, NO se incluye dentro de las cargas urbanísticas de las UAU objeto de reparto.

Ilustración 5.2-13. Áreas de adecuación de espacios públicos



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

1.3. Áreas de sustitución de espacios públicos: corresponde a las áreas propuestas donde se sustituyen los espacios públicos existentes en el Plan Parcial donde se propone el cambio de naturaleza jurídica a bienes fiscales; áreas que serán ocupadas por infraestructuras de transporte y su potencial de desarrollo urbanístico e inmobiliario. Estas se describen a continuación:

- Porción de la **Calle 24B** donde se localizará el edificio de acceso oriental a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, que suma un total de **197,01 m²**.
- Calle 25A entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, donde se localiza actualmente el intercambiador de TransMilenio, la cual fue incorporada como espacio público por la Resolución 263 de 2019 del DADEP, y donde se propone un desarrollo inmobiliario para aportar recursos para la financiación de infraestructuras de transporte, a través del instrumento de Derecho Real Accesorio de Superficie u otros. El área donde se propone el cambio de naturaleza jurídica suma un total de **1.287,13 m²**.

El Plan Parcial propone la SUSTITUCIÓN de las áreas antes enunciadas por áreas iguales en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística correspondientes, según se describe en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte, las cuales se entregarán completamente adecuadas de conformidad con lo establecido en el planteamiento urbanístico.

Así mismo, se aclara que, estas áreas **NO serán contabilizadas dentro de las áreas de cesión** de espacios públicos en el presente Plan Parcial.

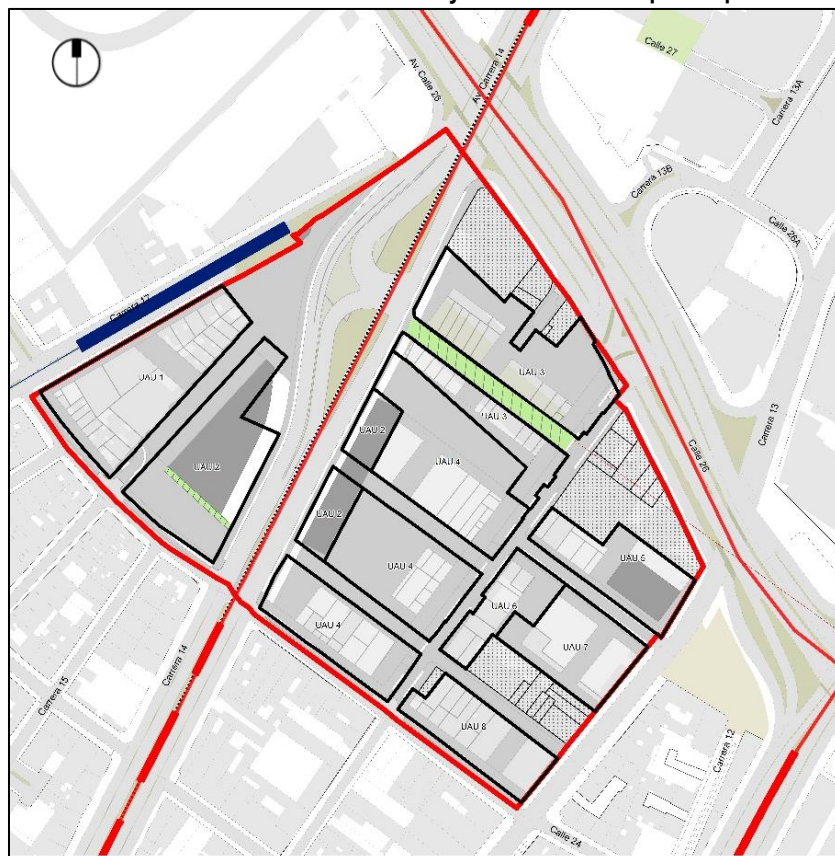
Las áreas objeto de sustitución por UAU se presentan a continuación:

Tabla 5.2-5. Áreas de sustitución de espacios públicos

UAU	Áreas para la sustitución de espacios públicos (m2)
UAU 2	197,01
UAU 3	505,06
UAU 4	782,06
TOTAL	1.484,14

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Ilustración 5.2-14. Áreas de sustitución y adecuación de espacios públicos



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

2. Controles Ambientales:

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

Se contabilizan en esta categoría la porción de los predios privados o bienes fiscales de las Unidades de Actuación Urbanística 2, 3 y 4 que serán cedidas y adecuadas para la configuración de los controles

ambientales propuestos por el Plan Parcial. Cabe resaltar que estas áreas se encuentran localizadas al interior del Área de Intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019 para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por lo que su construcción estará en el marco de dicho proyecto. De acuerdo con lo anterior, las UAU 2, 3 y 4 cederán el suelo que será adecuado por la intervención de la primera línea del Metro de Bogotá.

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

Tabla 5.2-6. Áreas de Cesión de Controles Ambientales

UAU	CONTROL AMBIENTAL (m2)
UAU 2	996,73
UAU 3	295,01
UAU 4	269,57
TOTAL	1.561,31

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

2.2. Las áreas de cesión y adecuación de Controles Ambientales: corresponde a los suelos que serán cedidos y adecuados como Controles Ambientales en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, los cuales, además se encuentran por fuera de límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019. Estas áreas se presentan a continuación:

Tabla 5.2-7. Áreas de Cesión y Adecuación de Controles Ambientales

UAU	CONTROL AMBIENTAL (m2)
UAU 3	11,31
UAU 4	14,30
TOTAL	25,61

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

2.3. Las áreas de adecuación de Controles ambientales: corresponde al cambio de uso de suelos públicos, que son redefinidos como Controles Ambientales de acuerdo con el planteamiento urbanístico del Plan Parcial. Las áreas de adecuación de controles ambientales de la UAU 2 que se presentan en la siguiente tabla se encuentran localizadas al interior del Área de Intervención del contrato de concesión No. 163 de 2019, de la Primera Línea del Metro de Bogotá, por lo que su construcción estará en el marco de dicho contrato.

Tabla 5.2-8. Áreas de adecuación de Controles Ambientales

UAU	ÁREA DE ADECUACIÓN DE E.P. (m2)
UAU 2	911,60
UAU 3	0,75
UAU 4	6,51
TOTAL	918,86

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Se hace preciso aclarar que, cualquier endurecimiento que se proponga sobre estos elementos, deberán cumplir con los lineamientos técnicos para la intervención y el manejo de las Franjas de Control Ambiental, conforme a la normatividad vigente como la Guía Técnica para el manejo de las Franjas de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente y la Resolución conjunta 001 de 2019 mediante la cual se establecen los lineamientos y procedimiento para la compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008.

No obstante, se definen una serie de criterios generales para el manejo de los controles ambientales en el Plan Parcial, que serán de obligatorio cumplimiento para su diseño y ejecución:

- Las Franjas de Control Ambiental deben incorporar vegetación arbórea, con el fin de garantizar una mayor cantidad de beneficios ambientales a las vías principales urbanas.
- Con el fin de evitar daños por la acción radicular del árbol a zonas duras cercanas como andenes y senderos, se deberá dejar un distanciamiento de mínimo 1.5 metros para arbustos y árboles de porte bajo y de mínimo 2 metros del lado exterior del bordillo para arboles de porte medio a alto.
- Cualquier endurecimiento propuesto no deberá superar el 10% del total del área de la franja de control ambiental, y deberán ser diseñados en su totalidad con materiales que permitan algún grado de permeabilidad.
- Se deberán implementar sistemas urbanos de drenaje sostenible – SUDS, los cuales deberán integrar paisajísticamente la zona verde de esta franja al sistema hídrico de la ciudad.

Tabla 5.2-9. Tabla Resumen de Espacio Público de acuerdo a asignación de cargas urbanísticas

CARGAS URBANÍSTICAS				
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)	
UAU 1	ADECUACIÓN	Espacio Público	1.001,64	
		Total	1.001,64	
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Espacio Público	840,63	
		Total	840,63	
	TOTAL			1.842,26
	UAU 2	SUSTITUCIÓN	Espacio Público	197,01
Total			197,01	
ADECUACIÓN		Espacio Público	3.679,64	
		Control ambiental	911,60	
		Total	4.591,25	
CESIÓN		Espacio Público	1.801,30	
		Control ambiental	996,73	
		Total	2.798,02	
TOTAL			7.586,28	
UAU 3	SUSTITUCIÓN	Espacio Público	505,06	

CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	TIPO CARGA	CARGA	ÁREA (m2)
		Total	505,06
	ADECUACIÓN	Espacio Público	243,57
		Control ambiental	0,75
		Total	244,32
	CESIÓN	Control ambiental	295,01
		Total	295,01
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Control ambiental	11,31
		Espacio Público	858,86
		Total	870,17
	TOTAL		
UAU 4	SUSTITUCIÓN	Espacio Público	782,06
		Total	782,06
	ADECUACIÓN	Control ambiental	6,51
		Espacio Público	1.914,60
		Total	1.921,11
	CESIÓN	Control ambiental	269,57
		Total	269,57
	CESIÓN Y ADECUACIÓN	Control ambiental	14,30
		Espacio Público	2.774,37
		Total	2.788,67
	TOTAL		

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

5.2.6. Áreas complementarias al sistema de espacio público:

a) Áreas Privadas Afectas al Uso Público – APAUP:

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

Estas áreas se proyectan como suelos privados, permitiendo el desarrollo de sótanos de parqueadero, con el fin de disminuir la ocupación de los desarrollos inmobiliarios, liberando la ocupación de los primeros pisos, y permitiendo con esto mayores espacios de uso público, al tiempo que permite concretar el mayor y mejor uso de

los aprovechamientos urbanísticos proyectados. Si bien **NO se consideran cargas urbanísticas**, se constituyen en **exigencias** de los desarrollos con relación a los criterios de intervención definidos en el presente proceso de planificación.

Estas áreas se contabilizan dentro del **indicador de espacio público total**, toda vez que están integradas a los espacios públicos efectivos descritos en el numeral 5.2.8 del presente Documento Técnico de Soporte; sin embargo, no son parte de dichos espacios públicos efectivos, entendidos como las áreas que son propiedad del Distrito o que serán objeto de cesión.

Las APAUP deben garantizar un manejo adecuado en función de los usos a desarrollar en cada Unidad de Actuación Urbanística. Este manejo se relaciona con el tratamiento de las superficies, la disposición de zonas verdes, así como el manejo paisajístico de estas, lo cual se indica en los criterios específicos para el desarrollo de APAUP que hacen parte de este capítulo.

Las áreas privadas afectas al uso público suman un total de **3.987,89 m²**, lo que representan el 7,75 % del Área Predial de las Unidades de Actuación Urbanística y el 4,29% del área bruta del Plan Parcial. Estas áreas se distribuyen de la siguiente manera:

Ilustración 5.2-15. APAUP dentro del ámbito del Plan Parcial.



ÍTEM	ÁREA (m ²)	% A.B
APAUP UAU 1	604,57	0,65%
APAUP UAU 5	797,17	0,86%
APAUP UAU 6	707,79	0,76%
APAUP UAU 7	1.529,04	1,64%
APAUP UAU 8	349,31	0,38%
TOTAL APAUP	3.987,89	4,29%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Cabe resaltar que la disposición de las APAUP presentadas en la ilustración anterior es indicativa, por lo que la definición final de estas áreas, tal como se ha mencionado anteriormente, obedece a la aplicación de los índices

de ocupación de las UAU; por lo que su diseño y disposición dependerá de lo definido en el planteamiento de los desarrollos urbanísticos e inmobiliarios del Plan Parcial.

No obstante, tal como se desarrollará más adelante en las normas específicas para el desarrollo de las Unidades de Actuación 5, 7 y 8 en el presente Documento Técnico de Soporte, se deberá destinar parte de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público, con una sección no inferior a 12 metros, entre el primer bloque de edificaciones de menor altura frente a la Carrera 13 y los desarrollos al interior de dichas Unidades de Actuación, articulando el desarrollo del Plan Parcial a la configuración del perfil urbano sobre la Carrera 13 propuesta por el Plan Especial de Manejo y Protección del Patrimonio del Centro Histórico de Bogotá, adoptado en la Resolución 0088 de 2021 y modificado por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

b) Áreas de Mitigación de Impactos -AMI:

Estas áreas se proponen como zonas de transición entre el espacio público y privado, evitando la aglomeración de personas en los espacios públicos existentes y proyectados por el planteamiento urbanístico. Por tanto, tal como se expuso anteriormente en relación con las acciones de mitigación de impactos sobre la movilidad, sirven como Áreas de Mitigación de Impactos -AMI-, para los usos comerciales de escala urbana y metropolitana, y los usos dotacionales de escala metropolitana, especialmente para el Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2.

En la UAU 4 se propone un Área de Mitigación de Impactos para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2; estas áreas se calculan partiendo del número máximo de usuarios y funcionarios del CAD en la hora de máxima demanda, es decir, 4.852 personas de acuerdo con los resultados del estudio de tránsito, que hace parte integral de la formulación del presente Plan Parcial; y aplicando el indicador de 0,9 m² por persona, lo cual arrojó un área de **4.366,80 m²**, tal como se describió en el numeral 5.1.4 del presente documento técnico de soporte.

Si bien el área a disponer es de 4.366,8 m² de acuerdo con lo descrito anteriormente, de las cuales hasta el 20% pueden ser desarrolladas en áreas cubiertas del primer nivel del CAD 2; y por su parte, las áreas libres privadas de la UAU 4 suman en total **4.948,90 m²**. Así las cosas, la diferencia entre dichas áreas libres y el cálculo del área de mitigación de impactos, podrá ser desarrollada con zonas verdes, o zonas semipermeables con el fin de aportar al reverdecimiento urbano y a la consolidación del Bosque Urbano en el Plan Parcial.

Tal como se expone más adelante, el Plan Parcial contempla un segundo escenario para el desarrollo del Centro Administrativo Distrital, en los suelos que componen la UAU 3. En este escenario, se deberá garantizar igualmente las mismas Áreas de Mitigación de Impactos, en los suelos no ocupados por el potencial desarrollo del CAD 2, y en los predios fiscales de TransMilenio que NO serán objeto de cesión en el presente Plan Parcial.

c) APAUP compuesta por Áreas de Bienes Fiscales Afectas al Uso Público:

Según el artículo 674 del Código Civil, los bienes fiscales o patrimoniales, son aquellos que pertenecen a sujetos de derecho público de cualquier naturaleza u orden y que, por lo general, están destinados al cumplimiento de las

funciones públicas o servicios públicos, tales como los terrenos, edificios, fincas, granjas, equipos, enseres, acciones, rentas y bienes del presupuesto, etc., es decir, afectos al desarrollo de su misión y utilizados para sus actividades, o pueden constituir una reserva patrimonial para fines de utilidad común.

Dentro del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, se encuentran dos predios fiscales que corresponden, por un lado, a la Empresa Metro de Bogotá según lo establecido en el Decreto Distrital 647 de 2019, localizado al costado occidental del edificio de acceso de la Estación Metro, y por el otro, a los predios de Transmilenio que comprende las infraestructuras de transporte del intercambiador vial existente de la Estación Central de este sistema.

Sin embargo, estos predios tienen actualmente afectación al uso público, y, por ende, se catalogan en la presente reformulación como Áreas de bienes fiscales afectas al uso público, los cuales se catalogan como áreas complementarias al sistema de espacio público.

Las áreas de bienes fiscales afectas al uso público suman un total de 4.423,83 m², lo que representan el 8,60 % del Área Predial de las Unidades de Actuación Urbanística y el 4,75% del área bruta del Plan Parcial. Estas áreas se distribuyen de la siguiente manera:

Ilustración 5.2-16. Áreas de bienes fiscales afectas al uso público dentro del ámbito del Plan Parcial.



ÍTEM	ÁREA (m ²)	% A.B
A.B.F.A.U.P UAU 2	908,48	0,98%
A.B.F.A.U.P UAU 3	3.515,35	3,78%
TOTAL A.B.F.A.U.P	4.423,83	4,75%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

De acuerdo con lo anterior, las áreas complementarias al sistema de espacio público suman en total **13.360,62**, tal como se evidencia en la siguiente tabla:

Tabla 5.2-10. Tabla Resumen de Áreas Complementarias al Sistema de Espacio Público

ÍTEM	ÁREA (m2)
APAUP	3.987,89
AMI	4.948,90
APAUP - Áreas de Bienes Fiscales Afectos al Uso Público	4.423,83
TOTAL	13.360,61

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

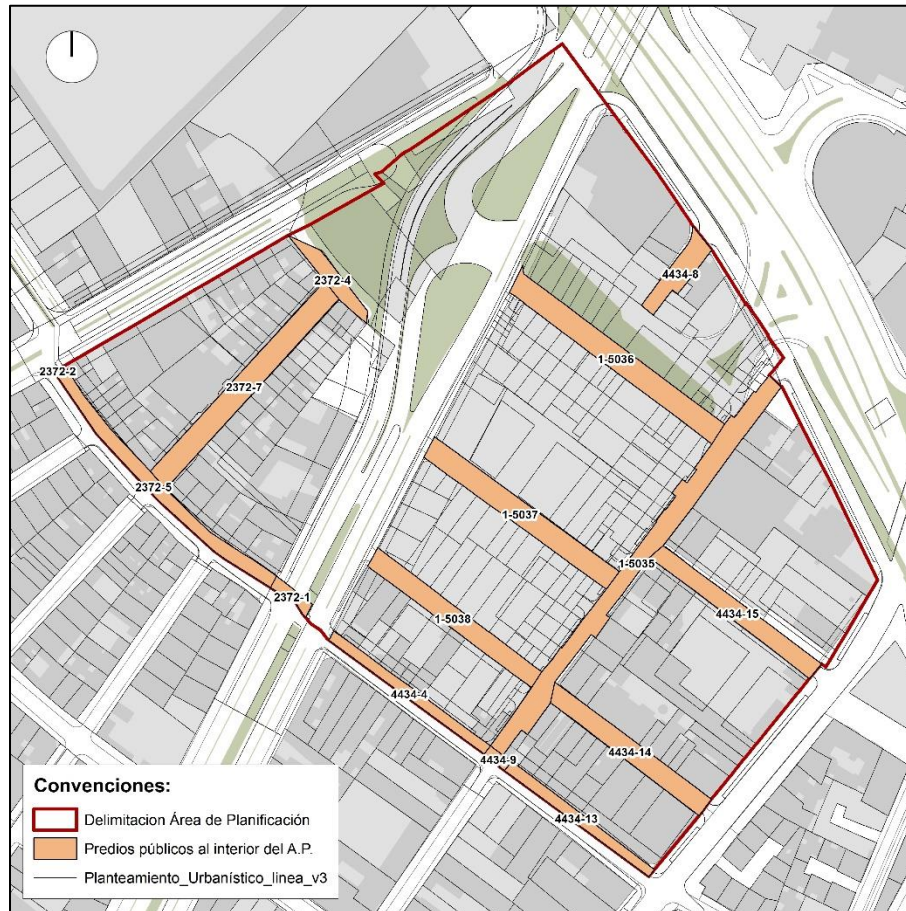
5.2.7. Redefinición de espacios públicos en el Plan Parcial:

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

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

No obstante, como será presentado más adelante en este numeral, el espacio público existente del Plan Parcial está compuesto por áreas que a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte no han sido incorporados al inventario de Bienes Inmuebles del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP o que difieren respecto a las áreas prediales según la cartografía de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD. Por esta razón, la redefinición de los espacios públicos en el Plan Parcial se centra solamente en las áreas ya incorporadas sobre las que se tiene certeza de su tenencia pública, según se presenta a continuación:

Ilustración 5.2-17. Suelos públicos existentes en el Plan Parcial – Áreas incorporadas en el inventario del DADEP.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

Tabla 5.2-11. Suelos públicos en el Plan Parcial – Áreas según incorporadas en el inventario del DADEP

I.D.	RUPI	Total
Av. Caracas	2372-1 (1)	135,61
	Total	135,61
Calle 24 - Av. Caracas y Cr. 17	2372-5 (2)	1.032,03
	Total	1.032,03
Calle 24 - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-13 (3)	493,93
	4434-4 (4)	526,36
	4434-9 (5)	74,93
	Total	1.095,21
Calle 24A - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-14	997,15

I.D.	RUPI	Total
	Total	997,15
Calle24A - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5038	1.067,10
	Total	1.067,10
Calle 24B - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5037	1.337,82
	Total	1.337,82
Calle 25 - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-15 (6)	947,99
	Total	947,99
Calle 25 - Cr. 16 y Cr. 17	2372-4	376,00
	Total	376,00
Calle 25A - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5036	1.557,88
	Total	1.557,88
Carrera 13A - Cl. 24 y Av. Cal. 26	1-5035 (7)	2.314,99
	Total	2.314,99
Carrera 13B	4434-8	484,45
	Total	484,45
Carrera 16 - Cl. 24 y Cl. 25	2372-7	1.560,00
	Total	1.560,00
TOTAL		12.906,24

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- (1) El área certificada del predio identificado con RUPI 2372-1 es de 5.406,00 m2 de los cuales 135,61 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (2) El área certificada del predio identificado con RUPI 2372-5 es de 2.328,00 m2 de los cuales 1032,03 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (3) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-13 es de 1.217,93 m2 de los cuales 493,93 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (4) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-4 es de 1.194,44 m2 de los cuales 526,36 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (5) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-9 es de 5.348,27 m2 de los cuales 74,93 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (6) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-15 es de 962,05 m2 de los cuales 947,99 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (7) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-9 es de 2.367,75 m2 de los cuales 2.367,10 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.

Es de aclarar que, para planteamiento urbanístico del presente Plan Parcial, tal como se mencionó en el apartado 4.2 y 4.3 del presente Documento, el área asumida de los espacios públicos existentes en el área de planificación incorpora los predios identificados con cada código RUPI según se presentó en el cuadro anterior, y áreas que a la fecha de elaboración del Plan Parcial aún no han sido incorporadas al inventario del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP. Por tanto, en la presente reformulación el área total de dichos espacios públicos existentes es la derivada del levantamiento topográfico realizado en el año 2018 y de la Base Catastral, mapa de referencia UAECB del año 2022, por lo tanto, en algunos casos se presentan diferencias de áreas entre lo consignado en la cartografía oficial del DADEP, tal como se expuso en el numeral 4 del presente Documento Técnico.

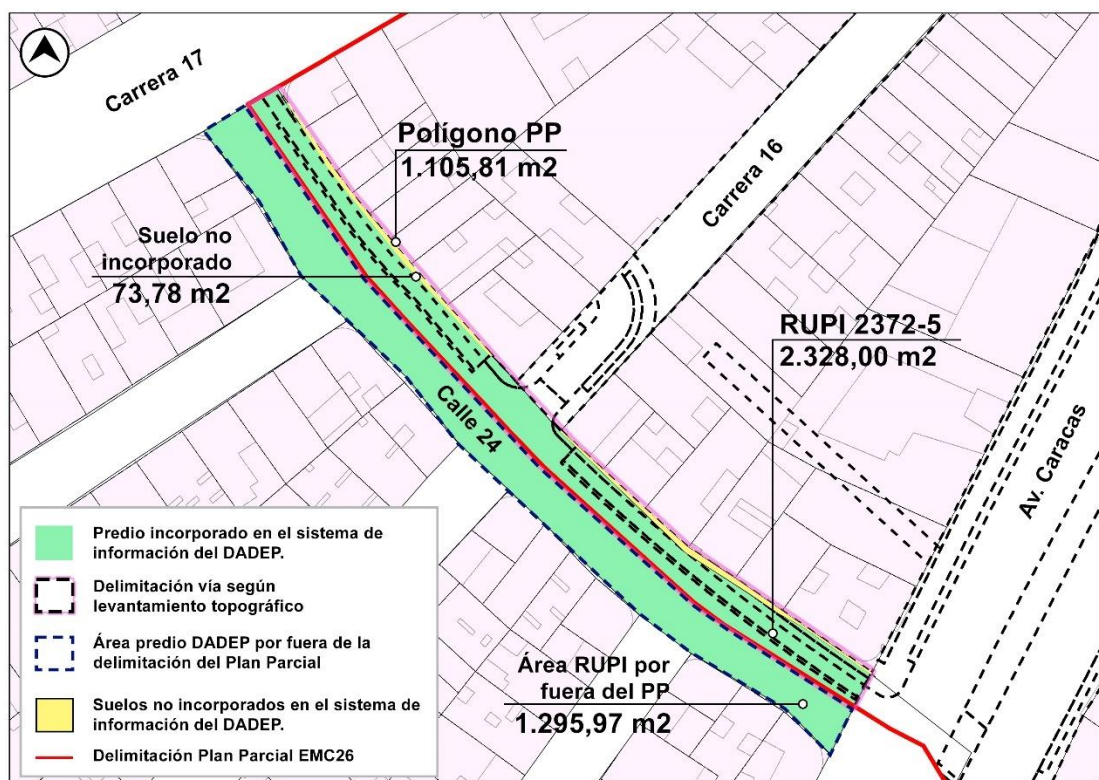
Así las cosas, a continuación, se detalla cada uno de los suelos públicos, con el propósito de evidenciar dichas diferencias y, en algunos casos, generar alertas de saneamiento predial a la perspectiva del desarrollo del Plan Parcial.

- **Calle 24 – Av. Caracas a Carrera 17**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPI 2372-5** y cuenta con un área establecida de **2.328,00 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Del total de esta área, 1.295,97 m² se encuentran por fuera de la delimitación del Plan Parcial.

Por su parte, la porción de esta vía que corresponde al Plan Parcial es el tramo norte, cuya área para efectos del presente proceso de reformulación, y que parte de la Base Catastral, es **1.106,74 m²**; en este caso se presentan **73,78 m²** de suelo no incorporado en el sistema de información del DADEP, que corresponde a una porción de superficie entre el límite de los predios privados y la delimitación del RUPI 2372-5. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-18. Suelos Públicos Calle 24 – Av. Caracas a Carrera 17



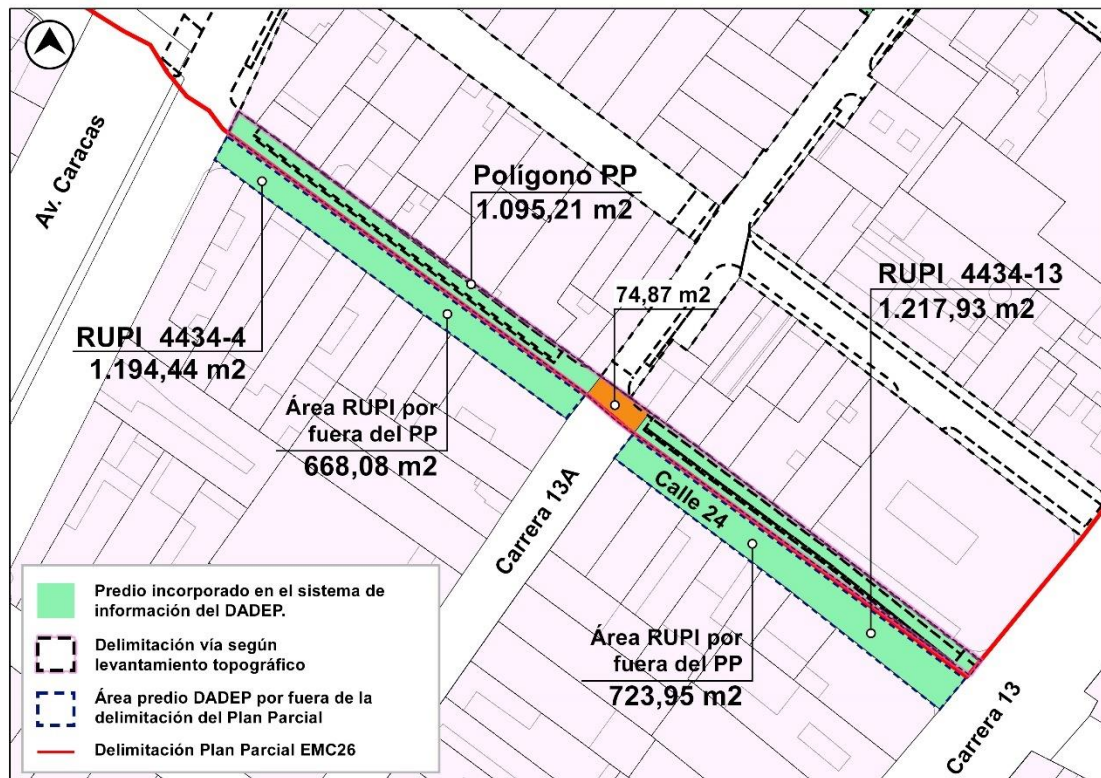
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 24 – Av. Caracas a Carrera 13**

Este fragmento de vía está identificado con dos RUPIS; desde la Carrera 13 hasta la Carrera 13A se identifica con **RUPI 4434 -13** y cuenta con área de **1.217,93 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital, y desde la Carrera 13A hasta la Av. Caracas se identifica el **RUPI 4434-4** con área registrada de **1.194,44 m²**. Del total de estas dos áreas, 723,95 m² y 668,08 m² respectivamente, se encuentran por fuera de la delimitación del Plan Parcial.

La porción de esta vía que corresponde al Plan Parcial es el tramo norte, cuya área para efectos del presente proceso de reformulación, y que parte de la Base Catastral es **1.095,21 m²**; en este caso se incluye dentro de este polígono **74,87 m²** del RUPI 4434-9. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-19. Suelos Públicos Calle 24 – Av. Caracas a Carrera 13



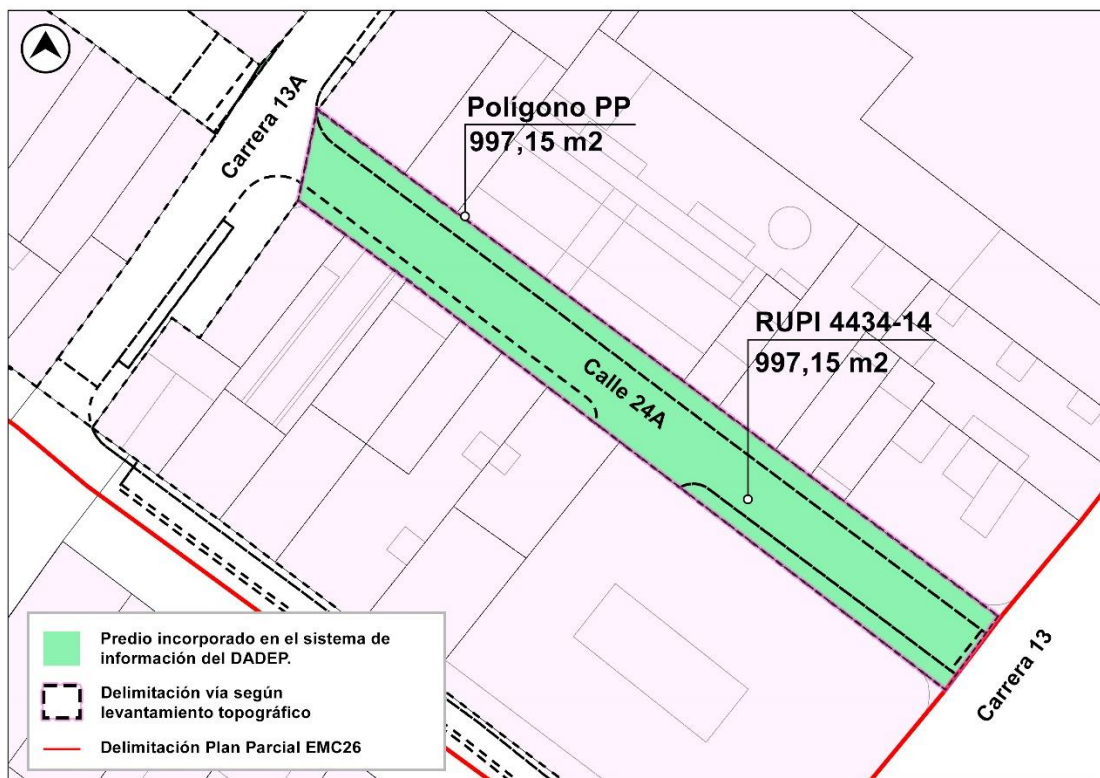
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 24A – Carera 13 a Carrera 13A**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPi 4434-14** y cuenta con un área de **997,15 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital.

El área del polígono según el levantamiento topográfico y que se tomó para efectos del presente proceso de reformulación es **997,15 m²**; es decir, no se presenta ninguna diferencia de áreas para dicho polígono. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-20. Suelos Públicos Calle 24A – Carrera 13 a Carrera 13A



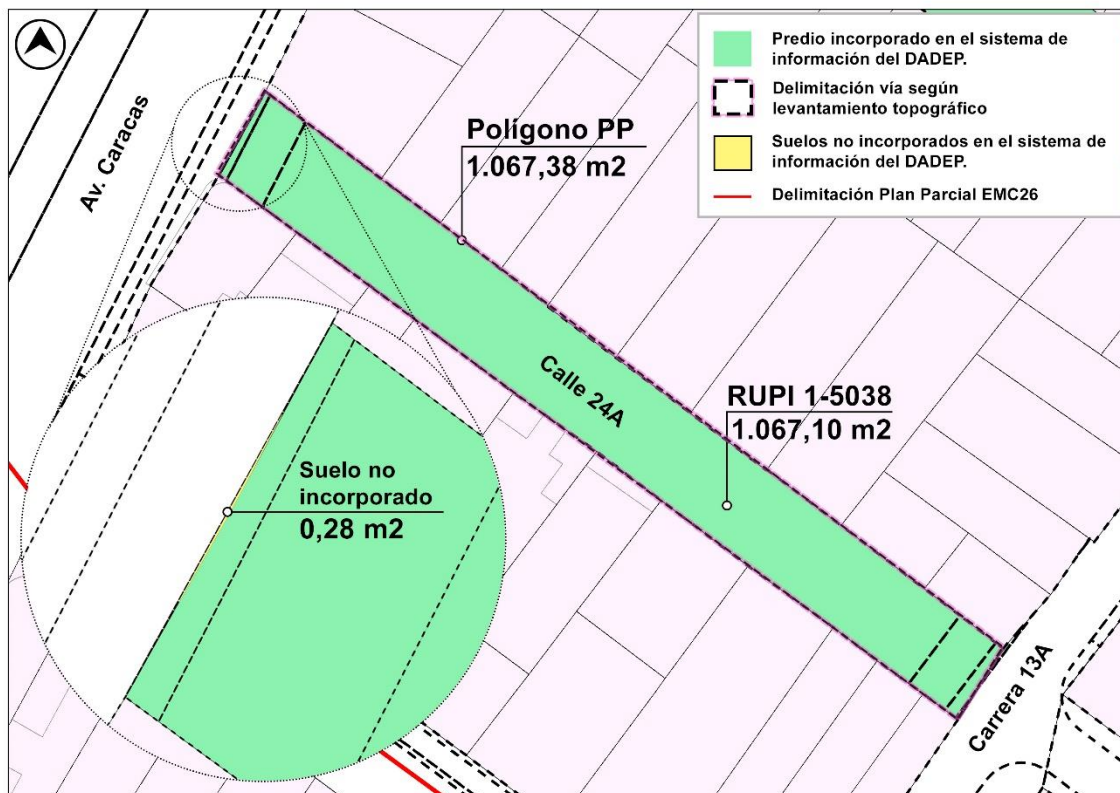
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 24A – Carrera 13A a Av. Caracas**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPI 1- 5038** y cuenta con un área establecida de **1.067,10 m2** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital.

Por su parte, el área para efectos del presente proceso de reformulación, y que parte de la Base Catastral es **1.067,38 m2**; en este caso se presentan **0,28 m2** de suelo no incorporado en el sistema de información del DADEP, que corresponde a una pequeña porción de superficie entre el límite de la Av. Caracas y la delimitación del RUPI 1- 5038. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-21. Suelos Públicos Calle 24A – Carrera 13A a Av. Caracas



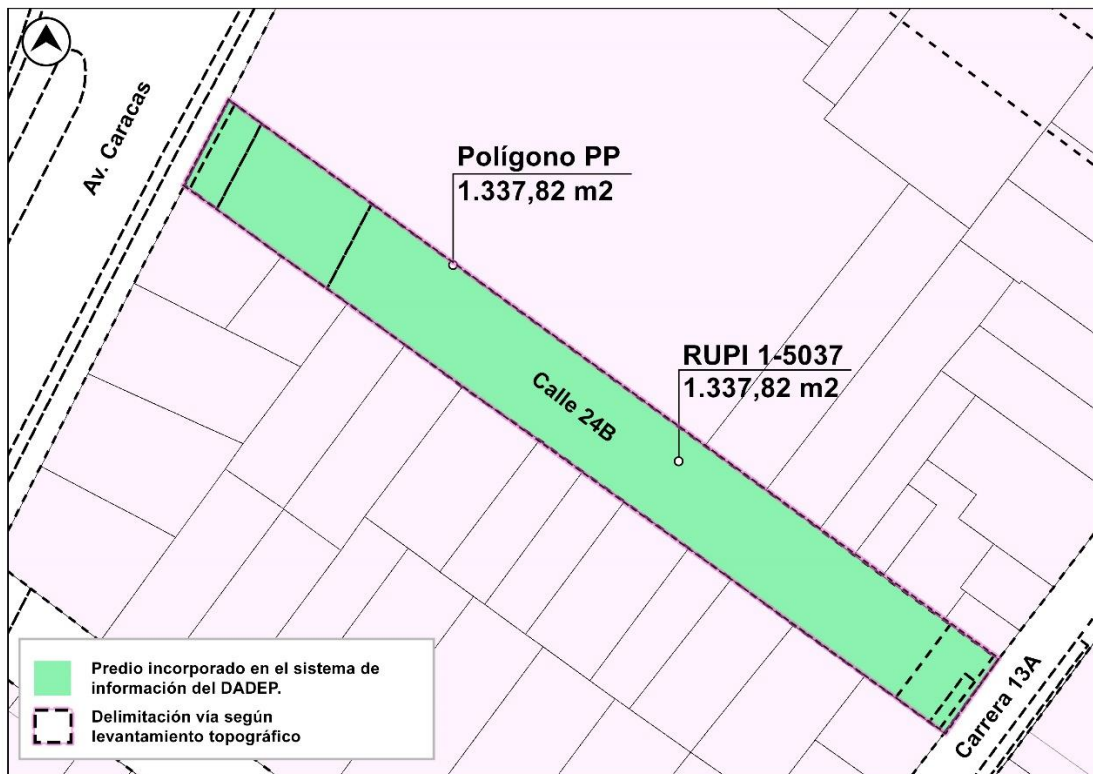
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 24B – Carrera 13A a Av. Caracas**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPI 1-5037** y cuenta con un área de **1.337,82 m2** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital.

El área del polígono según la Base Catastral y que se tomó para efectos del presente proceso de reformulación es igualmente **1.337,82 m2**, es decir, no se presenta ninguna diferencia de áreas para dicho polígono. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-22. Suelos Públicos Calle 24B – Carrera 13A a Av. Caracas



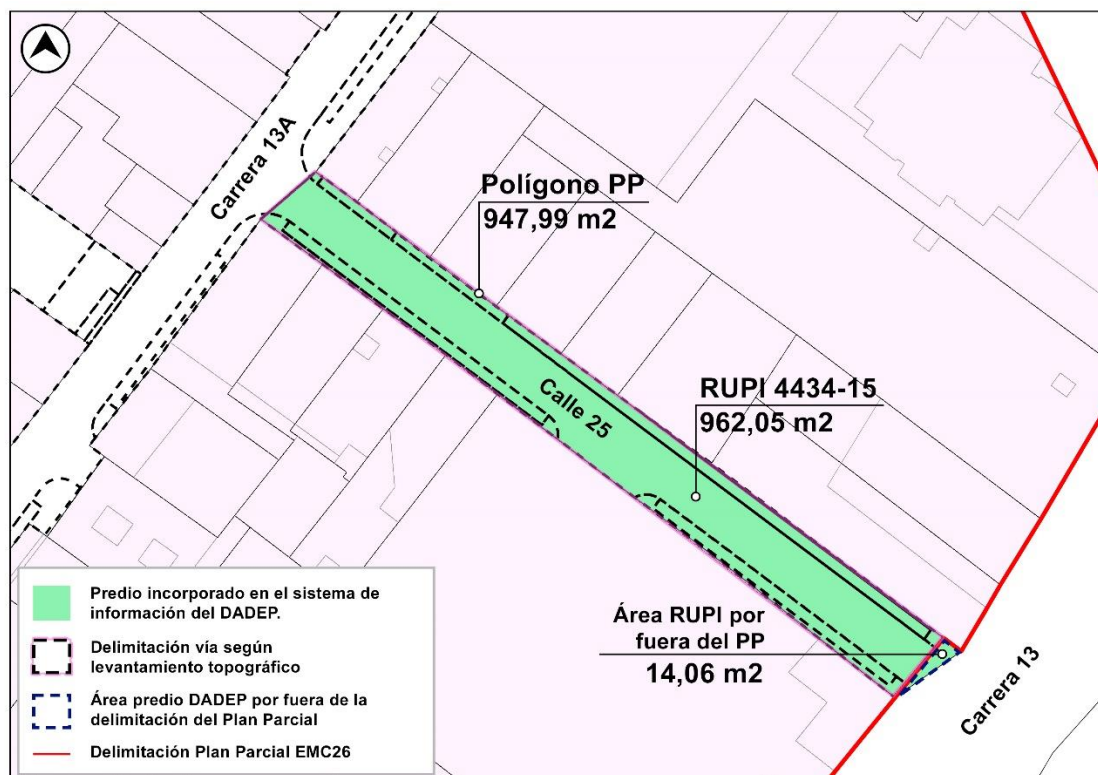
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 25 – Carrera 13 a Carrera 13A**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPI 4434-15** y tiene un área establecida de **962,05 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital. Del total de esta área, **14,06 m²** se encuentran por fuera de la delimitación del Plan Parcial.

Por su parte, el polígono tomado para esta vía y que parte de la Base Catastral es **947,99 m²**, es decir, no se presenta ninguna diferencia de áreas para dicho polígono. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-23. Suelos Públicos Calle 25 – Carrera 13 a Carrera 13A



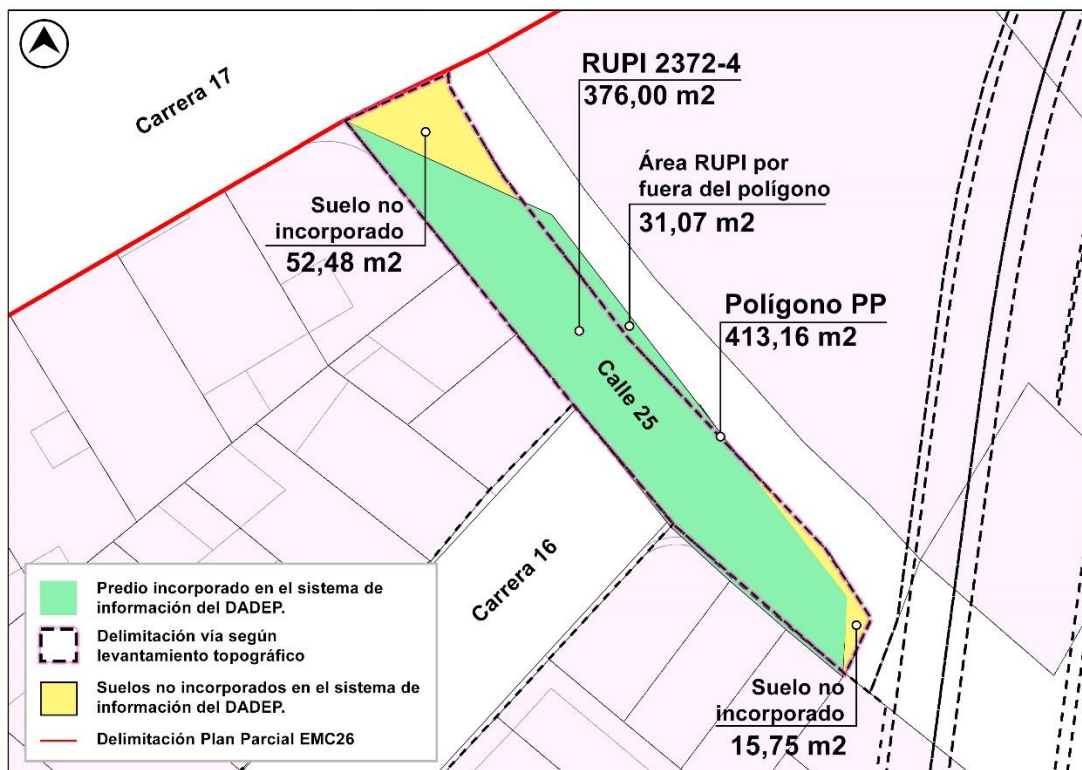
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 25 – Carrera 16 a Carrera 17**

Esta vía está identificada con **RUPÍ 2372-4**, y según el Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital, tiene un área establecida de **376,00 m²**.

De otra parte, el polígono establecido para efectos del presente proceso de reformulación y que parte del levantamiento topográfico, cuenta con un área de **413,16 m²**; en este caso se presentan **52,48 m²** y **15,74 m²** de suelo no incorporado en el sistema de información del DADEP, que corresponde respectivamente a dos porciones de superficie en el costado nor-occidental y oriental de esta vía. Así mismo, se presenta un área de **31,07 m²** que pertenece al descrito RUPÍ 2372-4, pero que se encuentra por fuera de la delimitación de este polígono. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-24. Suelos Públicos Calle 25 – Carrera 16 a Carrera 17



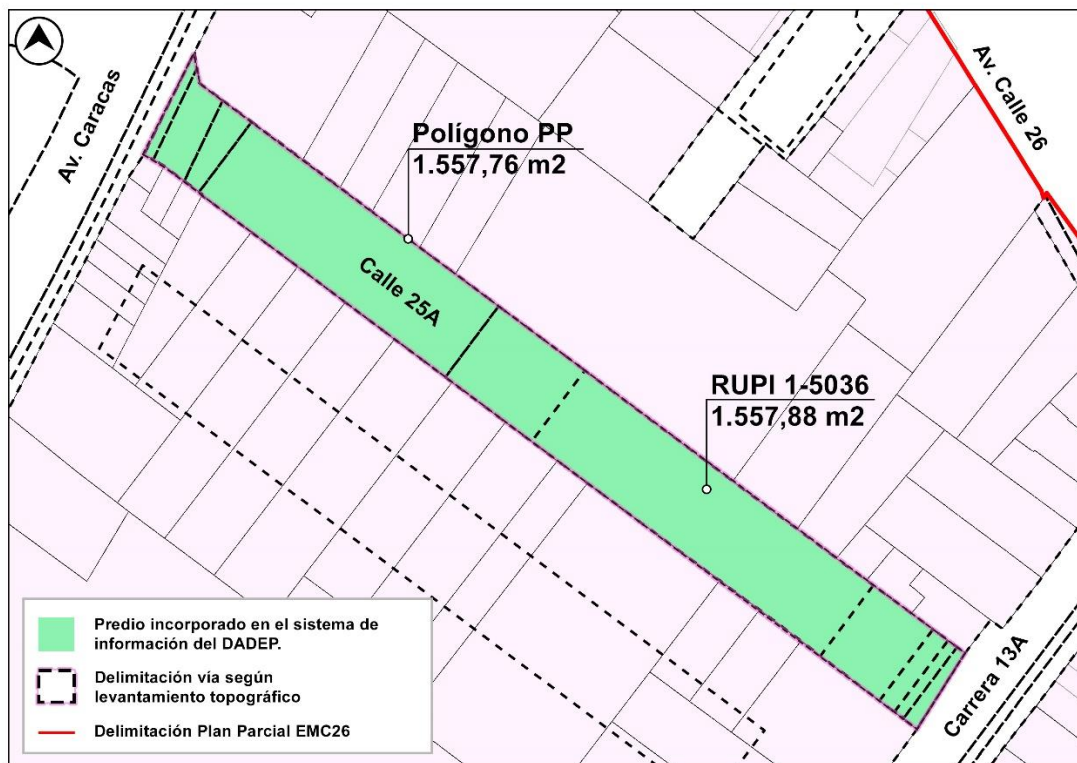
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 25A – Carrera 13A a Av. Caracas**

Esta vía está identificada con **RUPI 1-5036**, y según el Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital, tiene un área establecida de **1.557,88 m²**.

De otra parte, el polígono establecido para efectos del presente proceso de reformulación y que parte del levantamiento topográfico, cuenta con un área de **1.557,76 m²**; en este caso se presenta un área de **0,12 m²** que pertenece al descrito RUPi 1-5036, pero que se encuentra por fuera de la delimitación del polígono definido por los predios de acuerdo con la base cartográfica de la UAEC. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-25. Suelos Públicos Calle 25A – Carrera 13A a Av. Caracas

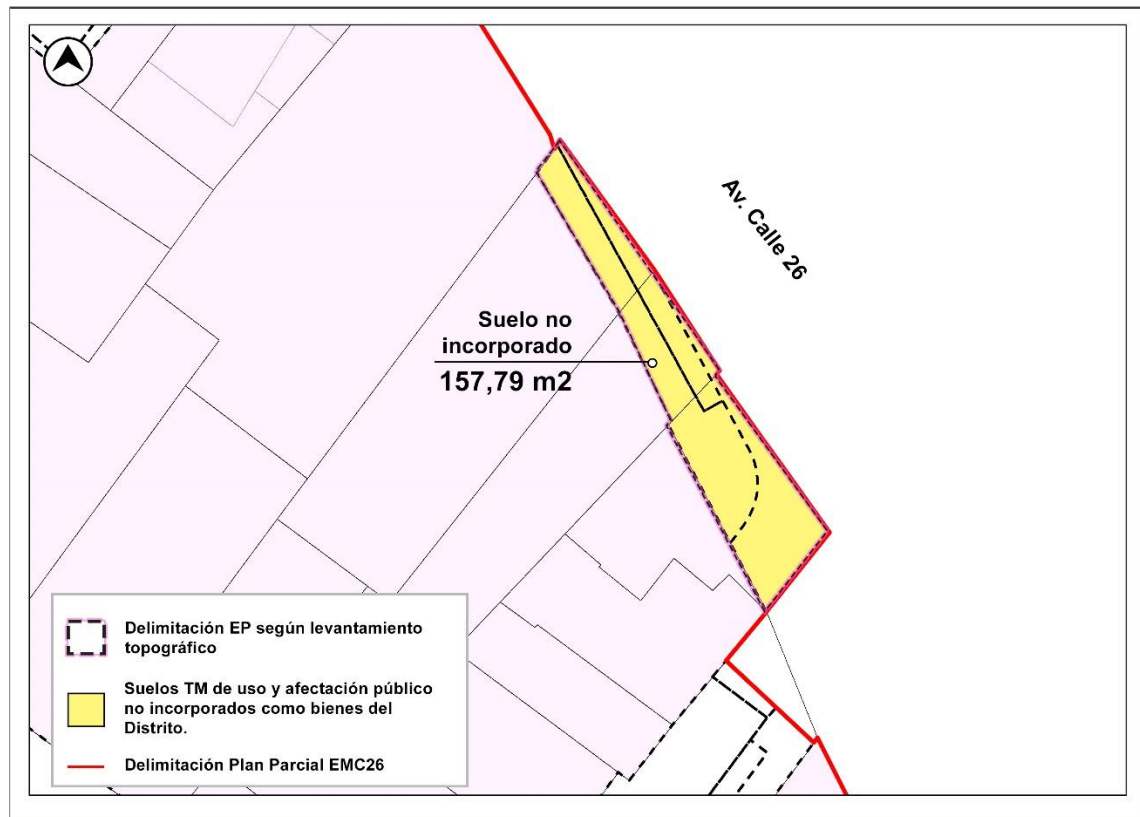


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Calle 26 – Carrera 13 a Av. Caracas**

Este suelo público identificado en la presente reformulación, son actualmente predios de TransMilenio que a la fecha de elaboración del presente documento no están incorporados en el sistema de información del DADEP. Sin embargo, su área es afecta al uso público debido principalmente a que forman parte de la sección de la Calle 26. Dicho lo anterior, el área correspondiente a estos suelos y que suman **157,79 m²**, se vinculan a la reformulación como suelos públicos.

Ilustración 5.2-26. Suelos Públicos Calle 26 – Carrera 13 a Av. Caracas



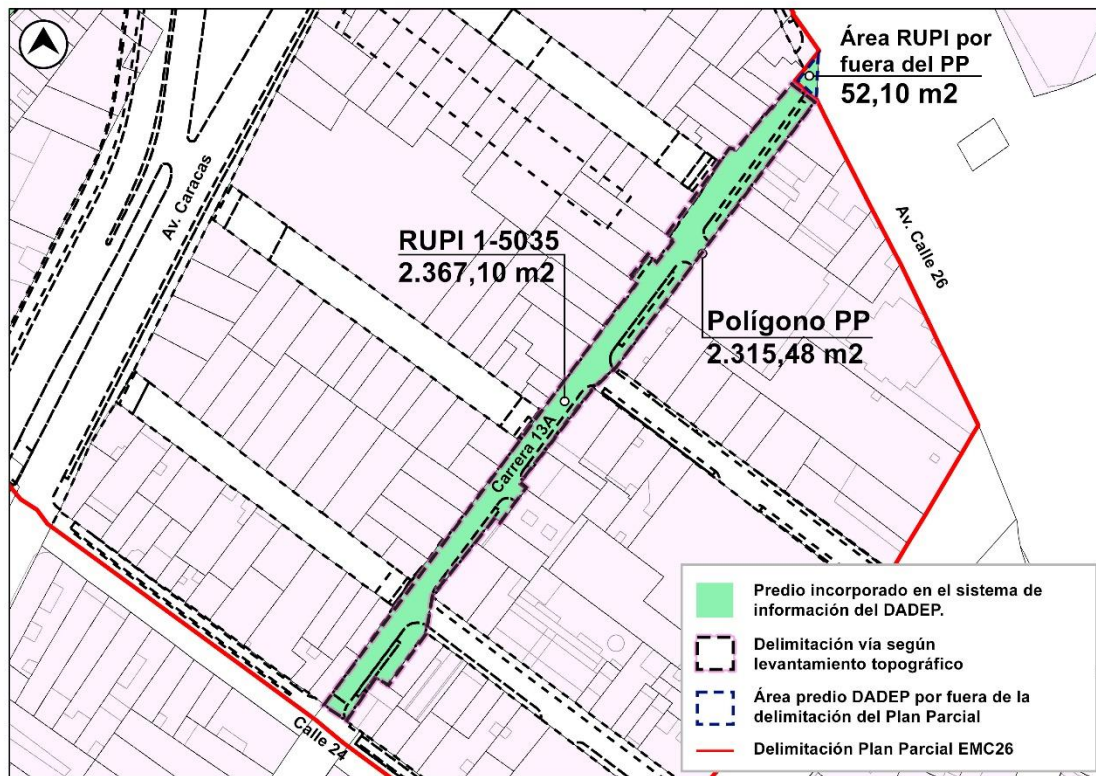
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Carrera 13 A – Calle 24 a Calle 26**

Esta vía está identificada con **RUPI 1-5035**, y según el Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital, tiene un área establecida de **2.367,10 m2**. Del total de esta área, **52,10 m2** se encuentran por fuera de la delimitación del Plan Parcial.

De otra parte, el polígono establecido para efectos del presente proceso de reformulación y que parte de la base cartográfica de la UAECB, cuenta con un área de **2.315,48 m2**; en este caso se presenta un área de **0,48 m2** que pertenece al descrito RUPI 1-5035, pero que se encuentra por fuera de la delimitación del polígono definido por el levantamiento topográfico. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-27. Suelos Públicos Carrera 13 A – Calle 24 a Calle 26



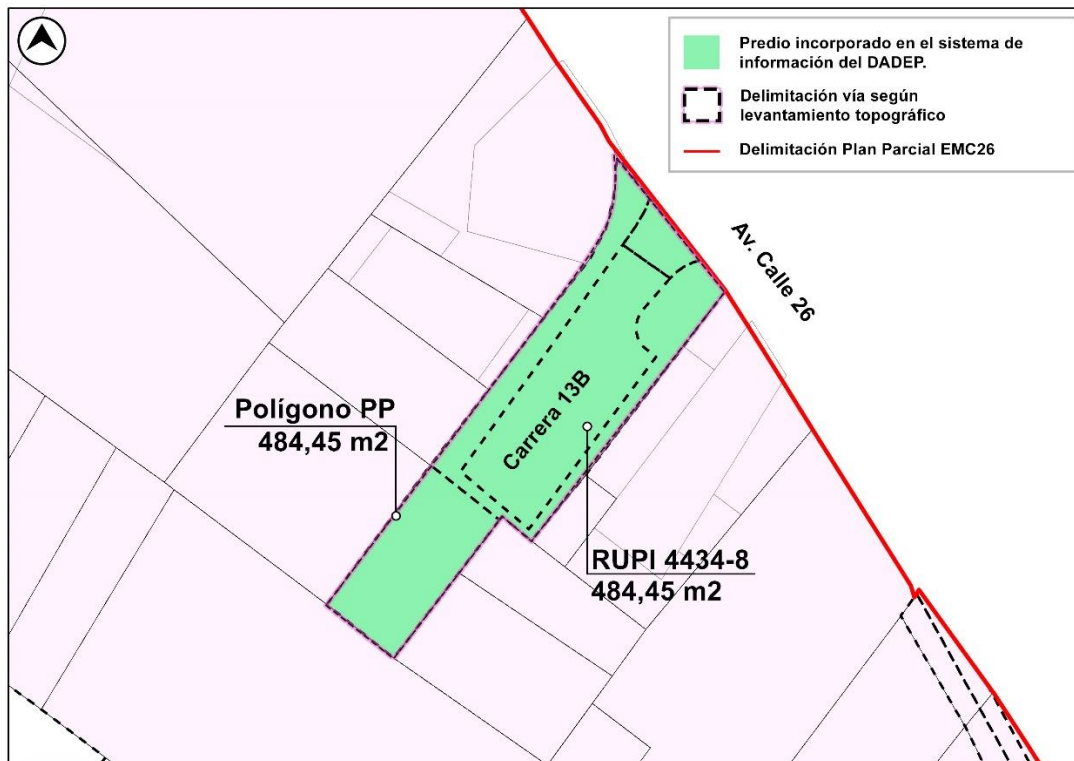
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Carrera 13B**

Este fragmento de vía está identificado con **RUPI 4434-8** y cuenta con un área de **484,45 m²** según Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital.

El área del polígono según el levantamiento topográfico, y que se tomó para efectos del presente proceso de reformulación es **484,45 m²**, es decir, no se presenta ninguna diferencia de áreas para dicho polígono. Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-28. Suelos Públicos Carrera 13B



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

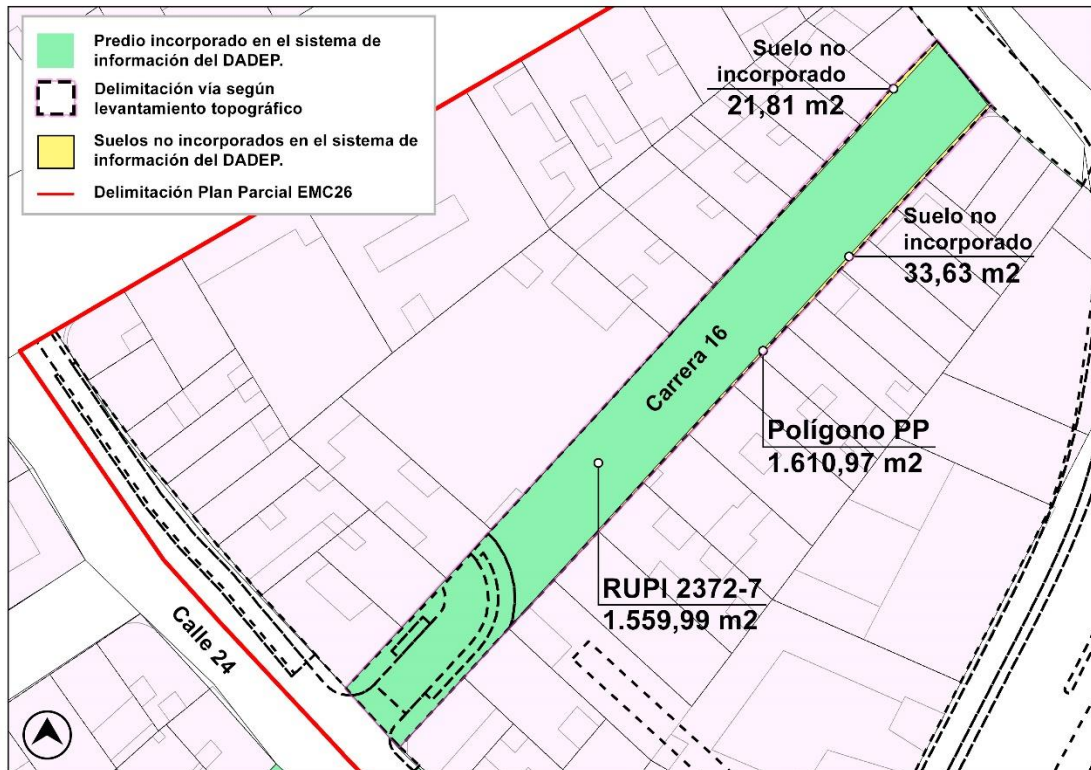
- **Carrera 16 – Calle 24 a Calle 25**

Esta vía está identificada con **RUPI 2372-7**, y según el Folio y Documento de Transferencia al Distrito Capital, tiene un área establecida de **1.559,99 m²**.

De otra parte, el polígono establecido para efectos del presente proceso de reformulación, y que parte de la Base Catastral, cuenta con un área de **1.610,97 m²**; en este caso se presentan **21,81 m²** y **33,63 m²** de suelo no incorporado en el sistema de información del DADEP, que corresponde respectivamente a dos porciones de superficie en el costado norte y sur de esta vía. Así mismo, se presenta, por un lado, un área de **6,47 m²** que pertenece al descrito RUPI 2372-7, pero que se encuentra por fuera de la delimitación de este polígono, y por el otro, una fracción de **2,01 m²** que, aunque está incluida en la delimitación del polígono de esta vía, pertenece al RUPI 2372-4.

Lo anteriormente descrito, se presenta en la siguiente imagen:

Ilustración 5.2-29. Suelos Públicos Carrera 16 – Calle 24 a Calle 25



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Plazoleta de la Luz:**

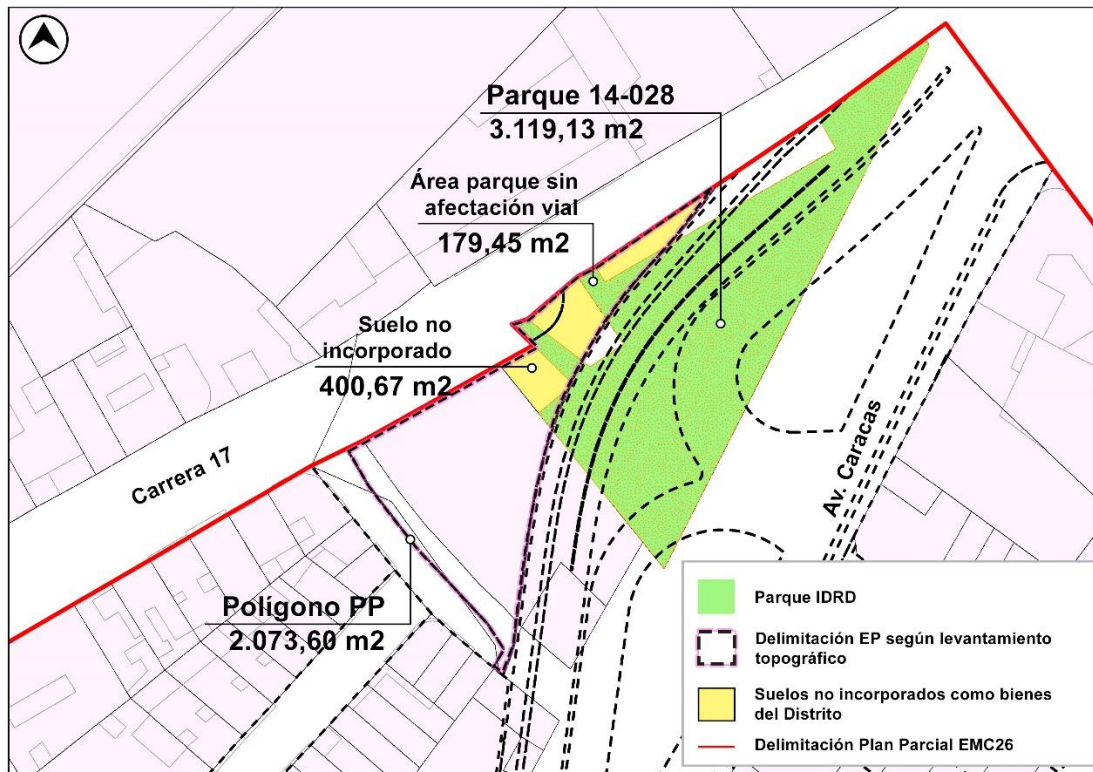
Tal como se describió en el numeral 4.3.1 del presente Documento Técnico de Soporte, este espacio público está conformado por parte del predio identificado como ID_Parque 14-028, el cual cuenta con un área total de **3.119,13 m²**, según la Base Catastral, mapa de referencia UAEC2022, de los cuales **2.939,68 m²** hacen parte de la sección pública de la Avenida Caracas, por lo que los restantes **179,45 m²** hacen parte de este espacio público.

Así mismo, está conformado por parte de los predios identificados con códigos catastrales 6103002003, 6103002004 y 6103007098, que suman un área total de 2.340,70 m², de los cuales 847,22 m² hacen parte de la sección pública de la Avenida Caracas o de la Calle 25 en el tramo comprendido entre las carreras 16 y 17; por lo que **1.493,48 m²** corresponden al área de dichos predios comprendida en este espacio público.

Igualmente, comprende áreas que a la fecha no han sido incorporadas como bienes públicos del Distrito, las cuales suman un área de **400,67 m²**, localizados entre el predio identificado con Código catastral 006103001001 y la Carrera 17.

Así las cosas, partiendo del levantamiento topográfico del año 2018, la Plazoleta de La Luz cuenta con un área total de **2.073,60 m²**, tal como se presenta a continuación:

Ilustración 5.2-30. Suelos Públicos Plazoleta de la Luz

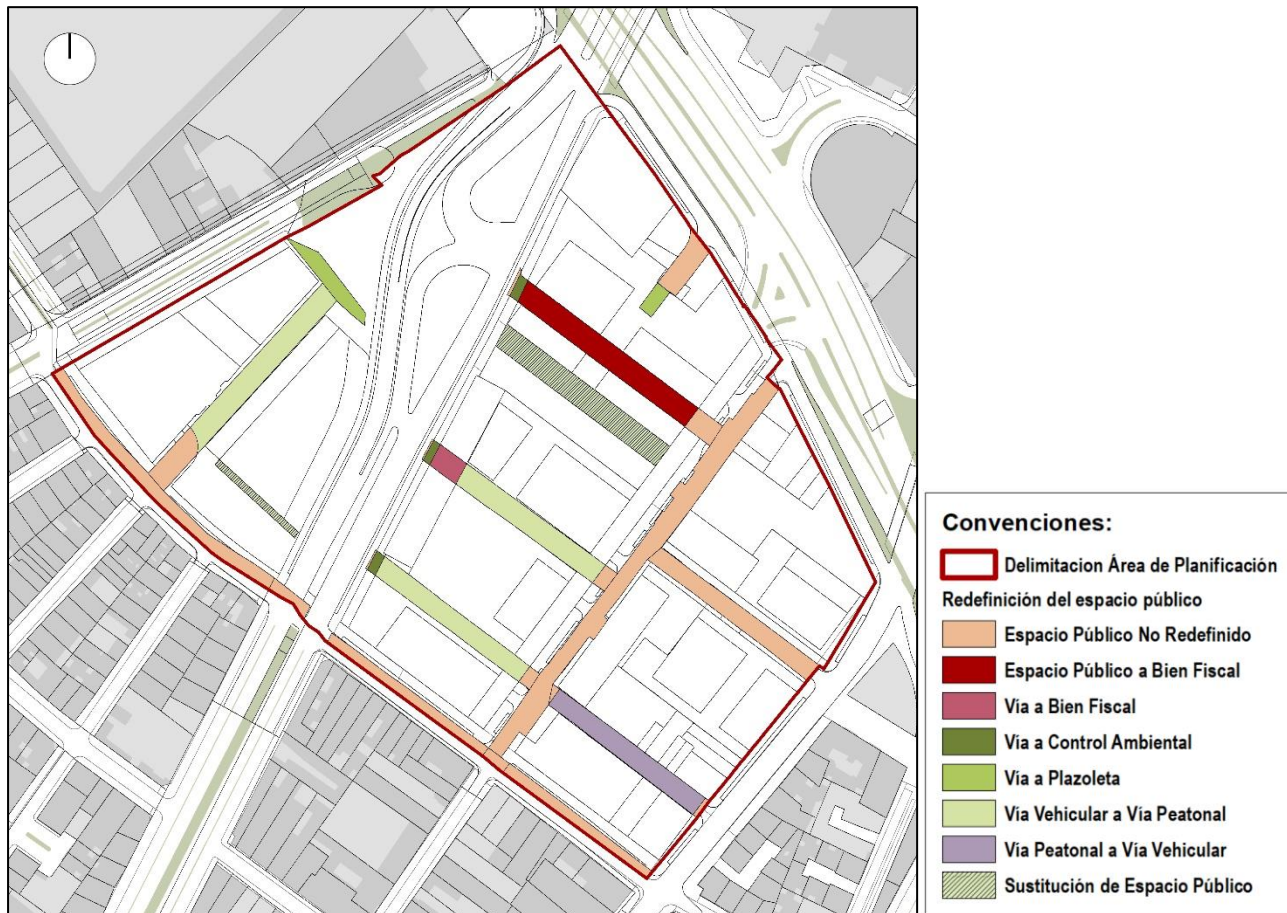


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

No obstante, lo anterior, y como se señaló al inicio del presente apartado, para la redefinición del espacio público se toman solamente las áreas certificadas de los predios que hacen parte del inventario del DADEP, sobre los cuales, al estar debidamente incorporados, se tiene certeza sobre su naturaleza pública. Las demás áreas expuestas anteriormente deberán surtir el proceso de incorporación y saneamiento predial, en los casos que sea necesario.

Así las cosas, se identifican a continuación los suelos incorporados en el mencionado inventario del DADEP que cambian de uso; los suelos donde el uso actual permanece; y los suelos que serán objeto de sustitución, tal como se muestra a continuación:

Ilustración 5.2-31. Cambio de usos de los suelos públicos existentes en el Plan Parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Tabla 5.2-12. Cambio de uso de los suelos públicos en el Plan Parcial

I.D.	RUPI	Espacio Público No Redefinido	Espacio público con cambio de uso					Vía a Bien Fiscal	Espacio Público a Bien Fiscal	Sustitución del espacio público	Total
			Espacio público a control ambiental	Vía a control ambiental	Vía a Plazoleta	Vía a Vía Peatonal	Vía Peatonal a Vía Vehicular				
Av. Caracas	2372-1 (1)	135,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135,61
	Total	135,61	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135,61
Calle 24 - Av. Caracas y Cr. 17	2372-5 (2)	1.032,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.032,03
	Total	1.032,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.032,03
Calle 24 - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-13 (3)	493,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	493,93
	4434-4 (4)	526,36	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	526,36
	4434-9 (5)	74,93	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	74,93
	Total	1.095,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.095,21

I.D.	RUPI	Espacio Público No Redefinido	Espacio público con cambio de uso					Vía a Bien Fiscal	Espacio Público a Bien Fiscal	Sustitución del espacio público	Total
			Espacio público a control ambiental	Vía a control ambiental	Vía a Plazoleta	Vía a Vía Peatonal	Vía Peatonal a Vía Vehicular				
Calle 24A - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-14	48,44	0,00	0,00	0,00	0,00	948,71	0,00	0,00	0,00	997,15
	Total	48,44	0,00	0,00	0,00	0,00	948,71	0,00	0,00	0,00	997,15
Calle 24A - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5038	72,48	0,00	54,66	0,00	939,96	0,00	0,00	0,00	0,00	1.067,10
	Total	72,48	0,00	54,66	0,00	939,96	0,00	0,00	0,00	0,00	1.067,10
Calle 24B - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5037	93,00	0,00	48,22	0,00	999,59	0,00	197,01	0,00	0,00	1.337,82
	Total	93,00	0,00	48,22	0,00	999,59	0,00	197,01	0,00	0,00	1.337,82
Calle 25 - Cr. 13 y Cr. 13A	4434-15 (6)	947,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	947,99
	Total	947,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	947,99
Calle 25 - Cr. 16 y Cr. 17	2372-4	0,00	0,00	0,00	376,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	376,00
	Total	0,00	0,00	0,00	376,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	376,00
Calle 25A - Cr. 13A y Av. Caracas	1-5036 (7)	209,60	61,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.287,13	0,00	1.557,88
	Total	209,60	61,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1.287,13	0,00	1.557,88
Carrera 13A - Cl. 24 y Av. Cal. 26	1-5035 (8)	2.314,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.314,99
	Total	2.314,99	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.314,99
Carrera 13B	4434-8	360,24	0,00	0,00	124,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	484,45
	Total	360,24	0,00	0,00	124,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	484,45
Carrera 16 - Cl. 24 y Cl. 25	2372-7	359,11	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,89	0,00	0,00	0,00	1.560,00
	Total	359,11	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,89	0,00	0,00	0,00	1.560,00
TOTAL		6.668,71	61,15	102,88	500,21	1.939,55	2.149,60	197,01	1.287,13	0,00	12.906,24

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

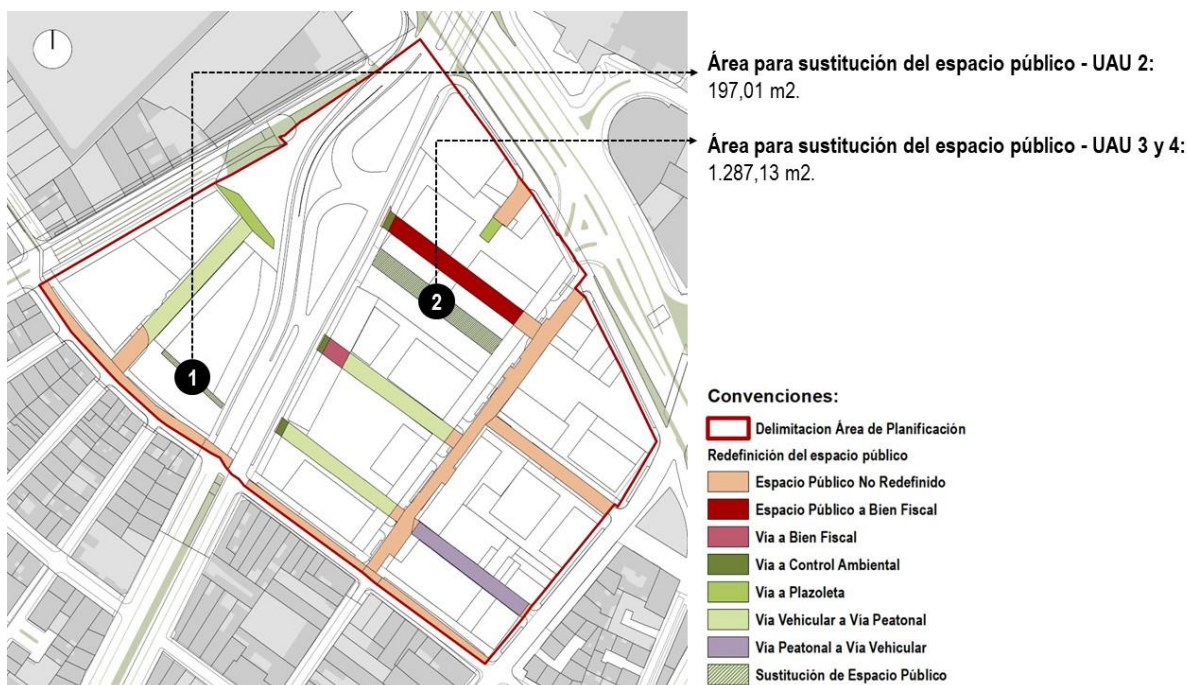
- (1) El área certificada del predio identificado con RUPI 2372-1 es de 5.406,00 m2 de los cuales 135,61 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial.
- (2) El área certificada del predio identificado con RUPI 2372-5 es de 2.328,00 m2 de los cuales 1032,03 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial
- (3) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-13 es de 1.217,93 m2 de los cuales 493,93 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial
- (4) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-4 es de 1.194,44 m2 de los cuales 526,36 m2 se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial

- (5) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-9 es de 5.348,27 m² de los cuales 74,93 m² se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial
- (6) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-15 es de 962,05 m² de los cuales 947,99 m² se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial
- (7) El predio identificado con RUPI 2372-4 fue incorporado como “Espacio Público de No Cesión” de conformidad con lo definido en el Artículo 1 de la Resolución No. 263 de 2019 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP-, “Por la cual se declara un bien baldío urbano en los términos del artículo 123 de la Ley 388 de 1997”.
- (8) El área certificada del predio identificado con RUPI 4434-9 es de 2.367,75 m² de los cuales 2.367,10 m² se encuentran al interior del área de planificación del Plan Parcial

Nota 1: El Plan Parcial propone el cambio de naturaleza jurídica de parte del predio identificado con **RUPI 1-5037**, como bien fiscal propiedad de la Empresa Metro de Bogotá para el desarrollo de la edificación de acceso oriental de la estación No.13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Por tanto, se propone la sustitución de este suelo, en un **área igual** en el marco del desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 2, para la configuración del espacio público denominado Plazoleta de Acceso Estación Metro Calle 26 descrita en el literal b), del numeral 5.2.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

Nota 2: El Plan Parcial propone el cambio de naturaleza jurídica a bien fiscal propiedad de TransMilenio, de parte del predio identificado con **RUPI 1-5036**, sobre el cual se propone el desarrollo de la Estación Central con un potencial aprovechamiento urbanístico de acuerdo con lo establecido en el sistema de reparto de cargas y beneficios del presente Plan Parcial. Por tanto, se propone la sustitución de este suelo, en un **área igual** en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4 donde Transmilenio cuenta con predios de su propiedad.

Ilustración 5.2-32. Sustitución de espacio público



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

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

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

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

3. El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP – a solicitud de los interesados, realizará las gestiones administrativas e interadministrativas necesarias para concurrir en la integración inmobiliaria y en la solicitud de las licencias de urbanización para las Unidades de Actuación Urbanística y/o de Gestión y garantizar el cumplimiento de las condiciones de redefinición establecidas en el presente artículo, además de su entrega material y titulación a favor del Distrito Capital de acuerdo a lo definido en el Decreto Distrital 545 de 2016, o la norma que lo modifique, complementa o sustituya”.

a) Cambio de uso de áreas no incorporadas al inventario de Espacios Públicos del DADEP.

Tal como se ha expuesto a lo largo del presente Documento Técnico de Soporte, el Plan Parcial, en virtud de lo establecido en el artículo 2.2.3.1.3 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, reconoce como elementos del espacio público existente áreas que a la fecha de la presente reformulación NO han sido incorporadas en el inventario de espacios públicos del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP-, por lo que tendrá que surtir el proceso de saneamiento predial, en los casos que sea necesario, e incorporación. Así mismo, se ha evidenciado diferencias entre los predios que componen el espacio público, de acuerdo con la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, vigencia 2022, respecto a la información del DADEP, hecho que se considera relevante que sea revisado y ajustado en una gestión conjunta de ambas dependencias, con el fin de no generar vacíos normativos sobre la totalidad de las áreas que deben ser intervenidas para la configuración del Planteamiento Urbanístico del presente instrumento.

A continuación, se presenta la relación de dichos espacios públicos NO Incorporados, así como el cambio de uso propuesto desde el Plan Parcial en relación con el uso existente de estos suelos:

Tabla 5.2-13. Cambio de uso de los suelos No Incorporados en el inventario del DADEP

I.D.	RUIP / E.P. No Incorporado	Espacio Público Sin Cambio de Uso				Total
			Espacio público a infraestructura de transporte	Vía a control ambiental	Vía a Plazoleta	
Av. Caracas	E.P. No Incorporado (1)	15.877,52	0,00	72,66	143,93	16.094,11
Calle 24 - Av. Caracas y Cr. 17	E.P. No Incorporado (2)	72,82	0,00	0,00	0,00	72,82
Calle 24A - Cr. 13A y Av. Caracas	E.P. No Incorporado (3)	0,28	0,00	0,00	0,00	0,28
Calle 25 - Cr. 16 y Cr. 17	E.P. No Incorporado (4)	0,00	0,00	0,00	68,24	68,24
Av. Calle 26	E.P. No Incorporado (5)	157,79	0,00	0,00	0,00	157,79
Carrera 13A - Cl. 24 y Av. Cal. 26	E.P. No Incorporado (6)	0,49	0,00	0,00	0,00	0,49
Carrera 16 - Cl. 24 y Cl. 25	E.P. No Incorporado (7)	0,46	0,00	0,00	54,99	55,45
Plazoleta de La Luz	2372-4 (8)	0,00	0,00	0,00	22,75	22,75
	E.P. No Incorporado (9)	1.997,09	53,68	0,00	0,00	2.050,78
TOTAL		18.106,45	53,68	72,66	289,91	18.522,70

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

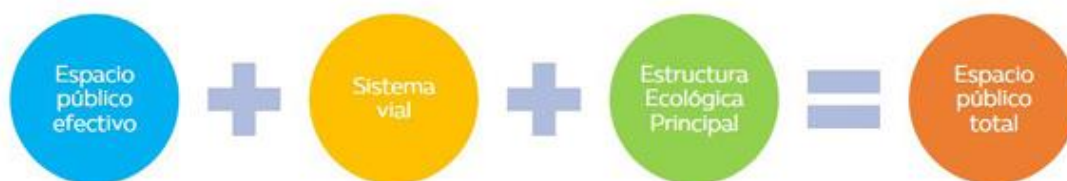
- (1) Tal como en el numeral 4.2.1. del presente Documento Técnico de Soporte, el área de la Avenida Caracas se tomó con base en el levantamiento topográfico del Plan Parcial.
- (2) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área de la Calle 24 entre la Avenida Caracas y la Carrera 17 se tomó de la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD (Ver Ilustración 5.2 18.).
- (3) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada obedece a la diferencia entre la información del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP- y la información cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD (Ver Ilustración 5.2 21.).
- (4) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada de la Calle 25 entre las carreras 16 y 17 se tomó de acuerdo con el levantamiento topográfico (Ver Ilustración 5.2 24.).
- (5) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada de la Calle 26 se tomó de la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD (Ver Ilustración 5.2 26.).

- (6) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada de la Carrera 13A se tomó de la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD.
- (7) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada obedece a la diferencia entre la información del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP- y la información cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital -UAECD (Ver Ilustración 5.2 29.).
- (8) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada obedece a la diferencia entre la información del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público -DADEP- y el levantamiento topográfico del Plan Parcial (Ver Ilustración 5.2 24.).
- (9) Tal como se expuso en la parte inicial de este numeral y en el numeral 4.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el área no incorporada comprende tanto suelos que no cuentan con código catastral como al polígono del parque IRDR No.14-028 (predio que ha sufrido modificaciones a lo largo de los años, como la construcción del intercambiador vial de TransMilenio y cuya delimitación no obedece al área actual de este espacio público) y predios propiedad de TransMilenio S.A. Por tanto, como se presentó en los precitados numerales, se toma el área del levantamiento topográfico del Plan Parcial.

5.2.8. Aporte al sistema de espacio público total y comparación con el D.D. 822 de 2019

Según el Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público de la Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, el **espacio público total** de la ciudad es una sumatoria de los diferentes elementos que hacen parte del espacio público efectivo y el espacio público no efectivo. Este indicador es considerado para el DADEP como un indicador base que permite medir cómo está Bogotá frente al sistema general de espacio público.

Ilustración 5.2-33. Diagrama de espacio público total



Fuente: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP. 2019

En línea con lo anterior, el Plan Parcial Estación Metro Calle 26 tiene como premisa principal generar un espacio público continuo, abierto y de libre tránsito peatonal que integre los flujos de los diferentes sistemas de transporte, y a su vez, aporte a la consolidación del “Bosque Urbano”. Es por esta razón que todo el sistema de espacio público propuesto se concibe como una gran plataforma que integra y unifica los diferentes usos y actividades en el área de planificación y está integrado, como se ha expuesto a lo largo del presente Documento Técnico de Soporte, por espacios públicos existentes, nuevos espacios públicos objeto de cesión en el marco del futuro desarrollo, y espacios públicos complementarios.

De acuerdo con lo anterior, con el fin de medir el aporte de espacio público del Plan Parcial, se hace necesario calcular el indicador del espacio público total y el indicador del espacio público efectivo, tal como se desarrolla en el presente apartado, permitiendo además una comparación objetiva respecto a lo establecido en el Decreto Distrital 822 de 2019.

Ilustración 5.2-34. Red Peatonal Propuesta al interior del Plan Parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo. 2023

Así pues, la presente propuesta de reformulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está generando un espacio público total de **29.404,53 m²** compuesto por los mencionados espacios públicos existentes, las áreas de cesión y adecuación de nuevos espacios públicos, los controles ambientales, las APAUP, el Área de Mitigación de Impactos – AMI de la UAU 4 y los Áreas de bienes fiscales afectas al uso público de las UAU 2 y 3.

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

Tabla 5.2-14. Sistema de espacio público total del Plan Parcial

ITEM	ÁREA (m ²)	% / ÁREA BRUTA
CONTROLES AMBIENTALES		
Control Ambiental UAU 2	1.539,93	1,65%
Control Ambiental UAU 3	368,40	0,40%
Control Ambiental UAU 4	283,87	0,31%

ITEM	ÁREA (m2)	% / ÁREA BRUTA
Total Controles Ambientales	2.192,20	2,36%
ESPACIO PUBLICO EXISTENTE Y PROPUESTO		
Sobreancho de Andén Carrera 13	2.413,22	2,59%
Plazoleta Acceso Estación Metro Calle 26	1.595,69	1,71%
Plazoleta Acceso Estación Metro Calle 26 – Sustitución de Espacio Público UAU 2	197,01	0,21%
Plazoleta de integración Metro – Regiotram	1.259,18	1,35%
Plazoleta de La Luz	3.004,57	3,23%
Plazoleta Estación Central	1.570,79	1,69%
Plazoleta Estación Central – Sustitución de espacio público UAU 3 y UAU 4	1.287,12	1,38%
Vía Peatonal Calle 24A	878,21	0,94%
Vía Peatonal Calle 24B	888,64	0,95%
Plazoleta Carrera 13B	124,21	0,13%
Sobreancho de Andén de la Carrera 17	633,08	0,68%
Total Espacio Público existente y propuesto	13.851,72	14,89%
ÁREAS COMPLEMENTARIAS EP – APAUP/ AMI / P.F.A.U.P		
UAU 1 – APAUP	604,57	0,65%
UAU 2 – APAUP - Predio Fiscal Afecto al Uso Público Metro D.D. 647 de 2019	908,48	1,07%
UAU 3 – APAUP - Predio Fiscal Afecto al Uso Público TM	3.515,35	3,78%
UAU 4 – AMI	4.948,90	5,22%
UAU 5 – APAUP	797,17	0,86%
UAU 6 – APAUP	707,79	0,76%
UAU 7 – APAUP	1.529,04	1,64%
UAU 8 – APAUP	349,31	0,38%
Total ÁREAS COMPLEMENTARIAS EP	13.360,61	14,36%
ESPACIO PÚBLICO TOTAL	29.404,53	31,60%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

a) Indicador Resultante de Espacio público Total y comparación con el D.D. 822 de 2019:

El espacio Público del Plan Parcial “Estación Metro 26, adoptado por el Decreto Distrital 822 de 2019, proponía un total de **19.875,59 m2** compuesto por los espacios públicos existentes, controles ambientales, cesiones de espacio público, principalmente asociados a sobreanchos de andenes y Áreas Afectas al Uso Público – APAUP, tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 5.2-15. Áreas de Cesión de espacio público – Decreto 822 de 2019.

ITEM	ÁREA (m2)
Plataforma Peatonal Intermodal Transmilenio	5.536,52
Plazoletas existentes	4.017,75
Controles Ambientales	2.309,13
Sobreanchos de andén proyectados	2.748,98
Áreas Privadas Afectas al Uso Público	5.263,21
ESPACIO PÚBLICO TOTAL	19.875,59

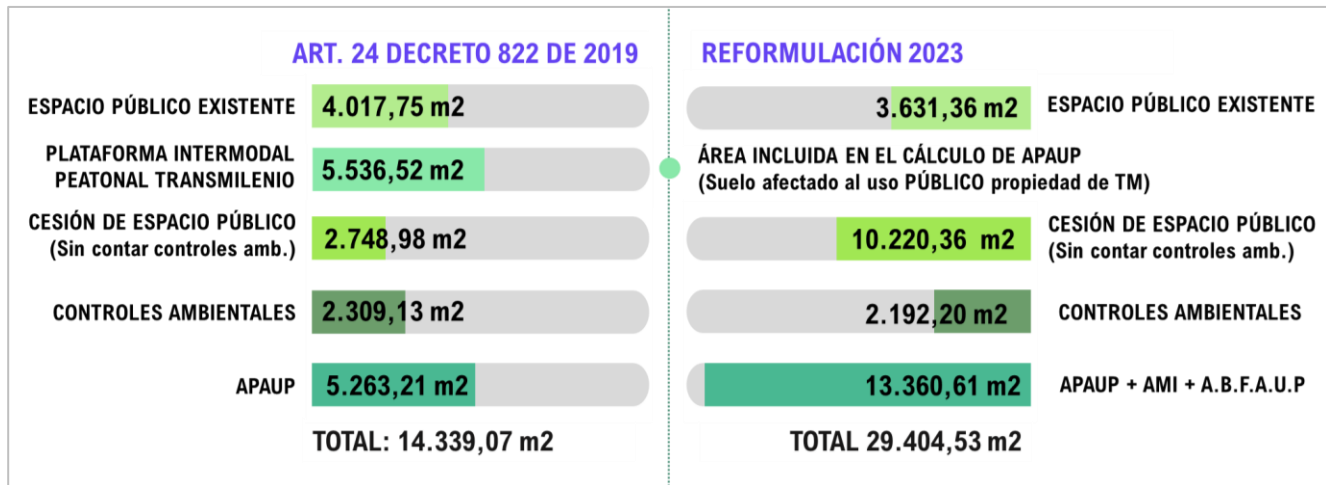
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo con base en el art. 20 del D.D. 822 de 2019.

Al respecto, es importante señalar que, en el numeral (1) del numeral 3.4.8. Indicador de Espacio Público por Habitante de la propuesta de modificación del Documento Técnico de Soporte del Plan Parcial “Estación Central”, adoptado por el Decreto Distrital 822 de 2019, se señala con respecto a la **Plataforma Peatonal Intermodal Transmilenio** que, “...esta plataforma no es espacio público de cesión, sin embargo, por su uso de tránsito peatonal público se contabilizará para el indicador de Espacio Público por Habitante”. En este orden de ideas, si bien este espacio público esta plataforma era parte integral de la propuesta de espacio público del Plan Parcial, al ser suelos que continuarían con su naturaleza de bienes fiscales propiedad de TransMilenio S.A, no hacían parte de las áreas para efectos del cálculo del indicador de espacio público efectivo del Plan Parcial. Lo mismo ocurre, con las APAUP.

Por su parte, el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, está generando un total de **29.404,53 m2** de espacio público total lo que implica un aumento de **9.528,94 m2** con respecto al Decreto 822 de 2019, esto incluye, tanto los espacios públicos efectivos como los no efectivos.

A continuación, se presenta un comparativo de las áreas totales de espacio público entre el Decreto 822 de 2019 y la reformulación de PPRU Estación Metro Calle 26, evidenciando en este último, mejores aportes al sistema general de espacio público de la ciudad.

Ilustración 5.2-35. Tabla comparativa DD 822 de 2019 vs Reformulación EMC26

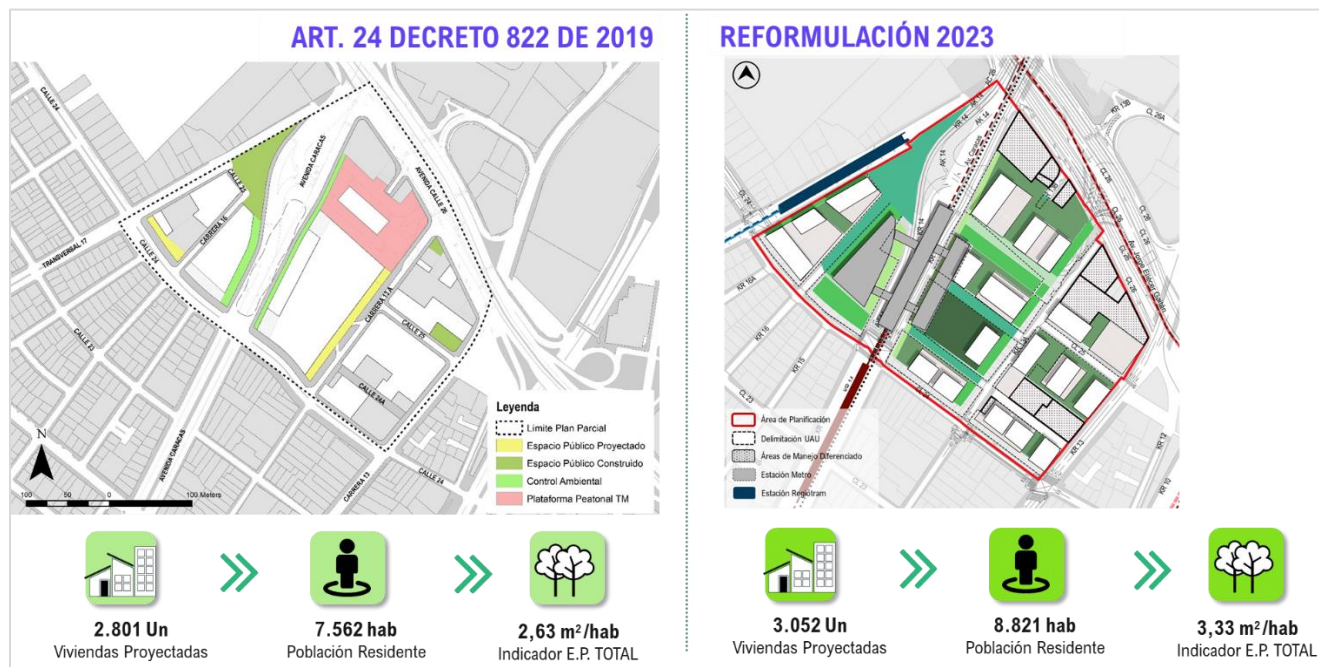


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Ahora bien, cabe resaltar que el número de viviendas proyectado por el Plan Parcial Estación Metro Calle 26 es de **3.052**. De acuerdo con los resultados del Censo del DANE del 2018, el tamaño promedio por hogares para Bogotá 2,89 personas. Igualmente, el DANE proyecta que para 2032, de acuerdo con las tasas de crecimiento poblacional de la ciudad y a las proyecciones de número de hogares, el tamaño promedio se reduzca a 2,32 personas por hogar. Así las cosas, partiendo del indicador del DANE de 2018, el número de habitantes proyectado para el Plan Parcial es de **8.821**. Lo anterior, arroja un indicador de **3,33 m² de espacio público total** por habitante partiendo de los **29.404,53 m²** expuestos anteriormente.

Por su parte, el área de espacio público total del Decreto Distrital 822 de 2019 es **19.875,59 m²**, incluyendo tanto los espacios públicos efectivos como no efectivos, lo que genera un indicador de espacio público total de **2,63 m²/hab**, partiendo de una población proyectada de **7.562** habitantes. En contraposición, la reformulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está generando entonces un aumento de **0,70 m² por habitante de espacio público total**, pese al aumento de los aprovechamientos urbanísticos en la propuesta de reformulación.

Ilustración 5.2-36. Espacio Público Total DD 822 de 2019 VS Reformulación EMC26



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

b) Indicador Resultante de Espacio Público Efectivo

De acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.3.1.3 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, el espacio público comprende tanto “(...) los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes del territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo(...)”; y “(...) los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales **de los inmuebles de propiedad privada** que por su naturaleza, uso o afectación **satisfacen necesidades de uso público** (...)” (resaltados por fuera del texto original). Sin embargo, para efectos del indicador de espacio público efectivo se toman en cuenta únicamente **las áreas de cesión y los espacios públicos existentes**.

Cabe resaltar que en la tabla del artículo 20 del Decreto Distrital 822, se contabilizaba un total de **3.026,92 m2** correspondientes a la Plazoleta de la Luz; la cual no era objeto de cesión de acuerdo con la cartografía anexa del Decreto (Planos 1 y 2), dado que este correspondía a un espacio público existente. Dicho lo anterior, se hace preciso igualmente mencionar que, en la presente reformulación, dicho espacio público tampoco es objeto de cálculo para la contabilización de cesiones toda vez que es un espacio público existente.

Así las cosas, en la actual propuesta de reformulación, se están generando **9.038,57 m2** de espacio público efectivo, tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 5.2-16. Espacio Público Efectivo PP EMC26

ÍTEM	ÁREA (m2)	% / A.B
ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO		
Plazoleta Acceso Estación Metro Calle 26	1.595,69	1,71%
Plazoleta Acceso Estación Metro Calle 26 - Sustitución de Espacio Público UAU 2	197,01	0,21%
Plazoleta de integración Metro - Regiotram	1.259,18	1,35%
Plazoleta de La Luz	3.004,57	3,23%
Plazoleta Estación Central	1.570,79	1,69%
Plazoleta Estación Central - Sustitución de espacio público UAU 3 y UAU 4	1.287,12	1,38%
Plazoleta Carrera 13B	124,21	0,13%
TOTAL ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO	9.038,57	9,71%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Ilustración 5.2-37. Sistema de espacio público efectivo



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Lo anterior arroja un indicador de **1,02 m2 por habitante**, partiendo de la población proyectada para el Plan Parcial de **8.821**.

Adicionalmente, es importante resaltar que el Plan Parcial Estación Metro Calle 26 propone el traslado de cargas urbanísticas a un “Área Receptora de Obligaciones”, que corresponde a los suelos al interior del área de planificación del Plan Parcial Calle 24, localizados en la esquina noroccidental de la intersección de la Calle 24 y la Carrera 17, con el fin aportar a la consolidación de los espacios públicos y equipamientos propuestos desde la formulación del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central. Así las cosas, el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, aporta adicional a las cargas que concreta al interior del área de planificación, un total de **641,18 m2 de espacio público**. No obstante, dado que este espacio público proyectado se encuentra por fuera del área de planificación, tampoco es tenido en cuenta para el cálculo del indicador de espacio público efectivo detallado anteriormente.

c) Indicador Resultante de Espacio Público Verde:

Según el Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público de la Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP, este indicador tiene como propósito dar cuenta de las zonas verdes con las que cuenta la ciudad de Bogotá. De esta forma se toman los elementos que dentro del sistema de espacio público contemplan espacios verdes como son: parques, zonas verdes y la Estructura Ecológica Principal.

En este sentido, y para calcular el indicador de espacio público verde en el Plan Parcial, se cuantificaron las posibles zonas verdes que generará el Plan Parcial en cada uno de los elementos del sistema de espacio público de acuerdo con los criterios de manejo e intervención contenidos en el numeral 5.2.10 del presente Documento Técnico de Soporte. Cabe resaltar que dichas áreas corresponden a un escenario hipotético, partiendo de las áreas mínimas de zonas verdes definidas para cada espacio público, dado que el diseño final de estos espacios corresponderá a lo que se detalle en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.

Aclarando lo anterior, se obtuvieron las siguientes áreas por cada componente del sistema de espacio público propuesto:

- **Controles Ambientales:**

Tabla 5.2-17. Zonas Verdes Propuestas en los Controles Ambientales

	ZONAS DURAS	ZONAS VERDES	ZONAS PERMEABLES
	Adoquín u otro	Cobertura Vegetal	Pavimentos Permeables
ÁREA M2	88	1.973	132
%	4%	90%	6%
Total áreas duras propuestas (m2)		88	
Total áreas blandas propuestas (m2)		2.105	
Total áreas propuestas (m2)		2.192,20	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Espacio Público Efectivo (espacios públicos existentes y áreas de cesión propuestas):**

Tabla 5.2-18. Zonas Verdes Propuestas en el Espacio Público Efectivo

	ZONAS DURAS	ZONAS VERDES	ZONAS PERMEABLES
	Adoquín u otro	Cobertura Vegetal	Pavimentos Permeables
ÁREA M2	4.098	5.684	3.437
%	31%	43%	26%

Total áreas duras propuestas (m2)	4.098
Total áreas blandas propuestas (m2)	9.121
Total áreas propuestas (m2)	13.218,64

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

- **Áreas Complementarias al Sistema de Espacio Público:**

Tabla 5.2-19. Zonas Verdes Propuestas en las Áreas Complementarias al sistema de espacio público

	ZONAS DURAS	ZONAS VERDES	ZONAS PERMEABLES
	Adoquín u otro	Cobertura Vegetal	Pavimentos Permeables
ÁREA M2	4.676	4.860	3.824
%	35%	36%	29%

Total áreas duras propuestas (m2)	4.676
Total áreas blandas propuestas (m2)	8.684
Total áreas propuestas (m2)	13.360,61

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Conforme a los datos anteriores se tiene que, el Plan Parcial genera **12.517 m2** de zonas verdes totales. En este orden de ideas, y con un estimado de 8.821 habitantes, se obtiene un indicador de **1,42 m2 de zonas verdes por habitante**.

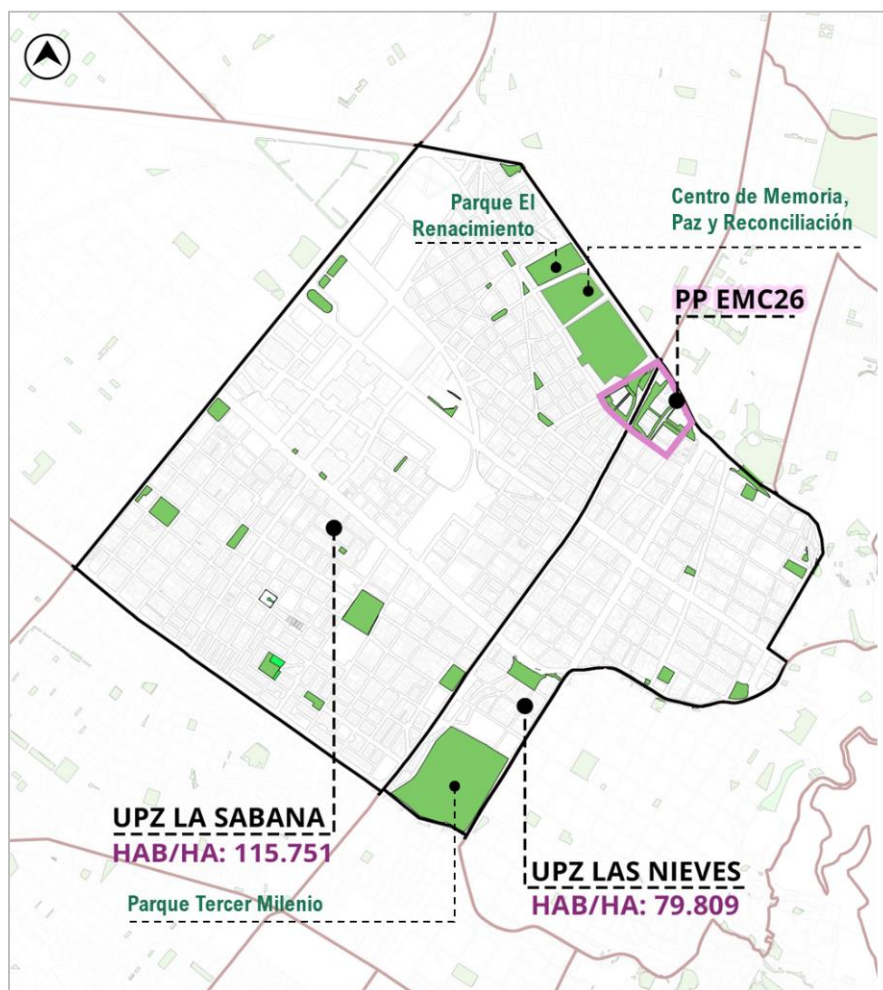
5.2.9. Indicador resultante de espacio público efectivo a nivel de UPZ:

En línea con lo descrito en el numeral anterior, también se hace preciso comparar el indicador de **espacio público efectivo resultante a nivel de UPZ** con la implementación futura del Plan Parcial Estación Metro Calle 26.

La delimitación del Plan Parcial se encuentra en parte de la UPZ La Sabana y en parte de la UPZ Las Nieves, las cuales tienen una población total de 55.128 habitantes (Infraestructura de Datos Espaciales de Bogotá -IDECA- 2018), y un total de espacio público efectivo de 335.462 m2, lo que deriva actualmente un indicador de **6,09 m2 de**

espacio público efectivo por habitante. Sin embargo, estas UPZ se caracterizan por tener grandes espacios públicos como el Parque El Renacimiento, y el Parque Tercer Milenio lo que, en comparación con la baja densidad poblacional, asociada a una ocupación del territorio principalmente en usos diferentes a la vivienda, da como resultado un alto indicador de espacio público efectivo.

Ilustración 5.2-38. Espacio Público Efectivo UPZ La Sabana y La Nieves



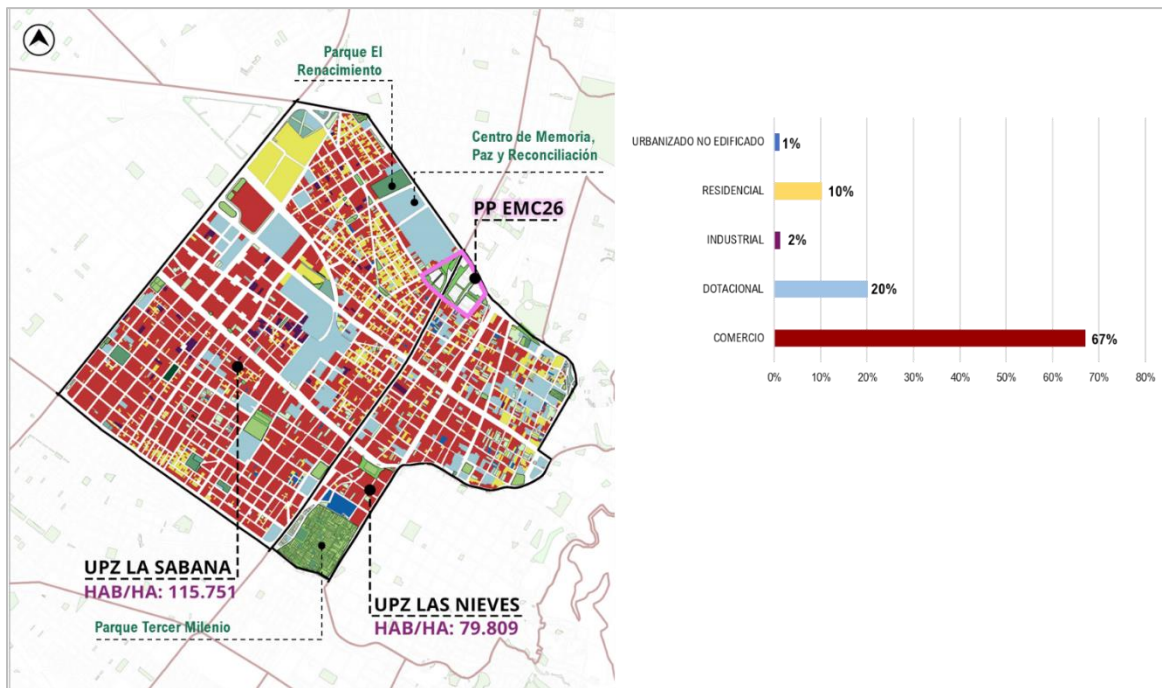
ESCENARIO ACTUAL		ESCENARIO FUTURO	
EPE UPZ LAS NIEVES + UPZ LA SABANA		EPE UPZ LAS NIEVES + UPZ LA SABANA + PP EMC26	
POBLACIÓN	M2/HAB	POBLACIÓN PROYECTADA	M2/HAB
55.128	6,09	63.082	5,40

ESCENARIO ACTUAL		ESCENARIO FUTURO	
EPE ÁMBITO PP EMC26		EPE ÁMBITO PP EMC26	
POBLACIÓN	M2/HAB	POBLACIÓN PROYECTADA	M2/HAB
867	4,19	8.821	1,02

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

El escenario futuro con la adopción de la presente reformulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, arroja un indicador de **5,50 m2 de espacio público efectivo por habitante**, lo que parecería desfavorecer el indicador de las UPZ y con ello, las condiciones urbanas del sector. Sin embargo, la sumatoria de ambas UPZ arroja un porcentaje de suelo dedicado al **uso residencial que equivale únicamente al 10% con respecto a otros usos**.

Ilustración 5.2-39. Usos con respecto al suelo UPZ La Sabana + UPZ Las Nieves



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

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

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

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

1. Los espacios públicos deberán proyectarse bajo criterios de accesibilidad universal, permitiendo la circulación libre y segura de los ciudadanos, incorporando soluciones para el tránsito de personas con movilidad reducida o en condición de vulnerabilidad, tales como rebajes, pisos táctiles, entre otros.

2. Los senderos peatonales en los elementos que componen el sistema de espacios públicos deben contar con una sección mínima de 2,0 metros. Estos deben proyectarse de manera continua integrados a los elementos del sistema de movilidad del Plan Parcial, y deberán contar con pendientes inferior al 2%.
3. El diseño de los senderos peatonales en el espacio público debe ajustarse a las normas establecidas en los artículos 263 y 264 del Decreto Distrital 190 de 2004, la Cartilla de Andenes y la Cartilla del Mobiliario Urbano o las normas que los modifiquen, deroguen o sustituyan.
4. Los elementos que conforman el sistema de espacios públicos deberán ejecutarse incorporando todos los elementos de iluminación y mobiliario urbano tales como bici-parqueaderos, tótems informativos, señalización, iluminación, papeleras, bancas, entre otros, de acuerdo con la norma vigente en materia; con el fin de permitir el uso efectivo y la apropiación ciudadana.
5. Se promoverá el uso de tecnología y energías limpias o renovables para los sistemas de iluminación del espacio público.
6. El diseño de los espacios públicos peatonales y para el encuentro debe aportar a mejorar las condiciones ambientales de la ciudad, incrementando las coberturas verdes, mejorando la permeabilidad del suelo, regulando el ciclo hidrológico, reduciendo la escorrentía superficial y los fenómenos de islas de calor, a través de superficies permeables, coberturas vegetales, agricultura urbana e infraestructura verde en las edificaciones.

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

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

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

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

8. No se permite el desarrollo de sótanos de parqueadero por debajo de los espacios públicos existentes y en las áreas de cesión proyectadas, con el fin de permitir la implantación de individuos arbóreos y la infiltración natural del agua.

9. En cuanto al acceso a los predios se debe respetar la continuidad de los andenes y el libre tránsito peatonal. Para la protección peatonal en la zona se deben generar pompeyanos en los accesos de vehículos al parqueadero, que deberán cumplir con las condiciones de diseño de estos elementos garantizando la continuidad del andén en material y superficie. La accesibilidad vehicular y peatonal debe plantearse de manera separada y deberá respetar la continuidad de los andenes.
10. En las zonas de pisos duros podrán proponerse elementos de mobiliario urbano para el aprovechamiento económico del espacio público, que aporten recursos para su sostenibilidad, de acuerdo con las estrategias de financiación propuestas en el Plan Parcial.
11. Se prohíben los cerramientos para los elementos que integran el sistema de espacio público, con elementos de carácter permanente, garantizando la accesibilidad permanente de la población y la apropiación de los parques, plazas y zonas verdes.
12. Los desarrolladores de las Unidades de Actuación Urbanística delimitarán claramente las áreas a ceder en planos con su respectivo cuadro de áreas, definiendo su destinación como suelo de cesión y adecuación de los espacios públicos, con el fin de discriminarlas como bienes que se incorporarán a los de uso público y se consignará en el plano de la constitución de la urbanización. En todo caso, se deben destinar como áreas de cesión y adecuación de espacios públicos las áreas definidas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
13. Los criterios de diseño del espacio público peatonal para el encuentro deben generar actuaciones integrales para la creación de entornos seguros, desde la perspectiva de género y de las poblaciones y comunidades diversas con mayor grado de vulnerabilidad.

b) Criterios específicos para el desarrollo de APAUP:

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

I. Criterios generales para el manejo de las APAUP:

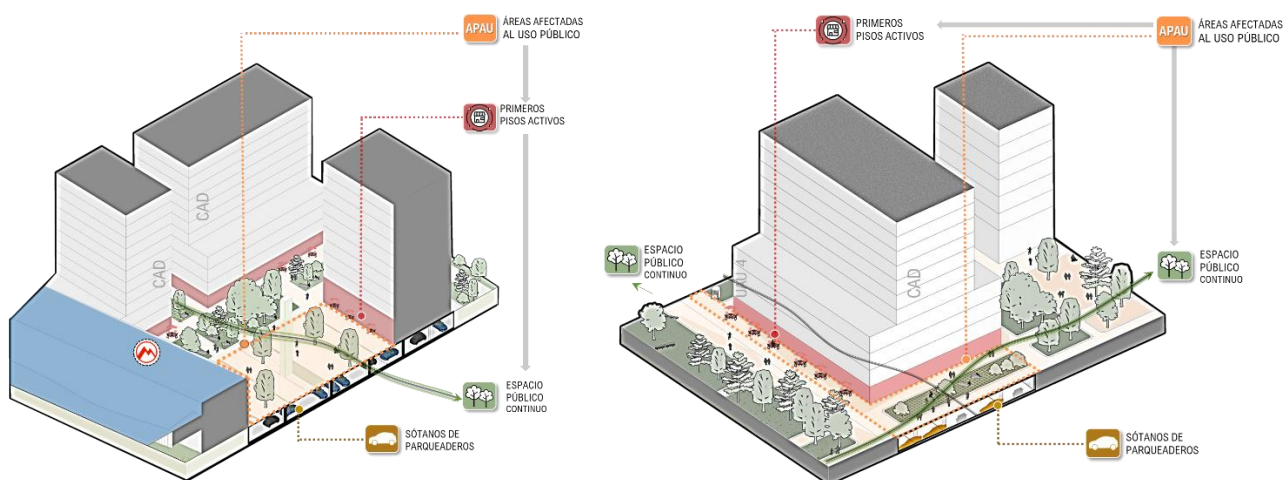
Como criterios generales se indican los siguientes:

1. El diseño de las APAUP deberá facilitar la accesibilidad universal. Por lo tanto se deberán tener en cuenta las disposiciones señaladas en la ley 361 de 1977 “Por lo cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones” adicionada por la Ley 1287 de 2009, la Ley Estatutaria 1610 de 2013 “ Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”, el Decreto Nacional 1538 de 2005 compilado en el Capítulo 4 “Accesibilidad al medio físico” del Decreto Nacional 1077 de 2015, las normas técnicas NTC-4279 DE 2005, NTC- 4774 de 2006, NTC-5610 DE 2008 y NTC-4143 D 2009, y demás

normas vigentes referentes a la accesibilidad, movilidad y transporte para personas en condición de discapacidad.

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

Ilustración 5.2-40. Diagrama de Manejo y Lineamientos para las APAUP y ABFUP



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo. 2023

II. Criterios específicos para el manejo de las APAUP y el AMI:

Los criterios específicos para el manejo de las APAUP en cada Unidad de Actuación Urbanística y del Área de Mitigación de Impactos –AMI- son los que se proponen a continuación:

a. APAUP que conforman la plataforma de integración intermodal de transporte público de la UAU 1 y del Área de Mitigación de Impactos –AMI-:

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

b. APAUP – UAU 3, 5, 6 y 7:

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

5.3. Sistema de equipamientos:

El Sistema de Equipamientos del Plan Parcial está compuesto por las estaciones de los sistemas de transporte público masivo proyectados en el área de planificación o su entorno inmediato, asociadas a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26; la Estación Central de TransMilenio y la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, así como la Estación de Regiotram de occidente de la Carrera 17; esta última, si bien se encuentra por fuera del área de planificación del Plan Parcial, se considera un elemento importante pues hace parte de la Estación Intermodal que se propone consolidar en el área de planificación.

Adicionalmente, se incluye como estrategia del Plan Parcial el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2- asociada a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26 y la Estación Central de TransMilenio.

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

5.3.1. Dotacionales con la condición de permanencia:

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

Tabla 5.3-1. Dotacionales de permanencia adicionales identificados

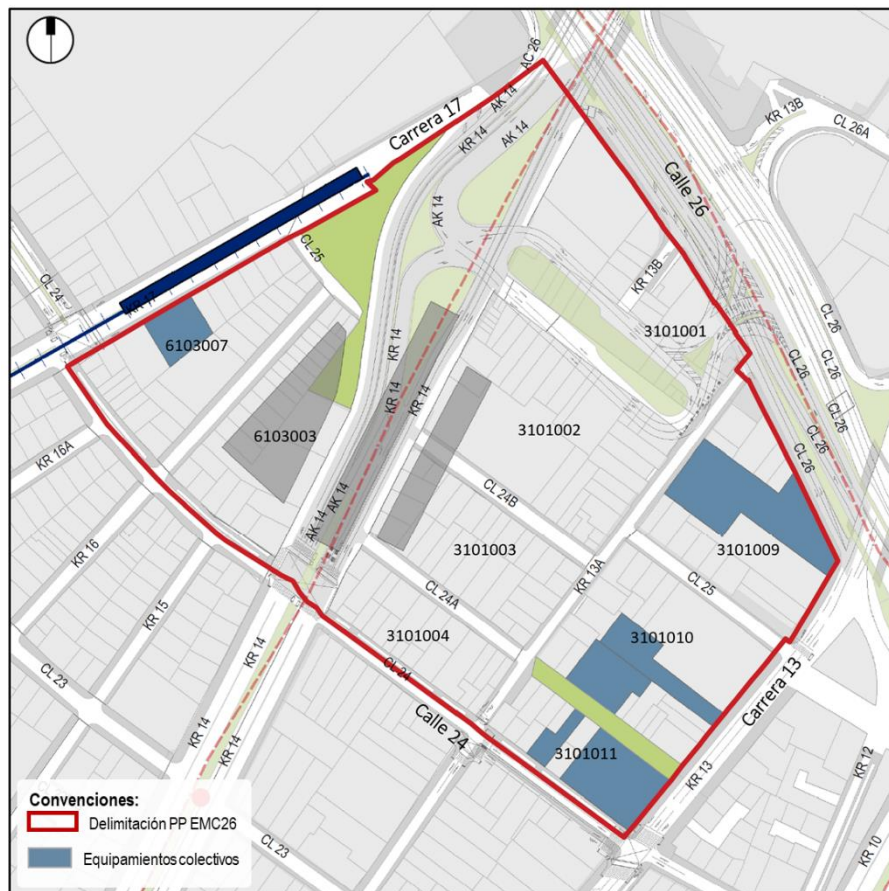
Identificación	Código catastral	CHIP	Área Predial (m2)	Manejo propuesto en la reformulación
Dotacional de Salud. Clínica pacientes COVID.	006103007011	AAA0072MBFT	788,9	Se incorpora al área desarrollable, permitiendo el traslado del uso.
	006103007012		225,7	
En territorio (Antes FONADE) y Superintendencia de Notariado y Registro.	003101009008	AAA0029JJLF	2.794,4	Se identifica como Área de Manejo Diferenciado 6.
Universidad INCCA	003101010025	AAA0029KFHY	1.039,9	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 7, permitiendo el traslado del uso.
Sede XXX Aniversario de la U. INCCA.	003101010006	AAA0029KELF	966,0	Se identifica como el Área de Manejo Diferenciado 8. Bien de Interés Cultural con Declaratoria Distrital. Las intervenciones sobre este predio están asociadas a lo definido por la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023.

Identificación	Código catastral	CHIP	Área Predial (m2)	Manejo propuesto en la reformulación
Universidad INCCA	003101011001	AAA0029KFLW	1.720,5	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 8, permitiendo el traslado del uso.
Universidad INCCA	003101011013	AAA0154ZENX	341,4	Se incorpora al área desarrollable de la Unidad de Actuación Urbanística 8, permitiendo el traslado del uso.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

- (1) Si bien este predio fue identificado por el Decreto 822 de 2019 como predio con uso dotacional con condición de permanencia, al revisar la información de equipamientos del Plan de Ordenamiento Territorial, se determinó que este inmueble no cuenta con esta condición. Por tanto, para efectos de la presente reformulación, el área correspondiente al uso dotacional con condición de permanencia es el predio identificado con código catastral 006103007011.

Ilustración 5.3-1. Dotacionales de permanencia modificación



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

a) Traslado de la condición de Permanencia:

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

- **Lote del Dotacional de Salud. Clínica pacientes COVID:** Este predio se encuentra localizado en la UAU 1 e identificado con código catastral 006103007011. Se incorporan al área desarrollable de la UAU 1, dada la necesidad de generar una conexión peatonal entre la Estación del sistema Regiotram de Occidente y la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Calle 26).

Es importante señalar que con la ejecución del proyecto Regiotram se propone una intervención integral de la Carrera 17. Lo anterior, sumado a la propuesta del Plan Parcial asociada al cambio de uso la calzada sur de esta vía como espacio público, imposibilita la permanencia de este uso dotacional en esta UAU. No obstante, lo anterior, en el marco de la estructuración del desarrollo inmobiliario se podrá proponer estrategias de vinculación de este uso en el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 1, lo que, si bien no implica que el suelo guarde la condición de permanencia del uso dotacional, permita la permanencia en el futuro desarrollo de este uso.

- **Lote de la Universidad INCCA – Manzana 10:** localizado en la UAU 7 e identificado con código catastral 003101010025. Cabe resaltar que este suelo actualmente no alberga ningún uso dotacional, por lo que el traslado de la condición de permanencia, en este caso, no supone desmejorar la oferta dotacional en el área de planificación y su entorno.

Así mismo, es importante mencionar que el objetivo de la Universidad Incca es la explotación de sus predios en el Plan Parcial, con el fin de generar recursos derivados del desarrollo inmobiliario de las Unidades de Actuación Urbanística de las cuales hacen parte para la sostenibilidad de esta importante institución educativa en la ciudad.

- **Los lotes de la Universidad INCCA - Manzana 11:** estos predios están identificados con códigos catastrales 003101011001 y 003101011013. El Plan Parcial propone el traslado de la condición de permanencia con el fin de vincular estos suelos a la gestión futura de la Unidad de Actuación Urbanística 8. Esto, tal como se expuso en el punto anterior, con el fin de generar recursos derivados del desarrollo inmobiliario de las Unidades de Actuación Urbanística de las cuales hacen parte para la sostenibilidad financiera de esta institución. Sin embargo, se prevé el desarrollo de la Universidad como parte de los usos del suelo de dicha UAU. Así las cosas, si bien se prevé el traslado de la condición de permanencia del uso dotacional de estos suelos, igualmente se prevé la permanencia del uso en el desarrollo futuro del Plan Parcial.

Es importante resaltar que el artículo 59 de la Resolución 088 de 2021, por la cual se adopta el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, modificada por la Resolución 0092 del Ministerio de Cultura, establece que “(...) En **ningún predio** en los que se presenten servicios de **educación** o salud con condición de permanencia **puede existir mezcla con otros usos** de carácter no

dotacional” (resaltados por fuera del texto original). De acuerdo con lo anterior, en caso de continuar con la condición de permanencia de estos predios, limitaría el desarrollo de la Unidad de Actuación Urbanística 8, y la concreción del potencial de desarrollo del presente Plan Parcial.

No obstante, lo expuesto anteriormente, el Plan Parcial garantiza el aumento de la oferta dotacional en el área de planificación, no solo en relación con los usos dotacionales existentes, sino en relación con lo adoptado en el Decreto Distrital 822 de 2019.

Todos estos suelos en los que se propone el traslado de la condición de permanencia del uso dotacional suman un área de suelo total de **3.890,64 m²**.

Como se ha mencionado anteriormente, en el presente Plan Parcial, se propone el traslado de la condición de permanencia de estos suelos, garantizando en la nueva propuesta, la disposición de áreas mayores destinadas a usos dotacionales de escala urbana y metropolitana, como las edificaciones de acceso de la Estación de la Calle 26 de la Primera Línea de Metro de Bogotá o el Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2-.

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

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

PREDIOS DOTACIONALES CON CONDICIÓN DE PERMANENCIA D.D. 822 DE 2019	
I.D.	ÁREA (m ²)
Mz 11 – Pr 01 (Universidad INCCA)	1.720,51
Mz 10 – Pr 06 (Sede XXX Aniversario U. INCCA)	959,99
Mz 09 – Pr 08 (En Territorio – SNR)	2.794,39
Mz 07 – Pr 11 (Clínica COVID)	788,90
Mz 10 – Pr 25	1.039,90
Mz 11 – Pr 13	341,40
TOTAL	7.651,1
USOS DOTACIONALES PROPUESTOS EN LA REFORMULACIÓN	
I.D.	ÁREA (m ²)
Mz 10 – Pr 06 (Sede XXX Aniversario U. INCCA)	966,0
Mz 09 – Pr 08 (En Territorio – SNR)	2.794,4
Edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26	4.561,6
Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro – Monserrate	953,4

Nuevo Centro Administrativo Distrital (Ocupación prevista)	2.253,8
TOTAL	11.529,2
AUMENTO DE LA OFERTA DOTACIONAL EN LA REFORMULACIÓN	3.878,1

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

De esta manera se garantiza un aumento en la oferta de suelo para usos dotacionales de acuerdo con el planteamiento urbanístico del Plan Parcial, con lo cual, a su vez, se garantiza el traslado de la condición de permanencia del uso dotacional, toda vez que esta condición está asociada al suelo más no a los usos específicos o a las áreas construidas de los equipamientos en el área de planificación.

La nueva oferta de usos dotacionales en el Plan Parcial se refleja igualmente en los planos 01_FM_Planteamiento Urbanístico, 03_FM_Espacio público y Equipamientos y 05_FM_Usos y aprovechamientos, que hacen parte integral de la presente formulación.

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

De otra parte, para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, se propone un Área de Mitigación de Impactos – AMI- asociada a las áreas no ocupadas de la Unidad de Actuación Urbanística 4^a, resultado de la aplicación de los índices de ocupación, tal como se describe en el numeral 5.1.4. del presente Documento Técnico de Soporte, y con el fin de subsumir en el presente proceso de planificación, los alcances de la formulación del Plan de Implantación; tal como se desarrollará más adelante.

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

El presente Plan Parcial se configura como un punto estratégico de intercambio modal de los sistemas de transporte público masivos de la ciudad de Bogotá, incorporando las estaciones de los sistemas de transporte público del Metro de Bogotá; la Estación Central de TransMilenio; la Estación San Diego del Cable Reencuentro-Monserrate; y la Estación del sistema Regiotram de Occidente de la Carrera 17, entre la Calle 24 y la Calle 25. Esta última, si bien se encuentra por fuera del área de planificación, se integra al planteamiento urbanístico con el fin de precisar las espacialidades públicas que atiendan la afluencia de esta estación, y proponiendo estrategias para la articulación peatonal con la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá (Estación Calle 26).

⁴ El presente Plan Parcial propone un segundo escenario para el desarrollo del CAD 2, sobre los suelos de la UAU 3. En este caso, se deberá garantizar la misma área prevista del equipamiento, y el Área de Mitigación de Impactos sobre la Movilidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

3. **Estación Regiotram de Occidente de la Carrera 17:** esta estación se encuentra proyectada sobre la Carrera 17 y es la estación final del “ramal metro” proyectado desde la Estación de la Sabana. Se localiza por fuera del área de planificación del Plan Parcial, por lo que las intervenciones sobre la sección pública

de la Carrera 17 dependerán de la ejecución del sistema y, por tanto, **NO hacen parte de las cargas urbanísticas del Plan Parcial.**

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

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

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

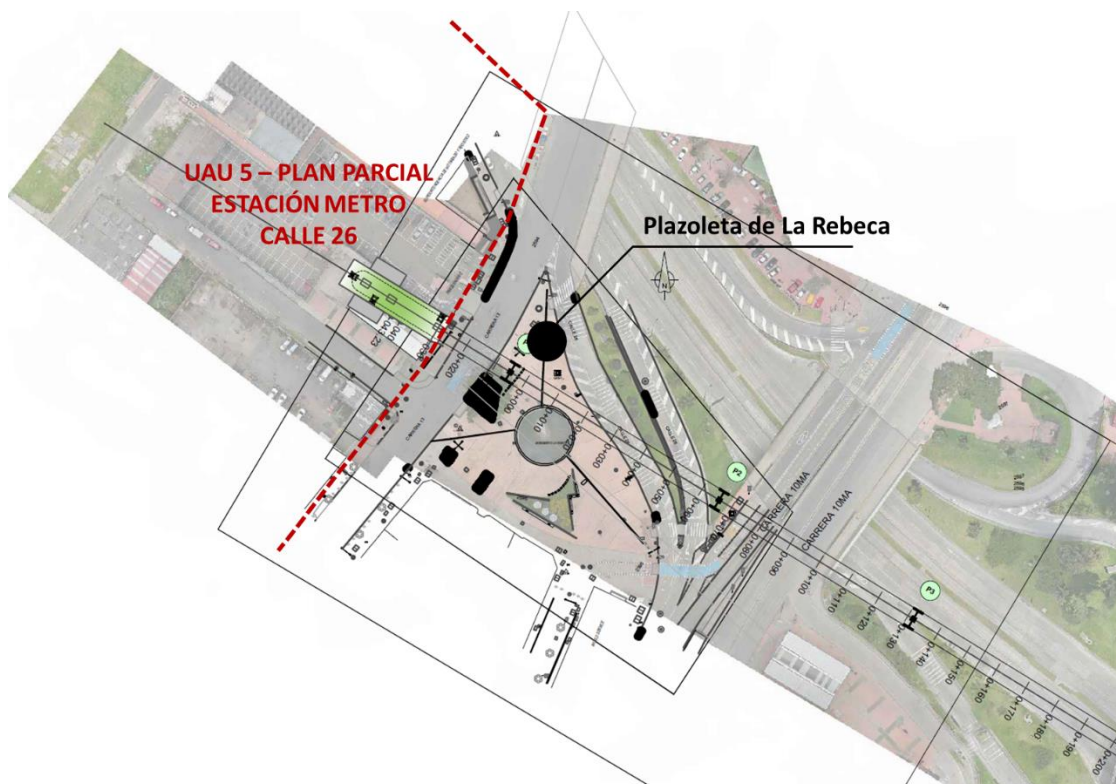
En esta comunicación se menciona que el proyecto *“se encuentra en fase de prefactibilidad, en la actualidad no cuenta con recursos para su ejecución, sin embargo, la administración se encuentra realizando la gestión para garantizar los recursos requeridos con la expectativa de licitar los Estudios y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

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

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

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

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



Fuente: IDU 2023

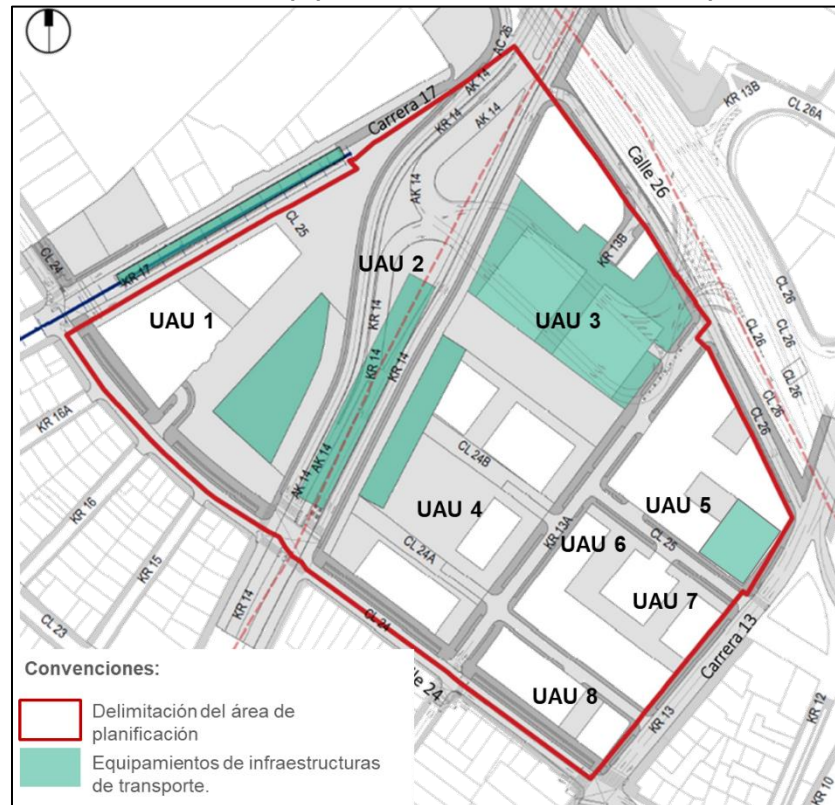
Tal como se expondrá más adelante, el Plan Parcial propone, la articulación de esta Estación con el desarrollo urbanístico e Inmobiliario de la UAU 5, y articulado a las definiciones normativas del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, definiendo un marco normativo flexible con el que viabilice el uso del potencial de crecimiento del Plan Parcial asociado a la liberación de alturas por parte de la Aeronáutica Civil en este sector del Plan Parcial.

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

Cabe resaltar que, a la fecha de elaboración del presente Documento, el sistema de transporte del Cable Aéreo se encuentra en proceso de estructuración a nivel de Factibilidad, por lo que las áreas definitivas para la Estación y la articulación en el desarrollo de la UAU 5 serán determinadas con posterioridad a la adopción de este instrumento.

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

Ilustración 5.3-3. Equipamientos de Infraestructura de transporte



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023.

5.3.3. Nuevo Centro Administrativo Distrital – CAD:

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

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

Este equipamiento de ciudad se vincula a las estrategias de gestión del Plan Parcial, desarrolladas en el capítulo de gestión y financiación (ver numeral 9 del DTS), con el fin de disminuir la inversión pública en el proyecto. En tal sentido se propone un esquema indicativo de desarrollo en el que el aporte en suelo de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. se retribuya, en el marco del desarrollo inmobiliario de los demás aprovechamientos y usos del Plan Parcial, con la construcción del edificio.

a) Escenario alternativo para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2:

En el marco del principio de flexibilidad del Plan Parcial, se propone un escenario alternativo para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2. En este escenario, se propone que el equipamiento se desarrolle en la Unidad de Actuación Urbanística 3, lo cual no resulta contrario a la propuesta de usos y aprovechamientos definidos para dicha UAU, tal como se expone en el numeral 8 del presente Documento Técnico de Soporte, dado que en estos suelos se proyectan usos comerciales y de servicios.

En caso de desarrollarse en esta UAU, se deberá garantizar lo siguiente:

1. La ocupación del CAD 2 no podrá ser inferior a 2.253,8 m², con el fin de garantizar la oferta mínima de suelos destinados al uso dotacional, según se describe en el numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte.
2. Se deberá garantizar el mismo metraje de Áreas de Mitigación de Impactos, descritas en el literal b) del numeral 5.2.6. del presente Documento Técnico de Soporte. Estas deberán ser desarrolladas en la porción no ocupada por el CAD 2 sobre los predios fiscales de TransMilenio que NO son objeto de cesión o sustitución, según se define en el planteamiento urbanístico del presente Plan Parcial.

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

Como se ha descrito a lo largo del Documento Técnico de Soporte, para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2-, se propone un Área de Mitigación de Impactos -AMI- asociada a las no ocupadas resultantes del cálculo del índice de ocupación de la Unidad de Actuación Urbanística 4. Esto, con el fin de incorporar en el planteamiento urbanístico las acciones necesarias para el correcto funcionamiento de este equipamiento de escala metropolitana, sin que para su desarrollo se requiera de la formulación de otro instrumento como el Plan de Implantación. Lo anterior, en observancia de lo establecido en el artículo 180 del Decreto Ley 019 de 2012, que modificó el artículo 27 de la Ley 388 de 1997, el cual define, en su parágrafo 2, lo siguiente:

“(…) En todo caso, desde la aprobación del plan parcial se deberán tener definidos y resueltos todos los impactos de la operación sin que se requiera para su ejecución o desarrollo la aprobación de instrumentos de planificación complementarios”.

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

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

- a. **Los antecedentes normativos del sector:** esto se encuentra desarrollado en la Memoria Justificativa que hace parte integral de la reformulación del Plan Parcial.

- b. **La descripción precisa de la condición actual de las vías y los espacios públicos, el tráfico, los estacionamientos, los usos existentes y la infraestructura pública:** esto se asume en el estudio de tránsito que hace parte integral de la reformulación del Plan Parcial.
 - c. **La ocupación actual de los predios adyacentes, especificando la volumetría y la disposición de áreas libres, dimensionando los antejardines y los aislamientos:** conforme con lo presentado en el diagnóstico del área de planificación, incluido en la memoria justificativa que acompaña la reformulación del Plan Parcial, los predios colindantes con el área donde se pretende desarrollar el Centro Administrativo Distrital, actualmente no cuentan con construcciones; por lo que no es necesario abordar la descripción de la volumetría y la disposición de áreas libres, dimensionando los antejardines y los aislamientos de los predios colindantes.
2. **La formulación del plan de implantación, con los respectivos documentos y la planimetría, en los que se suministre:**
- a. **La integración con los sistemas generales que contempla el Plan de Ordenamiento Territorial:** esto hace parte de la descripción del planteamiento urbanístico y los sistemas que lo componen, desarrollado en el numeral 5 del presente Documento Técnico de Soporte.
 - b. **La descripción general del proyecto, incluyendo el plan de ocupación, especificación de los usos y servicios complementarios, la volumetría, las alturas y la disposición de áreas finales, dimensionando antejardines y aislamientos:** lo cual se aborda en el presente apartado del Documento Técnico de Soporte; así como la descripción de las normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, definidas en el numeral 7.3. del presente Documento Técnico de Soporte.
 - c. **El programa de áreas y usos:** lo cual se aborda en el presente apartado del Documento Técnico de Soporte. No obstante, esto será precisado en detalle en el marco del proceso de estructuración del desarrollo inmobiliario, por lo cual, se deberá someter el proyecto a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.
 - d. **Los índices de ocupación y construcción:** lo cual se describe en el numeral 7.2. que contiene la norma para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.
 - e. **Las etapas de desarrollo previstas:** esto será detallado en el marco de la estructuración del desarrollo del proyecto, y deberá ser sometido a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.
 - f. **El desarrollo de los indicadores urbanos y arquitectónicos que se establecieron en la consulta preliminar:** en el presente proceso de reformulación se abordan los indicadores ambientales, de espacio público; y se garantiza el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad articulado a la propuesta.

3. Una detallada descripción de las operaciones y de las acciones planteadas para el adecuado funcionamiento del uso, las cuales se deben referir como mínimo a:

- a. **El mejoramiento y articulación del espacio público:** desarrollado en la descripción del sistema de espacio público, en el numeral 5.2. del presente Documento Técnico de Soporte.
- b. **El desarrollo de servicios complementarios:** asociado a la mezcla de usos permitida, de acuerdo con el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, y de conformidad con el escenario base de aprovechamientos de la UAU 4, insumo para el desarrollo de los estudios técnicos complementarios que acompañan la presente reformulación.
- c. **La adecuación o ampliación de la red intermedia o local:** descrita en el sistema de movilidad, en el numeral 5.1. del presente Documento Técnico de Soporte; y en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del Plan Parcial.
- d. **Las condiciones de acceso vehicular y peatonal:** desarrolladas en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del Plan Parcial.
- e. **La exigencia adicional de estacionamientos, si se requiere:** desarrolladas en el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de reformulación del Plan Parcial; y en la norma que se define en el proceso de planificación, de conformidad con lo descrito en el numeral 7.4. del presente Documento Técnico de Soporte.
- f. **El cronograma detallado que discrimine el plan de ejecución del proyecto y sus etapas de desarrollo:** esto será detallado en la estructuración del proyecto, y sometido a consideración de la Secretaría Distrital de Planeación.

4. Documentos anexos:

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

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

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

5.3.4. Equipamiento Comunal Público:

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

5.3.5. Equipamiento Comunal Privado:

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

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

- **Para el uso residencial:** 4,0 m² por cada unidad de vivienda.
- **Para usos diferentes a la vivienda:** 5,0 m² por cada 120 m² del Área para el cálculo del Índice de Construcción, de acuerdo con las definiciones del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte.

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

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

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

No contabilizarán para el cumplimiento de esta exigencia las Áreas Privadas Afectas al Uso Público de las UAU 1, 3 dado que servirán para la integración de flujos de los sistemas de transporte público y se articulan al sistema de espacios públicos del planteamiento urbanístico; ni en el caso particular de la UAU 4, los suelos destinados al Área de Mitigación de Impactos – AMI- asociada al desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital –CAD 2-.

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

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

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

El componente de patrimonio del Plan Parcial incorpora los Bienes de Interés Cultural definidos como Áreas de Manejo Diferenciado en el actual proceso de reformulación, y se articulan las condicionantes para el desarrollo del planteamiento urbanístico, tanto para los BIC como para las demás Áreas Prediales que conforman las Unidades de Actuación Urbanística, conforme a lo definido en la Resolución 088 de 2021, “Por el cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito Nacional”, modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

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

5.4.1. Bienes de Interés Cultural en el Plan Parcial:

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

Tabla 5.4-1. – Tabla 48 Bienes de Interés Cultural – Decreto Distrital 822 de 2019

Identificación	Categoría de Conservación	Área Predial (m2)	Fotografía
AMD-5A Mz 10 – Pr 28	Conservación Integral	346,84	
AMD-5B Mz 11 – Pr 07	Conservación Tipológica	128,95	
AMD-5C Mz 07 - Pr 26	Conservación Tipológica	1.094,33	
AMD-1 Mz 01 – Pr 17	Conservación Tipológica	2.246,12	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

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

Tabla 5.4-2. BIC objeto del proceso de Exclusión

DIRECCIÓN	LOTE	MANZANA	BARRIO
Carrera 16 # 24-45	26	07	Santa Fe

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Dicha solicitud de exclusión fue aprobada en la sesión extraordinaria del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021, y por medio de la Resolución 257 del 04 de mayo de 2023⁵, quedando incluidas algunas condiciones para el desarrollo de la Unidad de Actuación que son incorporadas como parte de las normas para el desarrollo de la UAU 1, tal como se describe en el literal b) del numeral 7.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte. Estas definiciones buscan conservar el primer cuerpo de la edificación existente, incorporándola al desarrollo urbanístico y articulado a los sistemas de espacio público proyectados.

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

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

Tabla 5.4-3. BIC en el proceso de reformulación

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD -1	Edificio Panauto (BIC). Mz-01/Lt.17	2.208,9	003101001017	050C00481778
AMD-7A	Predio Edificio BIC CL 24A 13 04	346,84	003101010028	050C00795253
AMD-7B	Predio colindante KR 13 24A 23	197,31	003101010027	050C00046726
AMD-7C	Predio colindante KR 13 24A 27	170,77	003101010026	050C00798173
AMD-7D	Predio colindante CL 24A 13 26	87,85	003101010002	050C00555035
AMD-7E	Predio colindante CL 24A 13 30	89,76	003101010003	050C00699843
AMD-7F	Predio colindante CL 24A 13 3	248,81	003101010004	050C00303037
AMD-7G	Predio colindante CL 24A 13 46	81,14	003101010005	050C00474102

⁵ Ver Anexo 12. Resolución 257 del 04 de mayo de 2023.

AMD	Identificación	Área Predial (m2)	Código catastral	Matrícula Inmobiliaria
AMD-8	Predio edificio XXX Aniversario UNINCCA	965,9	003101010006	050C01226230
AMD-9	Predio Edificio de Vivienda 5 – La Alameda (BIC), Mz11/Pr.07	128,95	003101011007	050C00000000

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Cabe resaltar que todos los Bienes de Interés Cultural se encuentran localizados en la zona de Influencia del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico, por lo que las intervenciones, tanto al interior de su suelo como en los predios colindantes, dependerán de lo establecido en la Resolución 088 de 2021 modificada por la Resolución 0092 de 2023.

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

5.4.2. Norma aplicable a los Bienes de Interés Cultural de acuerdo con la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura:

Como se ha mencionado anteriormente, la Resolución 088 de 2021, “Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional”, modificada por la Resolución 0092 de 2023, emitida por el Ministerio de Cultura, define las normas para los Bienes de Interés Cultural localizado en su área de intervención y zona de influencia, como en el caso de los BIC en el Plan Parcial.

Es importante resaltar que las normas definidas por la mencionada Resolución 0092 de 2023, aplican de acuerdo a lo indicado en los siguientes planos: Plano No.20, “Niveles de intervención en inmuebles”; Plano No.22, “Tratamientos urbanísticos”, Plano No.23, “Áreas de Actividad”, Plano No.24, “Sectores normativos”, Plano No.25, “Niveles códigos normativos”, Plano No.26, “Tipos arquitectónicos”, y Plano No.27, “Alturas permitidas”.

Conforme a lo anterior, se presenta la norma asignada a los predios definidos como Bienes de Interés Cultural al interior del área de planificación:

I. Edificio Panauto – AMD 1:

De acuerdo con la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 26 13B-37 y código catastral 003101001017, en el cual se localiza el edificio Panauto, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 – Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales.**
- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 es: **AA – M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo.** Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la Resolución 0092 de 2023.
- **Código normativo:** La Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G7: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 7, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 – Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 – Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 7:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados

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

De acuerdo con la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 24A No. 13-04 con código catastral 003101010028, aplica la siguiente norma:

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

- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 es: **AA – M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo**. Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la Resolución 0092 de 2023.
- **Código normativo:** La Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G7: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 7, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 – Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 – Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 7:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados

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

De acuerdo con la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Calle 24A No. 13-72 con código catastral 003101010006, aplica la siguiente norma:

- **Tratamiento Urbanístico:** El Tratamiento asignado por esta Resolución es Renovación Urbana **RU3 – Sectores estratégicos de redesarrollo mediante planes parciales**.
- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 es: **AA – M3 Corredor de Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por desarrollo y redesarrollo**. Esta área de actividad define los usos

permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.

- **Permanencia uso dotacional:** Este predio presenta condición de permanencia según la norma actual, en este caso según el Decreto 822 de 2019, aprobatorio del Plan Parcial Estación Metro 26. Al respecto la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, condiciona el desarrollo de usos de la siguiente manera: “Predios en condición de permanencia de acuerdo con la norma vigente, podrán desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos en el área de actividad y sus condiciones.”
- **Código normativo:** La Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G7: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 7, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 – Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 – Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 7:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados.

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

De acuerdo con la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, para el predio identificado con nomenclatura Carrera 13 A 24-26 con código catastral 003101011007, aplica la siguiente norma:

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

- **Área de Actividad:** El área de actividad asignada a este predio, por la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 es: **AA-D Dotacional**. Esta área de actividad define los usos permitidos, los cuales se encuentran en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y estacionamientos de la misma resolución.

Cabe resaltar que, si bien el PEMP definió esta manzana como uso dotacional, se permite el desarrollo de usos comerciales, de servicios e incluso residenciales, tal como se señala en el citado Anexo 8.

- **Código normativo:** La Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 asigna un código normativo a los Bienes de Interés Cultural, el cual contiene la información referente al nivel de intervención, el tipo y el lenguaje arquitectónicos. De acuerdo con lo anterior, para este BIC corresponde el código normativo N2-T5-G7: Nivel de Intervención 2, Tipo Arquitectónico 5, y lenguaje del Grupo 7, lo cual se describe a continuación:
 - **Nivel de intervención 2 – Conservación arquitectónica:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 37 de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, aplica a inmuebles que cuentan con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, elementos ornamentales, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros, así como prácticas asociadas del patrimonio cultural inmaterial.
 - **Tipo arquitectónico 5 – Edificio convencional:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 49, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, corresponde con una edificación de varios pisos que ocupa prácticamente la totalidad del predio, construida en ladrillo con muros de carga o estructura de concreto, diseñada para albergar varias unidades de uso de vivienda, comercio y/o servicios. Algunos presentan, manejo diferenciado del primer piso a manera de basamento.
 - **Lenguaje arquitectónico Grupo 7:** De acuerdo con lo indicado en el Artículo 50, de la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021, son edificaciones que cuentan con características individuales del repertorio formal diferente a los grupos identificados, o con variedad de lenguajes. Inmueble o conjunto de inmuebles con variedad de características representativas en su repertorio formal, que pueden incluir dos o más de los grupos identificados

Adicionalmente a lo anterior, la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 determina normas adicionales para el manejo de la edificación, como el nivel de intervención permitida, las normas volumétricas, así como otras normas específicas. Así mismo define las normas para el desarrollo de los predios colindantes con los inmuebles de interés cultural mencionados.

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

a) AMD – 1. Edificio Panauto:

Para el Área de Manejo Diferenciado 1 se propone un proceso de ampliación de acuerdo con la norma establecida por el Plan Parcial y en armonía con las definiciones de la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 de 2023. Asociado al potencial de desarrollo de esta AMD, se asignan cargas urbanísticas proporcionales a los aprovechamientos asignados, destinadas a la restauración y conservación del Bien de Interés Cultural.

Con el fin de promover el reúso de esta edificación, en esta AMD podrán desarrollarse intervenciones para el cambio de uso o subdivisión interna de la edificación, siempre que se cumplan con las disposiciones de la citadas Resoluciones 088 de 2021 y 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

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

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

No obstante, este predio colinda con suelos cuyo Nivel de Intervención es 4, de conformidad con lo establecido en la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 del Ministerio de Cultura; es decir, que no cuentan con valores patrimoniales por lo que tienen posibilidad de desarrollo, guardando las normas volumétricas, de alturas y empates definidas por las citadas Resoluciones.

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

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

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

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

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

El Plan Parcial propone cargas patrimoniales, para la adecuación, restauración y reúso de esta edificación, que se constituye como una carga monetaria distribuida de acuerdo con lo definido desde el Sistema de Reparto Equitativo de Cargas y Beneficios.

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

5.4.4. *Articulación con el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá (CHB).*

La reformulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 dentro de sus objetivos principales contempla la incorporación de estrategias para la protección y el fortalecimiento del Patrimonio de la ciudad, por lo cual, se incluyen propuestas tendientes, entre otras, a garantizar la articulación con lo dispuesto en la Resolución 088 de 2021, “por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional”, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

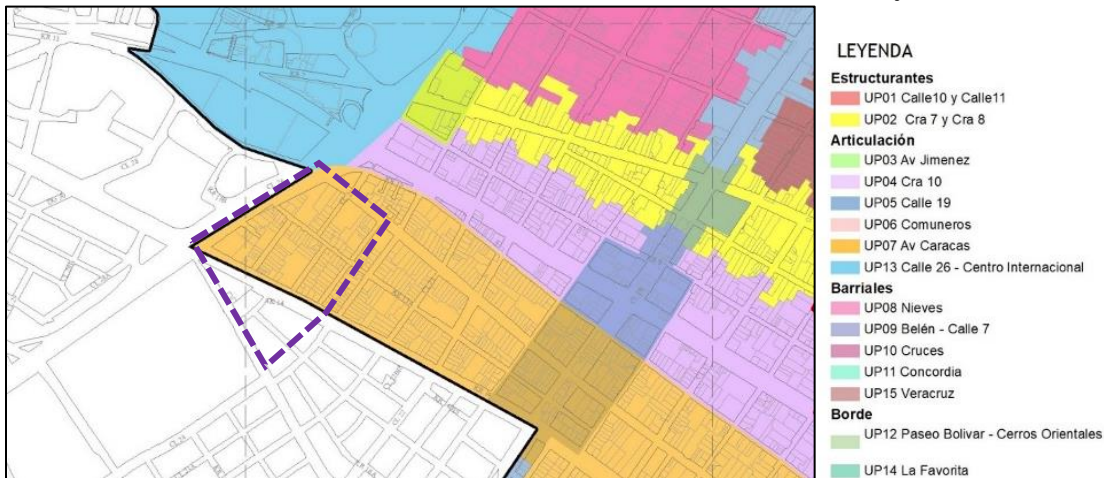
En este orden de ideas, a continuación, se exponen los contenidos más relevantes del PEMP CHB que tienen relación directa con la presente formulación:

a) Unidades de Paisaje

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Resolución 088 de 2021, las Unidades de Paisaje son “zonas homogéneas en suelo urbano y de protección, que permiten intervenir el área en la lógica de tejer y equilibrar el paisaje urbano y el paisaje cultural. Cada Unidad de Paisaje funciona como un polígono de gestión, y a su vez comprenden los sectores normativos que determinan los criterios de asignación de norma”.

De acuerdo con sus características y finalidades, estas Unidades de Paisaje se clasifican en Estructurante, de Articulación, Barriales y de Borde, tal como se describe en el artículo 39 de esta Resolución.

Ilustración 5.4-1. Plano Delimitación de las Unidades de Paisaje



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

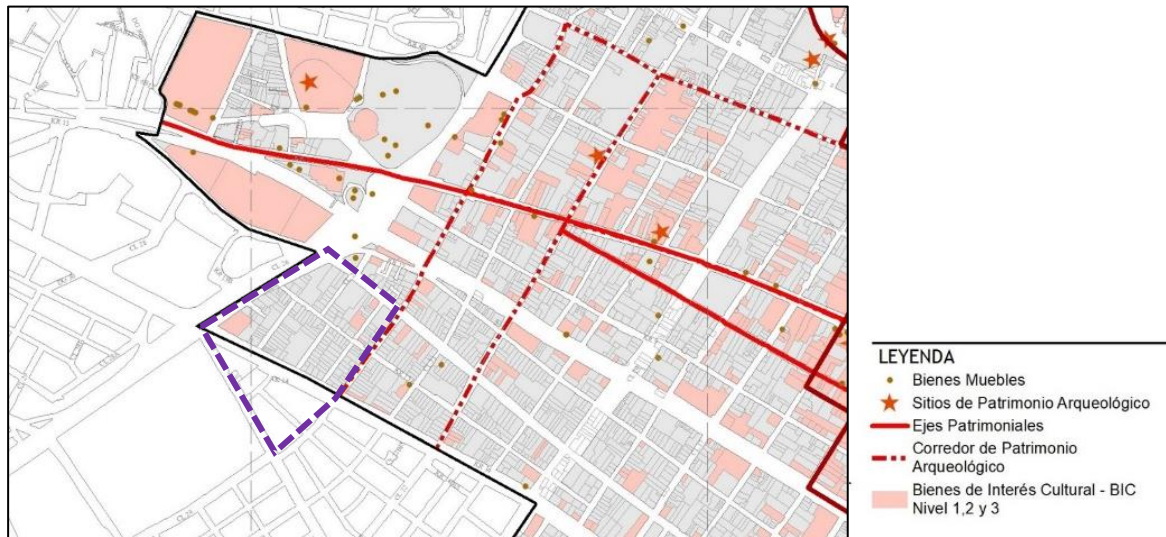
Las manzanas localizadas en el costado oriental de la Avenida Caracas, al interior del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, se encuentran en la **Unidad de Paisaje 07- Avenida Caracas**, que corresponde a una **Unidad de Paisaje de Articulación**, la cual tiene por objetivo, *“consolidar el eje de entrada al Centro Histórico, fortaleciendo el uso comercial con equipamientos culturales, educativos, espacios públicos representativos y edificios patrimoniales con un nuevo significado para sus habitantes”*.

En línea con lo anterior, desde el Plan Parcial se aporta a este objetivo principalmente a través de la oferta de un sistema de espacios públicos, diseñados para la población local y flotante, integrando los flujos de los sistemas de transporte público, pero también, fomentando una interacción entre las plantas bajas y el espacio público para lograr una alta densidad de actividades comerciales, culturales y educativas que potencialicen ese eje de entrada al Centro Histórico de manera segura y atractiva para el peatón. Así mismo, los BIC al interior del Plan Parcial, serán preservados, rehabilitados y re-habitados, para lo cual se generan recursos derivados de cargas urbanísticas patrimoniales, distribuidas entre las Unidades de Actuación Urbanística o asociadas al potencial de desarrollo de los predios colindantes con los Bienes de Interés Cultural.

b) Estructura Material

Para el PEMP CHB, esta estructura genera condiciones físicas para resignificar y valorar el Paisaje Urbano Histórico del centro, exaltando su legado simbólico y estético mediante la recuperación y apreciación de ámbitos representativos de la memoria bogotana, generando espacios para la pedagogía de los patrimonios.

Ilustración 5.4-2. Plano Estructura Material



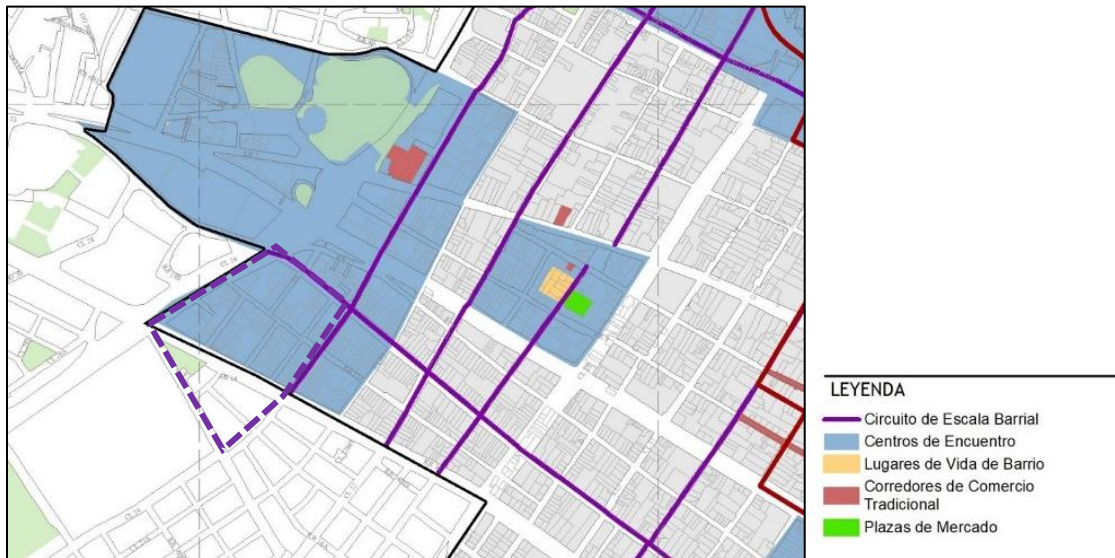
Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

En este aspecto, los BIC de nivel 2 presentes en el Plan Parcial e identificados en el PEMP, son tratados como Áreas de Manejo Diferenciado -AMD con la finalidad que, desde la norma propuesta en esta formulación, se definan de manera precisa su potencial normativo y sus estrategias de gestión y financiación que conlleven a la restauración, protección y/o conservación de estos inmuebles patrimoniales.

c) Estructura Inmaterial

En el Documento Técnico de Soporte del PEMP CHB: Tomo II Formulación, se precisa que: *“esta estructura busca generar condiciones físicas, socioeconómicas y culturales para recomponer y salvaguardar la vida de barrio y las manifestaciones culturales del CHB, transformándolo en un lugar más atractivo para visitar y vivir, tanto para residentes tradicionales como para nuevos(as)”*.

Ilustración 5.4-3. Plano Estructura Inmaterial



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

El Plan Parcial es concordante con dos estrategias de este componente: los Centros de Encuentro (San Diego) y los circuitos de escala barrial.

Los Centros de Encuentro, según el artículo 32 de la Resolución 088 de 2021, es un programa *“dirigido a contribuir a la sostenibilidad, la gestión de conocimiento, la apropiación territorial y patrimonial, fortaleciendo los vínculos entre organizaciones y comunidades, y fomentando la integración mediante oferta de bienes y servicios que promuevan la dimensión cultural, la creatividad y las diversas identidades”*.

Son nodos que fomentan la integración de los distintos patrimonios, grupos sociales, de participación vecinal y visitantes en diversas actividades que se desarrollan dentro del marco de inclusión social y apropiación del territorio. En tal sentido el Plan Parcial se proyecta como un proyecto de resignificación y puesta en valor de este sector de la ciudad que presenta en la actualidad marcados procesos de deterioro físico, ambiental y social, buscando consolidar un núcleo urbano representativo asociado al desarrollo de la Principal Estación Intermodal de la Ciudad, con la confluencia de cuatro estaciones de diferentes modos de transporte, así como el desarrollo de importantes proyectos dotacionales y de infraestructura pública que generen una nueva apropiación de la comunidad y actores institucionales.

Así mismo, dentro de las acciones propuestas para los Centros de Encuentro se incluyen las siguientes, que guardan relación con los alcances y la propuesta del Plan Parcial:

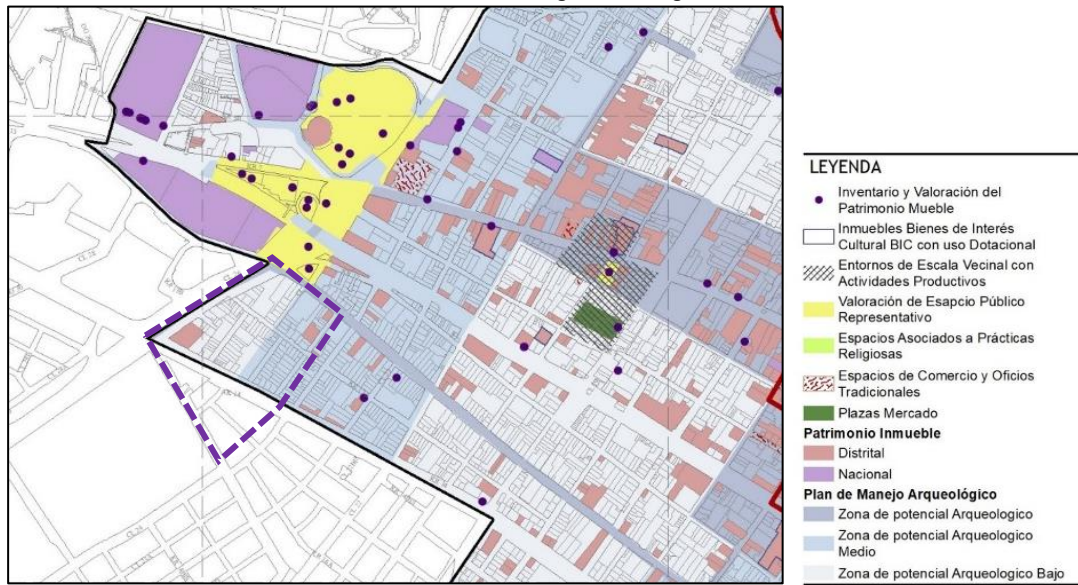
- a) **Intervenir y mantener edificaciones de usos dotacionales:** el Plan Parcial propone aumentar la oferta de usos dotacionales, tal como se describe en el numeral 5.3. del presente Documento Técnico de Soporte, y la definición de estrategias tendientes a la vinculación de los equipamientos existentes en el desarrollo futuro de las UAU.
- b) **Promover, apoyar o ejecutar medidas para la conservación integral del Patrimonio:** a través de la generación de cargas patrimoniales que aporten recursos para la conservación de los BIC al interior del área de planificación.

- c) **Mantener, articular y cualificar espacios públicos:** una de las principales apuestas del Plan Parcial es la recualificación de los espacios públicos existentes, articulándolos al planteamiento urbanístico propuesto, y el desarrollo de mayores áreas de espacio público para la ciudad.
- d) **Plantación y mantenimiento de árboles y jardines:** tal como se expone en el componente ambiental del Plan Parcial, se propone la siembra de más de cerca de 660 nuevos árboles para la consolidación de la estrategia del “Bosque Urbano”, transversal a la propuesta de espacio público del presente proceso de reformulación.
- e) **Generar nuevas áreas verdes:** se estima el desarrollo de 13.179,87 m² de nuevas zonas verdes asociadas a la oferta de espacios públicos en el Plan Parcial, tal como se describió en el numeral 5.2.8. del presente Documento Técnico de Soporte.
- f) **Fortalecer el comercio y servicios de escala vecinal:** esto se articula a la oferta variada de usos y servicios en el Plan Parcial.
- g) **Realizar intervenciones para el reúso de edificaciones y proyectos nuevos de actividad residencial:** el Plan Parcial propone el reúso del Bien de Interés Cultural identificado como AMD 9, donde actualmente se desarrollan actividades residenciales, generando recursos a través de la asignación de cargas patrimoniales. Así mismo, propone el desarrollo de nueva vivienda, asignando un potencial de nuevas densidades habitacionales a las Unidades de Actuación Urbanística.
- h) **Promover la movilidad alternativa:** a través de la consolidación de la principal Estación Intermodal de la Ciudad, promoviendo el uso del transporte público privado, al tiempo que se desarrolla nueva infraestructura para los ciclistas y medios de movilidad no motorizados y la recualificación de las infraestructuras existentes.

d) Patrimonio Cultural

Desde el PEMP CHB, identifica áreas de potencial arqueológico medio, asociado a las manzanas que dan frente a la Calle 24; y bajo, en los demás predios al interior de las manzanas del costado oriental de la Avenida Caracas, en el ámbito del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, tal como se presenta en la ilustración a continuación:

Ilustración 5.4-4. Plano Patrimonios Integrados Programa 1.1. Patrimonio Cultural



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

De acuerdo con lo anterior, el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística deberá atender a lo definido en la Resolución 129 de 2018 del Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH), “Por la cual se aprueba el Plan de Manejo Arqueológico del Centro Histórico de Bogotá”, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

e) Patrimonio Natural

Los estudios del PEMP CHB reconocen la estructura natural y tienen como enfoque el mejoramiento de la calidad del entorno natural, así como la mitigación y disminución de la contaminación, la adaptación al cambio climático en términos de ecourbanismo y el desarrollo de corredores de conectividad ecológica. Lo anterior, en los términos del Programa 1.3 Patrimonio Natural del Plan Especial.

En tal sentido, en el artículo 23 de la Resolución 088 de 2021 se establece una serie de objetivos, proyectos y acciones asociadas al Patrimonio Natural, tal como se expone a continuación, así como la articulación con las propuestas definidas en el Plan Parcial:

- a) **Generación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en zonas protegidas, corredores ecológicos, zonas de manejo y preservación ambiental, y en áreas privadas afectas al uso público:** si bien en el Plan Parcial no se localizan suelos de protección o elementos de la estructura ecológica del Distrito, se propone la implementación de SUDS en otros elementos del sistema de espacios públicos, tales como las zonas verdes de las vías, de los espacios públicos proyectados y en las Áreas Privadas Afectas al Uso Público -APAUP-, tal como se describe en los criterios de manejo e intervención contenidos en los numerales 5.1.1. (sistema vial) y 5.2.10. del presente Documento Técnico de Soporte.

- b) **Promover la arborización y jardinería en intervenciones paisajísticas en ejes viales y en sistemas de parques:** sobre todos los ejes viales del Plan Parcial, principalmente vías de la Malla Vial Arterial como la Av. Calle 26 y la Av. Caracas, se establece como lineamiento garantizar el reverdecimiento con coberturas arbóreas en mínimo el 50% de las franjas de paisajismo y mobiliario predispuestas en los perfiles viales del proyecto, y a su vez, en estas franjas también se deberá hacer una implementación de zonas verdes naturales (jardinera urbana) en mínimo el 40% del área establecida.

En la delimitación del Plan Parcial se ubican dos proyectos importantes en este aspecto: la recuperación de los circuitos naturales de la Avenida Caracas, y la consolidación de ejes de arbolado urbano para servicios ecosistémicos y adaptación al cambio climático sobre la Av. Calle 26, Av. Caracas y Carrera 13.

En este aspecto, y para garantizar la estrategia del PEMP, el Plan Parcial incorpora la estrategia del “Bosque Urbano”, la cual busca generar actuaciones encaminadas a conseguir el mejoramiento de la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad, influyendo positivamente en la salud física y mental de los ciudadanos y residentes de la zona. Con esto, se pretende que la infraestructura verde del Plan Parcial cumpla, entre otras cosas, funciones como la mitigación de las emisiones de contaminantes atmosféricos, captura y almacenamiento de carbono, intercepción de radiación solar, regulación hídrica y micro-climática, reducción de los niveles de ruido, protección de la biodiversidad y mejoramiento paisajístico, en miras de dotar de mayor resiliencia a esta pieza urbana para que pueda afrontar de manera eficaz los retos del futuro.

- c) **Incentivar edificaciones y construcciones sostenibles de acuerdo con la política de ecourbanismo:** el Plan Parcial incluye lineamientos para el desarrollo de construcciones sostenibles, tal como se desarrolla en el componente ambiental del Plan Parcial, presentado en el numeral 5.5. del presente Documento Técnico de Soporte, dentro de las cuales se incluye la política de ecourbanismo.

Ilustración 5.4-5. Plano Patrimonios Integrados Programa 1.2. Patrimonio Natural



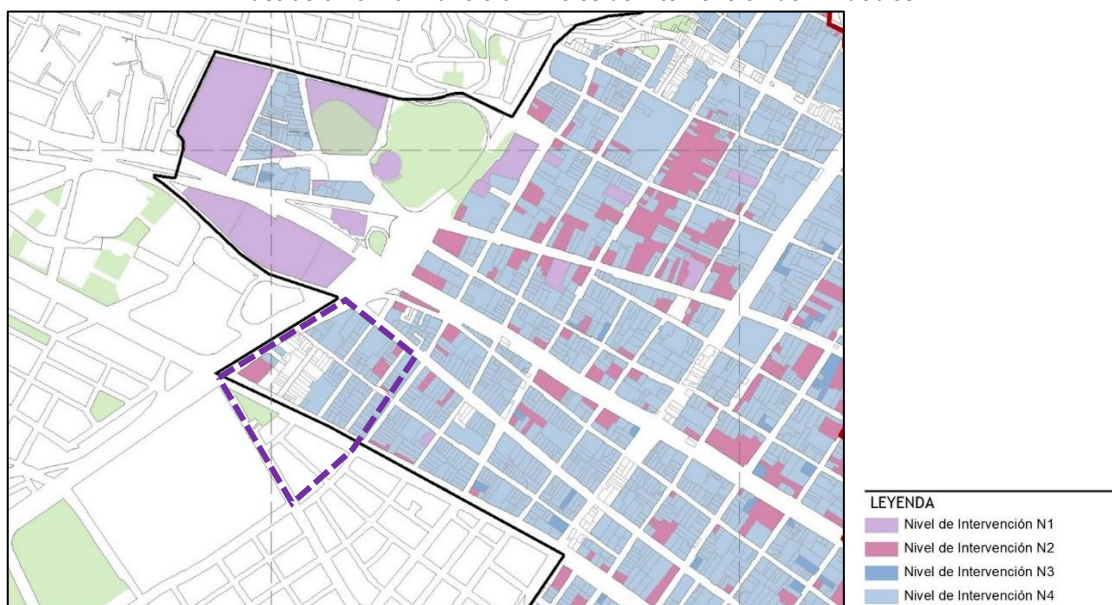
Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

f) Niveles de Intervención de Inmuebles

Los niveles de intervención y obras permitidas en el PEMP CHB, tal como se presentan en la siguiente ilustración, definen que la mayor parte de los inmuebles localizados al interior del área de planificación son Nivel de Intervención 4, por lo que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 6 de la Resolución 0092 de 2023, corresponde a inmuebles sin valores patrimoniales.

Así mismo, se identifican algunos inmuebles con Nivel de Intervención 2, los cuales corresponden a los Bienes de Interés Cultural, que se incluyen como Áreas de Manejo Diferenciado en la presente propuesta de reformulación. Igualmente, tal como se expone en el numeral 5.4.2. del presente Documento Técnico de Soporte, el Plan Parcial incorpora la norma urbanística definida por el Plan Especial para estos predios, de acuerdo tanto con su nivel de intervención como con el tipo y lenguaje arquitectónico.

Ilustración 5.4-6. Plano 9.6. Niveles de Intervención de Inmuebles



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

De acuerdo con lo establecido en la citada Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, los tipos de obras permitidas para los dos niveles de intervención en el Plan Parcial son los siguientes:

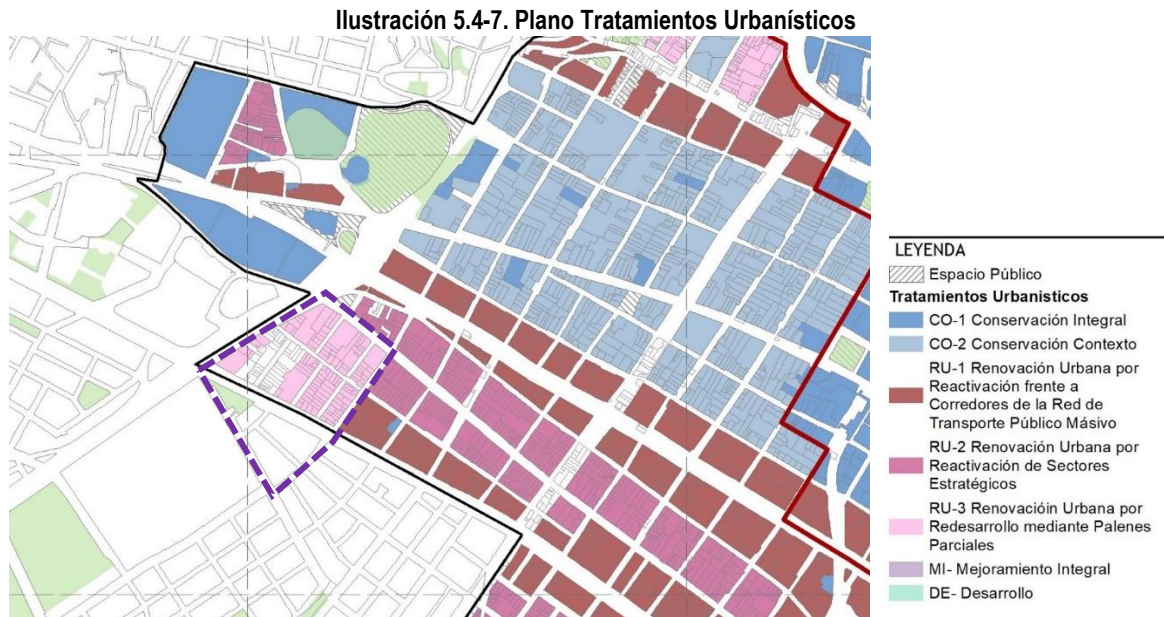
Tabla 5.4-4. Tipos de obras permitidas por Niveles de Intervención

NIVEL DE INTERVENCIÓN	DEFINICIÓN	TIPOS DE OBRAS PERMITIDAS
Nivel 2. Conservación del Tipo Arquitectónico	En estos inmuebles se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.	Primeros auxilios, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
Nivel 4. Sin valores y lotes sin edificar	Se aplica a inmuebles sin valor patrimonial ubicados tanto en el Área Afectada como en la Zona de Influencia de los BIC del grupo urbano o arquitectónico.	Demolición total, obra nueva, modificación, reparaciones locativas, primeros auxilios, reforzamiento estructural, consolidación y ampliación para adecuarse al contexto urbano, y adecuación funcional.

Fuente: Art. 6 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura

g) Tratamiento Urbanísticos y Áreas de Actividad

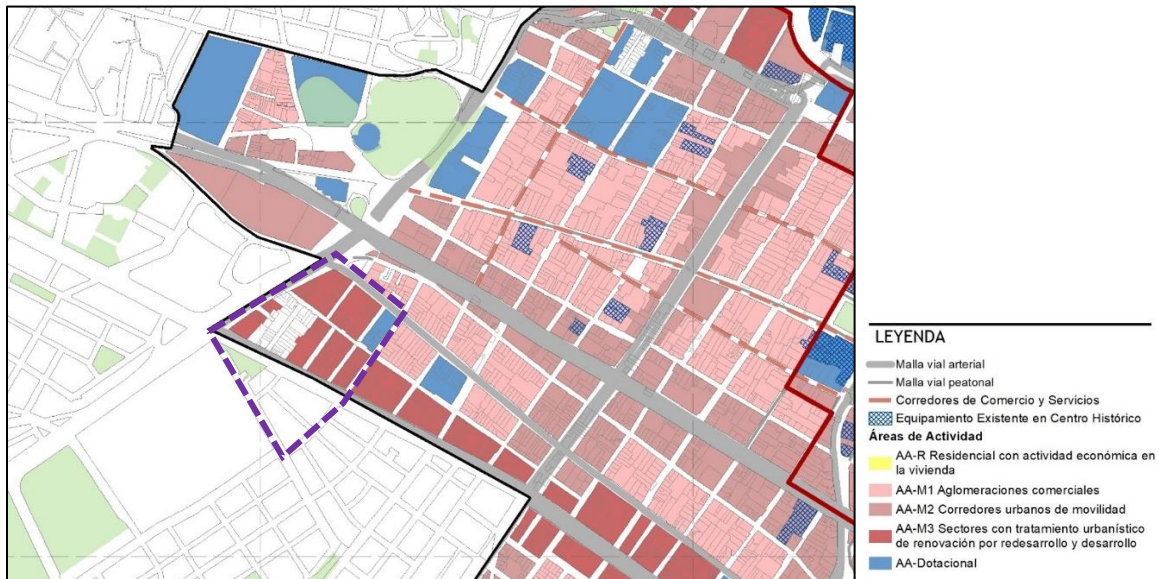
De acuerdo con lo establecido en el artículo 40 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 8 de la Resolución 0092 de 2021, el tratamiento urbanístico asignado desde el PEMP CHB al área de delimitación del Plan Parcial es Renovación Urbana por redesarrollo mediante Planes Parciales (RU-3). De acuerdo con lo anterior, la norma urbanística aplicable para el desarrollo de los suelos al interior del área de planificación será lo definido en el presente instrumento de planificación, incorporando además las normas concordantes definidas desde el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá.



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

Así mismo, el área de actividad asignada para el Plan Parcial es **múltiple**, la cual, según se define en el artículo 41 de la Resolución 088 de 2021, modificada por la Resolución 0092 de 2023, “corresponde a las áreas y corredores de suelo urbano que se caracterizan por tener una media o alta intensidad de mezcla de usos del suelo”; y cuenta con clasificación **AA-M3** (Corredor de metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por redesarrollo y desarrollo), salvo la Manzana 11, tal como se expondrá más adelante.

Ilustración 5.4-8. Plano Áreas de Actividad



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

Ilustración 5.4-9. Régimen de Usos PEMP-CHB

Régimen de usos del suelo al interior del ámbito PEMP - CHB				ÁREAS DE ACTIVIDAD				
CATEGORÍA DE USO	DEFINICIÓN	SUB CAT	DESCRIPCIÓN	RES.	AA-R	AA-M1	AA-M2	AA-M3
RESIDENCIAL	Es aquel destinado a proporcionar alojamiento permanente a las personas.	RE1	Vivienda unifamiliar y/o bifamiliar.	P (1)	P (1)	P (1)	P (1)	P (1)
		RE2	Vivienda multifamiliar.	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)
		RE3	Vivienda colectiva o comunitaria.	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)	P (8) (10)
COMERCIO Y SERVICIOS	COMERCIO Y SERVICIOS GENERALES Es aquel que se desarrolla en espacios independientes o agrupados donde se realizan transacciones económicas o prestan servicios especializados al público comprador o consumidor.	CS1	Menor o igual a 80m2 de área de ventas y/o de atención.	C U2	P	P	P	P
		CS2	Mayor a 80m2 y/o menor o igual a 600m2 de área de ventas y/o de atención.	C (8) U3	P (8)	P	P	P
		CS3	Mayor a 600m2 y/o menor o igual a 2.500m2 de área de ventas y/o de atención.		P (8) U3	P (8) U3	P (8) U3	P (8) U3
		CS4	Mayor a 2.500m2 y/o menor o igual a 6.000m2 de área de ventas y/o de atención. (3) (4)				P (2) (5) U1 U3 U5	P (5) U1 U3 U5
		CS5	Mayor a 6.000m2 de área de ventas y/o de atención. (3) (4)					P (5) U1 U3 U5
	SERVICIOS ARTÍSTICOS Y RECREATIVOS Establecimientos ligados al procesamiento y consumo de alimentos y bebidas. (4) Actividades creativas, artísticas y de entretenimiento. (incluye billares, boleros y similares). (4) Espacios deportivos recreativos de propiedad privada con área total menor o igual a 4000m2	SAR1	Establecimientos ligados al procesamiento y consumo de alimentos y bebidas. (4)	C (9) U2 U3	P (9)	P (9)	P (9)	P (9)
		SAR2	Actividades creativas, artísticas y de entretenimiento. (incluye billares, boleros y similares). (4)	C (7) (9) U3	P (7) (9)	P (7) (9)	P (7) (9)	P (7) (9)
		SAR3	Espacios deportivos cubiertos o descubiertos de propiedad privada con área total menor o igual a 4000m2	P (8) U3	P (8) U3 U4	P (8) U3 U4	P (8) U3 U4	P (8) U3 U4
	SERVICIOS DE ALOJAMIENTO TURÍSTICOS Edificaciones destinadas a proporcionar alojamiento temporal a las personas.	ST1	Hasta 50 habitaciones con servicios básicos al interior del predio o predios (4)	P (6) (10) U3	P (6) (10)	P (6) (10)	P (6) (10)	P (6) (10)
		ST2	Más de 50 habitaciones y con usos asociados que deben desarrollarse al interior del predio o predios. (4)		P (8) (10) U3	P (8) (10) U3	P (8) (10) U3	P (8) (10) U3
	SERVICIOS DE OFICINAS Espacios o edificaciones destinados al manejo y transmisión de información que prestan un servicio a la comunidad.	SO1	Oficinas especializadas en mezcla con otros usos con área total menor o igual a 600m2	C U2 U3	P (8)	P (8)	P (8)	P (8)
		SO2	Edificios exclusivos y centros empresariales de escala urbana y metropolitana.		P (5) (6) U3	P (5) (6) U3	P (5) (6) U3	P (5) (6) U3
	SERVICIOS DE PARQUEADEROS Espacios destinados a la provisión de cupos de estacionamiento de uso público o privado.	SP	Espacios destinados a la provisión de cupos de estacionamiento.		C (8) (5) U4	C (8) (5) (2) U4	C (8) (5) U4	C (8) (5) U4
INDUSTRIAL	Edificaciones o espacios utilizados en la explotación de materia prima, fabricación, ensamble, manufacturación, procesamiento o transformación de productos, materiales o energía	IA	Industria artesanal con área total menor o igual a 600m2.	C (8)	P (8)	P (8)	P (8)	P (8)

Fuente: Resolución 0092 de 2023.

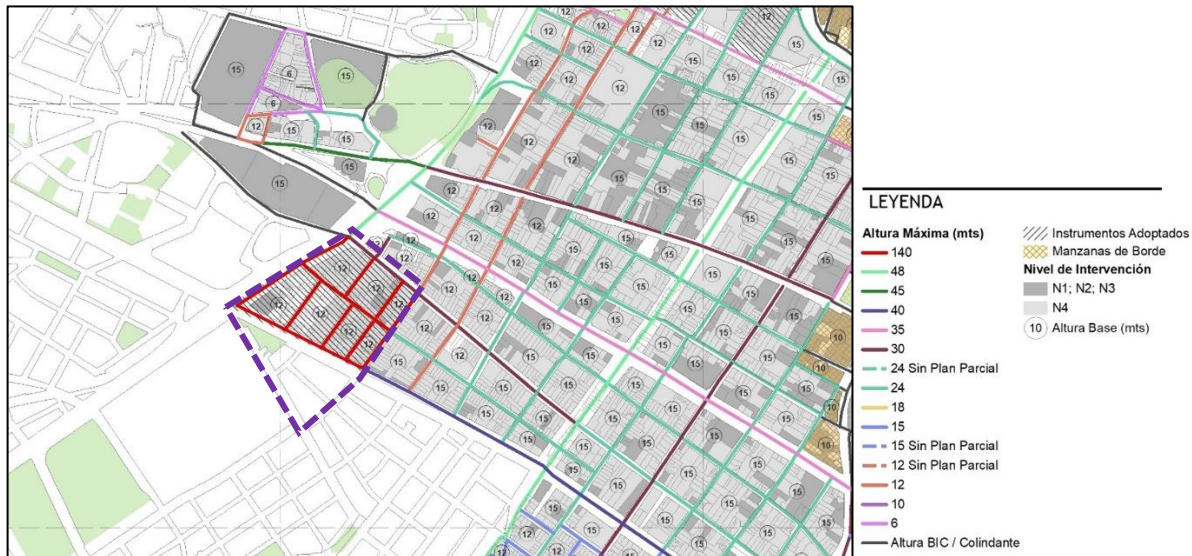
El régimen de usos del suelo propuesto para las áreas múltiples AA-M3, define como usos principales el residencial, de comercio y servicios e industrial; y como uso complementario, los servicios de parqueadero. No hay prohibición expresa de algún uso específico; sin embargo, si presentan condiciones especiales para usos de alto impacto y bodegas de reciclaje. A lo anterior, es importante mencionar que la norma urbana propuesta desde el PPRU Estación Metro Calle 26, atiende e integra todas las normativas de usos predispuestas en el PEMP CHB, tal como se expone en el numeral 7.1 del presente Documento.

Respecto a la manzana 11, localizada ente las calles 24 y 24A, y entre las carreras 13 y 13A, la cual cuenta con una asignación de usos “dotacional”, corresponde, según lo definido en el precitado artículo 40 de la Resolución 088, modificado por el artículo 6 de la Resolución 0092 de 2023, a “sectores donde los equipamientos de uso público o privado predominan sobre los demás usos”. Lo anterior, dado que en esta manzana se localizan dos predios donde actualmente funciona la Universidad Incca. En tal sentido, se resalta que el Plan Parcial propone el traslado de la condición de permanencia del uso dotacional, con el fin de mejorar las condiciones de desarrollo de estos suelos, y permitiendo a la Universidad participar del desarrollo potencial de la UAU 8, donde se pretende vincular este uso dentro de su potencial de desarrollo, tal como se expone en el numeral 5.3.1. del presente Documento, sin que exista una prohibición expresa del PEMP sobre dicha posibilidad de traslado.

h) Alturas Permitidas

La asignación de alturas contenidas en el PEMP CHB, son las siguientes:

Ilustración 5.4-10. Plano Alturas Permitidas



Fuente: IDPC. PEMP CHB. Julio 2022

Tal como se evidencia en el plano anterior, al interior del Plan Parcial se asigna desde el PEMP una altura máxima permitida de 140 m en torno a todas las vías, con excepción de la Carrera 13 la cual tiene una asignación de 30 m máximo de altura.

En tal consideración, el Plan Parcial define los aprovechamientos urbanísticos, así como las normas específicas para el desarrollo de los suelos frente a la Carrera 13, en los términos que se exponen en el numeral a continuación.

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

Tal como se expuso anteriormente, el área de planificación cuenta con una asignación de tratamiento de renovación urbana en la modalidad de Redesarrollo en la que, en concordancia con las definiciones adoptadas por el artículo 40 del PEMP, modificado por el artículo 8 de la Resolución 0092 de 2023, se busca “(...) **promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública** existentes; **impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otros usos; promoviendo su uso eficiente y sostenible**” (resaltados por fuera del texto original).

Así las cosas, y con el fin de articular lo dispuesto por el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, con el potencial de desarrollo tanto público como de aprovechamientos urbanísticos que propone el Plan Parcial, se propone un manejo diferencial para las Unidades de Actuación Urbanística que dan frente a la Carrera 13, con el fin de configurar el perfil urbano propuesto por el PEMP con el mayor potencial de crecimiento en alturas previsto en el actual proceso de reformulación.

En tal sentido, el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 que modifica el artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, determina que las alturas máximas permitidas para los desarrollos del PEMP de su zona de influencia son las establecidas en el plano No. 26 Alturas Permitidas. En dicho plano, tal como se presentó en el numeral anterior, se señala una restricción de alturas para los predios del Plan Parcial sobre la Carrera 13, de 30 metros, pero unas alturas máximas de 140 metros sobre las Calles 24, 24A y 25.

El mismo artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023, define las siguientes condiciones que serán incorporadas como normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística que dan frente a la Carrera 13, a saber, las UAU 5, 7 y 8, según se enuncia a continuación:

*“3. Para **los inmuebles nivel 4**, la asignación de altura máxima permitida **se podrá establecer** para el tramo frontero, entendido como el primer cuerpo de la edificación hasta el patio interior o la primera edificación, con una dimensión máxima de (...) **20 metros en el área de influencia**, en los cuales se deberá desarrollar la altura máxima permitida en el Plano No. 26 Alturas Permitidas, con las siguientes condiciones:*

(...)

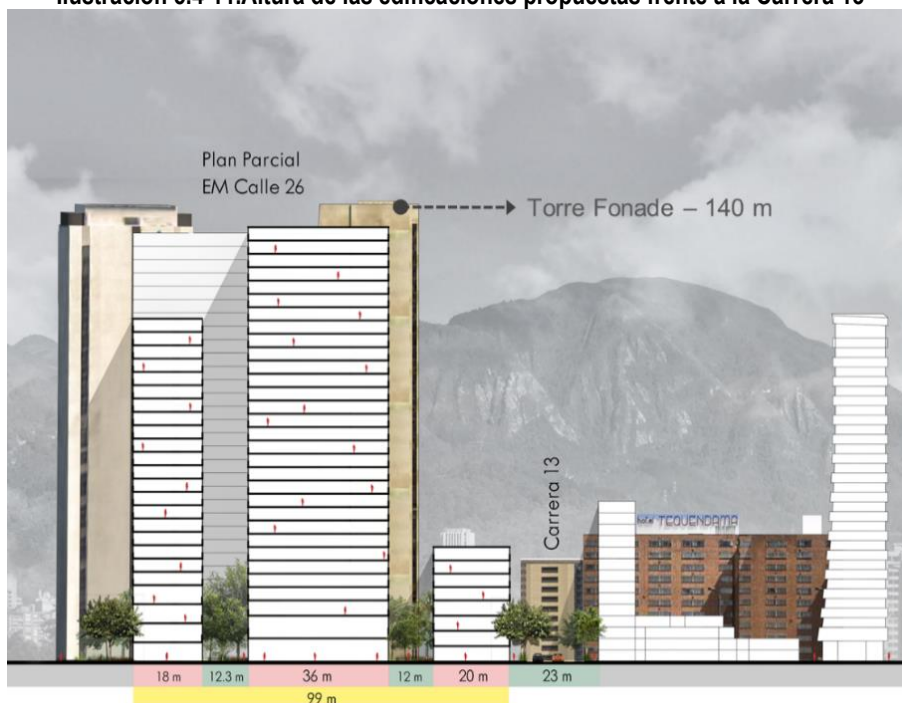
- *En el caso de los suelos con asignación de tratamiento RU-3⁶, se deberá dejar 12 metros de aislamiento entre el tramo frontero y las edificaciones al interior de las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión donde se proponga el desarrollo de mayores alturas.*

*4. Para **los predios Nivel 4 en zona de influencia**, cuando el predio o proyecto **contemple dos o más frentes**, la asignación de la altura máxima **podrá ser la mayor** de las alturas indicada en el Plano No. 26 Alturas Permitidas, y aplicará para la totalidad del predio o englobe de predios” (resaltados por fuera del texto original).*

⁶ Como es el caso del presente Plan Parcial.

De acuerdo con el numeral 4 del precitado artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023, en la totalidad de los suelos que integran las UAU 5, 7 y 8 se podrían desarrollar las mayores alturas permitidas por el Plano No. 26, es decir, 140 metros, toda vez que dichas UAU cuentan con más de dos frentes. Sin embargo, buscando armonizar el proceso de reformulación del Plan Parcial con las intenciones de configuración del perfil urbano de la Carrera 13, se incorpora las definiciones del numeral 3 del mismo artículo 13, definiendo un frente de 30 metros sobre este eje vial, pero permitiendo el desarrollo de mayores alturas hacia el interior de las manzanas tal como se presentan en la siguiente ilustración:

Ilustración 5.4-11. Altura de las edificaciones propuestas frente a la Carrera 13



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana RenoBo 2023

Ilustración 5.4-12. Altura de las edificaciones propuestas frente a la Carrera 13



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana RenoBo 2023

Estas definiciones normativas serán desarrolladas de manera particular en las normas para el desarrollo privado contenidas en el numeral 7.3.1 del presente Documento Técnico de Soporte, tal como se expondrá más adelante.

5.5. Componente ambiental del Plan Parcial.

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

5.5.1. Estrategia de gestión ambiental:

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

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

- ¿Qué cambios ocurrirán como resultado del Plan Parcial? Es la identificación de impactos, o determinación de las posibilidades de interacción entre el Plan Parcial y las condiciones ambientales del área.
- ¿Cuál será el alcance de los cambios? Es la predicción de la magnitud esperada de los impactos, o cuantificación de estos en términos físicos, biológicos, económicos, sociales u otros, según su naturaleza.

- ¿Son importantes los cambios? Es la evaluación propiamente dicha, o determinación de la importancia real de cada impacto frente a la situación actual, a las expectativas de la población, a la legislación existente o a otros parámetros de referencia.
- ¿Qué hay que hacer para manejar o controlar los cambios? Es la determinación de las medidas de mitigación necesarias para aquellos impactos que se muestren significativos en la evaluación.

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

Cabe aclarar, que en el momento de la implementación del proyecto urbanístico corresponderá al promotor del proyecto realizar un estudio más detallado de los posibles impactos ambientales negativos que puedan generarse durante la etapa de construcción y operación, y por lo tanto definir las acciones requeridas para evitar, controlar, minimizar y mitigar los impactos de acuerdo con el diagnóstico ambiental que en su momento presente el área de influencia del proyecto. Lo anterior, teniendo en cuenta que esta primera evaluación ambiental es una aproximación que permita la viabilidad del proyecto.

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

Cada impacto se califica según los siguientes criterios:

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

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

5.5.2. Impactos con Plan Parcial:

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

Tabla 5.5-1. Matriz reducida de impacto ambiental del Plan Parcial

MATRIZ REDUCIDA DE IMPACTO AMBIENTAL			1. ACTIVIDADES DEL PROYECTO											
			1. Fase preparatoria (delimitación, diseño, otros)	2. Movimiento de tierras (descapote, excavaciones, demoliciones)	3. Transporte en construcción, maquinaria y equipos	4. Construcción (cimentaciones, edificios, plataformas, patios, otros)	5. Manejo de aguas de consumo	6. Manejo de aguas residuales	7. Manejo de residuos sólidos	8. Manejo de energía eléctrica	9. Manejo de materiales de construcción	10. Contratación de personal	11. Contratación suministros, servicios y otros	12. Operación de la estación y del complejo inmobiliario
Recursos y valores ambientales	Medio físico	Tierras	Suelos	-1										+4
			Procesos morfodinámicos	-1										
		Aguas	Disponibilidad aguas			-1	-1							-1
			Calidad del agua	-1				-1						-1
		Aire	Calidad del aire	-1	-1						-1			-1
			Ruido	-1	-1						-1			-1
	Medio biótico	Vegetación		-1										+4
		Fauna terrestre		-1										+1
		Hidrobiología*		0				0						0
	Medio socioeconómico	Aspectos sociales	Población									-1	-1	+3
			Empleo	0		+1						+1	+1	+5
			Asentamientos humanos y urb.	0										+4
		Econo-mía	Infraestructura y tráfico			-2								-1
			Producción económica		+1									+4
		Cult	Valores culturales		-1									
	Estética	Paisaje y espacio público		-1										+4

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

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

Impactos negativos - Impactos positivos +

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

5.5.3. Determinantes ambientales para la formulación del Plan Parcial:

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

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

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

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

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

Tabla 5.5-2. Matriz resumen Determinantes ambientales para la formulación del PPRU

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
Cuerpo de agua superficial	Alteración de la calidad del agua superficial, por la posible generación de vertimientos, RCD y/o sustancias peligrosas.	Construcción	N/A: No existen cuerpos de agua superficial en el área del PPRU o en el área de influencia indirecta.	Promotor constructor y/o del proyecto.
Acuíferos	Alteración de la calidad del agua subterránea, por la posible generación de vertimientos y/o sustancias peligrosas.	Construcción	N/A: No se identificaron áreas de importancia para la recarga de acuíferos en el área del PPRU	Promotor constructor y/o del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
Cesiones	Afectaciones en la calidad del aire	Formulación	En total, con la presente propuesta de reformulación del Plan Parcial estación Metro Calle 26, se están generando un total de 3.00145,0 m2 de espacio público entre las áreas de cesión y adecuación de espacios públicos y las APAUP, de las cuales 27.457,0 m2 se encuentran al interior del área de planificación, lo que representa el 29,5% del área bruta del Plan Parcial.	RenoBo- Promotor y/o constructor del proyecto.
Vías	Afectaciones en la calidad del aire	Formulación	<p>a) Conectividad a estructura ecológica principal a través de las franjas de control ambiental propuestas para la Avenida Caracas al costado occidental y el costado oriental</p> <p>b) Franjas de control ambiental con</p> <p>c) Franjas de control ambiental compuestas en un mínimo del 70% en zonas blandas (cobertura vegetal).</p>	RenoBo- Promotor y/o constructor del proyecto.
Arbolado urbano	<p>Pérdida de la cobertura vegetal</p> <p>Pérdida en los niveles de captación de dióxido de carbono y de producción de oxígeno</p>	Formulación	<p>a) Franjas de control ambiental compuestas en un 70% con cobertura vegetal.</p> <p>c) Las APAUP propuestas se propone el endurecimiento en un 30 % de su área total, debiendo disponer como mínimo con un 70% para área verde, se aumentará la densidad arbórea con el fin de configurar un bosque</p>	Promotor y/o constructor del proyecto.

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

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
	d) Generación de ruido por trabajo constante por pulido, corte y martilleo. e) Generación de ruido por el uso de maquinaria para la demolición y caída de materiales.			
Ahorro y uso eficiente del agua y energía	Afectación al recurso hídrico por su uso en grandes volúmenes	Operación	1) <i>Oficinas</i> : Ahorro de energía y agua: 30% b) <i>Comercio</i> : Ahorro de energía y agua: 25% c) <i>Educativo</i> : Ahorro de energía y agua: 45% d) <i>Vivienda</i> NO VIS: Ahorro de energía y agua: 25%.	RenoBo- Promotor y/o constructor del proyecto.
Materiales y residuos	a) Generación no controlada de RCD y disposición inadecuada de los mismos. b) Aumento de la temperatura por los efectos de la isla de calor	Construcción y operación	a) Incorporación de los materiales de origen pétreo hasta en un 25% del volumen o peso del material utilizado en la obra para su construcción. b) Generar sombras con árboles por lo menos en el 20% de superficies duras. Esta estrategia ayuda a disminuir el efecto de isla de calor urbano.	Promotor y/o constructor del proyecto.
Bioesférico	Pérdida de la cobertura vegetal Pérdida en los niveles de captación de dióxido de	Construcción y operación	Teniendo en cuenta el tipo de usos planteados (dotacional, comercio y vivienda tipo 3) una meta de 40% como mínimo de cubiertas o fachadas efectivas en techos verdes y/o jardines verticales para todo el proyecto.	RenoBo- Promotor y/o constructor del proyecto.

OBLIGACIÓN Y/O REQUERIMIENTO AMBIENTAL	IMPACTO A CONTROLAR	ETAPA DEL PROYECTO	META	RESPONSABLE
	carbono y de producción de oxígeno			
Estrategias componente socioeconómico y cultural	Afectaciones de la calidad del aire por generación de partículas y emisiones atmosféricas.	Construcción y operación	<p>a) Áreas de almacenamiento de bicicletas con soportes seguros de al menos un 2.5% de todos los usuarios de la edificación (medidos en horas pico o por una persona cada 15m² para edificaciones de oficinas basados en GFA).</p> <p>b) Para edificaciones de múltiples pisos residenciales con 11 o más apartamentos o con 50 o más ocupantes, áreas de almacenamiento de bicicletas con soportes seguros para al menos el 10% del número de apartamentos o para el 10% de los ocupantes del edificio.</p>	Promotor y/o constructor del proyecto.
Manejo de impactos ambientales	Todos los establecidos en las fichas de manejo ambiental	Construcción y operación	Cumplimiento en un 100% con las acciones de prevención, mitigación y remediación establecidas en las fichas de manejo ambiental del presente estudio.	Promotor y/o constructor del proyecto.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

5.5.4. Lineamientos de diseño paisajístico y reverdecimiento para el sistema de espacio público:

La implementación del concepto de Bosque Urbano como estrategia de reverdecimiento en el Plan Parcial, busca, por un lado, favorecer la creación de espacios adecuados que ambientalmente aporten a hacer una ciudad más sostenible resiliente y amigable con el medio natural, y por otro, persigue la creación de escenarios apropiados para la interacción ciudadana, usados para diferentes actividades y por diferentes usuarios, respondiendo a las necesidades de toda la población.

Bajo este escenario, a continuación se presentan los criterios y parámetros que deberán tenerse en cuenta a la hora de abordar el diseño paisajístico dentro de los espacios públicos propuestos en el Plan Parcial, orientados a establecer y asegurar desde su concepción y diseño inicial, óptimas condiciones espaciales que aseguren la sostenibilidad ambiental, el reverdecimiento, y una infraestructura ecológica que ofrezca el máximo de servicios al entorno del Plan Parcial y a la ciudad en general.

5.5.5. Lineamiento de Reverdecimiento

El Plan Parcial Estación Metro Calle 26 plantea una visión a 10 años, en la cual se busca reverdecer este entorno conectándolo a la estructura ecológica de la ciudad con la siembra de mínimo **650 árboles nuevos**. Esta visión, además, busca reforzar la estructura arbórea y conectarla a la existente, combinando diferentes portes y especies de árboles para fomentar la biodiversidad y la creación de micro-hábitats al interior de la pieza.

La propuesta del Plan Parcial en materia de reverdecimiento contempla la siembra de **704 individuos arbóreos**, de los cuales el 9% de árboles son de porte bajo, el 64% de porte medio y el 27% se contemplan como árboles de porte alto.

Tabla 5.5-3. Tabla de cantidades individuos arbóreos propuestos

VEGETACIÓN PROPUESTA	(UN)	%	(m2/UN)	(m2)
Árbol de porte alto	189	27%	38,9	7.352,10
Árbol de porte medio	452	64%	19,6	8.859,20
Árbol de porte pequeño	63	9%	7,1	447,30
TOTAL ÁRBOLES PROPUESTOS	704	100%		16.658,60

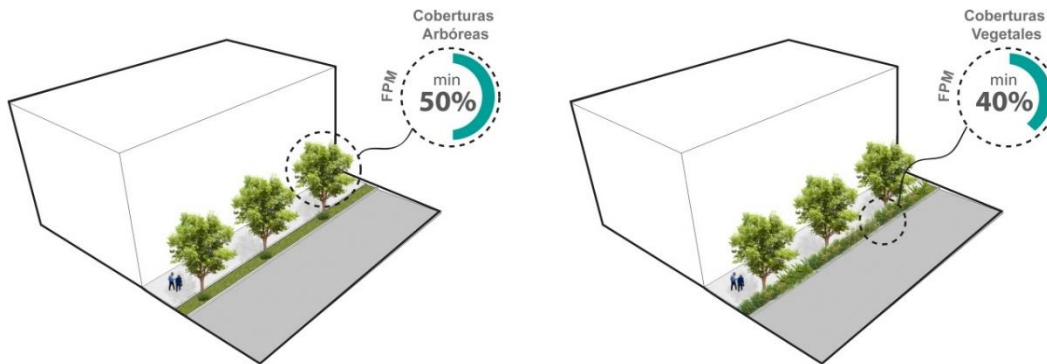
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

En este sentido, el Plan Parcial contempla la cobertura de **16.658,60 m2** de espacio público total, alcanzando un porcentaje del **56%** del mismo, cifra que propicia la adecuada mitigación de las islas de calor en la pieza de renovación urbana.

La siembra e implementación de estos individuos arbóreos, deberá ceñirse a los siguientes lineamientos de porcentajes mínimos de reverdecimiento sobre los espacios viales y los espacios públicos efectivos del Plan Parcial, con la finalidad de garantizar la correcta distribución e implementación de los elementos verdes estructurantes.

En este orden de ideas, sobre los perfiles viales del Plan Parcial se deberá garantizar el reverdecimiento con coberturas arbóreas en **mínimo el 50%** de las franjas de paisajismo y mobiliario predispuestas en los perfiles viales del proyecto, y a su vez, en estas franjas también se deberá hacer una implementación de zonas verdes naturales (jardinería urbana) en **mínimo el 40%** del área establecida.

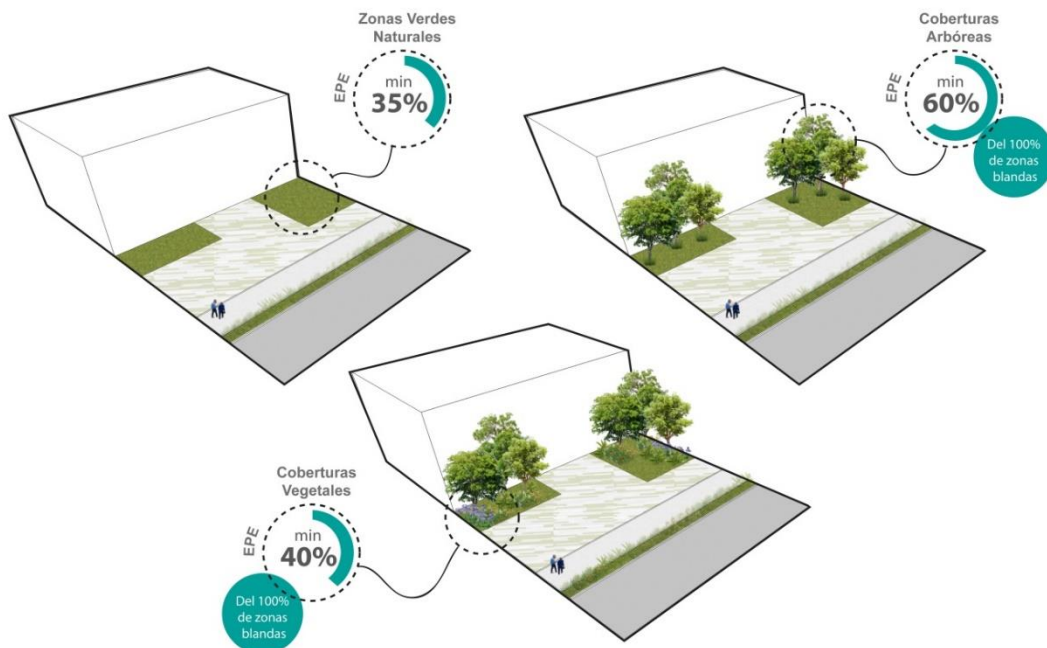
Ilustración 5.5-1. Lineamiento de reverdecimiento en perfiles viales



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Por su parte, sobre el espacio público efectivo, se deberá contemplar el reverdecimiento con zonas verdes naturales en **mínimo el 35%** del área total del espacio público. En el total de estas áreas verdes, se deberá generar por un lado, siembra de coberturas arbóreas (bien sea de porte alto, medio o bajo) en **mínimo el 60%** del área establecida para tal fin y por el otro, siembra de coberturas melíferas y ornitológicas en **mínimo el 40%** de las zonas verdes naturales.

Ilustración 5.5-2. Lineamiento de reverdecimiento en espacios públicos efectivos



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

Así las cosas, el reverdecimiento del espacio público deberá contemplar las siguientes premisas:

Tabla 5.5-4. Tabla de premisas para el manejo de vegetación en el espacio público

PERFILES VIALES	ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO
1. Aumentar cantidades de árboles en todas las franjas de paisajismo y mobiliario, siempre y cuando su dimensión así lo permita, y no interfiera con la correcta circulación peatonal.	1. Garantizar riqueza y diversidad en la selección de las especies (arbóreas, arbustivas y coberturas), priorizando especies nativas o naturalizadas.
2. Aumentar la siembra de coberturas vegetales (jardinería urbana) en todas las franjas de paisajismo y mobiliario, seleccionando especies que permitan visibilidad para todos los usuarios. La altura máxima es de 0,8 metros medidos desde el nivel de calzada, sin generar franjas continuas de más de 10 metros que obstaculicen el paso peatonal.	2. Conformar zonas abiertas que permitan la asoleación y promuevan el desarrollo de actividades recreativas, económicas y la adecuada circulación de peatones entre modos de transporte, con un alto grado de seguridad.
3. Plantar los árboles con distancias adecuadas según portes y especies seleccionadas, procurando mantener una distancia mínima de 5 metros a los cruces peatonales medidos desde el fuste del árbol.	3. Garantizar una densidad arbórea óptima, logrando un equilibrio con el entorno construido.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo 2023

5.5.6. Lineamiento de Permeabilidad

El PPRU EMC26 busca reorientar las actuaciones del urbanismo hacia un enfoque de desarrollo sostenible, contribuyendo con la transformación de un territorio resiliente que mitiga los impactos de la intervención urbana, principalmente aquellos relacionados con el sistema hídrico y pluvial. Debido a esto, el Plan Parcial busca que en su proceso de desarrollo se generen diversas alternativas para la infiltración de la escorrentía en las superficies de los espacios libres, garantizando un **mínimo exigible de permeabilidad** que contribuya a reducir el impacto ambiental producido por la urbanización, y mitigue los efectos de isla de calor en el sector.

Bajo este escenario, la propuesta del Plan Parcial referente a la permeabilidad se desarrolla de la siguiente manera:

Para los elementos del perfil vial como son los andenes, se tiene contemplado un **índice de permeabilidad del 51%**, de los cuales, el 23% corresponde a coberturas vegetales y el 32% restante a pavimentos permeables.

Tabla 5.5-5. Índice de permeabilidad propuesto en espacios viales

PROPUESTA DE PERMEABILIDAD EN ANDENES			
	ANDENES Zonas Duras	ZONAS PERMEABLES Cobertura Vegetal	ZONAS PERMEABLES Pavimentos Permeables
ÁREA m2	5.651	2.682	3.129
%	49%	23%	27%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Para el espacio público efectivo, el **índice de permeabilidad propuesto es de 69%**, de los cuales, el 43% corresponde a coberturas vegetales y el 26% restante a pavimentos permeables.

Tabla 5.5-6. Índice de permeabilidad propuesto en espacio público efectivo

PROPUESTA DE REVERDECIMIENTO EN ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO			
	ZONAS DURAS Adoquín u otro	ZONAS VERDES Cobertura Vegetal	ZONAS PERMEABLES Pavimentos Permeables
ÁREA m2	4.576	6.347	3.838
%	31%	43%	26%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Así las cosas, los porcentajes mínimos y máximos exigibles de permeabilidad aplicables a este Plan Parcial son los expuestos a continuación:

Ilustración 5.5-3. Porcentajes mínimos y máximos exigibles de permeabilidad

100 % del área de Andenes

(zonas verdes + zonas duras)

- 40% máx. zonas duras no permeables
 - 50% mín. de Superficies verdes, permeables y semi-permeables
- 100% → Mínimo 20% Zonas Verdes
Máximo 80% Zonas Permeables

100 % del área de Espacio Público Efectivo

(zonas verdes + zonas duras)

- 35% máx. zonas duras no permeables
 - 65% mín. de Superficies verdes, permeables y semi-permeables
- 100% → Mínimo 35% Zonas Verdes
Máximo 65% Zonas Permeables

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Para las áreas complementarias al espacio público efectivo como los controles ambientales y las APAUP, se recomienda alcanzar las áreas y porcentajes estimados a continuación, en miras de lograr la visión de reverdecimiento y Bosque Urbano planteadas en este Documento Técnico de Soporte.

Tabla 5.5-7 Propuesta de Reverdecimiento en APAUP

PROPUESTA DE REVERDECIMIENTO EN APAUP			
	ZONAS DURAS Adoquín u otro	ZONAS VERDES Cobertura Vegetal	ZONAS PERMEABLES Pavimentos Permeables
ÁREA m2	4.676	4.860	3.824
%	35%	36%	29%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

Tabla 5.5-8 Propuesta de Reverdecimiento en Controles Ambientales

PROPUESTA DE REVERDECIMIENTO EN CONTROLES AMBIENTALES			
	ZONAS DURAS Adoquín u otro	ZONAS VERDES Cobertura Vegetal	ZONAS PERMEABLES Pavimentos Permeables
ÁREA m2	88	1.973	132
%	4%	90%	6%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

5.6. Componente de servicios públicos:

El Plan Parcial incorpora como cargas urbanísticas el presupuesto desarrollado para la construcción de las redes húmeda y secas de los servicios públicos domiciliarios en el Plan Parcial. Estos valores hacen parte de las cargas monetarias que serán distribuidas de manera equitativa entre las Unidades de Actuación Urbanística, de acuerdo con lo previsto en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.

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

Adicionalmente, y tal como se detalla en las factibilidades de servicios públicos y en el estudio y diseño de redes de acueducto y alcantarillado que hace parte de los anexos desarrollados en el presente proceso de reformulación, se establecen los siguientes lineamientos para el desarrollo de este componente en el Plan Parcial:

5.6.1. Servicio Público de Acueducto y Alcantarillado:

Se deberá atender lo definido en el estudio y diseños hidráulicos a nivel de factibilidad de las redes de acueducto, alcantarillado pluvial y sanitario, que hacen parte integral del presente proceso de reformulación (ver Anexo 03. Estudio de Redes).

5.6.2. Servicio Público de Energía Eléctrica:

Se definen los siguientes lineamientos y criterios de intervención, de acuerdo con el certificado de disponibilidad para la prestación del servicio de energía eléctrica expedido por Enel Colombia E.S.P., contenido en el Anexo 10 del presente Plan Parcial:

1. Se deberá realizar la conexión y ampliación de la Subestación San Facon, la conversión de 57,5 a 115 kv y la realización de proyectos de soterramiento de redes.
2. El soterramiento de redes eléctricas en los andenes debe proyectarse de acuerdo con la normatividad vigente para las canalizaciones (6Ø6", 1Ø3").
3. Todas las subestaciones de los proyectos que hagan parte del Plan Parcial deben ser entrada/salida, para permitir la derivación de los circuitos que alimentan la zona de influencia.
4. El uso de cajas de maniobras debe cumplir con la norma Enel Colombia ET512 "Caja de Maniobra", de antemano se recuerda que no es permitido el uso de barrajes de media tensión en los diseños eléctricos.
5. El diseño eléctrico de redes y alumbrado público deberá dar cumplimiento de las normas técnicas RETIE, RETILAP y NTC 2050, o las normas que las modifiquen adiciones o sustituyan, y de las Normas Enel Colombia S.A. E.S.P.

5.6.3. Servicio Público de telecomunicaciones:

Se definen los siguientes lineamientos y criterios de intervención, de acuerdo con la Factibilidad para extender o ampliar las redes de telecomunicaciones, expedida por ETB, contenida en el Anexo 10 del presente Plan Parcial:

1. Se deberá dar cumplimiento a lo establecido en el Reglamento Técnico para Redes Internas de Telecomunicaciones –RITEL-, expedido por la Comisión de Regulación de Comunicaciones a través de la Resolución CRC 4262 de 2013, compilado en el TÍTULO VIII y en el Anexo 8 del TÍTULO DE ANEXOS de la Resolución CRC 5050 de 2016, y parcialmente modificado en la Resolución CRC 5405 del 16 de julio de 2018, o la norma que la modifique, adicione o sustituya; en el cual se establecen las condiciones mínimas para el diseño, construcción y uso de la red interna de telecomunicaciones de los inmuebles, incluida la infraestructura que la soporta.

5.6.4. Servicio Público de gas:

Se definen los siguientes lineamientos y criterios de intervención, de acuerdo con la Viabilidad de red para prestación del servicio de gas natural, expedida por VANTI E.S.P., contenida en el Anexo 10 del presente Plan Parcial:

1. Las redes de gas natural deben ser construidas de acuerdo con la normativa técnica colombiana NTC-3728, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.
2. La construcción de las instalaciones internas debe cumplir lo establecido en la Resolución No. 90902 de octubre de 2013 del Ministerio de Minas y Energía, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

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

Tal como se describió en el numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, en el actual proceso de reformulación, se propone la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística – UAU, conforme con lo indicado en el Artículo 2.2.4.1.6.1.1. del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, el cual define Unidad de Actuación Urbanística de la siguiente manera:

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

La propuesta de delimitación de Unidades de Actuación Urbanística -UAU- busca la gestión eficiente del planteamiento urbanístico, permitiendo la consolidación de los aprovechamientos urbanísticos proyectados, así como el consecuente aporte a las cargas urbanísticas. En tal sentido, las áreas que conforman cada UAU corresponde a las **Áreas Prediales**, descritas en el numeral 5 del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, por lo que los suelos asociados a los sistemas públicos existentes, si bien son objeto de intervención en el Plan Parcial, no cuentan con una asignación de aprovechamientos urbanísticos, toda vez que, de acuerdo con las definiciones del Decreto Distrital 080 de 2016, los inmuebles previamente adquiridos por las entidades competentes para adelantar infraestructura del plan vial, parques, infraestructura de servicios públicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos, pueden entrar en el reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial solo como cargas urbanísticas.

Lo anterior es consecuente además con lo determinado en el párrafo 2 del artículo 2.2.4.1.5.1 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, el cual señala que *“(…) en observancia de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, aquellos inmuebles localizados al interior del área de planificación del Plan Parcial que hubieren sido el resultado de cesiones, afectaciones u otras obligaciones, no serán objeto del reparto de cargas y beneficios, tales como:*

1. *Las vías, parques, zonas verdes, espacios públicos y equipamientos existentes (...).”*

Adicionalmente, tal como se describe en el citado artículo 2.2.4.1.6.1.1. del Decreto 1077, las áreas que conforman las Unidades de Actuación Urbanística son aquellas que serán objeto de licenciamiento de urbanización y posteriores licencias de construcción, mientras que las intervenciones en los sistemas públicos consolidados, se tramitará, a su vez, las respectivas licencias de intervención y ocupación del espacio público, en los términos del artículo 2.2.6.1.1.13 del mismo Decreto Único Reglamentario:

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

“ARTÍCULO 2.2.6.1.1.12 Licencia de intervención y ocupación del espacio público. Es la autorización previa para ocupar o para intervenir bienes de uso público incluidos en el espacio público, de conformidad con las

normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial, en los instrumentos que lo desarrollen y complementen y demás normatividad vigente”.

6.1 Criterios para la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística:

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

- Se incluye la totalidad de las Áreas Prediales, de acuerdo con lo definido en el numeral 5 del numeral 4 y en las áreas detalladas en el numeral 4.5. del presente Documento Técnico de Soporte, excluyendo, tal como se describió anteriormente, las áreas y predios asociados a los elementos de la malla vial y a los espacios públicos existentes.

Las áreas prediales que conforman las UAU, así como la información de matrículas inmobiliarias y códigos catastrales, se toman de la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital vigente a la fecha de elaboración de la presente propuesta de reformulación, base catastral mapa de referencia UAEC 2022. Cualquier variación de la formación predial, derivado de englobes, actualizaciones de cabida y linderos u otras gestiones que modifiquen las áreas que conforman la UAU, no implica en ningún caso un ajuste al sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, por lo que no es necesario incurrir en un nuevo proceso de reformulación.

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

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

Ilustración 6.1-1. Delimitación de las UAU



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.2 Áreas generales de las Unidades de Actuación Urbanística propuestas:

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

Tabla 6.2-1. Áreas prediales de las UAU

UAU	ÁREA PREDIAL (m2)
UAU 1	6.573,25
UAU 2	8.376,78
UAU 3	8.794,30
UAU 4	14.925,61
UAU 5	3.547,93
UAU 6	2.226,57
UAU 7	3.669,28
UAU 8	3.323,12
TOTAL	51.436,84

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

* **Nota:** la Unidad de Actuación Urbanística 3 propone el cambio de naturaleza jurídica del área declarada bien baldío en el segundo punto del artículo 1, de la Resolución 263 del 10 de julio de 2019, que correspondía a la Calle

25A, identificado con RUPI 1-5036 y Chip AAA0273YFFZ; toda vez que estas áreas de vías desaparecieron con el desarrollo del intercambiador de TransMilenio. Esta área será sustituida por un área igual en el marco del desarrollo de las unidades de actuación urbanística 3 y 4, donde TransMilenio cuenta con participación, tal como se describe en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

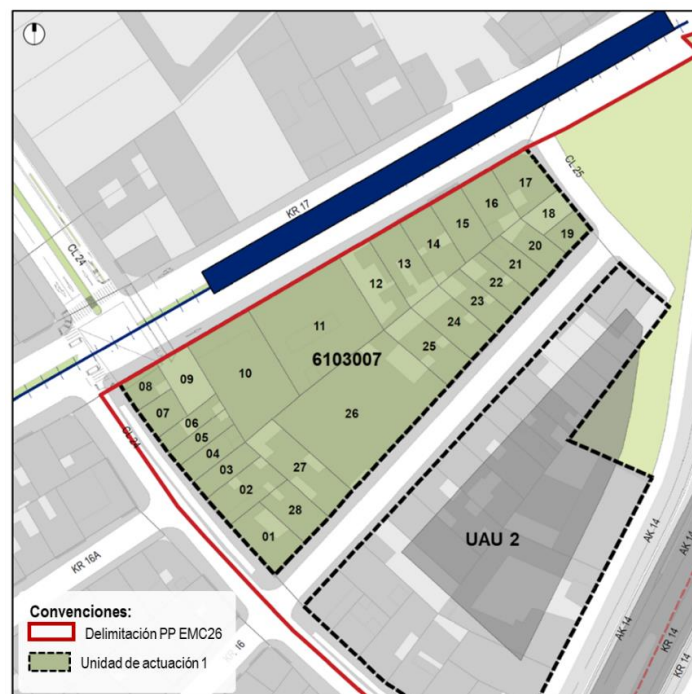
Esto se asocia, igualmente, a la posibilidad de aplicar mecanismos para el desarrollo del potencial de aprovechamientos urbanísticos como el instrumento de financiación para las infraestructuras de transporte del Derecho Real Accesorio de Superficie, definida en el numeral 9 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, “por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”, y por el artículo 284 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de La Vida”.

6.3 Proyecto de delimitación de las Unidades de Actuación Urbanística:

6.3.1 Unidad de Actuación Urbanística 1 – UAU 1:

La Unidad de Actuación Urbanística 1 comprende los predios localizados en la Manzana 7 del barrio Santa Fe, localizados entre las Calles 24 y 25 y entre la Carrera 16 y 17. Esta Unidad de Actuación Urbanística tiene un área total de 6.573,25 m², lo cual corresponde al 12,78% del área bruta total del Plan Parcial, y está comprendida por 28 lotes los cuales se presentan a continuación:

Ilustración 6.3-1. Delimitación de la UAU 1



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 6.3-1. Áreas UAU 1

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
7	1	210,1	Residencial
7	2	200,4	Residencial
7	3	113,9	Residencial
7	4	114,5	Residencial
7	5	99,6	Residencial
7	6	101,4	Residencial
7	7	103,5	Comercial
7	8	103,3	Residencial
7	9	167,1	-
7	10	604,1	Comercial
7	11	788,9	Dotacional
7	12	225,7	Comercial
7	13	219,6	Residencial
7	14	203,5	Comercial
7	15	187,3	Comercial
7	16	172,6	Comercial
7	17	193,1	Residencial
7	18	94,7	-
7	19	83,0	Comercial
7	20	128,7	Comercial
7	21	139,0	Comercial
7	22	145,2	Residencial
7	23	155,9	Residencial
7	24	216,7	Comercial
7	25	230,6	Residencial
7	26	1.094,3	Comercial
7	27	310,3	Comercial
7	28	166,5	Industrial
Total		6.573,2	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Es importante mencionar que esta Unidad de Actuación Urbanística comprende el predio donde se localiza la sede fundacional de la Universidad Externado de Colombia (Lote 26); inmueble que fue excluido del inventario de Bienes de Interés Cultural por medio de la Resolución 257 del 04 de mayo de 2023 de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte⁷.

⁷ Ver Anexo 12. Resolución 257 de 2023.

Igualmente, incluye la clínica destinada a la atención de pacientes de COVID conformada respectivamente por el Lote 11, (predio con uso dotacional con condición de permanencia) y Lote 12 (predio con uso comercial. Respecto a esto último, y tal y como se desarrolla en el literal a) del numeral 5.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte, el Plan Parcial propone el traslado del uso dotacional.

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

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

Tabla 6.3-2. Unidades prediales UAU 1

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
7	1	6103007001	4	AAA0072MASY	050C00209237
				AAA0072MARJ	050C00211312
				AAA0072MAUH	050C00211313
				AAA0072MATD	050C00211315
	2	6103007002	1	AAA0072MAWW	050C00107874
	3	6103007003	1	AAA0072MAXS	050C01165325
	4	6103007004	1	AAA0072MAYN	050C00106196
	5	6103007005	1	AAA0072MAZE	050C00258202
	6	6103007006	1	AAA0072MBAF	050C00117460
	7	6103007007	1	AAA0072MBBR	050C00572831
	8	6103007008	1	AAA0072MBCX	050C00696801
	9	6103007009	1	AAA0072MBDM	050C00280244
	10	6103007010	1	AAA0072MBEA	050C01060464
	11	6103007011	1	AAA0072MBFT	050C00621100
	12	6103007012	1	AAA0072MBHY	050C00504405
	13	6103007013	1	AAA0072MBJH	050C00986581
	14	6103007014	1	AAA0072MBKL	050C00375196
	15	6103007015	1	AAA0072MBLW	050C00504404
	16	6103007016	1	AAA0072MBNN	050C01196930
	17	6103007017	1	AAA0072MBOE	050C00067461
	18	6103007018	1	AAA0072MBPP	050C00010829
	19	6103007019	1	AAA0072MBRU	050C00566567
	20	6103007020	1	AAA0072MBSK	050C00385120
	21	6103007021	1	AAA0072MBTO	050C00197375
	22	6103007022	1	AAA0072MBUZ	050C01226246
	23	6103007023	1	AAA0072MBWF	050C00100707
	24	6103007024	1	AAA0072MBXR	050C00563892
	25	6103007025	11	AAA0072MCDE	050C00535431

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0072MCKC	050C00535436
				AAA0072MCBS	050C00535429
				AAA0072MBZM	050C00535427
				AAA0072MBYX	050C00535426
				AAA0072MCCN	050C00535430
				AAA0072MCJZ	050C00535435
				AAA0072MCFZ	050C00535433
				AAA0072MCEP	050C00535432
				AAA0072MCAW	050C00535428
				AAA0072MCHK	050C00535434
	26	6103007026	1	AAA0072MCLF	050C00610725
	27	6103007027	1	AAA0072MCMR	050C00053922
	28	6103007028	1	AAA0072MCNX	050C00568318

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.2 Unidad de Actuación Urbanística 2 – UAU 2:

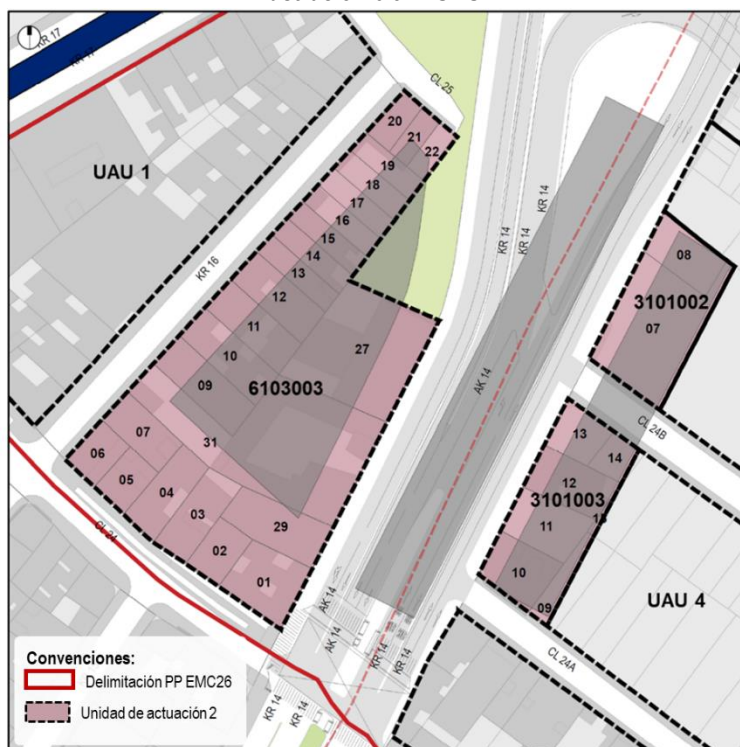
La delimitación de la Unidad de Actuación Urbanística 2 parte de la delimitación del Área de Manejo Diferenciado 4 adoptada en el Decreto Distrital 822 de 2019, que asumía a su vez la delimitación del **Área de Intervención** del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá -PLMB-.

Sin embargo, tal como se describió en el numeral 6.1. la delimitación de las UAU comprende solo las áreas prediales que serán objeto de actuaciones urbanísticas, excluyendo los suelos públicos que hacen parte de la sección pública de las vías y los espacios públicos existentes en el Plan Parcial. Así las cosas, la delimitación de la UAU 2 comprende un total de 33 lotes que hacen parte de la Manzana 3 del barrio Santa Fe, y de las manzanas 2 y 3 del barrio La Alameda. Cuenta con un Área Predial de 8.376,78 m², que corresponde al 16,29% del área bruta total del Plan Parcial.

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

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

Ilustración 6.3-2. UAU 2



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que la delimitación de la UAU parte de Reserva Vial adoptada en la Resolución 883 de 23 de junio de 2021, “Por medio de la cual se adicionan unos predios a la zona de reserva vial de la Primera Línea del Metro de Bogotá- PLMB, adoptada mediante la Resolución No. 1864 del 24 de diciembre de 2018, “Por la cual se modifica la zona de reserva para el viaducto y la franja de aislamiento de la Primera Línea de Metro de Bogotá-Tramo 1 contenida en la Resolución 1145 de 2017, y se define la Zona de Reserva para el Ramal Técnico y las Estaciones y se dictan otras disposiciones”. Igualmente, se incorpora la delimitación de los predios que, como se expuso anteriormente, fueron adquiridos a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

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

Tabla 6.3-3. Áreas UAU 2

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
2	7	754,0	3.104,6	2.350,6	-
2	8	231,0	231,0	0,0	-
3	1	305,6	305,6	0,0	Comercial
3	2	157,6	157,6	0,0	Comercial
3	3	247,7	247,7	0,0	Residencial
3	4	243,0	243,0	0,0	Residencial
3	5	147,9	147,9	0,0	Residencial

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
3	6	148,0	148,0	0,0	Residencial
3	7	202,9	202,9	0,0	Comercial
3	9	277,0	277,0	0,0	Comercial
3	9	106,2	226,9	120,7	-
3	10	269,2	269,2	0,0	Residencial
3	10	252,9	252,9	0,0	-
3	11	257,1	257,1	0,0	Residencial
3	11	266,5	266,5	0,0	-
3	12	251,4	251,4	0,0	Residencial
3	12	264,7	265,0	0,3	-
3	13	143,1	143,1	0,0	Residencial
3	13	168,9	168,9	0,0	-
3	14	139,5	139,5	0,0	Residencial
3	14	96,1	106,4	10,3	-
3	15	137,8	137,8	0,0	Residencial
3	15	15,0	221,0	206,1	-
3	16	131,9	131,9	0,0	Comercial
3	17	128,8	128,8	0,0	-
3	18	134,7	134,7	0,0	Servicios
3	19	127,5	127,5	0,0	Servicios
3	20	105,5	105,5	0,0	Comercial
3	21	87,2	87,2	0,0	Comercial
3	22	87,0	87,0	0,0	-
3	27	854,1	854,1	0,0	Comercial
3	29	312,7	312,7	0,0	Comercial
3	31	1.321,9	1.321,9	0,0	Comercial
Total		8.376,8	11.062,3	2.685,5	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Es importante mencionar que esta Unidad de Actuación Urbanística era considerada un Área de Manejo Diferenciado en el Decreto Distrital 822 de 2019. No obstante, en la propuesta de reformulación se incorpora como Unidad de Actuación Urbanística con el fin de asignar aprovechamientos urbanísticos por su participación el suelo al interior del Plan Parcial; suelos que son objeto de adquisición como **bienes fiscales** de la Empresa Metro de Bogotá. Así las cosas, hacen parte de las áreas prediales del Plan Parcial tal como se describe en el numeral 5 del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte de formulación. Adicionalmente, estos predios serán objeto de actuaciones urbanísticas descritas en el artículo 36 de la Ley 388 de 1997 como “ (...) *la parcelación, urbanización y construcción de inmuebles (...)*”. Dado que estarán sujetas al trámite de licencias de urbanización y construcción.

El sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del Plan Parcial le otorga aprovechamientos urbanísticos de manera proporcional a su participación en suelo, permitiendo la vinculación del Metro de Bogotá en la gestión urbanística e inmobiliaria del Plan Parcial, y la aplicación de mecanismos de captura de valor del suelo. Estos aprovechamientos podrán ser concretados en otras Unidades de Actuación Urbanística de iniciativa pública, tal como se expone en el numeral 8.1.2. del presente Documento Técnico de Soporte, y en las estrategias de gestión descritas en el numeral 9.

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

Tabla 6.3-4. Unidades prediales UAU 2

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

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0072LTFZ	050C01169233
				AAA0072LTLF	050C01169241
				AAA0072LTCN	050C01169237
				AAA0072LTBS	050C01169236
	2	6103003002	1	AAA0072LTPA	050C00473639
	3	6103003003	9	AAA0072LTWW	050C00088561
				AAA0072LTRJ	050C00088557
				AAA0072LTTD	050C00088559
				AAA0072LTZE	050C00088564
				AAA0072LTYN	050C00088563
				AAA0072LTSY	050C00088558
				AAA0072LUAF	050C00088565
				AAA0072LTUH	050C00088560
				AAA0072LTXS	050C00088562
	4	6103003004	1	AAA0072LUBR	050C01272254
	5	6103003005	1	AAA0072LUCX	050C00747121
	6	6103003006	1	AAA0072LUDM	050C00698058
	7	6103003007	1	AAA0072LUEA	050C01081905
	9	6103003009	1	AAA0072LUHY	050C00648458
	10	6103003010	1	AAA0072LUJH	050C01251051
	11	6103003011	1	AAA0072LUKL	050C00725683
	12	6103003012	8	AAA0188SAUH	050C01643623
				AAA0188SARJ	050C01643624
				AAA0188SAPA	050C01643626
				AAA0188SANX	050C01643685
				AAA0188SAOM	050C01643627
				AAA0188SATD	050C01643628
				AAA0188SAMR	050C01643622
				AAA0188SASY	050C01643625
	13	6103003013	1	AAA0072LUMS	050C01146812
	14	6103003014	1	AAA0072LUNN	050C00993762
	15	6103003015	1	AAA0072LUOE	050C00154007
	16	6103003016	1	AAA0072LUPP	050C00383509
	17	6103003017	1	AAA0072LURU	050C00457865
	18	6103003018	1	AAA0072LUSK	050C00146625
	19	6103003019	1	AAA0072LUTO	050C00564326
	20	6103003020	1	AAA0072LUUZ	050C00832592
	21	6103003021	1	AAA0072LUWF	050C00834756
	22	6103003022	1	AAA0072LUXR	050C01253941
	27	6103003027	18	AAA0072LWDM	050C00344861
		6103003027		AAA0072LWSK	050C00344873

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.3 Unidad de Actuación Urbanística 3 – UAU 3:

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

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

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

Cabe resaltar que los lotes que componen la Unidad de Actuación Urbanística existen catastral y jurídicamente, toda vez que no se ha surtido los procesos de saneamiento, englobe o subdivisión que se hace necesario adelantar para la gestión futura del desarrollo lo cual a la presente fecha de elaboración del Documento Técnico de Soporte está siendo subsanado en el marco de las actividades del mencionado Contrato 614 de 2019. No obstante, se

incorpora la totalidad de estos suelos de acuerdo con la información catastral y registral existente al momento del proceso de reformulación.

Así las cosas, la UAU 3 se localiza entre la Carrera 13A y la Avenida Caracas, y entre la Avenida Calle 26 y el límite de intervención sur de la Estación Central de Transmilenio. Está compuesta por predios incluidos total o parcialmente en la delimitación, localizados en las Manzanas 1 y 2 del barrio La Alameda. Esta UAU cuenta con un área predial de 8.794,30 m² que corresponde al 17,10% del área bruta total del Plan Parcial.

Cabe resaltar que si bien la delimitación de esta UAU NO incluye la Calle 25A, identificada con RUPI 1-5036 y Chip AAA0273YFFZ, que desapareció con la construcción del intercambiador de TransMilenio, el Plan Parcial propone la ocupación de este espacio público y su cambio de naturaleza jurídica como bien fiscal de TransMilenio dado que, sobre parte de este predio, se desarrollará la Estación Central y un potencial aprovechamiento urbanístico de acuerdo con los aprovechamientos asignados el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios de la presente reformulación. Por tanto, se propone la **sustitución** del área que pasa a ser bien fiscal de acuerdo con lo descrito en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte, destinando un área igual a la que se propone el cambio de naturaleza jurídica, en las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4 donde TransMilenio cuenta con participación.

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

Ilustración 6.3-3. UAU 3



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-5. Áreas UAU 3

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Área en la UAU 4 (m2)
1	1	58,5	58,5	0,0
1	2	35,7	35,7	0,0
1	3	29,4	29,4	0,0
1	11	145,0	145,0	0,0
1	12	184,8	184,8	0,0
1	13	124,7	124,7	0,0
1	14	143,1	143,1	0,0
1	15	375,7	375,7	0,0
1	16	85,2	85,2	0,0
1	20	158,7	158,7	0,0
1	21	291,0	291,0	0,0
1	22	166,2	166,2	0,0
1	23	95,9	95,9	0,0
1	29	297,2	297,2	0,0
1	31	183,7	183,7	0,0
1	32	199,3	199,3	0,0
1	33	1.151,2	1.151,2	0,0
1	34	544,9	544,9	0,0
1	35	165,7	165,7	0,0
1	36	284,7	284,7	0,0
1	37	167,0	167,0	0,0
1	38	80,9	80,9	0,0
1	39	121,8	121,8	0,0
1	40	76,2	76,2	0,0
1	42	1.019,1	1.019,1	0,0
2	13	30,0	30,0	0,0
2	14	46,2	46,2	0,0
2	15	13,0	13,0	0,0
2	16	21,6	21,6	0,0
2	17	21,7	21,7	0,0
2	18	94,1	157,0	62,9
2	20	115,6	320,1	204,6
2	21	125,4	331,5	206,1
2	22	153,7	386,4	232,7
2	23	150,5	295,0	144,5
2	24	151,2	280,7	129,6
2	25	91,5	192,0	100,5
2	26	429,8	898,1	467,7

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Área en la UAU 4 (m2)
2	27	103,3	103,3	0,0
2	28	108,4	108,4	0,0
2	31	248,6	294,9	46,4
2	32	134,7	284,5	149,8
2	33	159,5	318,5	159,0
2	39	106,8	201,0	94,1
2	40	303,0	303,0	0,0
Total		8.794,3	10.792,5	1.998,2

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-6. Unidades prediales UAU 3

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
1	1	3101001001	1	AAA0029HBAW	050C01245073
	2	3101001002	1	AAA0029HBBS	050C00501358
	3	3101001003	1	AAA0029HBCN	050C00000000
	11	3101001011	1	AAA0029HBEP	050C00508244
	12	3101001012	1	AAA0029HBFZ	050C01413036
	13	3101001013	1	AAA0029HBHK	050C00179706
	14	3101001014	1	AAA0029HBJZ	050C00815876
	15	3101001015	11	AAA0029HBUH	050C00513481
				AAA0029HBKC	050C00513471
				AAA0029HBLF	050C00513472
				AAA0029HBNX	050C00513474
				AAA0029HBRJ	050C00513473
				AAA0029HBOM	050C00513475
				AAA0029HBPA	050C00513476
				AAA0029HBMR	050C00513477
				AAA0029HBSY	050C00513478
				AAA0029HBTB	050C00513479
				AAA0029HBWW	050C00513480
	16	3101001016	1	AAA0029HBXS	050C00494989
	20	3101001020	1	AAA0029HFDE	050C00211402
	21	3101001021	1	AAA0029HFEP	050C00088140
	22	3101001022	1	AAA0029HFFZ	050C00570214
	23	3101001023	1	AAA0029HFHK	050C00541947
	29	3101001029	1	AAA0029HLKC	050C00710052
	31	3101001031	1	AAA0029HLMR	050C00453267

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	32	3101001032	1	AAA0029HLNX	050C00709516
	33	3101001033	1	AAA0029HLOM	050C01456316
	34	3101001034	1	AAA0029HLPA	050C01495678
	35	3101001035	1	AAA0209YMCN	050C00406184
	36	3101001036	1	AAA0209YMDE	050C00323007
	37	3101001037	1	AAA0225YTHY	050C00028883
	38	3101001038	1	AAA0029HLLF	050C00588474
	39	3101001039	1	AAA0225YTDM	050C00624199
	40	3101001040	1	AAA0225SEWW	050C00624535
	42	3101001042	1	AAA0230LEUZ	050C01803971
2	13	3101002013	1	AAA0029HMHY	050C00189855
	14	3101002014	1	AAA0029HMHJH	050C00189854
	15	3101002015	1	AAA0029HMKL	050C00195482
	16	3101002016	1	AAA0029HMMS	050C00189853
	17	3101002017	1	AAA0029HMNN	050C00189851
	18	3101002018	1	AAA0029HMOE	050C00189852
	20	3101002020	1	AAA0029HMSK	050C00258932
	21	3101002021	1	AAA0029HMT0	050C00026023
	22	3101002022	1	AAA0029HMUZ	050C00008545
	23	3101002023	1	AAA0029HMYF	050C00178935
	24	3101002024	1	AAA0029HMXR	050C00080831
	25	3101002025	1	AAA0029HMYX	050C00354897
	26	3101002026	18	AAA0029HNEP	050C01377762
				AAA0029HNFZ	050C01377763
				AAA0029HNNH	050C01377764
				AAA0029HNNJ	050C01377765
				AAA0029HNNK	050C01377766
				AAA0029HNNL	050C01377767
				AAA0029HNNM	050C01377768
				AAA0029HNNX	050C01377769
				AAA0029HNNY	050C01377770
				AAA0029HNNZ	050C01377771
				AAA0029HNNR	050C01377772
				AAA0029HNSY	050C01377773
				AAA0029HNTD	050C01377774
				AAA0029HNMZ	050C01377775
				AAA0029HNAW	050C01377778
				AAA0029HNBZ	050C01377779
				AAA0029HNCN	050C01377760
				AAA0029HNDE	050C01377761
	27	3101002027	1	AAA0029HNUH	050C00208018

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	28	3101002028	1	AAA0029HNWW	050C00772800
	31	3101002031	1	AAA0029HNZE	050C00312004
	32	3101002032	1	AAA0029HOAF	050C00170110
	33	3101002033	1	AAA0029HOBH	050C00753583
	39	3101002039	1	AAA0029HMRU	050C00215478
	40	3101002040	1	AAA0216BURU	050C00762395

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.4 Unidad de Actuación Urbanística 4 – UAU 4:

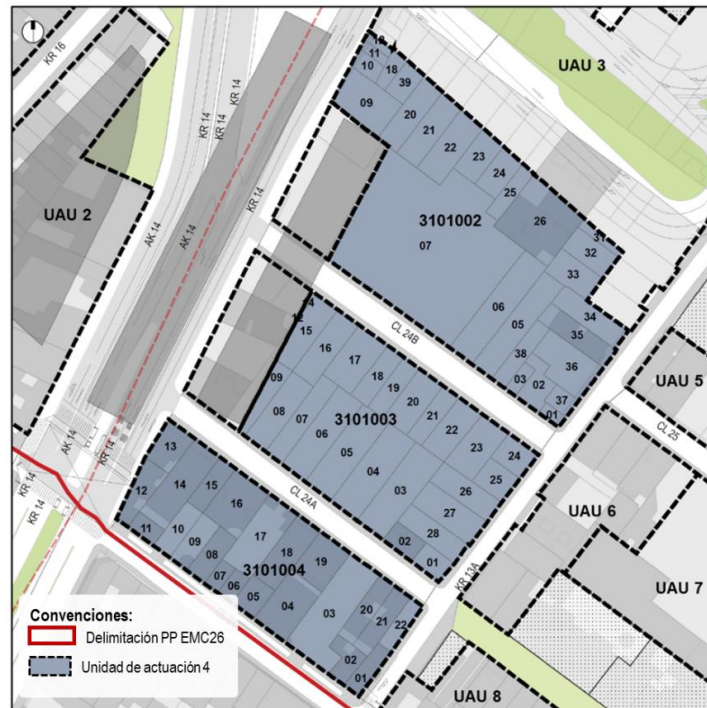
La Unidad de Actuación Urbanística 4 comprende los predios de propiedad de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. y parte de los predios fiscales de la empresa TransMilenio S.A., adquiridos por RenoBo a favor de esta empresa con motivo de la ejecución de las infraestructuras del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

Los predios que componen la Unidad de Actuación Urbanística se localizan entre la Carrera 13 A, la Avenida Caracas y los suelos adquiridos por la Empresa Metro de Bogotá para el desarrollo del edificio de acceso oriental de la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá; y entre la Calle 24 y el límite de intervención sur de la Estación Central de Transmilenio. Es importante mencionar que la delimitación de la Unidad de Actuación NO incluye los suelos públicos de la Calle 24A y la Calle 24B, entre la Carrera 13 y la Avenida Caracas, áreas que igualmente forman parte de las intervenciones del Plan Parcial como parte del aporte a cargas urbanísticas, más no cuentan con asignación de aprovechamientos urbanísticos, toda vez que no hacen parte de las áreas prediales descritas en el numeral 5 del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte.

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

La UAU 4 cuenta con un área predial de 14.925,61 m² que corresponde al 29,02% del área bruta total del área de planificación del Plan Parcial. A continuación, se identifican los predios mencionados, que suman 74, según información de la UAEDC.

Ilustración 6.3-4. UAU 4



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-7. Áreas UAU 4

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
2	1	36,9	36,9	0,0	-
2	2	127,3	127,3	0,0	-
2	3	48,4	48,4	0,0	-
2	5	316,6	316,6	0,0	-
2	6	380,5	380,5	0,0	-
2	7	2.350,6	3.104,6	754,0	-
2	9	281,7	281,7	0,0	-
2	10	62,7	62,7	0,0	-
2	11	32,0	32,0	0,0	-
2	12	30,0	30,0	0,0	-
2	18	62,9	157,0	94,1	-
2	20	204,6	320,1	115,6	-
2	21	206,1	331,5	125,4	-
2	22	232,7	386,4	153,7	-

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
2	23	144,5	295,0	150,5	-
2	24	129,6	280,7	151,2	-
2	25	100,5	192,0	91,5	-
2	26	467,7	898,1	430,4	-
2	31	46,4	294,9	248,6	-
2	32	149,8	284,5	134,7	-
2	33	159,0	318,5	159,5	-
2	34	195,7	195,7	0,0	-
2	35	195,1	195,1	0,0	-
2	36	270,0	270,0	0,0	-
2	37	62,2	62,2	0,0	-
2	38	130,9	130,9	0,0	-
2	39	94,1	201,0	106,8	-
3	1	93,8	93,8	0,0	-
3	2	95,3	95,3	0,0	-
3	3	359,7	359,7	0,0	-
3	4	354,9	354,9	0,0	-
3	5	342,9	342,9	0,0	-
3	6	318,3	318,3	0,0	-
3	7	212,5	212,5	0,0	-
3	8	231,2	231,2	0,0	-
3	9	120,7	226,9	106,2	-
3	12	0,3	265,0	264,7	-
3	14	10,3	106,4	96,1	-
3	15	206,1	221,0	15,0	-
3	16	218,1	218,1	0,0	-
3	17	232,4	232,4	0,0	-
3	18	136,5	136,5	0,0	-
3	19	127,6	127,6	0,0	-
3	20	199,6	199,6	0,0	-
3	21	127,1	127,1	0,0	-
3	22	190,0	190,0	0,0	-
3	23	220,7	220,7	0,0	-
3	24	120,3	120,3	0,0	-
3	25	121,5	121,5	0,0	-
3	26	188,0	188,0	0,0	-
3	27	232,9	232,9	0,0	-
3	28	176,7	176,7	0,0	-
4	1	105,7	105,7	0,0	Residencial
4	2	108,5	108,5	0,0	Residencial
4	3	491,7	491,7	0,0	Servicios

Manzana	Lote	Área en la UAU (m2)	Área total predial (m2)	Diferencia de áreas (m2)	Uso predominante
4	4	264,7	264,7	0,0	Libre
4	5	105,8	105,8	0,0	Comercial
4	6	58,2	58,2	0,0	Residencial
4	7	54,7	54,7	0,0	Comercial
4	8	134,7	134,7	0,0	Comercial
4	9	130,4	130,4	0,0	Servicios
4	10	123,5	123,5	0,0	-
4	11	68,6	68,6	0,0	Comercial
4	12	156,1	156,1	0,0	Libre
4	13	150,0	150,0	0,0	Comercial
4	14	313,5	313,5	0,0	Comercial
4	15	119,0	119,0	0,0	Comercial
4	16	259,4	259,4	0,0	Libre
4	17	303,5	303,5	0,0	Servicios
4	18	228,4	228,4	0,0	Comercial
4	19	199,2	199,2	0,0	Libre
4	20	148,1	148,1	0,0	Libre
4	21	152,5	152,5	0,0	Libre
4	22	95,4	95,4	0,0	Libre
Total		14.925,6	18.125,2	3.199,6	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-8. Unidades prediales UAU 4

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
2	1	3101002001	1	AAA0029HLTD	050C00592276
	2	3101002002	1	AAA0029HLUH	050C00551217
	3	3101002003	1	AAA0029HLWW	050C01335887
	5	3101002005	1	AAA0029HLYN	050C00063424
	6	3101002006	1	AAA0029HLZE	050C00142387
	7	3101002007	1	AAA0029HMAF	050C00106428
	9	3101002009	1	AAA0029HMCX	050C00608200
	10	3101002010	1	AAA0029HMDM	050C00755298
	11	3101002011	1	AAA0029HMEA	050C00500525
	12	3101002012	1	AAA0029HMFT	050C00228722
	18	3101002018	1	AAA0029HMOE	050C00189852
	20	3101002020	1	AAA0029HMSK	050C00258932
	21	3101002021	1	AAA0029HMT0	050C00026023
	22	3101002022	1	AAA0029HMUZ	050C00008545

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	23	3101002023	1	AAA0029HWWF	050C00178935
	24	3101002024	1	AAA0029HMXR	050C00080831
	25	3101002025	1	AAA0029HMYX	050C00354897
	26	3101002026	18	AAA0029HNEP	050C01377762
				AAA0029HNFZ	050C01377763
				AAA0029HNHK	050C01377764
				AAA0029HNJZ	050C01377765
				AAA0029HNKC	050C01377766
				AAA0029HNLF	050C01377767
				AAA0029HNMR	050C01377768
				AAA0029HNNX	050C01377769
				AAA0029HNOM	050C01377770
				AAA0029HNPA	050C01377771
				AAA0029HNRJ	050C01377772
				AAA0029HNSY	050C01377773
				AAA0029HNTD	050C01377774
				AAA0029HMZM	050C01377757
				AAA0029HNAW	050C01377758
				AAA0029HNBS	050C01377759
				AAA0029HNCN	050C01377760
				AAA0029HNDE	050C01377761
	31	3101002031	1	AAA0029HNZE	050C00312004
	32	3101002032	1	AAA0029HOAF	050C00170110
	33	3101002033	1	AAA0029HOBH	050C00753583
	34	3101002034	1	AAA0029HOCX	050C00170035
	35	3101002035	6	AAA0029HOFT	050C01019075
				AAA0029HOHY	050C01019074
				AAA0029HOJH	050C01019076
				AAA0029HOKL	050C01019077
				AAA0029HOLW	050C01019078
				AAA0029HOEA	050C01019073
	36	3101002036	1	AAA0029HOMS	050C01244109
	37	3101002037	1	AAA0029HONN	050C00154015
	38	3101002038	1	AAA0029HOOE	050C01335888
	39	3101002039	1	AAA0029HMRU	050C00215478
3	1	3101003001	1	AAA0029HORU	050C00083368
	2	3101003002	10	AAA0029HOSK	050C00235755
				AAA0029HOTO	050C00035671
				AAA0029HOUZ	050C00094376
				AAA0029HOWF	050C00171093
				AAA0029HOXR	050C00197554

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HOYX	050C00197553
				AAA0029HOZM	050C00197552
				AAA0029HPAW	050C00010958
				AAA0029HPBS	050C00452976
				AAA0029HPCN	050C00003268
	3	3101003003	1	AAA0029HPDE	050C00471933
	4	3101003004	1	AAA0029HPEP	050C00046284
	5	3101003005	1	AAA0029HPFZ	050C00185204
	6	3101003006	1	AAA0029HPHK	050C00651583
	7	3101003007	1	AAA0029HPJZ	050C00425393
	8	3101003008	1	AAA0029HPLF	050C00516350
	9	3101003009	1	AAA0029HPMR	050C00326552
	12	3101003012	6	AAA0029HPZE	050C00784628
				AAA0029HRAW	050C00784630
				AAA0029HRBS	050C00784631
				AAA0029HRCN	050C00784632
				AAA0029HPXS	050C00784627
				AAA0029HPYN	050C00784629
	14	3101003014	1	AAA0029HREP	050C00137475
	15	3101003015	1	AAA0029HRFZ	050C00354164
	16	3101003016	1	AAA0029HRHK	050C00307286
	17	3101003017	1	AAA0029HRJZ	050C00742343
	18	3101003018	1	AAA0029HRKC	050C00027272
	19	3101003019	1	AAA0029HRLF	050C00500991
	20	3101003020	1	AAA0029HRMR	050C00350379
	21	3101003021	1	AAA0029HRNX	050C00493317
	22	3101003022	1	AAA0029HROM	050C01414779
	23	3101003023	1	AAA0029HRPA	050C01177884
	24	3101003024	1	AAA0029HRRJ	050C00725799
	25	3101003025	1	AAA0029HRSY	050C00505643
	26	3101003026	1	AAA0029HRTD	050C00286258
	27	3101003027	1	AAA0029HRUH	050C00601595
	28	3101003028	1	AAA0029HRWW	050C00156037
4	1	3101004001	1	AAA0029HRXS	050C01221153
	2	3101004002	1	AAA0029HRYN	050C00439861
	3	3101004003	1	AAA0029HRZE	050C00501306
	4	3101004004	10	AAA0029HSHY	050C01316378
				AAA0029HSJH	050C01316379
				AAA0029HSKL	050C01316380
				AAA0029HSLW	050C01316381
				AAA0029HSAF	050C00721720

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
				AAA0029HSBR	050C00721721
				AAA0029HSCX	050C00721722
				AAA0029HSDM	050C00721723
				AAA0029HSEA	050C00721724
				AAA0029HSFT	050C00721725
	5	3101004005	1	AAA0029HSMS	050C00274863
	6	3101004006	1	AAA0029HSNN	050C00388056
	7	3101004007	1	AAA0029HSOE	050C00256964
	8	3101004008	1	AAA0029HSPP	050C00003531
	9	3101004009	1	AAA0029HSRU	050C01069048
	10	3101004010	1	AAA0029HSSK	050C00529455
	11	3101004011	1	AAA0029HSTO	050C00148539
	12	3101004012	11	AAA0029HSWF	050C00235238
				AAA0029HSXR	050C00235239
				AAA0029HSYX	050C00235240
				AAA0029HSZM	050C00235241
				AAA0029HTAW	050C00235242
				AAA0029HTBS	050C00235243
				AAA0029HTCN	050C00235233
				AAA0029HTDE	050C00235234
				AAA0029HTEP	050C00235235
				AAA0029HTFZ	050C00235236
				AAA0029HTHK	050C00235237
	13	3101004013	1	AAA0029HTJZ	050C00360497
	14	3101004014	1	AAA0029HTKC	050C00753257
	15	3101004015	1	AAA0029HTLF	050C00140811
	16	3101004016	7	AAA0029HTRJ	050C00717464
				AAA0029HTSY	050C00717465
				AAA0029HTTD	050C00717466
				AAA0029HTMR	050C00717460
				AAA0029HTNX	050C00717461
				AAA0029HTOM	050C00717462
				AAA0029HTPA	050C00717463
	17	3101004017	1	AAA0029HTUH	050C00026078
	18	3101004018	1	AAA0029HTWW	050C00095440
	19	3101004019	6	AAA0029HTXS	050C00721713
				AAA0029HTYN	050C00721714
				AAA0029HTZE	050C00721715
				AAA0029HUAF	050C00721716
				AAA0029HUBR	050C00721717
				AAA0029HUCX	050C00721718

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	20	3101004020	8	AAA0029HUHY	050C00325638
				AAA0029HUIH	050C00325639
				AAA0029HUKL	050C00325640
				AAA0029HULW	050C00325641
				AAA0029HUMS	050C00325642
				AAA0029HUDM	050C00325635
				AAA0029HUEA	050C00325636
				AAA0029HUFT	050C00325637
	21	3101004021	8	AAA0029HUNN	050C00385521
				AAA0029HUOE	050C00385522
				AAA0029HUPP	050C00385523
				AAA0029HUSK	050C00385525
				AAA0029HUTO	050C00385526
				AAA0029HURU	050C00385524
				AAA0029HUUZ	050C00385527
				AAA0029HUWF	050C00385528
	22	3101004022	6	AAA0029HUXR	050C00072612
				AAA0029HUYX	050C00072611
				AAA0029HUZM	050C00072615
				AAA0029HWAF	050C00072614
				AAA0029HWBR	050C00072613
				AAA0029HWCX	050C01451859

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.5 Unidad de Actuación Urbanística 5 – UAU 5:

Esta Unidad de Actuación Urbanística está conformada por nueve (9) lotes localizados en la Manzana 9 del barrio La Alameda, entre la Avenida Calle 26 y la Calle 25, y entre la Carrera 13 y la Carrera 13A. Comprende un área predial de 3.547,93 m², que corresponde al 6,90% del área bruta total del área de planificación del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAEC.

Ilustración 6.3-5. UAU 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 6.3-9. Áreas UAU 5

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
9	1	406,9	Comercial
9	2	285,3	-
9	3	181,9	-
9	4	207,9	-
9	5	215,9	-
9	6	287,3	Comercial
9	7	161,0	Residencial
9	15	1410,7	Servicios
9	16	391,0	Comercial
Total		3.547,9	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-10. Unidades prediales UAU 5

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
9	1	3101009001	1	AAA0029JFAW	050C00462078
	2	3101009002	1	AAA0029JFBS	050C00460561

Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
	3	3101009003	1	AAA0029JFCN	050C00100316
	4	3101009004	1	AAA0029JFDE	050C00258038
	5	3101009005	1	AAA0029JFEP	050C00297610
	6	3101009006	1	AAA0029JFFZ	050C00004702
	7	3101009007	27	AAA0029JFUH	050C00954167
				AAA0029JFWW	050C00954168
				AAA0029JFXS	050C00954169
				AAA0029JFJZ	050C00954157
				AAA0029JFKC	050C00954158
				AAA0029JFLF	050C00954159
				AAA0029JFMR	050C00954160
				AAA0029JFNX	050C00954161
				AAA0029JFOM	050C00954162
				AAA0029JFYN	050C00954170
				AAA0029JFZE	050C00954171
				AAA0029JHAW	050C00954172
				AAA0029JHBS	050C00954174
				AAA0029JHCN	050C00954175
				AAA0029JHDE	050C00954176
				AAA0029JHEP	050C00954173
				AAA0029JHFZ	050C00954177
				AAA0029JHHK	050C00954178
				AAA0029JHJZ	050C00954179
				AAA0029JFPA	050C00954163
				AAA0029JFRJ	050C00954164
				AAA0029JFSY	050C00954165
				AAA0029JFTD	050C00954166
				AAA0029JHKC	050C00954180
				AAA0029JHLF	050C00954181
				AAA0029JHMR	050C00954182
				AAA0029JHNX	050C00954183
	15	3101009015	1	AAA0029KDPP	050C00569490
	16	3101009016	1	AAA0029KDRU	050C00461491

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que en esta UAU se propone el desarrollo de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro Monserrate. Los predios objeto de gestión para el desarrollo de dicha Estación, hacen parte igualmente de las áreas prediales de esta Unidad de Actuación, con el fin de asignarles aprovechamientos que permitan su vinculación en el potencial desarrollo urbanístico e inmobiliario, y generen recursos a través de mecanismos o instrumentos de captura de valor del suelo, como el Derecho Real Accesorio de Superficie. En línea con lo anterior, el presente Plan Parcial propone un esquema de desarrollo flexible que, o bien permita el desarrollo independiente de esta estación

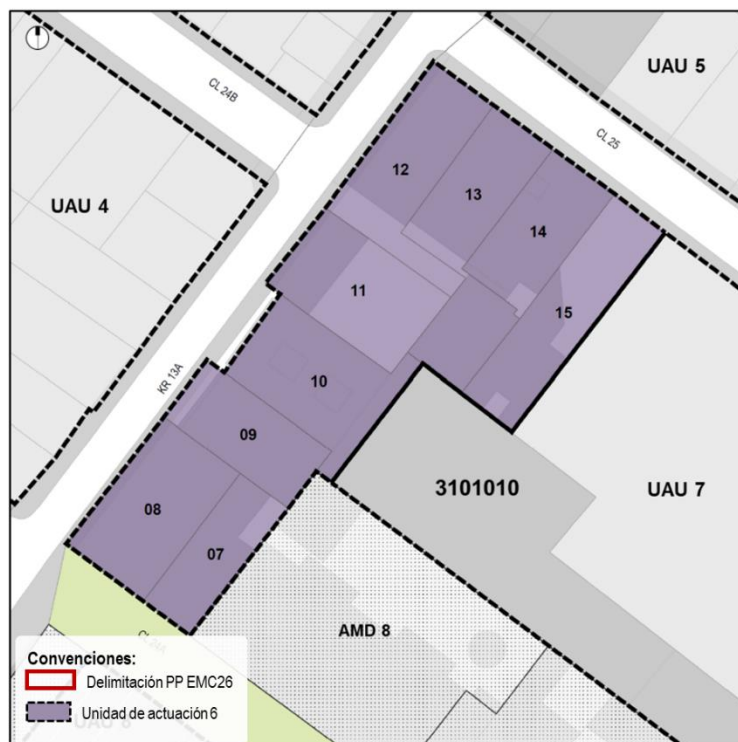
del resto del desarrollo inmobiliario de la UAU, o bien que esta haga parte integral de una edificación, según se describe en el numeral 7.3.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

6.3.6 Unidad de Actuación Urbanística 6 – UAU6:

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

Esta Unidad de Actuación Urbanística comprende un área predial total de 2.226,57 m², lo que corresponde al 4,33% del área bruta total del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAECD.

Ilustración 6.3-6. UAU 6



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2022)

Tabla 6.3-11. Áreas UAU 6

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
10	7	165,8	Comercial
10	8	267,1	Residencial
10	9	192,8	Comercial
10	10	277,2	Residencial
10	11	260,5	Comercial
10	12	270,6	Comercial
10	13	314,4	Comercial
10	14	201,5	Residencial
10	15	276,8	Residencial
Total		2.226,6	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

Tabla 6.3-12. Unidades prediales UAU 6

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.7 Unidad de Actuación Urbanística 7 – UAU 7:

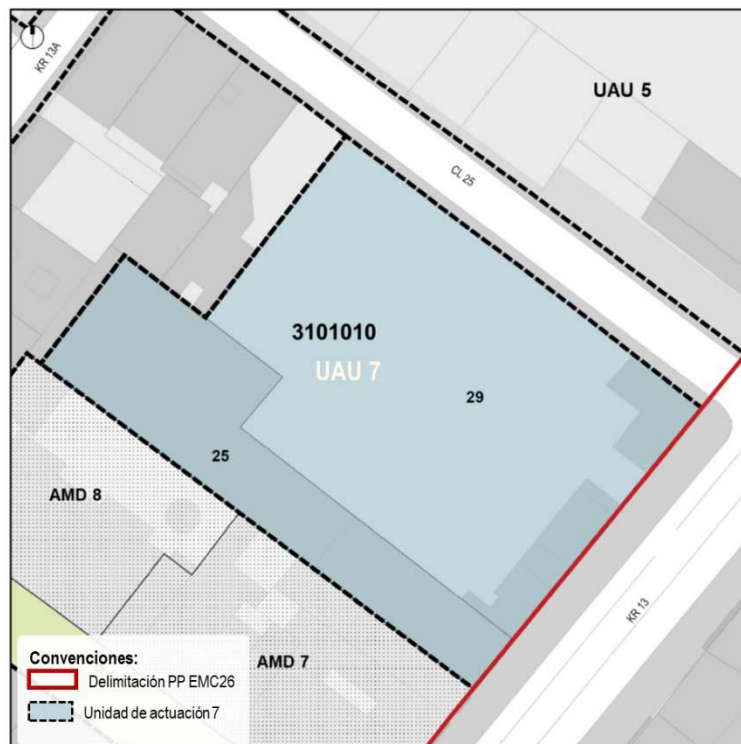
Esta Unidad de Actuación Urbanística está compuesta por dos (2) lotes localizados en la Manzana 10 del barrio La Alameda, frente a la Carrera 13, entre la Calle 25 y el Área de Manejo Diferenciado 7 propuesta en este proceso de reformulación.

Al igual que lo descrito para la UAU 6, los lotes que la conforman estaban incluidos en una Unidad de Actuación Urbanística 3 que abarcaba la totalidad de las áreas desarrollables de la manzana, de acuerdo con lo definido en el Decreto 822 de 2019. No obstante, se definen Unidades más pequeñas con el fin de mejorar las condiciones de

desarrollo del Plan Parcial y promover de manera más efectiva la gestión asociada del suelo, al tiempo que se incorporan estrategias de desarrollo flexible del suelo.

Esta Unidad de Actuación Urbanística comprende un Área Predial total de 3.669,28 m², lo que corresponde al 7,13% del área bruta total del Plan Parcial. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAECD.

Ilustración 6.3-7. UAU 7



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 6.3-13. Áreas UAU 7

Manzana	Lote	Área (m ²)	Uso predominante
10	25	1.039,9	Dotacional
10	29	2.629,4	Comercial
Total		3.669,3	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

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

Tabla 6.3-14. Unidades prediales UAU 7

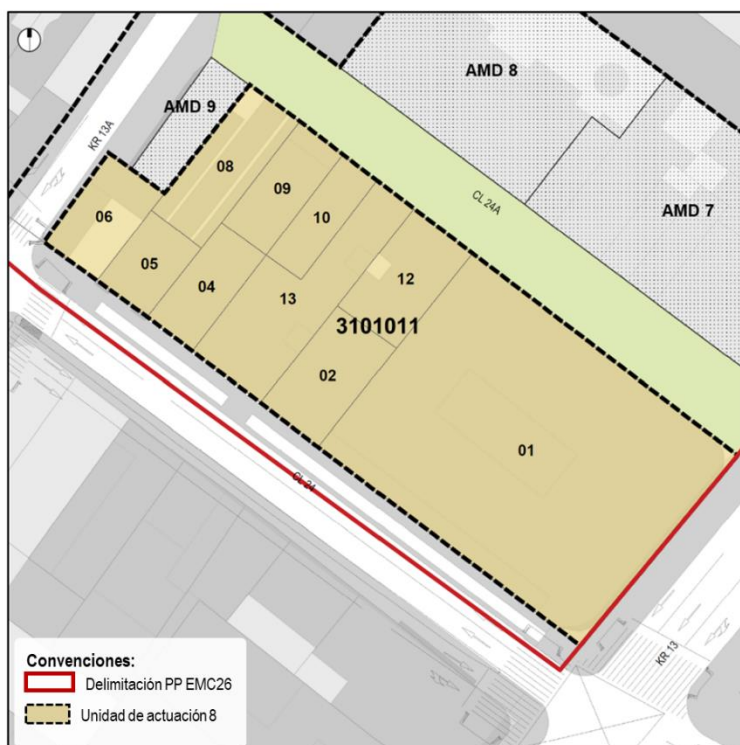
Manzana	Lote	Código lote	Unidades prediales	Código CHIP	Matrícula
10	25	3101010025	1	AAA0029KFHY	050C00138088
	29	3101010029	1	AAA0194NBNN	050C01627843

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.3.8 Unidad de Actuación Urbanística 8 – UAU 8:

Esta Unidad de Actuación Urbanística está compuesta por diez (10) lotes localizados en la manzana 11 del barrio La Alameda, ente la Calle 24 y Calle 24A, y entre la Carrera 13 y Carrera 13A. Comprende un Área Predial de 3.323,12 m² que corresponde al 6,46% del área bruta total del área de planificación. Estos lotes se identifican a continuación según información de la UAECU.

Ilustración 6.3-8. UAU 8



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 6.3-15. Áreas UAU 8

Manzana	Lote	Área (m2)	Uso predominante
11	1	1.720,5	Comercial
11	2	189,9	Residencial
11	4	141,8	Residencial
11	5	115,8	Dotacional
11	6	155,9	Servicios
11	8	210,4	Servicios
11	9	146,6	Comercial
11	10	112,8	Dotacional
11	12	188,0	Comercial
11	13	341,4	Dotacional
Total		3.323,1	

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

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

Tabla 6.3-16. Unidades prediales UAU 8

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

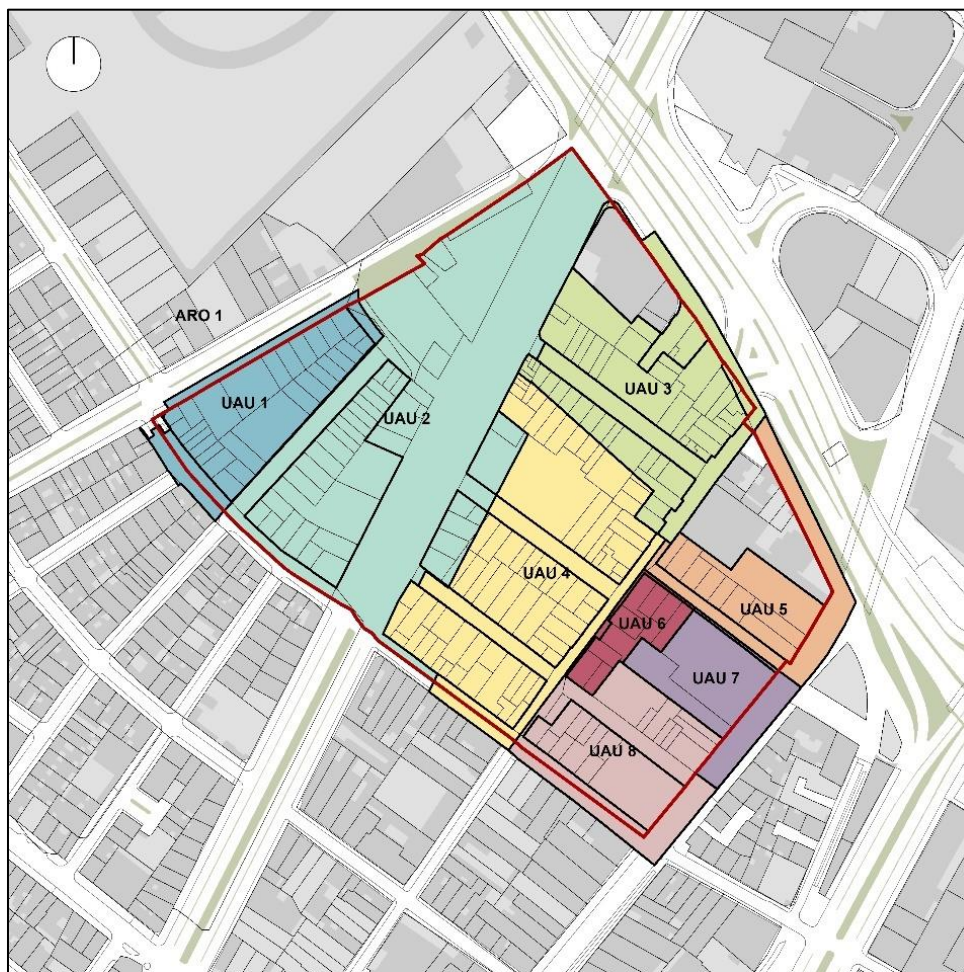
Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

6.4 Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística:

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

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

Ilustración 6.4-1. Áreas de Intervención de las Unidades de Actuación Urbanística



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Igualmente, el área de intervención de las UAU se delimita de acuerdo con los siguientes criterios:

- **Área de Intervención de la UAU 1:** parte de la delimitación del Área de Intervención de la UAU 2 que se describe a continuación, y excluye las áreas propuestas en el límite de intervención del proyecto Regiotram de Occidente; toda vez que la ejecución del sistema de transporte y sus espacios públicos complementarios no depende de los recursos de cargas urbanísticas que se definan en el presente Plan Parcial.

El área de intervención de la Unidad de Actuación Urbanística 1 comprende tanto las áreas prediales que conforman esta UAU, según se describe en el Numeral 5 del Numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, así como los andenes y la calzada vehicular de la Calle 24, entre el límite de intervención del proyecto Regiotram y el límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019, dadas las intervenciones necesarias para la reposición de la red de servicios públicos sobre la Calle 24; y con el fin de generar una intervención integral que no solo mejore las condiciones de los espacios públicos al interior del área de planificación sino la condición de los andenes al sur de esta vía.

- **Área de Intervención de la UAU 2:** en esta delimitación se armoniza la propuesta del límite de intervención de la primera línea del Metro de Bogotá, según lo definido en el **Contrato de Concesión 163 de 2019**. Esta delimitación incluye las áreas de reserva vial de la Av. Jorge Eliecer Gaitán adoptada mediante Resolución 826 de 2007; la reserva del viaducto de la PLMB y de la estación de la PLMB, adoptados mediante Resolución 1864 de 24 de diciembre de 2018 y la Resolución 883 de 23 de junio de 2021.
- **Área de Intervención de la UAU 3:** comprende las Áreas Prediales de la UAU 3, excluyendo los suelos que se encuentran al interior del área de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019. Incluye igualmente, la calzada sur de la Calle 26, entre el Área de Intervención del citado Contrato de Concesión y la Carrera 13A, que será intervenida para la ampliación de redes de servicios públicos; y la sección pública de la Carrera 13A, entre la Calle 26 y el límite sur del edificio de la Superintendencia de Notariado y Registro.

Cabe resaltar que esta UAU incluye igualmente el predio identificado con RUPI 1-5036 y código catastral 003101002098, predio incorporado como predio público de No Cesión, y que otrora correspondía a la Calle 25A, vía que desapareció con el desarrollo del intercambiador vial de TransMilenio. El Plan Parcial propone, tal como se ha expuesto a lo largo del presente Documento Técnico de Soporte, el cambio de naturaleza jurídica de este predio como Bien Fiscal, con el fin de incluirlo en el área útil de la UAU 3, donde se propone tanto el desarrollo de la Estación Central como un potencial aprovechamiento urbanístico a través de la aplicación de mecanismos como el Derecho Real Accesorio de Superficie.

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

Es importante mencionar que el área de intervención de esta UAU comprende toda la sección pública, de la Calle 24, desde el límite de los predios al sur de este eje vial, dadas las intervenciones necesarias para la reposición de la red de servicios públicos, y con el fin de generar una intervención integral que no sólo mejore las condiciones de los espacios públicos al interior del área de planificación, sino la condición de los andenes al sur de la Calle 24.

- **Área de Intervención de la UAU 5:** incluye las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 5 y la calzada sur de la Calle 26 entre la Carrera 13 y la Carrera 13A; la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 25 y 26; y la Calle 25, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A.
- **Área de intervención de la UAU 6:** incluye las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 6, e incluye solamente las áreas prediales de esta UAU.
- **Área de intervención de la UAU 7:** incluye las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 7 y las áreas prediales de la UAU 7 y la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 24A y 25.
- **Área de intervención de la UAU 8:** incluye las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación Urbanística 8 y la calzada y andenes sur de la Carrera 13, entre las calles 24 y 24A, y la calzada y andenes de la Calle 24, entre la Carrera 13 y la Carrera 13A.

Al igual que en el área de Intervención de las UAU 1 y 4, esta incluye toda la sección pública, de la Calle 24, desde el límite de los predios al sur de este eje vial, dadas las intervenciones necesarias para la reposición de la red de servicios públicos, y con el fin de generar una intervención integral que no sólo mejore las condiciones de los espacios públicos al interior del área de planificación, sino la condición de los andenes al sur de la Calle 24.

7. Norma urbana propuesta:

7.1. Usos del suelo:

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

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

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

Igualmente, las manzanas al interior del área de planificación al oriente de la Avenida Caracas se encuentran al interior de la Zona de Influencia del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, adoptado mediante la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura. Este instrumento establece en su artículo 41, modificado por el artículo 9 de la mencionada Resolución 0092, y en el Plano 23 el Área de Actividad Múltiple, que *“corresponde a las áreas y corredores de suelo urbano que se caracterizan por tener una media o alta intensidad de mezcla de usos, clasificando estas manzanas como AA-M3, que corresponde a su vez al “corredor del Metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación por redesarrollo y desarrollo”*.

Por su parte, el párrafo 1 del artículo 51 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 18 de la Resolución 0092 de 2023, establece que “los usos del suelo se clasifican en residencial, comercio y servicios, dotacional e industrial y se encuentran asignados por área de actividad en el Anexo 8 Cuadro 1. Usos del suelo, acciones de mitigación y equipamientos.

En dicho cuadro, y tal como se expuso en el literal g) del numeral 5.4.4. del presente Documento Técnico de Soporte, se define lo siguiente:

- **Uso residencial:** se define como uso principal todas las subcategorías del uso residencial.
- **Uso comercio y servicios:** se define como uso principal todas las subcategorías del uso comercio y servicios, a excepción de los “Espacios destinados a la provisión de cupos de estacionamiento”, el cual se define como uso complementario.
- **Uso industrial:** se define como uso Principal.
- **Uso dotacional:**

- **Son usos principales:** integración social, participación social ciudadana e igualdad de oportunidades, y servicios de la administración pública
- **Son usos complementarios:** Los usos de educación básica, media y técnica, educación superior, cultura, salud, y deportivos y recreativos.

De acuerdo con lo anterior, el PEMP del Centro Histórico de Bogotá no prohíbe expresamente ningún uso al interior del Plan Parcial. Así las cosas, la definición de los usos del suelo para estas UAU partirá de lo establecido por el Plan Zonal del Centro.

En todo caso, se deberán atender las condiciones específicas para el desarrollo de usos del suelo y acciones de mitigación de impactos definidas en el Anexo 8. Cuadro 1. Usos del suelo, de la Resolución 0092 de 2023.

Así mismo, el numeral 2 del artículo 52 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 19 de la Resolución 0092 de 2023 define, para el caso del presente Plan Parcial que "(...) al menos en primer y segundo piso se deben disponer usos diferentes al residencial". Esta condición es incorporada dentro de las normas para el desarrollo de las UAU, descritas en el numeral 7.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

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

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

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

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

a) Clasificación de los usos del suelo:

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

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

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

b) **Uso residencial:**

En el presente proceso de reformulación, se incorporan las definiciones de los usos del suelo definidas en el Decreto 822 de 2019, en el cual se asignaba el uso residencial multifamiliar como uso Principal para todas las Unidades de Actuación Urbanística. Del mismo modo, se asigna el uso residencial para las Áreas de Manejo Diferenciado -AMD- 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 9.

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

No obstante, lo anterior, deberá consolidarse la oferta mínima de Vivienda de Interés Social equivalente al 10% de la edificabilidad, en cumplimiento de las disposiciones definidas en el Decreto Distrital 221 de 2020, y según se describe en el numeral 8.1.4. del presente Documento Técnico de Soporte.

En el caso de las AMD, la edificabilidad dependerá de la aplicación de la norma urbanística definida por el presente Plan Parcial, así como las condiciones de desarrollo establecidas en la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023.

c) **Uso dotacional:**

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

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

Tabla 7.1-1. Matriz de usos dotacionales por UAU

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

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Nota1: las normas aplicables para el uso dotacional a las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, son así mismo aplicables a las Áreas de Manejo Diferenciado 1, 2, 3 y 4.

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

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

Nota 3: todos los usos dotacionales al interior del ámbito del Plan Parcial se deberán sujetar a las disposiciones y prevalencia de los Planes Maestros de Equipamientos del Distrito Capital y del Plan Especial de Manejo, y Protección del Centro Histórico de Bogotá, adoptado por la Resolución 088 de 2021 y modificado parcialmente por la Resolución 0092 de 2023.

Nota 4: Para los predios localizados al interior del área de planificación, al oriente de la Avenida Caracas (UAU 3 a 8 y la totalidad de las AMD), deberán atender a lo definido en el Anexo 8 de la Resolución 0092 de 2023.

d) Uso de servicios:

El uso de servicios comprende las actividades relacionadas con las actividades del sector terciario de la economía, donde se incluyen sectores importantes como el financiero, el turismo, la hostelería. Este uso es uno de los principales en la actual propuesta de reformulación del Plan Parcial, que propone una mixtura de usos por Unidad de Actuación Urbanística diferente a la establecida en el Decreto Distrital 822 de 2019, donde el mayor porcentaje de la edificabilidad en el Plan Parcial estaba destinada al uso residencial.

De acuerdo con los estudios de mercado y demanda de servicios en el marco del presente proceso de reformulación, se evidenció que el área de planificación tiene una demanda potencial en estos usos que no es atendida por la norma definida en el Decreto Distrital 822.

Lo anterior se suma al momento histórico para la formulación del Plan Parcial y la respuesta potencial del mercado inmobiliario en el escenario Post-COVID, donde se espera una recuperación económica y un cambio de paradigmas en la oferta de los productos inmobiliarios, hecho que debe ser atendido por los instrumentos de planificación complementaria en el largo plazo.

Así las cosas, en el marco del presente proceso de reformulación, se parte de un escenario base con una distribución más equilibrada de los usos del suelo, pero incorporando factores de convertibilidad que, bajo parámetros establecidos en el Plan Parcial, permitan la concreción de los usos que, al momento de estructuración y desarrollo de los futuros proyectos, se encuentre más conveniente y atiendan de mejor manera las demandas del mercado.

De acuerdo con lo anterior, se presenta a continuación la matriz con la identificación de la interrelación de las actividades de servicios por UAU:

Tabla 7.1-2. Matriz de usos de Servicios por UAU

USO DE SERVICIOS						
TIPO DE SERVICIOS		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
SERVICIOS EMPRESARIALES	Servicios financieros	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios a empresas e inmobiliarios	Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios de logística	Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
SERVICIOS PERSONALES	Servicios de parqueadero	Urbana	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso. Podrán desarrollarse en construcciones en altura o subterráneas, solamente en edificaciones diseñadas y construidas para el uso, con usos comerciales en primer piso.
	Servicios turísticos	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
	Servicios alimentarios	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso. El proyecto que albergue este uso debe proponer soluciones para la mitigación del ruido, el control de olores y la disposición de residuos sólidos.
	Servicios profesionales, técnicos, especializados	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.

USO DE SERVICIOS						
TIPO DE SERVICIOS		ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
		Vecinal	C	C	C	Podrán desarrollarse áreas hasta 60 m2 en el primer piso de las edificaciones.
	Servicios de comunicación y entretenimiento	Metropolitano	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Urbana	C	P	P	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
		Zonal	C	C	C	Los casinos se permiten solamente frente a la Calle 24, conforme a la norma que regula los juegos de suerte y azar. Los juegos de suerte o azar no podrán localizarse en un radio de 200 m o menos, respecto de centros de educación formal o informal, universidades, centros religiosos u hospitales.
		Vecinal	C	C	C	Las áreas destinadas a juegos electrónicos de pequeño formato únicamente podrán desarrollarse en áreas con 20 m2 como máximo, dentro de locales con mayor área. Los juegos de suerte o azar no podrán localizarse en un radio de 200 m o menos, respecto de centros de educación formal o informal, universidades, centros religiosos u hospitales.
SERVICIOS DE ALTO IMPACTO	Servicios de automotores y ventas de combustible	Urbana	PR	PR	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas para el uso, con frente a la malla vial arterial y De acuerdo con las disposiciones del Decreto Distrital 913 de 2001 o la norma que lo modifique, derogue o sustituya.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

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

Nota 2: En todo caso, para las UAU 3 a 8 y para la totalidad de las AMD, prevalecen las disposiciones del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, adoptado por la Resolución 088 de 2021 y modificado parcialmente por la Resolución 0092 de 2023.

e) Uso de Comercio:

El uso de comercio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 346 del Decreto 120 de 2004, se asigna a las actividades que ofrecen bienes en diferentes escalas. La consolidación de estas actividades es una de las principales apuestas del Plan Parcial en relación con la asignación de usos del suelo, dado que aportan vitalidad al sistema de espacios públicos proyectados y porque, debido a su localización, se benefician de los sistemas de transporte público que, a través del aporte de flujos garantizados, mejora las condiciones de comercialización de los establecimientos comerciales, permitiendo participar de los mayores valores generados por estas infraestructuras a través de la aplicación de mecanismos de captura de valor.

De acuerdo con lo anterior, el Plan Parcial define un marco normativo que garantiza la concreción de mínimos en estas actividades. Así las cosas, se presenta a continuación la matriz con la identificación de la interrelación de las actividades de servicios por UAU:

Tabla 7.1-3. Matriz de usos de Comercio por UAU

USO DE COMERCIO					
TIPO DE COMERCIO	ESCALA	UAU 1 y 2	UAU 3 y 4	UAU 5, 6, 7 y 8	CRITERIOS DE MANEJO
Almacenes por departamento y centros comerciales e hipermercados con más de 6.000 m ² de área de ventas	Metropolitano	R	R	R	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Almacenes, supermercados y centros comerciales de más de 2.000 m ² y hasta 6.000 m ² de área de ventas	Urbano	R	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Almacenes, supermercados y centros comerciales hasta 2.000 de área de ventas	Zonal	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Locales con área de ventas hasta 600 m ²	Vecinal A	C	C	C	Podrá desarrollarse en edificaciones diseñadas y construidas o adecuadas para el uso.
Tiendas de barrio y locales con área no mayor de 60 m ²	Vecinal B	C	C	C	Podrán desarrollarse áreas independientes, cada una hasta 60 m ² en el primer piso de las edificaciones.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

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

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

Nota 2: el desarrollo de usos comerciales de escala urbana y metropolitana está sujeto a las condiciones de mitigación de impactos; por lo tanto, se deberá cumplir con lo indicado en los artículos 347 y 429 del Decreto 190 de 2004, así como en los Decretos Distritales 119 de 2000 y 079 de 2015.

Nota 3: En todo caso, para las UAU 3 a 8 y para la totalidad de las AMD, prevalecen las disposiciones del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, adoptado por la Resolución 088 de 2021 y modificado parcialmente por la Resolución 0092 de 2023.

7.2. Aprovechamientos urbanísticos:

En el presente numeral del Documento Técnico de Soporte se desarrolla la asignación normativa de manera diferencial para las Unidades de Actuación Urbanística y las Áreas de Manejo Diferencial.

7.2.1. Aprovechamientos para las Unidades de Actuación Urbanística:

La cuantificación general de aprovechamientos parte de los ejercicios de cabida desarrollados en el proceso de reformulación, mediante los cuales se definió la relación entre las ocupaciones máximas para la configuración de los sistema de espacio público; la articulación con los postulados del Plan Especial de Manejo y Protección del Patrimonio del Centro Histórico de Bogotá, las alturas máximas permitidas por la Aeronáutica Civil concertadas; el potencial de edificabilidad por uso; y la relación con la demanda de estacionamientos vehiculares proyectada. Esto, con el fin de verificar que las condiciones normativas a definirse en el presente instrumento permitieran hacer uso del mayor y mejor aprovechamiento urbanístico de los suelos a su interior.

De acuerdo con lo anterior, se tomaron en cuenta las siguientes condiciones de partida para la definición del máximo potencial de edificabilidad de las UAU y las densidades habitacionales propuestas:

1. **Altura máxima:**
 - a. **Para la UAU 1 y 2:** 120 metros desde el nivel de piso.
 - b. **Para las UAU 3 a 8:** 140 metros desde el nivel de piso.
2. **Índices de ocupación diferenciales**, de acuerdo con las condiciones de desarrollo de cada Unidad de Actuación Urbanística, y con las directrices normativas del PEMP del Centro Histórico de Bogotá.
3. **Definición de un modelo de desarrollo de usos flexible**, permitiendo la ejecución de proyectos de usos mixtos de comercio y servicios, articulados a las actividades residenciales. De acuerdo con lo anterior, se partió de un escenario base para el desarrollo del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, en el que el **55%** de la edificabilidad proyectada está destinada al **uso residencial**, y el **45%** restante a **usos comerciales, dotacionales y de servicios**.

Dentro de las áreas destinadas al uso residencial, se incluye la concreción de la obligación de Vivienda de Interés Social, de acuerdo con las disposiciones del Decreto Distrital 221 de 2020 y según se describe en el numeral 8.1.4. del presente Documento Técnico de Soporte.

4. **Definición de usos del suelo** de acuerdo con la **localización y al papel** de cada Unidad de Actuación Urbanística en el planteamiento urbanístico.
5. **Tipología de vivienda de 55 m2 en promedio** para las viviendas **No VIS**, y **42 m2 en promedio** para las **viviendas de Interés Social -VIS-** con base en la cual se definió la densidad máxima del Plan Parcial permitiendo la mezcla de productos inmobiliarios residenciales con mayores o menores áreas, o desarrollar áreas mayores aplicando los factores de convertibilidad de usos.

Para el caso puntual y excepcional de la UAU 2, donde se tendrá el desarrollo de las edificaciones de accesos a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, se deberá tener total correspondencia con el Artículo 61C “Edificabilidad para la Infraestructura de Servicios a Pasajeros del Sistema Metro” del Decreto Distrital 394 de 2019 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen, cuyas condiciones de desarrollo son las siguientes:

1. **Índice Máximo de Ocupación (sobre área útil):** 0,80
2. **Índice Máximo de Construcción (sobre área útil):** 4,0
3. **Altura Máxima Permitida:** Resultantes de la correcta aplicación de los índices de ocupación y construcción.
4. **Tipología Edificatoria:** Según las condiciones que defina la Empresa Metro de Bogotá S.A. mediante resolución.
5. **Sótanos y semisótanos:** Para las estaciones y sus usos complementarios se permite la construcción de sótanos y semisótanos.

De acuerdo con estos criterios, se define la siguiente norma para cada Unidad de Actuación Urbanística:

Tabla 7.2-1. norma para cada Unidad de Actuación Urbanística

UAU	Área predial (m2)	Densidad habitacional (viviendas / hectárea)	No. Máximo de viviendas	Índice de Construcción	Edificabilidad máxima escenario base (m2)	Altura máxima (m)	Índice de Ocupación / Área Útil
UAU 1	6.573,25	1.533,49	1.008	9,65 Ver Nota 2	63.447,10 Ver Nota 2	120	65%
UAU 2	8.376,78	0,00	0	Ver Nota 1	Ver Nota 1	120	Ver Nota 1
UAU 3	8.794,30	0,00	0	5,18 Ver Nota 2	53.671,62 – Ver Nota 2	140	50%
UAU 4	14.925,61	349,06	521	5,87	87.634,04	140	35% Ver Nota 3
UAU 5	3.547,93	1.223,25	434	8,37	28.018,57	140	60%
UAU 6	2.226,57	1.275,50	284	7,69	17.131,35	140	60%
UAU 7	3.669,28	937,51	344	6,75	24.765,65	140	50%
UAU 8	3.323,12	1.387,25	461	9,08	30.180,73	140	80%
TOTAL	51.436,9		3.052		306.639,17		

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Nota 1: el Plan Parcial no se define índices de construcción u ocupación específicos para el desarrollo de las edificaciones de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Por tanto, la edificabilidad será la resultante de los diseños que se desarrollen en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019

para la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. En todo caso, los aprovechamientos para estas infraestructuras serán los determinados por el Decreto Distrital 394 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Nota 2: el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del Plan Parcial, desarrollado en el numeral 8 del presente Documento Técnico de Soporte, asigna aprovechamientos urbanísticos a la UAU 2 que podrán ser trasladados total o parcialmente a las UAU 1 y 3. Por tanto la edificabilidad máxima de estas UAU, relacionadas en la tabla anterior incluye el traslado de los aprovechamientos de la UAU 2.

Nota 3: en el caso que el Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2- sea desarrollado en la UAU 3, por lo que en esta UAU se deba concretar el Área de Mitigación de Impactos sobre la Movilidad de que trata el numeral 5.1.4. del presente Documento, y no siendo necesaria que esta sea desarrollada en la UAU 4, el desarrollo urbanístico de esta última podrá alcanzar un índice de ocupación hasta del 50% de su área útil.

Nota 4: el número máximo de viviendas asignadas a las UAU 1 a 4 podrán ser redistribuidas al interior de estas UAU, siempre que no se supere los aprovechamientos urbanísticos definidos por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, desarrollado en el numeral 8 del presente Documento Técnico de Soporte.

a) Definición del escenario base de aprovechamientos urbanísticos:

De conformidad con los criterios expuestos anteriormente, se define el escenario base de aprovechamientos urbanísticos del Plan Parcial, que corresponde a una distribución hipotética del potencial de desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, pero que, como se describe en el numeral 8.1.5 del presente Documento Técnico de Soporte, NO corresponde a una asignación estricta de aprovechamientos urbanísticos.

A continuación, se presenta la cuantificación de aprovechamientos proyectados en el escenario base del Plan Parcial:

Tabla 7.2-2. Escenario base de aprovechamientos por Unidad de Actuación Urbanística

EDIFICABILIDAD POR USO Y UAU- ESCENARIO BASE									
USO	UAU 1	UAU 2	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	4.565,40	0,00	5.160,52	5.959,10	1.815,38	1.533,18	1.193,34	1.341,07	21.567,99
Dotacional y Servicios	3.450,08	0,00	48.511,10	53.042,04	3.989,08	0,00	4.629,00	3.465,10	117.086,40
Vivienda No VIS	46.832,94	0,00	0,00	16.756,29	19.412,26	13.885,04	16.466,75	22.356,49	135.709,77
Vivienda VIS	8.598,67	0,00	0,00	11.876,61	2.801,86	1.713,14	2.476,57	3.018,07	30.484,91
TOTAL	63.447,10	0,00	53.671,62	87.634,04	28.018,57	17.131,35	24.765,65	30.180,73	304.849,07

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que dentro de los usos previstos en el escenario base, se contabilizaron los metros cuadrados de Vivienda de Interés Social, los cuales corresponden al 10% de los metros cuadrados edificables que cuentan para el cálculo del índice de construcción, según se describió en el numeral 6 del numeral 3 del presente Documento Técnico. Lo anterior, con el fin de dar cumplimiento a las obligaciones de vivienda VIS definidas en este proceso

de planificación, y en atención a lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 6 del Decreto 221 de 2020, tal como se describe más adelante en el literal a) del numeral 8.1.4.

Así mismo, tal como se evidencia en la tabla anterior, la UAU 3 no cuenta con edificabilidad en VIS, toda vez que, al tratarse de un desarrollo sobre infraestructuras de transporte público, se prevé que esta sea desarrollada en usos comerciales, dotacionales y de servicios, a través de la aplicación del mecanismo de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie u otros instrumentos. Por esta razón, la obligación de VIS es distribuida entre las UAU 1 y 4, que serán igualmente desarrolladas por iniciativa pública.

b) Criterios para la aplicación de los aprovechamientos urbanísticos:

- 1. Cálculo de las densidades habitacionales y número máximo de viviendas:** la densidad habitacional, expresada en viviendas por hectáreas, es el resultado de dividir el número máximo de viviendas definidas para cada Unidad de Actuación Urbanística, por el Área Predial en hectáreas, de acuerdo con lo definido en el numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte.
- 2. Cálculo del Índice de Construcción:** el índice de construcción se calcula sobre el Área Predial de cada Unidad de Actuación Urbanística, y el resultado es el Área para el cálculo del Índice de Construcción, descrita en el numeral 6 del numeral 3, del presente Documento Técnico de Soporte, que incluye las áreas comercializables de la edificación.
- 3. Alturas máximas de las edificaciones:** las alturas máximas se expresan en metros lineales desde la cota de terreno al que pueden llegar las edificaciones, de acuerdo con el concepto de la Aeronáutica Civil del 10 de septiembre de 2020. Incluyen todas las áreas cubiertas en el último nivel de las edificaciones y las instalaciones como antenas, torres de comunicaciones o similares.
- 4. Índice de Ocupación:** el índice de ocupación se expresa como el porcentaje máximo que resulta de dividir el área ocupada de las edificaciones en primer piso bajo cubierta por el Área Útil, definida en el numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, de cada Unidad de Actuación Urbanística. No se incluyen en el Índice de Ocupación las Áreas Privadas Afectas al Uso Público.

7.2.2. Aprovechamientos para las Áreas de Manejo Diferenciado:

Tal como se expuso en el numeral 4.4. del presente Documento Técnico de Soporte, las Áreas de Manejo Diferenciado se clasifican entre las AMD Con Posibilidad de Desarrollo, es decir, aquellas que cuentan con áreas libres de los lotes donde se ubican y pueden albergar procesos de crecimiento y densificación, o los predios colindantes con BIC cuyos desarrollos están supeditados a lo definido en la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 del Ministerio de Cultura; y las AMD Sin Posibilidad de Desarrollo, que corresponden a edificaciones altamente consolidadas o a Bienes de Interés Cultural que, por su condición de declaratoria, tienen limitada la posibilidad de crecimiento en altura.

Así las cosas, se definen aprovechamientos diferenciales para ambos casos:

- **Para las AMD Con Posibilidad de Desarrollo**, se asignan aprovechamientos en función de los ejercicios de cabida normativa, y armonizado con lo establecido en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá.
- **Para las AMD Sin Posibilidad de Desarrollo**, se asignan aprovechamientos de acuerdo con sus condiciones actuales, con el fin de conservar estas edificaciones o, en casos excepcionales, permitir el proceso de redesarrollo sin superar la edificabilidad con que cuentan actualmente.

De acuerdo con lo anterior, se establecen los siguientes aprovechamientos urbanísticos:

Tabla 7.2-3. Aprovechamientos urbanísticos para las AMD

AMD	Densidad habitacional (viviendas / hectárea)	Índice de Construcción	Altura máxima (pisos)	Índice de Ocupación / Área Predial
AMD - 1	550	Resultante (1)	25	70%
AMD - 2	800	7,0	15	70%
AMD - 3	800	6,0	15	70%
AMD - 4	800	6,0	16	70%
AMD - 5	800	8,0	Resultante (2)	70%
AMD - 6	0	10,0	34	80%
AMD - 7	700	5,0	Variable (3)	80%
AMD - 8	0	3,5	6	70%
AMD - 9	550	3,5	6	70%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- (1) El Índice de Construcción será resultante de la aplicación del índice de Ocupación y la altura máxima, así como las normas definidas por el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, adoptado por la Resolución 088 de 2021 y modificado parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.
- (2) La altura será la resultante de la aplicación de los índices de construcción y ocupación.
- (3) La altura dependerá de la aplicación de lo establecido en la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultural, de manera diferencial para el BIC y para los predios con Nivel de Intervención 4.

7.2.3. Aprovechamientos transitorios en el Plan Parcial:

Las Unidades de Actuación Urbanística o Áreas de Manejo Diferenciado podrán solicitar por una única vez una licencia en la modalidad de ampliación, permitiéndose concretar hasta el 10% del área total construida que presente el inmueble al momento de solicitar la licencia, siempre que no se generen nuevas destinaciones, y sin superar los aprovechamientos máximos definidos en el presente Plan Parcial.

No se admiten procesos de redistribución de lotes, subdivisiones o urbanización parcial o total hasta tanto se aprueben las respectivas licencias de urbanización y construcción, en los términos establecidos en el presente proceso de formulación.

En predios no edificados, se podrá permitir la realización de actividades transitorias tales como parqueaderos a nivel, ferias, eventos o depósitos que no impliquen áreas construidas que sobrepasen el 10% del Área Predial de la Unidad de Actuación Urbanística, estas edificaciones se desarrollarán a nivel de primer piso.

7.3. Normas para el desarrollo privado:

7.3.1. Normas para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística:

A continuación, se establece una serie de parámetros generales de obligatorio cumplimiento para el desarrollo de los proyectos inmobiliarios en el Plan Parcial, y se establecen criterios específicos para cada Unidad de Actuación Urbanística, de acuerdo con sus condiciones particulares de desarrollo.

a) Normas generales para el desarrollo de las UAU:

Alturas máximas:

- **Altura máxima de las plataformas:** cuando los desarrollos constrictivos se consoliden en una tipología edificatoria de Plataforma-Torre, la plataforma no podrá superar los cinco (5) pisos o 20 metros, contados a partir del nivel de acceso en primer piso.
- **Altura máxima de las torres:** cuando los desarrollos constructivos se consoliden en una tipología edificatoria de Plataforma-Torre, la altura máxima de las torres será el resultado de descontar, de la altura total permitida por UAU, la altura de la plataforma.

Usos del suelo en primeros pisos:

- **Usos comerciales o de servicios en primer piso:** al menos el 50% de la longitud de las fachadas en primer nivel de las plataformas que den frente a elementos del sistema de espacio público o elementos del sistema de movilidad, deberán destinarse a áreas comerciales o de servicios, de acuerdo con los usos permitidos por UAU.

En atención a lo establecido en el numeral 2 del artículo 52 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 19 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultural, en los primeros dos niveles de las edificaciones deberán desarrollarse usos diferentes al residencial.

- **Integración del primer piso con el espacio público:** con el fin de aportar vitalidad y seguridad al espacio público, al menos el 70% de la longitud de fachada del primer piso de las edificaciones que den frente a áreas de cesión de espacios públicos y a vías de la malla vial arterial e intermedia, deben proyectarse abiertas, con materiales traslúcidos que permitan la integración visual entre los usos en los primeros pisos con el espacio público.

- **Parqueaderos en primeros pisos:** no se permitirán parqueaderos en fachada en los tres (3) primeros niveles de las edificaciones que den frente a elementos del sistema de espacios públicos o movilidad. En estos casos, las áreas que den a las fachadas deben destinarse a usos comerciales, de servicios o residenciales.

Retiros entre edificaciones:

- **Retiros entre fachadas:** se deberá respetar un retiro mínimo de doce (12) metros entre fachadas abiertas, entendidas como las edificaciones con registro hacia el exterior. En caso de no contar con fachadas abiertas, no se exigirá un retiro mínimo entre edificaciones.

Retiro a Áreas de Manejo Diferenciado: No se exigirá un retiro a las Áreas de Manejo Diferenciado, por lo que las nuevas edificaciones a desarrollarse en las Unidades de Actuación Urbanística podrán estar adosadas al límite predial de las AMD.

Conexiones entre edificaciones:

- **Conexiones aéreas:** se podrá proponer conexiones aéreas peatonales entre las plataformas o las torres, en cualquier nivel, que no contarán en el cálculo del Índice de Construcción, siempre que sobre estas conexiones no se desarrollen usos residenciales, comerciales o de servicios, de carácter permanente, sobre ellas.
- **Conexiones con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26:** Los desarrollos constructivos de las Unidades de Actuación Urbanística 1, 3 y 4, podrán proponer conexiones peatonales con los niveles 2 y 3 de los edificios de acceso a la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, para lo cual, se deberá coordinar con la Empresa Metro de Bogotá los diseños de los proyectos inmobiliarios en articulación con los diseños de la Estación, y las soluciones espaciales para atender la demanda peatonal potencial.

Terrazas y techos verdes:

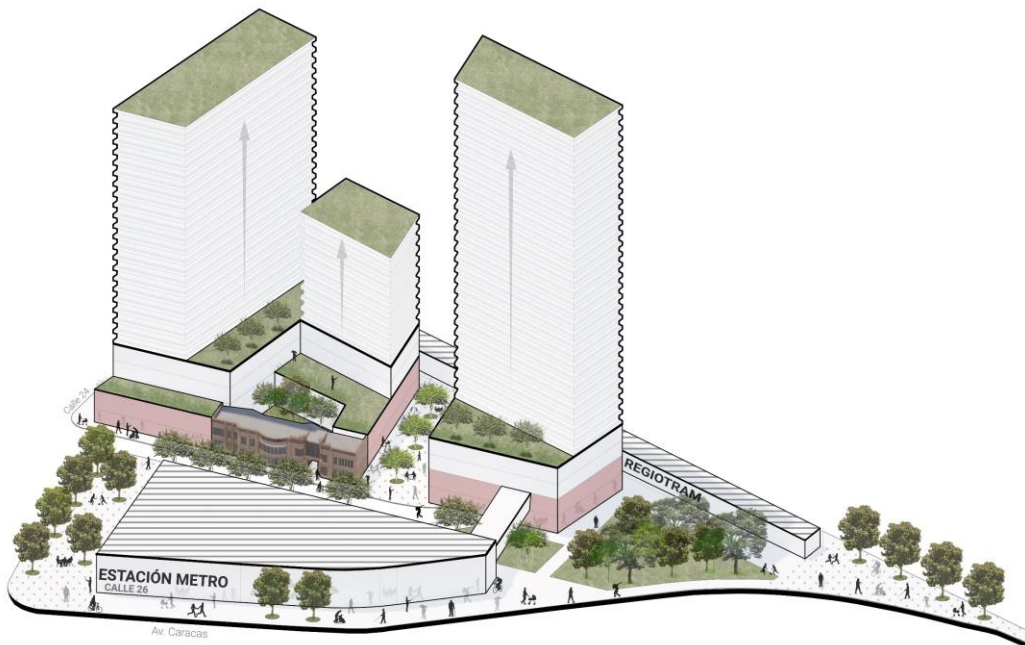
- Se promoverá la implementación de techos y fachadas verdes, con el fin de contribuir al reverdecimiento urbano y al mejoramiento de las calidades ambientales y paisajísticas.

b) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 1:

Para el desarrollo urbanístico de la UAU 1 se proponen una serie de criterios con el fin de garantizar la integración de la Estación de Regiotram de la Carrera 17 con la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Igualmente, resultado de la sesión del Concejo Distrital de Patrimonio Cultural del 18 de agosto de 2021, donde se excluyó el edificio de la Universidad Externado de Colombia del inventario de Bienes de Interés Cultural del Distrito, se establecieron una serie de condiciones que deben ser incorporadas como normas urbanísticas. Todas estas condiciones se presentan a continuación:

- El desarrollo futuro deberá conservar el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia, entendido como el volumen desde la fachada hasta la primera línea de patios interiores.
 - El desarrollo constructivo que incluya el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia deberá consolidarse en una tipología de Plataforma-Torre.
 - Se dispondrá de un Área Privada Afecta al Uso Público como espacio público de conexión entre la futura Estación de Regiotram de Occidente y la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, a partir del paramento norte del predio 26. Esta APAUP deberá contar con un ancho no inferior a 12 metros.
 - El desarrollo del espacio público proyectado implica una intervención en el lindero norte de la Universidad Externado de Colombia, por lo que se podrá generar una fachada en dicho paramento, a través de una intervención del primer cuerpo de la edificación a conservar, con el fin de desarrollar actividades en primeros pisos que aporten vitalidad al espacio público.
 - En ninguno de los niveles que conforman la plataforma que integre el primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia, se permitirán voladizos hacia el espacio público, con el fin de conservar el alineamiento del primer cuerpo de la edificación a conservar.
 - La plataforma deberá tener un empate estricto con la altura del edificio de la Universidad Externado de Colombia. A partir de este nivel, se deberá conservar un aislamiento no inferior a cinco (5) metros, a partir del cual, se podrá desarrollar las alturas máximas para la plataforma y las torres, de acuerdo con lo establecido en el literal anterior del presente Documento Técnico de Soporte, y de acuerdo con el potencial máximo de edificabilidad de la UAU.
- Igualmente, las torres deberán respetar un retroceso respecto a la línea de paramento de la plataforma, en el frente a la Carrera 16, en una distancia no menor a al ancho del primer cuerpo del edificio de la Universidad Externado de Colombia a conservar.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 16.

Ilustración 7.3-1. Imaginario de desarrollo de la UAU 1



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo

c) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 2:

El desarrollo de las edificaciones de acceso a la estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, será la resultante de los diseños en el marco del Contrato de Concesión 163 de 2019. En todo caso, se deberá atender a lo establecido en el Decreto Distrital 394 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Se deberá garantizar la sustitución de la porción del predio identificado con RUPÍ 1-5037 que será ocupada por la edificación de acceso oriental de la Primera Línea del Metro de Bogotá, según se describe en el numeral 5.2.7. del presente Documento Técnico de Soporte.

d) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 3:

Esta Unidad de Actuación Urbanística se proyecta como un desarrollo constructivo que integra la futura Estación Central del sistema TransMilenio. Por tanto, la condición principal para este desarrollo es proveer los espacios suficientes en los primeros pisos de las edificaciones, que permitan asumir la demanda peatonal futura de la Estación. Lo anterior, deberá desarrollarse en articulación con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A.

A continuación, se presentan algunas condiciones adicionales para el desarrollo de esta UAU:

- Se deberá proponer una permeabilidad en el primer piso de la plataforma o de las edificaciones, de manera que permitan la continuidad peatona de la Carrera 13B con las espacialidades públicas propuestas en la UAU 3 y 4.
- El desarrollo de esta UAU deberá garantizar la ejecución de la plataforma sobre el intercambiador vial de TransMilenio, con el fin de garantizar la oferta de espacios públicos objetivo del Plan Parcial. Esta plataforma se propone como un Área Privada Afecta al Uso Público, sin que esto limite que, por iniciativa del desarrollador y de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., estos suelos puedan ser cedidos al Distrito. En este caso, las áreas a ceder NO serán tenidas en cuenta para el cumplimiento de las obligaciones de espacio público de esta UAU, definidas por el reparto equitativo de cargas y beneficios.
- Las construcciones deberán respetar un retiro mínimo de 15 metros al eje de la Carrera 13A, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público proporcional al potencial de alturas definidas para las UAU.
- Las áreas entre el límite occidental del andén de la Carrera 13 y el borde de las construcciones hace parte de las Áreas Privadas Afectas al Uso Público, por lo que no hacen parte de la sección pública de esta vía, y no se consideran cargas urbanísticas en el Plan Parcial.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

e) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 4:

En esta Unidad de Actuación Urbanística se propone el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2-, articulado al edificio de acceso oriental de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26. Adicionalmente, se propone el desarrollo un espacio público como “Hall Urbano” que recibe y direcciona los flujos provenientes de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26.

A continuación, se definen algunos lineamientos para el desarrollo de esta UAU:

- La ejecución de la UAU 4 estará a cargo de la ejecución de los espacios públicos sobre las áreas de redefinición por cambio de uso de las Calles 24A y 25, entre la Carrera 13 y la Av. Caracas, articulándolas con las Áreas Privadas Afectas al Uso Público.
- Se propone el desarrollo de parqueaderos en sótanos, debajo de las edificaciones y del Área de Mitigación de Impactos -AMI-, con el fin de liberar ocupación en los primeros niveles, mejorando la oferta de espacios públicos y garantizando la concreción de los mayores aprovechamientos urbanísticos.
- El desarrollo del CAD podrá estar adosado a la Estación del Metro de Bogotá, para lo cual se deberán garantizar espacios suficientes en los primeros pisos, que permitan asumir la demanda peatonal futura de la Estación, y en articulación con la Empresa Metro de Bogotá.
- Las edificaciones deberán respetar un retiro mínimo de 15 metros al eje de la Carrera 13A, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público proporcional al potencial de alturas definidas para las UAU.
- Las áreas entre el límite occidental del andén de la Carrera 13A y el borde de las construcciones hace parte de las áreas de cesión de espacio público para la configuración del Sobreancho de Andén Carrera 13A.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

f) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 5:

El desarrollo de esta Unidad de Actuación Urbanística podrá darse en dos escenarios:

I. Escenario 1 – Estación San Diego incluida al interior de una edificación:

Este escenario propone la articulación de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate al interior de una edificación y en el marco del desarrollo inmobiliario en una (1) o más etapas constructivas. En este caso, la Estación se desarrollará en los primeros niveles de la edificación, y un desarrollo en altura sobre esta Estación que podrá llegar hasta los 140 metros permitidos.

Lo anterior, de acuerdo con lo establecido en la Nota 4 del artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 14 de la Resolución 0092 de 2023, la cual señala que “para los predios nivel 4 en zona de influencia, cuando el proyecto cuente con dos o más frentes, la asignación de la altura máxima podrá ser la mayor de las alturas indicadas en el Plano No. 26. Alturas permitidas, y aplicará para la totalidad del predio o englobe de predios. Por tanto, y dado que el citado Plano No. 26 asigna una altura máxima de 140 metros a la Calle 25, a la cual la UAU 5 da frente, se podrá llegar hasta esta altura máxima. Lo anterior, con el fin de vincular de manera efectiva esta infraestructura de transporte público con el potencial de desarrollo del Plan, y la potencial aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie.

Adicionalmente, se resalta la localización de esta Unidad de Actuación Urbanística que además de dar frente al vacío urbano configurado por la Plazoleta de “La Rebeca” y la Calle 26, colinda con el edificio FONADE el cual cuenta con una altura de 140 metros, tal como se define en el presente escenario de desarrollo.

Esta condición es exclusiva de este escenario de desarrollo de la UAU 5, por lo que, en caso de optar por el segundo escenario, según se detalla a continuación, se deberá respetar la configuración del perfil de la Carrera 13 propuesta por el presente Plan Parcial, que articula la propuesta del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá.

Este escenario NO implica en ningún caso el aumento de los aprovechamientos asignados a la UAU 5 por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del presente Plan Parcial. En todo caso, en el desarrollo se deberá disponer de un Área Privada Afecta al Uso Público cuya superficie no podrá ser inferior a lo establecido en el literal a) del numeral 5.2.6. del presente Documento Técnico de Soporte.

Así mismo, este escenario implica una gestión articulada entre el Instituto de Desarrollo Urbano y los propietarios de suelo de la Unidad de Actuación Urbanística 5, para lo cual se podrá contar con la articulación interinstitucional en cabeza del Promotor, de acuerdo con las estrategias de gestión definidas en el numeral 9 del presente Documento Técnico de Soporte.

II. Escenario 2: desarrollo en dos o más etapas de construcción:

Este escenario se asocia al desarrollo independiente de la Estación San Diego del resto de la Unidad de Actuación Urbanística, y se propone con el fin de establecer un escenario flexible que permita concretar aprovechamientos urbanísticos en los suelos que NO están destinados a la infraestructura de transporte, y sin que dicho desarrollo dependa de la ejecución del sistema de transporte público.

Por tanto, se propone el desarrollo en dos o más etapas constructivas:

1. La primera etapa comprende el área correspondiente al desarrollo inmobiliario de la Unidad excluyendo el área destinada para la implantación de la estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, como se indica en el plano 01_FM_Plantamiento Urbanístico y en el plano 03_FM_Espacio público y Equipamientos que hace parte integral de la presente propuesta de reformulación.
2. La segunda etapa comprende el área destinada para la implantación de la estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, como se indica en el plano 01_FM_Plantamiento Urbanístico y en el plano 03_FM_Espacio público y Equipamientos que hace parte integral de la presente propuesta de reformulación.

En este escenario, la altura máxima permitida sobre la Carrera 13 será de 30 metros que incluyen el desarrollo de la Estación San Diego. Igualmente, se deberá respetar un aislamiento de doce (12) metros entre la Estación y el desarrollo de las demás etapas constructivas de la UAU 5, que se constituirá en el Área Privada Afecta al Uso Público, en atención a lo establecido en el numeral 3 del artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

En el caso en que se concluya la no factibilidad del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, y por consiguiente no se requiera la construcción de la estación prevista en esta Unidad, la etapa 2 podrá destinarse al desarrollo de un proyecto inmobiliario. La edificabilidad máxima será resultante de la ocupación máxima permitida para la Unidad y la altura máxima permitida para las áreas con frente sobre la carrera 13.

III. Normas comunes para el desarrollo de los dos escenarios:

- Las Áreas Privadas Afectas al Uso Público se propone sean desarrolladas de tal manera que se articule con las áreas libres y pasajes peatonales en primeros pisos de los edificios de En Territorio y de la Superintendencia de Notariado y Registro.
- Las nuevas edificaciones podrán estar adosadas al Área de Manejo Diferenciado de En Territorio y de la Superintendencia de Notariado y Registro – AMD-6. Una vez superen el empate volumétrico podrán tener fachadas abiertas.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 25.

g) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 6:

- Esta UAU deberá disponer de un Área Privada Afecta al Uso Público contigua con la UAU 7, con el fin de configurar un espacio público continuo entre ambos desarrollos. Igualmente, deberá disponer de una APAUP en torno a la Calle 25, con un ancho no inferior a 6 metros.
- El primer nivel de la edificación en la UAU 6 deberá garantizar una articulación peatonal con el APAUP proyectado en la UAU 7, que separa los futuros desarrollos con las Áreas de Manejo Diferenciado 7 y 8.
- El desarrollo constructivo de la UAU 7 deberá generar un empate estricto con el edificio del XXX Aniversario de la Universidad INCCA. A partir del nivel de empate estricto, deberá respetar una separación mínima de 3 metros, desde de la cual puede alcanzar las alturas máximas establecidas en el Plan Parcial, de conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 69 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 35 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Carrera 13A.

h) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 7:

- En atención a lo establecido en el numeral 3 del artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se deberá disponer de una edificación con una dimensión no superior a 20 metros contados a partir del límite del área útil frente a la Carrera 13. Esta edificación no podrá superar los 12 pisos o 30 metros.
- Se deberá disponer de un APAUP que separa el edificio futuro frente a la Carrera 13 descrito en el punto anterior, con las demás edificaciones al interior de la Unidad de Actuación. Esta APAUP deberá contar con una sección mínima de 12 metros. Igualmente se deberá disponer de una APAUP que separe las edificaciones futuras al interior de la UAU con las AMD 7 y 8.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 25.

i) Normas específicas para el desarrollo de la UAU 8:

- En atención a lo establecido en el numeral 3 del artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se deberá disponer de una edificación con una dimensión no superior a 20 metros contados a partir del límite del área útil frente a la Carrera 13. Esta edificación no podrá superar los 12 pisos o 30 metros.
- Se deberá disponer de un APAU que separa el edificio futuro frente a la Carrera 13 con las demás edificaciones al interior de la Unidad de Actuación. Esta APAUP deberá contar con una sección mínima de 12 metros.
- Se deberá generar un empate estricto con el Área de Manejo Diferenciado AMD-9. A partir del nivel de empate estricto, deberá respetar una separación mínima de 3 metros, desde de la cual puede alcanzar las alturas máximas establecidas en el Plan Parcial, de conformidad con lo establecido en el numeral 2 del

artículo 69 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 35 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

- Las edificaciones que superen los 10 pisos de altura, desarrolladas en tipología Plataforma-Torre, deberán garantizar un retroceso mínimo de cinco (5) metros de la torre respecto a la línea de fachada de la plataforma frente a la Calle 24A.
- El acceso vehicular al futuro desarrollo deberá darse desde la Calle 24A.

7.3.2. Normas para el desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado:

A continuación, se precisan los criterios de intervención de acuerdo con el potencial de desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado, su Nivel de Intervención, de acuerdo con lo definido en la Resolución 0092 de 2023 que modifica la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura y las posibilidades de intervención definidas por Nivel de Intervención:

a) Normas específicas para el desarrollo del AMD-1. Edificio Panauto:

Intervenciones permitidas en el edificio de Panauto:

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 6 de la Resolución 0092 de del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de del Ministerio de Cultura del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entresijos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.
- El índice de ocupación (IO) y construcción (IC) será el establecido en la tabla 7.2.2 Aprovechamientos urbanísticos para las AMD.

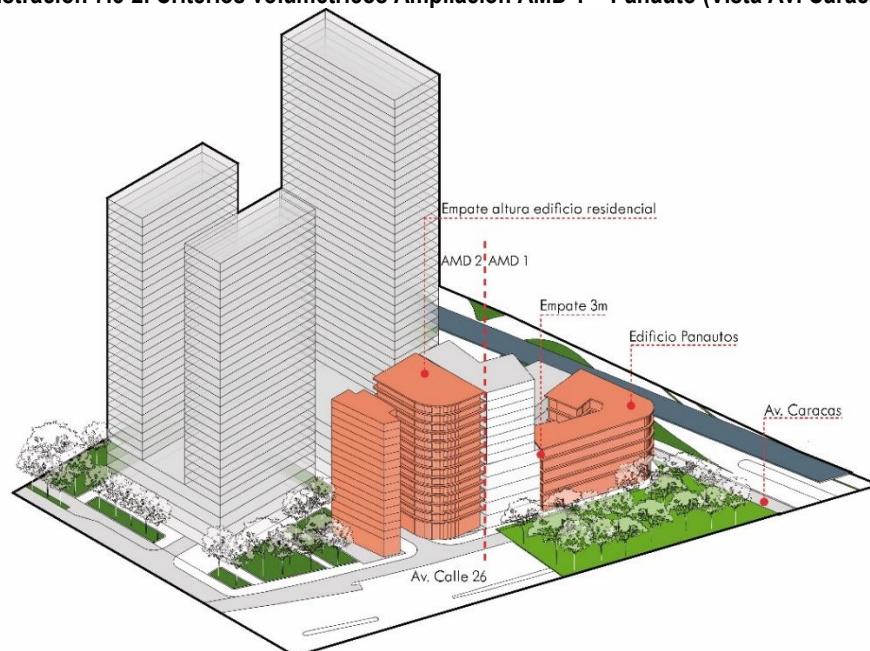
Intervenciones permitidas en las áreas libres y en áreas diferentes al Edificio de Panauto:

- Se permiten las ampliaciones en las áreas libres del predio y en áreas diferentes al Edificio de Panauto, basados en el estudio de valoración individual del inmueble aprobado por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, según se establece en el artículo 32 de la Resolución 0092 de 2023, que modifica el artículo 66 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.
- De acuerdo con lo anterior, las áreas del predio no ocupadas por el edificio de Panauto, se entienden como áreas libres. Se aclara que estas no corresponden a patios, dado que no se corresponde con la definición

contenida en el artículo 2 de la Resolución 0092 de 2023, que modifica el artículo 3 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura.

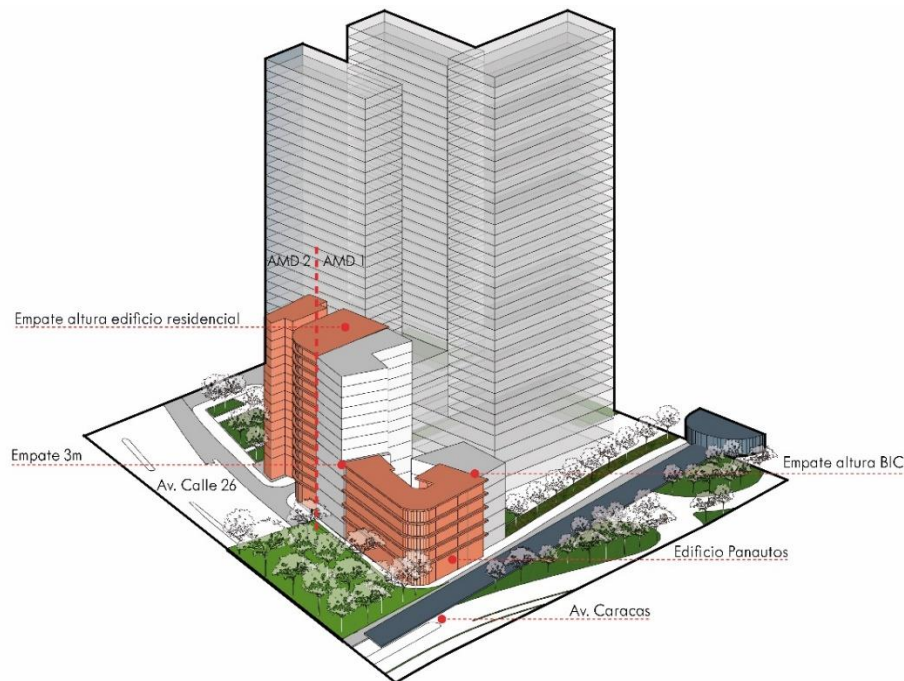
- De conformidad con lo establecido en el artículo 66 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 37 de la Resolución 0092 de del Ministerio de Cultura, las ampliaciones deben desarrollarse con un empuje estricto que colinden al Edificio de Panauto en una dimensión mínima de 3 metros sobre el plano de fachada para posteriormente acceder a la altura máxima permitida establecida en el presente Plan Parcial, según se define en la Tabla 7.2.2 del numeral 7.2.2 del presente Documento Técnico de 300oporte, y siempre que se garantice el adecuado manejo de culatas previstas en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá.
- En caso de que las ampliaciones desarrolladas generen culatas sobre inmuebles colindantes, éstas deberán cumplir lo establecido en las normas generales sobre la materia, y en ningún caso, el volumen propuesto deberá generar una culata superior a los 7 metros de ancho.
- Las culatas resultantes deberán cumplir con las normas de manejo establecidas en el Artículo 46 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 14 de Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.
- Se permite la construcción de sótanos en las áreas libres y en áreas diferentes al Edificio de Panauto.
- De acuerdo con lo establecido en el Artículo 46 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 14 de Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se permite voladizos o aleros sobre espacio público o sobre las áreas libres o no construidas dentro del predio que forma parte de la AMD-1, de máximo 0.70 metros de vuelo medidos a partir del paramento de la edificación.

Ilustración 7.3-2. Criterios volumétricos Ampliación AMD 1 – Panauto (Vista Av. Caracas)



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Ilustración 7.3-3. Criterios volumétricos Ampliación AMD 1 – Panauto (Vista Av. Caracas)

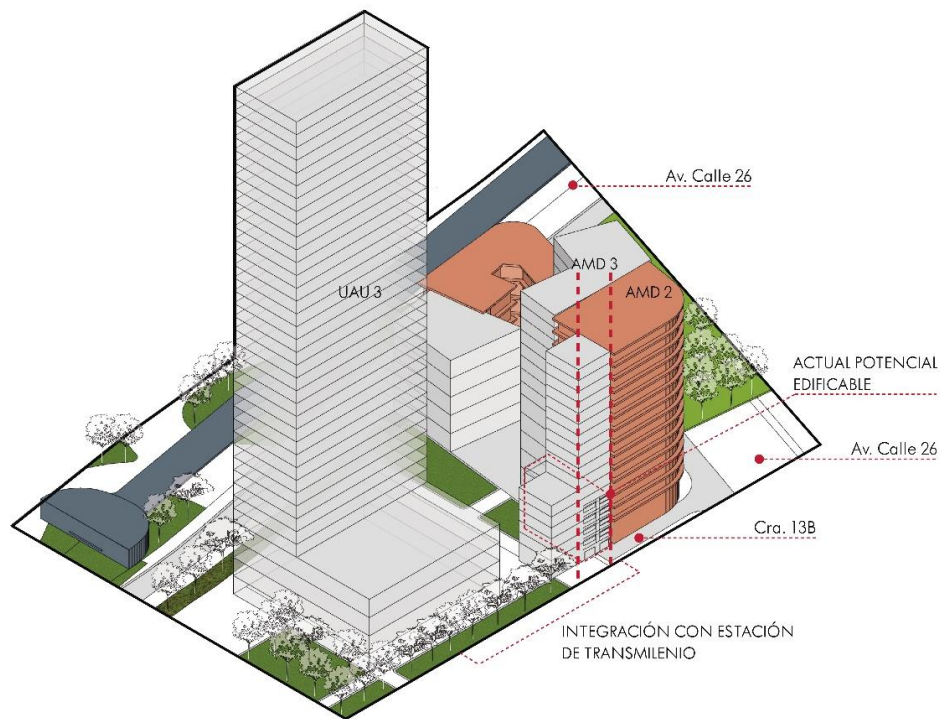


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

b) Normas específicas para el desarrollo del AMD-2. Edificio de vivienda 1 – La Alameda:

- Para esta AMD se puede solicitar licencia de construcción en cualquiera sus modalidades de: Demolición, reconstrucción, obra nueva, ampliación (cuando por efecto de alguna licencia mencionada no se haya logrado el potencial de edificación asignado), adecuación, modificación, restauración y reforzamiento estructural. Lo anterior, de acuerdo con los términos definidos en el Artículo 2.2.6.1.1.7 del Decreto Nacional 1077 de 2015.
- Esta AMD podrá incorporarse al desarrollo de la UAU 3, en coordinación con el Promotor del Plan Parcial y con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., siendo posible distribuir sus aprovechamientos en el futuro desarrollo.

Ilustración 7.3-3. Criterios volumétricos Ampliación AMD 2.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

c) Normas específicas para el desarrollo del AMD-3. Edificio de vivienda 2 – La Alameda:

- El potencial normativo definido en el presente instrumento de planificación podrá ser desarrollado de manera independiente, al interior del mismo predio, o de manera integrada con la Unidad de Actuación Urbanística 3.
- **Desarrollo independiente:** Se permite mediante solicitud de licencia de construcción en su modalidad de obra nueva o de construcción en la modalidad de ampliación, adecuación, modificación, restauración, reforzamiento estructural, demolición y reconstrucción, siempre y cuando se cumpla con las normas de edificabilidad y usos del suelo establecidas en el Plan Parcial.
- **Desarrollo integrado:** Se permite mediante solicitud de licencia de urbanización en conjunto con la Unidad de Actuación 3, de conformidad con los términos definidos en el Artículo 2.2.6.1.1.4 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

d) Normas específicas para el desarrollo del AMD-4. Edificio de vivienda 3 – La Alameda:

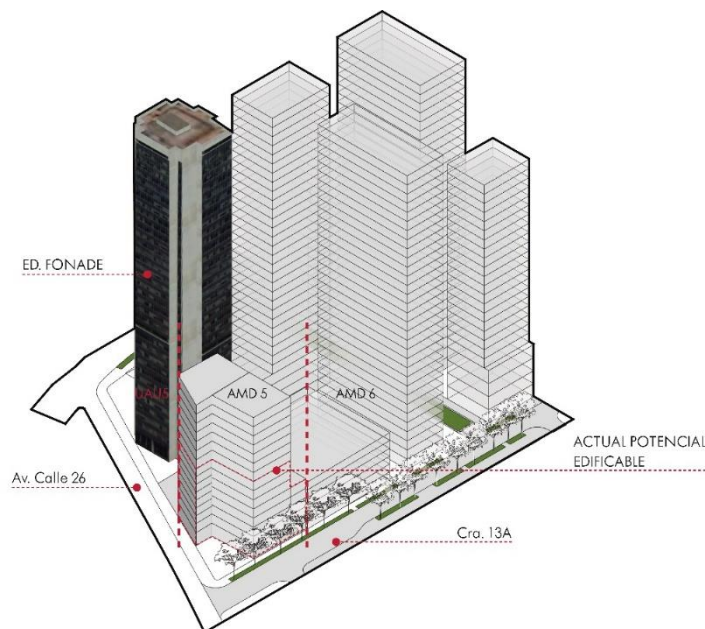
- Se podrá solicitar licencia de construcción en cualquiera sus modalidades; demolición, reconstrucción, obra nueva, ampliación (cuando por efecto de alguna licencia mencionada no se haya logrado el potencial de edificación asignado), adecuación, modificación, restauración y reforzamiento estructural.

- Esta AMD podrá incorporarse al desarrollo de la UAU 3, en coordinación con el Promotor del Plan Parcial y con la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A., siendo posible distribuir sus aprovechamientos en el futuro desarrollo.

e) Normas específicas para el desarrollo del AMD-5. Edificios de vivienda 4 – La Alameda:

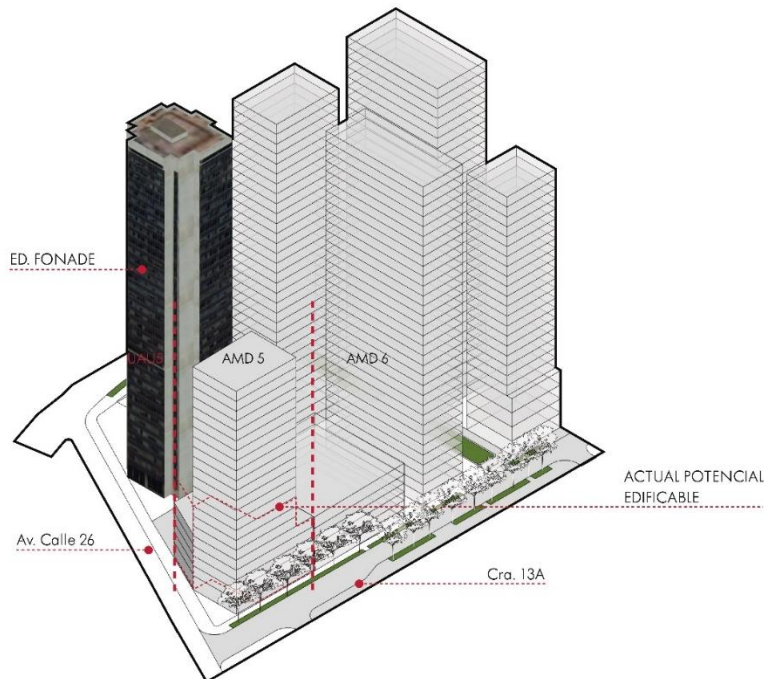
- El potencial normativo otorgado mediante este instrumento se podrá desarrollar de manera independiente o por el englobe parcial o total de los predios que integran esta Área de Manejo Diferenciado.
- En caso de englobe, se podrán distribuir los aprovechamientos entre toda el área predial, pero se deberá garantizar el desarrollo de usos comerciales o de servicios en al menos el 50% de la fachada en el primer nivel de las edificaciones, en torno a los elementos del sistema de movilidad y de espacios públicos, existentes o proyectados.

Ilustración 7.3-4. Desarrollo predio individual AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023).

Ilustración 7.3-5. Desarrollo por englobe de los predios AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

f) **Normas específicas para el desarrollo del AMD-6. Edificios de En Teritorio – DNP y Superintendencia de Notariado y Registro – SNR:**

- Este predio está identificado como un dotacional con condición de permanencia. Respecto a lo anterior, el artículo 60 de la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, define que los predios de uso dotacional con condición de permanencia podrán desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos en el área de actividad y sus condiciones; lo cual estará supeditado a la formulación del respectivo Plan de Regularización y Manejo de acuerdo con la norma vigente en materia; garantizando en todo caso la mitigación de los impactos urbanísticos negativos.
- **Configuración de áreas de acceso:** Actualmente la accesibilidad a estos equipamientos se hace a través de senderos peatonales que se encuentran a desnivel de la calle, lo cual se resuelve con escaleras, sin la existencia de rampas. Adicionalmente, existen una plazoleta en la esquina de la Avenida Calle 26 con la Carrera 13, que no se articula al mismo nivel con este acceso ni con el nivel de la calle. Por lo tanto, es necesaria la configuración de unos espacios de recibo que articulen las áreas libres de estos equipamientos con los espacios públicos existentes y proyectados, para lo cual, se deberá buscar la coordinación en el desarrollo de la UAU 5, el AMD 5 y las posibles intervenciones en esta Área de Manejo Diferenciado.
- **Condiciones del espacio público:** Adicionalmente, el acceso a este equipamiento implica ascender a un nivel superior al de la vía pública, razón por la cual se deben adecuar tanto los espacios de acceso como

de circulación peatonal, de acuerdo con las normas indicadas en el Norma Técnica Colombiana (NTC 4229, NTC 4774, NTC 4695), así como las normas del nivel distrital (Plan Maestro de Espacio Público- Decreto 215 de 2005), y del nivel nacional (Capítulo 4 del Decreto Nacional 1077 de 15), y las que las modifiquen, sustituyan o complementen; para garantizar entre otras, las condiciones necesarias de accesibilidad universal.

g) Normas específicas para el desarrollo del AMD-7. Edificios Edificio BIC Calle 24A con Carrera 13 y colindantes:

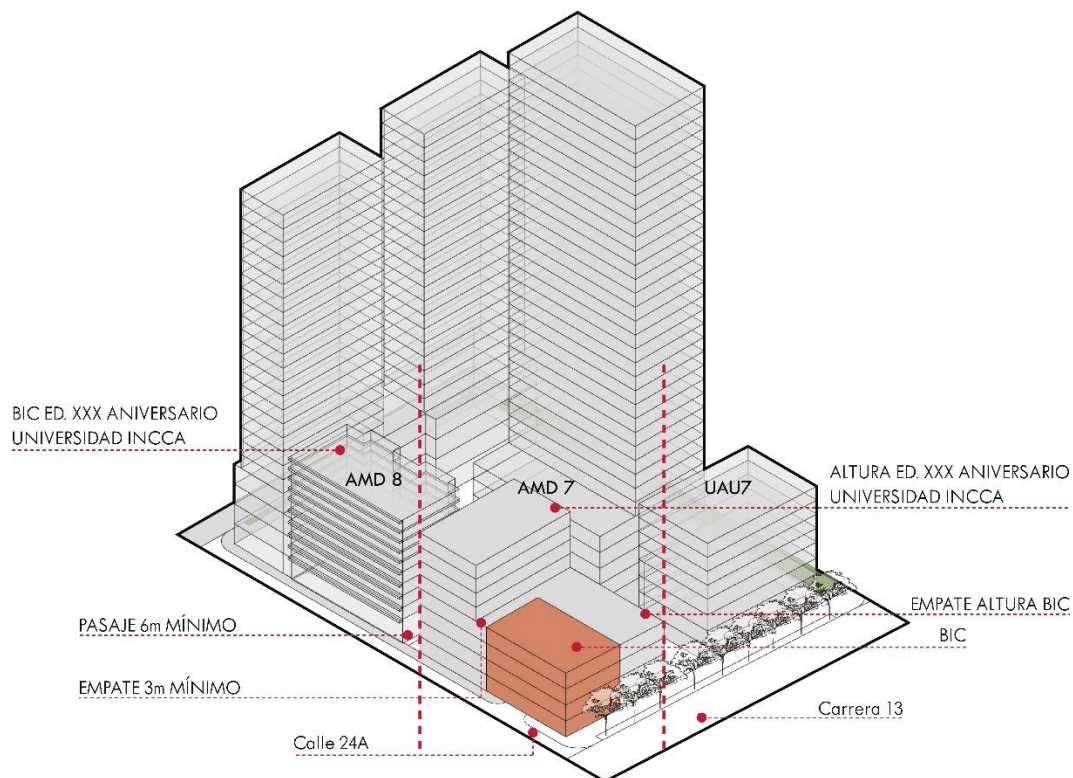
Intervenciones permitidas en el BIC localizado en la Carrera 13 con Calle 24A:

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 6 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de del Ministerio de Cultura del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entresijos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.
- La altura máxima permitida del Bien de Interés Cultural es la altura original, de acuerdo con el artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, por lo que no se permiten ampliaciones en altura.
- Igualmente, de acuerdo con el artículo 46 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 14 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se deben conservar los patios existentes.

Intervenciones permitidas en predios colindantes al BIC:

- La altura máxima de las edificaciones será como máximo la altura del Edificio del XXX Aniversario de la Universidad INCCA.
- De conformidad con lo establecido en el artículo 66 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 37 de la Resolución 0092 de del Ministerio de Cultura, las ampliaciones deben desarrollarse con un empate estricto con la altura del BIC localizado en la Calle 24A con Carrera 13, en una dimensión mínima de 3 metros sobre el plano de fachada para posteriormente acceder a la altura máxima permitida establecida en el presente Plan Parcial, según se define en la Tabla 7.2.2 del numeral 7.2.2 del presente Documento Técnico de Soporte, y siempre que se garantice el adecuado manejo de culatas previstas en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá.
- Se propone la configuración de un paso peatonal en el primer piso del desarrollo en los predios colindantes con el BIC de la Calle 24A con Carrera 13, y con el edificio del XXX Aniversario de la Universidad INCCA, con el fin de conectar la Calle 24A con el APAUP propuesto en la UAU 7.

Ilustración 7.3-6. Desarrollo por englobe de los predios AMD 5



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2022)

h) Normas específicas para el desarrollo del AMD-8. Edificios Sede XXX Aniversario de la Universidad INCCA:

- De conformidad con lo establecido en el artículo 60 de la Resolución 088 de 2021, modificada parcialmente por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, en los predios de uso dotacional con condición de permanencia, como en el caso de esta Área de Manejo Diferenciado, se podrá desarrollar usos distintos al dotacional hasta un 30% de la edificabilidad total, según usos permitidos descritos en el numeral 7.1. del presente Documento Técnico de Soporte; lo cual estará supeditado a la formulación del respectivo Plan de Regularización de acuerdo con la norma vigente en materia, garantizando en todo caso la mitigación de los impactos urbanísticos negativos.
- Según el Artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, la altura máxima permitida corresponde con la altura original del inmueble, por lo que no se permiten ampliaciones en altura.

i) **Normas específicas para el desarrollo del AMD-9. Edificios Edificio de vivienda 5 – La Alameda (BIC):**

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 37 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 6 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se permite la intervención de sus espacios internos, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial y material.
- Tipos de obras permitidas: Primeros auxilios, reparaciones locativas, restauración, ampliación, adecuación, modificación, reforzamiento estructural, demolición parcial, reconstrucción, cerramiento.
- De acuerdo con lo establecido en el artículo 49 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 16 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, los espacios protegidos del Bien de Interés Cultural son los siguientes: Vestíbulos o áreas de recibo, puntos fijos con escaleras y ascensores, doble o más altura en primer piso, entresijos, corredores de acceso a espacios de usos privado y/o común, terrazas, azoteas, cubiertas inclinadas y/o planas, balcones, cubiertas, sótanos, patios y ductos de iluminación y ventilación, aislamientos posteriores y planta tipo.
- Según el Artículo 45 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 13 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, la altura máxima permitida corresponde con la altura original del inmueble, por lo que no se permiten ampliaciones en altura.
- Igualmente, de acuerdo con el artículo 46 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 14 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura, se deben conservar los patios existentes.
- En esta AMD se propone el reúso de la edificación, permitiendo subdivisiones internas aumentando el número de unidades inmobiliarias.

7.4. Norma sobre estacionamientos:

En el presente Plan Parcial no se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público que confluyen en el área de planificación. Por tanto, la oferta de estacionamientos dependerá de lo que determinen los desarrolladores de las Unidades de Actuación Urbanística.

Lo anterior, encuentra sustento en lo establecido tanto en la reglamentación de la UPZ 102, La Sabana, como en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C., adoptado por medio de la Resolución 088 de 2021, y modificado parcialmente por la Resolución 0092 de 2023, tal como se expone a continuación:

7.4.1. Norma para estacionamientos – UAU 1. Predios localizados en la UPZ 102, La Sabana.

En el artículo 5°. Estacionamientos del Decreto Distrital 080 de 2016 se define:

“1. Exigencia.

En el decreto reglamentario de cada UPZ se determina la exigencia de estacionamientos para todos los usos y áreas de actividad; en los eventos que no esté contemplada la disposición sobre

estacionamientos, la misma debe cumplirse de conformidad con el artículo 380 y el cuadro Anexo No. 4 del Decreto Distrital 190 de 2004, con las salvedades y precisiones señaladas para el tratamiento de Conservación en dicho Plan y en sus disposiciones reglamentarias (...) (resaltados por fuera del texto original).

En el artículo 2, Reglamentación de la Unidad de Planeamiento Zonal, del Decreto Distrital 187 de 2002, “Por medio del cual se reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal (UPZ) N° 102, SABANA, ubicada en la localidad de MARTIRES, y se expiden las fichas reglamentarias de los sectores delimitados en el presente decreto, así como la ficha de lineamientos para los Planes Parciales de Renovación Urbana”, define que el área de planificación del Plan Parcial Calle 24, y la UAU 1 del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, cuenta con una asignación de tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de **Redesarrollo**, y si reglamentación específica será la definida en la ficha reglamentaria que adopta el mismo Decreto Distrital.

En la mencionada ficha reglamentaria para el Sector Normativo 33, **no se define una exigencia de estacionamientos**, como si se establece para los demás sectores normativos, toda vez que este ámbito estaba sujeto a la formulación del correspondiente Plan Parcial. Lo anterior, dado que se prevé que la norma en detalle para el desarrollo de este ámbito sea la establecida por este instrumento de planificación, tal como se señala en las disposiciones sobre los usos del suelo donde se establece que **“los usos del suelo se definirán en el plan parcial correspondiente”**.

Lo anterior, es consecuente con los alcances normativos de estos instrumentos de planificación complementaria, según se establece en el numeral 3 del artículo 19 de la Ley 388 de 1997, el cual señala que los planes parciales deben contener “Las normas urbanísticas específicas para la correspondiente unidad de actuación o para el área específica objeto de la operación urbana objeto del plan (...)”.

Así las cosas, al NO existir una reglamentación desde la UPZ en relación con las exigencias de estacionamientos, estas serán las que establezca el Plan Parcial y, en consecuencia, tampoco habría lugar a pagos compensatorios.

7.4.2. Norma para estacionamientos – UAU 3 a 8. Predios localizados en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá:

Los predios del Plan Parcial localizados entre la Carrera 13 y la Avenida Caracas, y entre la Calle 24 y la Calle 26, a excepción de la UAU 8, corresponden a suelos localizados en el “Área de Actividad Múltiple AA-M3”, según lo definido en la Resolución 088 de 2021, Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, modificada por la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura.

Así mismo, el artículo 64 de la precitada Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 30 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultura establece, para esta Área de Actividad, lo siguiente:

“(...) Nota 2: En el Área de Actividad Múltiple AA-M3 frente al corredor de la Primera Línea del Metro de Bogotá no hay una exigencia de cupos de estacionamiento (...)”

Nota 3: Los cupos de estacionamiento serán los aprobados por el instrumento correspondiente” (resaltados por fuera del texto original).

De acuerdo con lo anterior, será el Plan Parcial el que determine la exigencia de estacionamientos para los predios localizados al interior de la mencionada Área de Actividad AA-M3.

Respecto a la Unidad de Actuación Urbanística 8, al no encontrarse dentro de las excepciones definidas por el PEMP del Centro Histórico de Bogotá D.C., tal como se expuso anteriormente, deberá dar cumplimiento a la tabla del Anexo 04 del Decreto Distrital 190 de 2004. No obstante, podrán hacer el pago compensatorio de estacionamientos al Fondo para el Pago Compensatorio de Parqueaderos, de acuerdo con la normatividad vigente en materia.

En todo caso, no se podrán exceder el número máximo de estacionamientos proyectado en el estudio de tránsito que hace parte integral del presente Documento Técnico de Soporte, según se presenta en la tabla a continuación. Cabe aclarar que esta tabla obedece al escenario base de aprovechamientos urbanísticos. En caso de exceder dicho máximo de parqueaderos, se contará como área para el cálculo del índice de construcción la dimensión de cada celda de parqueadero adicional, para lo cual aplicará el factor de convertibilidad para uso de servicios, según se establece en el numeral 8.1.5. del presente Documento Técnico de Soporte:

Tabla 7.4-1. Estacionamientos máximos por UAU

USO	UAU	Propuestos			
		livianos	Motos	Camiones	Bicicletas
VIVIENDA	1	837	0	1	504
	3	0	0	1	0
	4	285	0	1	261
	5	378	0	1	217
	6	250	0	1	142
	7	295	0	1	172
	8	401	0	1	271
COMERCIO	1	99	20	3	77
	3	121	23	3	87
	4	137	25	3	100
	5	41	9	2	30
	6	33	9	1	26
	7	28	3	1	20
	8	29	9	1	23
SERVICIOS	1	21	6	0	26
	3	251	60	0	387
	4	48	21	3	29
	5	23	9	0	29
	6	0	0	0	0
	7	23	9	0	34
	8	21	6	0	26
TOTALES		3.321	209	24	2.461

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

A continuación, se presenta una tabla resumen de los estacionamientos totales por UAU:

Tabla 7.4-2. Estacionamientos máximos por UAU

UAU	Cupos de estacionamientos			
	Vehículos livianos	Motos	Camiones	Bicicletas
UAU 1	957	26	4	607
UAU 3	372	83	4	474
UAU 4	470	46	7	390
UAU 5	442	18	3	276
UAU 6	283	9	2	168
UAU 7	346	12	2	226
UAU 8	451	15	2	320
Total	3.321	209	24	2.461

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Igualmente, los estacionamientos deberán localizarse en sótanos, semisótanos o en los primeros tres pisos de las edificaciones. En caso de destinar parqueaderos por encima del tercer piso de las edificaciones, estas áreas contarán para el cálculo del índice de construcción.

Adicionalmente, se proponen las siguientes exigencias de estacionamientos:

- Los parqueaderos localizados en primer piso no podrán proponerse sobre fachada dando frente a espacios públicos o vías públicas. En este caso, deberá disponerse de usos comerciales o de servicios en una dimensión no inferior a seis (6) metros contados a partir de la línea del paramento.
- Por cada unidad de vivienda se deberá disponer una solución de parqueadero para bicicleta o patineta eléctrica.
- Se deberá disponer de mínimo un cupo de estacionamiento al interior de los desarrollos para carga y descarga de mercancía.
- Se deberá disponer una solución de parqueo para bicicletas o patinetas eléctricas por cada 20 m² del área neta para usos diferentes a la vivienda.
- Se deberá disponer del cupo de estacionamientos para personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normatividad nacional vigente.
- En atención a lo establecido en el numeral 3 del artículo 64 de la Resolución 088 de 2021, modificado por el artículo 30 de la Resolución 0092 de 2023 del Ministerio de Cultural, los usos dotacionales deberán cumplir los cupos mínimos exigidos de bicicletas y vehículos especiales, y podrán descontar del índice de construcción la cuota exenta para vehículos indicada en el Anexo 8. Cuadro 1. Usos del Suelo, acciones de mitigación y estacionamientos, del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá D.C.

Estas soluciones podrán desarrollarse en celdas independientes o por medio de “racks”, soportes colgantes tipo perchas u otras tecnologías.

8. Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:

8.1. Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios:

8.1.1. Descripción general de la Metodología de reparto:

La reformulación del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 propone un esquema de reparto novedoso para el Distrito, pero que ha sido aplicado en un centenar de planes parciales exitosos, entre ellos, planes parciales como el Plan Parcial de Renovación Urbana de la Gran Manzana de Simesa, en Medellín; o el Plan Parcial de Renovación Urbana de Peldar, en el municipio de Envigado; este último, guarda una estrecha relación con la formulación del presente Plan Parcial, dado que se formula en torno a una Estación Intermodal en la que confluye el sistema de buses municipales con una Estación del Metro.

Lo siguientes, son algunos de los casos en los que ha sido aplicada esta metodología:

- **Decreto No. 124 de 2006** “Por el cual se adopta el Plan Parcial de Redesarrollo de la Gran Manzana de SIMESA Z5RED 7”.
- **Decreto No. 2077 de 2015** “Por medio del cual se adopta el Macroproyecto para el Área de Intervención Estratégica MEDRio RíoNorte y se dictan otras disposiciones”. Este Decreto adoptó la formulación de **doce (12)** planes parciales, para los polígonos de renovación urbana Z1_R_1, Z1_R_2, Z1_R_3, Z1_R_4, Z1_R_5, Z1_R_6, Z1_R_7, Z1_R_8, Z2_R_45, Z2_R_46, Z2_R_48, Z2_R_49; definidos por el Acuerdo 48 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín.
- **Decreto No. 2053 de 2015** “Por medio del cual se adopta el Macroproyecto para el Área de Intervención Estratégica MEDRio, Zona RíoCentro y se dictan otras disposiciones”. Este Decreto adoptó la formulación de **doce (12)** planes parciales, para los polígonos de renovación urbana Z1_R_10, Z3_R_11, Z2_R_43, Z2_R_44, Z3_R_12, Z3_R_13, Z3_R_14, Z3_R_18, Z3_R_19, Z3_R_21, Z4_R_38, Z6_R_35; definidos por el Acuerdo 48 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín.
- **Decreto No. 2078 de 2015**, “Por medio del cual se adoptó el Macroproyecto para el Área de Intervención Estratégica MEDRio, Zona RíoSur y se dictan otras disposiciones”. Este Decreto adoptó la formulación de **trece (13)** planes parciales, para los polígonos de renovación urbana Z5_R_22, Z5_R_24, Z5_R_25, Z5_R_26, Z5_R_27, Z6_R_28, Z6_R_29, Z6_R_30, Z6_R_31, Z6_R_32, Z6_R_33, Z6_R_34, Z6_R_47; definidos por el Acuerdo 48 de 2014, Plan de Ordenamiento Territorial de Medellín.
- **Decreto Municipal No. 388 de 2020** “Por medio del cual se adopta el Plan Parcial Peldar con tratamiento de Redesarrollo Polígono RED_02 en suelo urbano del municipio de Envigado”.

Si bien el Distrito de Bogotá ha realizado un esfuerzo en proponer guías metodológicas para la formulación de planes parciales, donde se incluyen alternativas para el equilibrio del sistema de reparto de cargas y beneficios, se propone un esquema que guarda más relación con los principios en los que se fundamenta el presente proceso de planificación, como la flexibilidad de usos, o la gestión por iniciativa pública articulada entre dependencias de la Administración Distrital para el desarrollo del mayor porcentaje de las Áreas Prediales en el Plan Parcial. Lo anterior,

aunado al hecho de que no existe en el país una única metodología adoptada para realizar el ejercicio de reparto equitativo de cargas y de beneficios entre Unidades de Actuación o de Gestión urbanísticas.

La metodología considera tres variables esenciales:

1. Valor actual de los terrenos:

Se toma como base el valor actual de los terrenos por metro cuadrado que interviene en las unidades de actuación, **convertido en un puntaje**, utilizando un valor de referencia en pesos, y se establece el porcentaje del total del área de intervención del Plan Parcial. Para esto, se toma como referencia el valor por metro cuadrado de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, base catastral mapa de referencia UAECD 2022, dado que cuenta con valores más actualizados diferenciando entre el avalúo del terreno y de las construcciones por separado.

Esto es fundamental en el desarrollo de la presente metodología, pues más allá de medir la potencial participación por el valor residual de los suelos en un proyecto urbanístico e inmobiliario, permite precisar su participación por el valor actual de las propiedades, entendiendo su participación en cargas urbanísticas de manera diferencial, y asignando aprovechamientos en consecuencia con el fin de garantizar la equidad ante la norma de todos los suelos involucrados.

2. Aporte a cargas urbanísticas:

Una vez conformadas la Unidades de Actuación, de acuerdo con el proyecto de delimitación precisado en el numeral 6 del presente Documento Técnico de Soporte, se calculan los aportes a cargas urbanísticas que realiza cada unidad.

En este cálculo se relaciona tanto el valor en pesos del aporte por metro cuadrado de ejecución de la carga (vías, espacios públicos, andenes, etc.). calculados inicialmente en pesos, pero convertidos en puntos utilizando el mismo factor de conversión de la valoración de los terrenos en el paso anterior; y, cuando la carga a aportar implica la cesión de terrenos, se incluye en el puntaje del aporte el suelo a ceder más el costo de ejecución.

Es importante señalar que el suelo aportado en las cargas también fue considerado en la contabilización de los terrenos que participan en el área de intervención de cada unidad (variable 1) lo cual supone ser contado dos veces, con el fin de privilegiar de una parte el derecho a participar en el área desarrollable del Plan Parcial con terrenos y de otra parte la cesión o aporte de parte de los terrenos al Distrito.

En la cuantificación de las cargas urbanísticas también se contemplan otros costos como los asociados a las redes de servicios públicos; los costos de preinversión realizados por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá en la formulación del Plan Parcial; y los costos de las cargas externas al Plan

Parcial que, dada su escala y complejidad en la gestión del suelo, no se asignan a una o varias Unidades de Actuación en concreto. Estas cargas igualmente se valoran inicialmente en pesos, y se convierten en puntos con el mismo valor de referencia del terreno expuesto en el punto anterior.

La participación porcentual del puntaje por la participación en suelos y el aporte a cargas urbanísticas (tanto la ejecución de las cargas como la cesión en suelo) de cada Unidad de Actuación Urbanística debe corresponder con el porcentaje de los beneficios definidos por el Plan Parcial.

3. Participación en los beneficios:

La participación porcentual del puntaje por la participación en suelos más el aporte a las cargas urbanísticas (tanto la ejecución de las cargas como la cesión en suelo) de cada Unidad de Actuación Urbanística, debe corresponder con el porcentaje de los beneficios definidos por el Plan Parcial. Este porcentaje se denomina **Derecho de Participación en los Beneficios**.

Dado que en el presente Plan Parcial se define un esquema de usos mixtos, sobre los cuales se requiere asegurar las mayores flexibilidades para la concreción de los aprovechamientos, en el marco del proceso de estructuración y desarrollo inmobiliario, de manera que se atienda de manera efectiva la demanda del sector inmobiliario e ir configurando la vocación del área de planificación, en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se utiliza la metodología de **Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS**.

Estas UAS se fundamentan en un factor de conversión entre diferentes metros cuadrados a vender en cada uso, con respecto al uso **menos costoso**. De esa manera cada Unidad tiene un total de UAS a desarrollar consignado en el Decreto de Adopción del Plan Parcial, las cuales se convierten en metros cuadrados edificables dependiendo del uso, de forma tal que, para usos más costosos se requiera utilizar más UAS de las asignadas a la unidad. Esto, a su vez, mantiene la equidad entre unidades y entre diferentes propietarios en la ejecución de los aprovechamientos, independiente del uso que desarrollen, garantizando además la equidad ante la norma definida en el Plan Parcial por Unidad de Actuación Urbanística.

La siguiente gráfica sintetiza la metodología:

Ilustración 8.1-1. Metodología sistema de reparto equitativo entre UAU



Fuente: Cartilla Metodológica para la formulación de Planes Parciales. AMVA.

8.1.2. Aplicación de la metodología de reparto:

Además de lo expuesto en el punto anterior, la metodología de reparto del presente Plan Parcial se propone en dos (2) escalas:

- 1. Escala 1:** totaliza la participación en suelo y cargas urbanísticas de las Unidades de Actuación 1 a 4, es decir, aquellas donde el desarrollo será por iniciativa pública, asignándole aprovechamientos proporcionales, y se equilibra respecto a la participación en suelo, cargas y beneficios de las Unidades de Actuación 5 a 8.
- 2. Escala 2:** consiste en la distribución de los aprovechamientos y cargas urbanísticas entre las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, con el fin de contar con un esquema que permita distribuir los aprovechamientos de una manera más flexible, enmarcado en las estrategias de gestión propuestas por el Plan Parcial.

Lo anterior, obedece a la necesidad de otorgar aprovechamientos urbanísticos a los suelos que serán adquiridos para la ejecución de la Estación del Metro de Bogotá de la Calle 26, aprovechamientos que podrán ser concretados en otras Unidades de Actuación, lo que implica definir parámetros claros en el proceso de formulación bajo los cuales se pueda efectuar dicha transferencia de aprovechamientos, y el aporte a cargas urbanísticas asociadas a los mismos.

A continuación, se desarrolla la aplicación de la metodología de reparto:

a) Cuantificación de la participación en suelo de cada UAU:

Como se expone en el numeral 8.1.1., la metodología de reparto parte de la definición de los valores actuales del suelo, partiendo de la información de la Dirección Especial Administrativa de Catastro Distrital. El valor promedio por metro cuadrado de suelo, definido para cada Unidad de Actuación Urbanística se multiplica por su Área Predial, obteniendo el valor total de suelo por Unidad.

Este cálculo se realiza sobre las Áreas Prediales ya que es sobre estos suelos que será asignada la norma y, por tanto, soporta la ejecución de las cargas asignadas.

Ilustración 8.1-2. Áreas prediales de las Unidades de Actuación Urbanística.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

El valor total de suelo de cada Unidad de Actuación Urbanística se divide entre el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas, que corresponde al menor valor por metro cuadrado de suelo de las UAU; es decir, \$ 503.196 (UAU 3), partiendo de los valores de suelo de la Base Catastral, mapa de referencia UAECB 2022. Esto da como resultado el Puntaje de Participación en suelo de cada UAU, tal como se presenta en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-1. Valoración de la participación en suelo por UAU

VALORACIÓN DEL APOORTE EN SUELO POR UAU					
UAU	ÁREA PREDIAL	VALOR / m2 (\$)	VALOR TOTAL (\$)	PUNTAJE	% PUNTAJE
UAU 1	6.573,25	\$ 1.495.907,48	\$ 9.832.969.253,73	19.541,00	13,81%
UAU 2	8.376,78	\$ 1.561.647,70	\$ 13.081.577.371,28	25.996,93	18,37%
UAU 3	8.794,30	\$ 503.196,92	\$ 4.425.264.929,93	8.794,30	6,22%
UAU 4	14.925,61	\$ 1.217.153,54	\$ 18.166.761.677,87	36.102,69	25,52%
UAU 5	3.547,93	\$ 2.214.108,37	\$ 7.855.510.082,67	15.611,20	11,03%
UAU 6	2.226,57	\$ 1.264.896,54	\$ 2.816.382.862,21	5.596,98	3,96%
UAU 7	3.669,28	\$ 2.072.730,83	\$ 7.605.438.969,10	15.114,24	10,68%
UAU 8	3.323,12	\$ 1.637.966,60	\$ 5.443.162.497,48	10.817,16	7,64%
CARGAS EXTERNAS	663,87	\$ 2.970.377,30	\$ 1.971.944.708,98	3.918,83	2,77%
TOTAL	52.100,72		\$ 71.199.012.353,25	141.493,34	100,00%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Es importante resaltar que se contabiliza el aporte en suelos necesarios para la ejecución de las cargas externas, ya que, si bien estos suelos no participan en los aprovechamientos del Plan Parcial, se requiere establecer una valoración objetiva en función de la asignación de cargas urbanísticas. En este caso específico, se cuenta, además del valor del suelo, el avalúo de las construcciones de catastro, mayorado con el 30% adicional al valor de referencia, con el fin de contar con un valor más aproximado al comercial, de acuerdo con la experiencia en adquisición de suelo por parte de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá.

b) Cuantificación de las cargas por UAU:

Las cargas urbanísticas corresponden a los elementos de los sistemas públicos de soporte definidos en el planteamiento urbanístico del Plan Parcial; es decir, los elementos que componen los sistemas de espacio público (excluyendo las Áreas Privadas Afectas a Uso Público) y los sistemas de movilidad. Estas cargas urbanísticas se diferencian en dos grupos, a saber:

1. Cargas de cesión:

Corresponde a la cesión de suelos de las Unidades de Actuación Urbanística 3 y 4, que coinciden con el Área de Intervención de la UAU 2, asociada al Contrato de Concesión 163 de 2019, para la ejecución de áreas asociadas al sistema de movilidad y controles ambientales, a cargo del Concesionario de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Así las cosas, este suelo será cedido más NO adecuado (construido) como parte de las cargas urbanísticas del presente Plan Parcial. Lo anterior, dado que, como se ha mencionado a lo largo del presente Documento Técnico de Soporte, la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá cuenta con su propio esquema de financiación que NO depende del traslado de cargas urbanísticas de instrumentos como el Plan Parcial.

No obstante, estos suelos serán cedidos ya que no fueron incluidos en las áreas de reserva de suelo objeto de adquisición de la Primera Línea del Metro de Bogotá, y con el ánimo de facilitar la gestión de este proyecto, en el marco de coordinación interinstitucional desarrollado en el numeral 9.2.1. del presente documento.

2. Cargas de cesión y adecuación:

Corresponde a suelos que hacen parte de las Áreas Prediales de las Unidades de Actuación Urbanística, pero que estarán destinados a sistemas públicos de soporte; es decir, espacios públicos, sistemas de movilidad y equipamientos. La ejecución de estas cargas implica tanto su construcción como la cesión de los suelos al Distrito.

Dentro de estas cargas urbanísticas, se incluye la totalidad de los costos para la ejecución integral de los espacios públicos y vías proyectadas, tales como la construcción completa de los andenes y franjas de paisajismo y mobiliario, incluyendo luminarias y elementos de mobiliario urbano; la construcción completa de los espacios públicos con la totalidad de los elementos que se derivan de la aplicación de lo establecido en la presente formulación, así como lo definido en la norma distrital en materia.

3. Cargas de adecuación:

Corresponde a suelos públicos que actualmente hacen parte de la malla vial intermedia y local, o espacios públicos existentes, pero que serán readecuados con el fin de concretar el planteamiento urbanístico propuesto por el Plan Parcial e incorporar los lineamientos propuestos para los sistemas de movilidad y espacios públicos.

En estas cargas se incluyen los costos asociados al cambio de uso y redefinición de los suelos asociados a las vías públicas que pasan a ser espacios públicos en el planteamiento urbanístico. Comprende la totalidad de los costos para la ejecución integral de los espacios públicos y vías proyectadas, tales como el mantenimiento de las calzadas vehiculares y su reposición, a razón de la ejecución de las redes de servicios públicos; la construcción completa de los andenes y franjas de paisajismo y mobiliario, incluyendo luminarias y elementos de mobiliario urbano, entre otras.

4. Cargas de sustitución y adecuación:

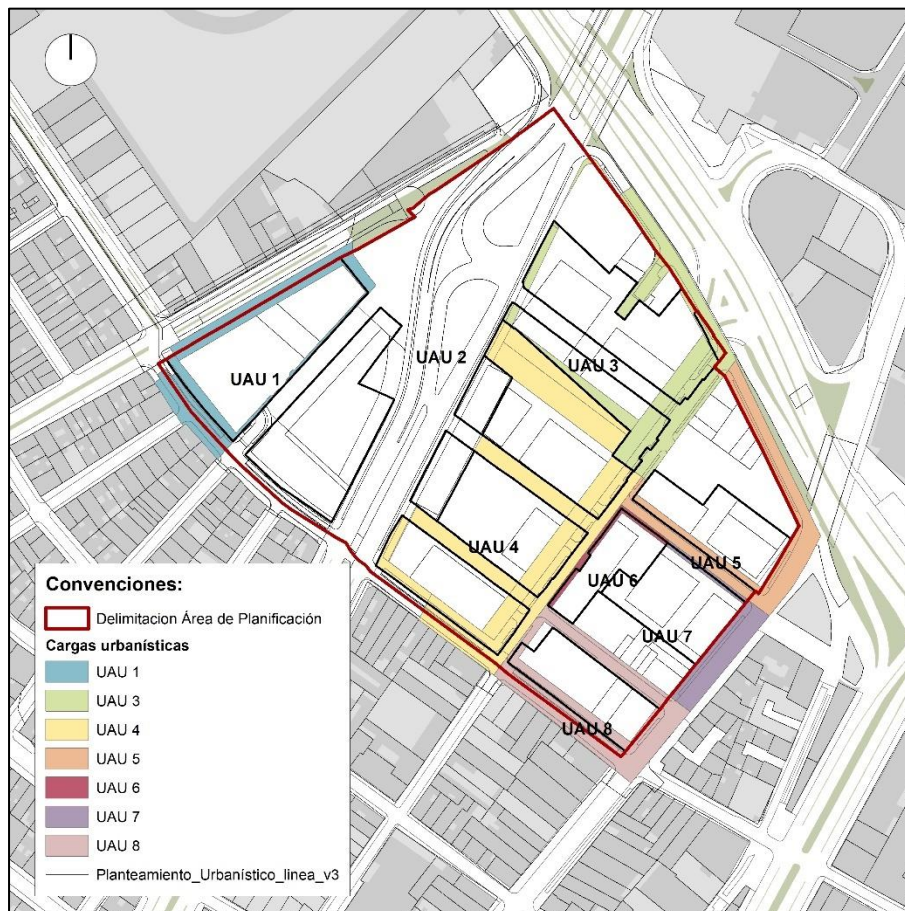
Corresponde a la adecuación del espacio público propuesto para la sustitución de la Calle 25A y de la porción de la Carrera 13B, que fueron intervenidas para la construcción del intercambiador vial de TransMilenio, en el marco del proceso de reajuste de tierras para el desarrollo de las UAU 3 y 4. Sobre este espacio de Sustitución se propone la adecuación con el fin de incorporar los lineamientos propuestos para los sistemas de movilidad y espacios públicos.

Las cargas urbanísticas, de acuerdo con la descripción anterior, son asignadas a cada UAU. Lo anterior se formula de tal manera que el planteamiento urbanístico pueda desarrollarse de manera progresiva y que cada UAU concrete

las cargas, de manera autónoma y que garanticen el funcionamiento de los aprovechamientos potenciales. Esto, se relaciona con el principio de Autonomía descrito en el numeral 2.3. del presente Documento Técnico de Soporte.

Así las cosas, las cargas asignadas por UAU son las que se presentan en el esquema y tablas a continuación, y corresponden al Plano 06_FM_Cargas urbanísticas y 06.1_FM_Cargas urbanísticas_UAU, que se adopta con el presente proceso de formulación:

Ilustración 8.1-3. Asignación de cargas por Unidades de Actuación Urbanística.



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023).

Tabla 8.1-2. Cuantificación de las cargas por UAU

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
UAU 1		3.364,84
1	Adecuación	2.029,11
1.1	Espacio Público	254,63
1.1.1	Plazoleta de integración Metro - Regiotram	35,04
1.1.2	Plazoleta de La Luz	219,59
1.2	Malla Vial Intermedia	434,78
1.2.1	Calle 24 entre carrera 16 y Carrera 17	434,78
1.3	Malla Vial Local	4,66
1.3.1	Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 25	4,66
1.4	Cargas Externas	1.335,03
1.4.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	588,03
1.4.2	Plazoleta de La Luz	747,00
2	Cesión y adecuación	1.335,74
2.1	Espacio público - Plazoleta Integración Regiotram	840,63
2.2	Malla Vial Intermedia	495,11
2.2.1	Calle 24 entre carrera 16 y Carrera 17	436,23
2.2.2	Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 25	58,88
UAU 3		5.453,23
3	Adecuación	3.051,50
3.1	Control Ambiental	0,75
3.2	Espacio Público	243,57
3.2.1	Redefinición Plazoleta Carrera 13B	124,21
3.2.2	Sobreancho de Andén Carrera 13	119,36
3.3	Malla Vial Arterial	226,93
3.3.1	Avenida Calle 26 entre Carrera 13 y A. Caracas	166,65
3.3.2	Av. Carrera Caracas entre Calle 24B y 26	60,27
3.4	Malla Vial Local	1.333,51
3.4.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	1.308,97
3.4.2	Carrera 13B	24,54
3.5	Cargas Externas	1.246,75
3.5.1	Calle 26 entre Carrera 13A y Av. Caracas	1.246,75
4	Cesión	510,62
4.1	Control Ambiental	295,01
4.2	Malla Vial Arterial	164,88
4.2.1	Calle 26 entre Carrera 13A y Av. Caracas	111,19
4.2.2	Avenida Caracas entre Calle 24B y Calle 26	53,69
4.3	Malla Vial Local	50,73
4.3.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	50,73
5	Cesión y adecuación	1.386,05
5.1	Control Ambiental	11,31
5.2	Espacio Público	858,86

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
5.3	Malla Vial Arterial	47,22
5.3.1	Calle 26 entre Carrera 13A y Av. Caracas	47,22
5.4	Malla Vial Local	468,66
5.4.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	468,66
6	Sustitución	505,06
6.1	Plazoleta Estación Central Sustitución	505,06
UAU 4		9.300,40
7	Adecuación	3.796,44
7.1	Control Ambiental	6,51
7.2	Espacio Público	1.914,60
7.2.1	Redefinición Vía Peatonal - Calle 24A	929,70
7.2.2	Redefinición Vía Peatonal - Calle 24B	984,90
7.3	Malla Vial Intermedia	370,31
7.3.1	Calle 24 entre Carrera 13A y Avenida Cracas	370,31
7.4	Malla Vial Local	1.075,38
7.4.1	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	1.075,38
7.5	Cargas Externas	429,65
7.5.1	Calle 24 entre Carrera 13A y Avenida Cracas	429,65
8	Cesión	667,43
8.1	Control Ambiental	269,57
8.2	Malla Vial Arterial	117,89
8.2.1	Av. Carrera Caracas entre Calle 24 y 25A	117,89
8.3	Malla Vial Intermedia	279,96
8.3.1	Calle 24 entre Carrera 13A y Avenida Cracas	279,96
9	Cesión y adecuación	4.054,47
9.1	Control Ambiental	14,30
9.2	Espacio Público	2.774,37
9.2.1	Adecuación de Espacio Público Calle 24B	1,89
9.2.2	Plazoleta Estación Central	1.542,95
9.2.3	Sobrecancho de Andén Carrera 13	1.229,52
9.3	Malla Vial Intermedia	372,27
9.3.1	Calle 24 - UAU 4	372,27
9.3.2	Malla Vial Local	893,54
10	Sustitución	782,06
10.1	Plazoleta Estación Central Sustitución	782,06
UAU 5		3.536,16
11	Adecuación	3.089,41
11.1	Malla Vial Intermedia	12,71
11.1.1	Carrera 13 entre Calle 25 y Calle 26	12,71
11.2	Malla Vial Local	832,41
12.1.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	742,75
12.1.2	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	89,67

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
11.3	Cargas Externas	2.244,29
11.3.1	Calle 26 entre Carrera 13 y Carrera 13A	1.336,99
11.3.2	Carrera 13 entre Calle 25 y Calle 26	906,57
11.3.3	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	0,73
12	Cesión y adecuación	446,75
12.1	Malla Vial Intermedia	28,93
12.1.1	Carrera 13 entre Calle 25 y Calle 26	28,93
12.2	Malla Vial Local	417,82
12.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	414,78
12.3	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	3,05
12.3.1	Andén	3,05
UAU 6		478,66
13	Adecuación	235,85
13.1	Malla Vial Local	235,85
13.1.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	64,09
13.1.2	Carrera 13A entre Calle 24A y Calle 25	171,77
14	Cesión y adecuación	242,81
14.1	Malla Vial Local	242,81
14.1.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	3,83
14.1.2	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	79,60
14.1.3	Carrera 13A entre Calle 24A y Calle 25	159,38
UAU 7		1.663,45
15	Adecuación	1.515,00
15.1	Malla Vial Intermedia	1,51
15.1.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	1,51
15.2	Malla Vial Local	119,85
15.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	119,85
15.3	Cargas Externas	1.393,64
15.3.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	1.393,64
16	Cesión y adecuación	148,45
16.1	Malla Vial Intermedia	11,42
16.1.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	11,42
16.2	Malla Vial Local	137,03
16.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	137,03
UAU 8		4.226,48
17	Adecuación	3.487,78
17.1	Malla Vial Intermedia	579,24
17.1.1	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	547,73
17.1.2	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	31,52
17.2	Malla Vial Local	1.148,19
17.2.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	954,49
17.2.2	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	193,70

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
17.3	Cargas Externas	1.760,35
17.3.1	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	985,31
17.3.2	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	775,03
18	Cesión y adecuación	738,70
18.1	Malla Vial Intermedia	676,17
18.1.1	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	611,20
18.1.2	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	64,97
18.1.2	Andén	64,97
18.2	Malla Vial Local	62,53
18.2.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	22,61
18.2.2	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	39,91

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Nota: las cargas de adecuación de espacios públicos incluyen el cambio de uso de las vías vehiculares a vías peatonales, toda vez que será ejecutadas con los mismos estándares de los espacios públicos, según se describió en los criterios de manejo para la ejecución de espacios públicos en el Plan Parcial, y dado que se propone que estas vías (Carrera 24A entre la Cr. 13A y Av. Caracas; Carrera 24B entre la Cr. 13A y Av. Caracas; y Carrera 16 entre Cl. 24 y Cl. 25), se integrarán a la totalidad del espacio público proyectado.

Igualmente, se cuantifican las cargas urbanísticas que deben ser concretadas por fuera del Plan Parcial, en el ámbito definido como “Área Receptora de Obligaciones” en el Plan Parcial Calle 24, y donde se propone concretar espacios públicos y equipamientos, asociados a las proyecciones del Plan Especial de Manejo y Protección del Cementerio Central. Estas cargas se diferencian igualmente aquellas áreas de adecuación y las que implican gestión predial futura:

Tabla 8.1-3. Cuantificación de las cargas Externas.

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
CARGAS EXTERNAS		3.262,90
1	Adecuación	2.615,67
1.1	Cargas Externas	547,43
1.1.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	260,98
1.1.1.1	Andén	178,34
1.1.1.2	Zona Verde	82,65
1.1.2	Calle 24 entre Carrera 17 y Carrera 18	286,45
1.1.2.1	Andén	83,02
1.1.2.2	Calzada	138,31

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS		
No.	Carga	Área (m2)
1.1.2.3	Ciclorruta	65,12
1.1.3	Equipamiento – Nueva Sede UAESP	1.209,64n
1.1.4	Espacio público – Plazoleta de Integración Regiotram	858,60
2	Cesión y adecuación	647,24
2.1	Cargas Externas	647,24
2.1.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	67,71
2.1.1.1	Andén	45,01
2.1.1.2	Zona Verde	22,70
2.1.2	Equipamiento	579,53

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

c) Valoración de las cargas sin suelo por UAU:

Posteriormente, se calculan los costos de construcción de cada uno de los componentes de los sistemas públicos de soporte, así como la valoración de las cargas externas, sin contar el suelo. Para ello, se toma como referencia el presupuesto elaborado desde la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (Ver Anexo 9. Reparto de Cargas y Beneficios. Presupuesto del Plan Parcial).

Igualmente, se valoran las cargas monetarias a distribuir entre las Unidades de Actuación, que corresponden a los costos de preinversión en la formulación del Plan Parcial; los costos de construcción de las redes de servicios públicos; y las cargas patrimoniales para la recuperación, restauración y reúso del edificio residencial identificado como Área de Manejo Diferenciado – AMD 9- Bien de Interés Cultural.

Todos estos valores se llevan a Puntos; para ello, se divide el valor por metro cuadrado de los costos de construcción de las cargas, o el valor total de las cargas externas, por el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas descrito en el literal a; es decir, \$ 503.196,92, dando como resultado el Puntaje de Aporte a Cargas Sin Suelo por UAU, tal como se presenta a continuación:

Tabla 8.1-4. Cuantificación de las cargas Sin Suelo.

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
UAU 1		3.364,84		\$ 1.637.184.521,47	3.253,57
1	Adecuación	2.029,11		\$ 1.015.889.605,20	2.018,87
1.1	Espacio Público	254,63		\$ 137.501.749,80	273,26
1.1.1	Plazoleta de integración Metro - Regiotram	35,04	\$ 540.000	\$ 18.922.869,54	37,61
1.1.2	Plazoleta de La Luz	219,59	\$ 540.000	\$ 118.578.880,26	235,65
1.2	Malla Vial Intermedia	434,78		\$ 190.750.870,20	379,08

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
1.2.1	Calle 24 entre carrera 16 y Carrera 17	434,78		\$ 190.750.870,20	379,08
1.2.1.1	Andén	14,86	\$ 350.000	\$ 5.200.601,00	10,34
1.2.1.2	Calzada	190,93	\$ 570.000	\$ 108.827.695,74	216,27
1.2.1.3	Ciclorruta	162,09	\$ 430.000	\$ 69.697.096,96	138,51
1.2.1.4	Zona Verde	66,91	\$ 105.000	\$ 7.025.476,50	13,96
1.3	Malla Vial Local	4,66		\$ 1.704.483,81	3,39
1.3.1	Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 25	4,66		\$ 1.704.483,81	3,39
1.3.1.1	Andén	4,19	\$ 350.000	\$ 1.467.896,85	2,92
1.3.1.2	Vía de Tráfico Calmado	0,46	\$ 510.000	\$ 236.586,96	0,47
1.4	Cargas Externas	1.335,03		\$ 685.932.501,39	1.363,15
1.4.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	588,03	920.000,00	\$ 282.551.241,03	561,51
1.4.1.1	Andén	239,21	\$ 350.000	\$ 83.725.018,65	166,39
1.4.1.2	Calzada	348,82	\$ 570.000	\$ 198.826.222,38	395,13
1.4.2	Plazoleta de La Luz	747,00	\$ 540.000	\$ 403.381.260,36	801,64
2	Cesión y adecuación	1.335,74		\$ 621.294.916,27	1.234,70
2.1	Espacio Público	840,63		\$ 453.938.120,46	902,11
2.1.1	Plazoleta de integración Metro - Regiotram	150,05	\$ 540.000	\$ 81.026.085,78	161,02
2.1.2	Plazoleta de La Luz	57,49	\$ 540.000	\$ 31.046.350,14	61,70
2.1.3	Sobreancho de Andén de la Carrera 17	633,08	\$ 540.000	\$ 341.865.684,54	679,39
2.2	Malla Vial Intermedia	495,11		\$ 167.356.795,81	332,59
2.2.1	Calle 24 entre carrera 16 y Carrera 17	436,23		\$ 144.352.074,27	286,87
2.2.1.1	Andén	402,24	\$ 350.000	\$ 140.782.826,80	279,78
2.2.1.2	Zona Verde	33,99	\$ 105.000	\$ 3.569.247,47	7,09
2.2.2	Carrera 16 entre Calle 24 y Calle 25	58,88		\$ 23.004.721,54	45,72
2.2.2.1	Andén	43,91	\$ 350.000	\$ 15.366.758,05	30,54
2.2.2.2	Vía de Tráfico Calmado	14,98	\$ 510.000	\$ 7.637.963,49	15,18
UAU 3		4.942,61		\$ 2.350.745.653,67	4.671,62
3	Adecuación	3.051,50		\$ 1.405.023.209,13	2.792,19
3.1	Control Ambiental	0,75	\$ 360.000	\$ 268.311,60	0,53
3.2	Espacio Público	243,57		\$ 131.527.316,70	261,38
3.2.1	Redefinición Plazoleta Carrera 13B	124,21	\$ 540.000	\$ 67.074.193,26	133,30
3.2.2	Sobreancho de Andén Carrera 13	119,36	\$ 540.000	\$ 64.453.123,44	128,09
3.3	Malla Vial Arterial	226,93		\$ 84.900.498,65	168,72
3.3.1	Avenida Calle 26 entre Carrera 13 y A. Caracas	166,65		\$ 63.804.602,15	126,80
3.3.1.1	Andén	81,23	\$ 350.000	\$ 28.429.278,50	56,50
3.3.1.2	Calzada	56,79	\$ 570.000	\$ 32.367.883,20	64,32
3.3.1.3	Zona Verde	28,64	\$ 105.000	\$ 3.007.440,45	5,98
3.3.2	Av. Carrera Caracas entre Calle 24B y 26	60,27		\$ 21.095.896,50	41,92
3.3.2.1	Andén	60,27	\$ 350.000	\$ 21.095.896,50	41,92
3.4	Malla Vial Local	1.333,51		\$ 571.346.968,10	1.135,43
3.4.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	1.308,97		\$ 557.359.052,96	1.107,64

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
3.4.1.1	Andén	366,38	\$ 350.000	\$ 128.233.604,45	254,84
3.4.1.2	Vía de Tráfico Calmado	815,20	\$ 510.000	\$ 415.749.617,79	826,22
3.4.1.3	Zona Verde	127,39	\$ 105.000	\$ 13.375.830,72	26,58
3.4.2	Carrera 13B	24,54		\$ 13.987.915,14	27,80
3.4.2.1	Calzada	24,54	\$ 570.000	\$ 13.987.915,14	27,80
3.5	Cargas Externas	1.246,75		\$ 616.980.114,08	1.226,12
3.5.1	Calle 26 entre Carrera 13A y Av. Caracas	1.246,75		\$ 616.980.114,08	1.226,12
3.5.1.1	Andén	246,76	\$ 350.000	\$ 86.364.687,15	171,63
3.5.1.2	Calzada	915,30	\$ 570.000	\$ 521.723.032,05	1.036,82
3.5.1.3	Zona Verde	84,69	\$ 105.000	\$ 8.892.394,88	17,67
5	Cesión y adecuación	1.386,05		672.988.872,74	1.337,43
5.1	Control Ambiental	11,31	\$ 360.000	\$ 4.073.229,36	8,09
5.2	Espacio Público	858,86	1.080.000,00	\$ 463.782.743,28	921,67
5.2.1	Plazoleta Estación Central	4,76	\$ 540.000	\$ 2.572.795,98	5,11
5.2.2	Sobreancho de Andén Carrera 13	854,09	\$ 540.000	\$ 461.209.947,30	916,56
5.3	Malla Vial Arterial	47,22		\$ 21.336.816,98	42,40
5.3.1	Calle 26 entre Carrera 13A y Av. Caracas	47,22		\$ 21.336.816,98	42,40
5.3.1.1	Calzada	35,22	\$ 570.000	\$ 20.077.678,29	39,90
5.3.1.2	Zona Verde	11,99	\$ 105.000	\$ 1.259.138,69	2,50
5.4	Malla Vial Local	468,66		\$ 183.796.083,13	365,26
5.4.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	468,66		\$ 183.796.083,13	365,26
5.4.1.1	Andén	256,15	\$ 350.000	\$ 89.650.947,05	178,16
5.4.1.2	Vía de Tráfico Calmado	177,36	\$ 510.000	\$ 90.453.869,79	179,76
5.4.1.3	Zona Verde	35,15	\$ 105.000	\$ 3.691.266,29	7,34
6	Sustitución	505,06		272.733.571,80	542,00
6.1	Plazoleta Estación Central Sustitución	505,06	\$ 540.000	\$ 272.733.571,80	542,00
UAU 4		8.632,98		\$ 4.318.411.485,23	8.581,95
7	Adecuación	3.796,44		\$ 1.954.404.636,54	3.883,98
7.1	Control Ambiental	6,51	\$ 360.000	\$ 2.343.643,92	4,66
7.2	Espacio Público	1.914,60		\$ 1.033.881.394,50	2.054,63
7.2.1	Redefinición Vía Peatonal - Calle 24A	929,70	\$ 540.000	\$ 502.035.830,28	997,69
7.2.2	Redefinición Vía Peatonal - Calle 24B	984,90	\$ 540.000	\$ 531.845.564,22	1.056,93
7.3	Malla Vial Intermedia	370,31		\$ 175.852.042,82	349,47
7.3.1	Calle 24 entre Carrera 13A y Avenida Cracas	370,31		\$ 175.852.042,82	349,47
7.3.1.1	Andén	4,60	\$ 350.000	\$ 1.611.191,75	3,20
7.3.1.2	Calzada	179,73	\$ 570.000	\$ 102.447.493,08	203,59
7.3.1.3	Ciclorruta	146,36	\$ 430.000	\$ 62.936.605,57	125,07
7.3.1.4	Vía de Tráfico Calmado	11,60	\$ 510.000	\$ 5.915.632,80	11,76
7.3.1.5	Zona Verde	28,01	\$ 105.000	\$ 2.941.119,62	5,84
7.4	Malla Vial Local	1.075,38		\$ 519.662.668,38	1.032,72
7.4.1	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	1.075,38		\$ 519.662.668,38	1.032,72

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
7.4.1.1	Andén	112,91	\$ 350.000	\$ 39.516.828,40	78,53
7.4.1.2	Vía de Tráfico Calmado	936,01	\$ 510.000	\$ 477.367.224,66	948,67
7.4.1.3	Zona Verde	26,46	\$ 105.000	\$ 2.778.615,32	5,52
7.5	Cargas Externas	429,65		\$ 222.664.886,93	442,50
7.5.1	Calle 24 entre Carrera 13A y Avenida Cracas	429,65		\$ 222.664.886,93	442,50
7.5.1.1	Andén	101,06	\$ 350.000	\$ 35.371.716,80	70,29
7.5.1.2	Calzada	328,58	\$ 570.000	\$ 187.293.170,13	372,21
9	Cesión y adecuación	4.054,47		\$ 1.941.693.348,17	3.858,71
9.1	Control Ambiental	14,30	\$ 360.000	\$ 5.147.241,48	10,23
9.2	Espacio Público	2.774,37		\$ 1.498.159.356,66	2.977,28
9.2.1	Adecuación de Espacio Público Calle 24B	1,89	\$ 540.000	\$ 1.023.288,12	2,03
9.2.2	Plazoleta Estación Central	1.542,95	\$ 540.000	\$ 833.193.410,94	1.655,80
9.2.3	Sobrecancho de Andén Carrera 13	1.229,52	\$ 540.000	\$ 663.942.657,60	1.319,45
9.3	Malla Vial Intermedia	372,27		\$ 115.951.239,33	230,43
9.3.1	Calle 24 - UAU 4	372,27		\$ 115.951.239,33	230,43
9.3.1.1	Andén	294,44	\$ 350.000	\$ 103.054.102,90	204,80
9.3.1.2	Calzada	8,08	\$ 570.000	\$ 4.605.645,60	9,15
9.3.1.3	Vía de Tráfico Calmado	2,39	\$ 510.000	\$ 1.219.086,15	2,42
9.3.1.4	Zona Verde	67,36	\$ 105.000	\$ 7.072.404,68	14,05
9.3.2	Malla Vial Local	893,54		\$ 322.435.510,71	640,77
9.3.2.1	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	893,54		\$ 322.435.510,71	640,77
9.3.2.1.1	Andén	587,23	\$ 350.000	\$ 205.529.048,20	408,45
9.3.2.1.2	Vía de Tráfico Calmado	209,24	\$ 510.000	\$ 106.714.522,11	212,07
9.3.2.1.3	Zona Verde	97,07	\$ 105.000	\$ 10.191.940,40	20,25
10	Sustitución	782,06		\$ 422.313.500,52	839,26
10.1	Plazoleta Estación Central Sustitución	782,06	\$ 540.000	\$ 422.313.500,52	839,26
UAU 5		3.536,16		\$ 1.599.889.059,48	3.179,45
11	Adecuación	3.089,41		\$ 1.445.244.929,11	2.872,13
11.1	Malla Vial Intermedia	12,71		\$ 5.473.430,41	10,88
11.1.1	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	12,71		\$ 5.473.430,41	10,88
11.1.1.1	Andén	6,30	\$ 350.000	\$ 2.206.548,40	4,39
11.1.1.2	Vía de Tráfico Calmado	6,41	\$ 510.000	\$ 3.266.882,01	6,49
11.2	Malla Vial Local	832,41		\$ 360.309.921,30	716,04
12.1.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	742,75		\$ 327.704.287,74	651,24
12.1.1.1	Andén	29,19	\$ 350.000	\$ 10.218.090,40	20,31
12.1.1.2	Vía de Tráfico Calmado	598,92	\$ 510.000	\$ 305.450.150,13	607,02
12.1.1.3	Zona Verde	114,63	\$ 105.000	\$ 12.036.047,21	23,92
12.1.2	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	89,67		\$ 32.605.633,56	64,80
12.1.2.1	Andén	46,69	\$ 350.000	\$ 16.340.147,25	32,47
12.1.2.2	Vía de Tráfico Calmado	29,02	\$ 510.000	\$ 14.799.697,65	29,41
12.1.2.3	Zona Verde	13,96	\$ 105.000	\$ 1.465.788,66	2,91

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
11.3	Cargas Externas	2.244,29		\$ 1.079.461.577,40	2.145,21
11.3.1	Calle 26 entre Carrera 13 y Carrera 13A	1.336,99		\$ 628.309.020,44	1.248,63
11.3.1.1	Andén	303,95	\$ 350.000	\$ 106.381.273,25	211,41
11.3.1.2	Calzada	889,16	\$ 570.000	\$ 506.819.161,11	1.007,20
11.3.1.3	Zona Verde	143,89	\$ 105.000	\$ 15.108.586,08	30,03
11.3.2	Carrera 13 entre Calle 25 y Calle 26	906,57		\$ 450.781.434,04	895,84
11.3.2.1	Andén	179,86	\$ 350.000	\$ 62.951.945,35	125,10
11.3.2.2	Calzada	669,95	\$ 570.000	\$ 381.869.569,41	758,89
11.3.2.3	Zona Verde	56,76	\$ 105.000	\$ 5.959.919,28	11,84
11.3.3	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	0,73	510.000,00	\$ 371.122,92	0,74
11.3.3.1	Vía de Tráfico Calmado	0,73	\$ 510.000	\$ 371.122,92	0,74
12	Cesión y adecuación	446,75		\$ 154.644.130,38	307,32
12.1	Malla Vial Intermedia	28,93		\$ 10.124.442,30	20,12
12.1.1	Carrera 13 entre Calle 25 y Calle 26	28,93		\$ 10.124.442,30	20,12
12.1.1.1	Andén	28,93	\$ 350.000	\$ 10.124.442,30	20,12
12.2	Malla Vial Local	417,82		\$ 144.519.688,08	287,20
12.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	414,78		\$ 143.452.702,93	285,08
12.2.1.1	Andén	407,76	\$ 350.000	\$ 142.716.170,45	283,62
12.2.1.2	Zona Verde	7,01	\$ 105.000	\$ 736.532,48	1,46
12.2	Carrera 13A entre Calle 25 y Calle 26	3,05		\$ 1.066.985,15	2,12
12.2.1	Andén	3,05	\$ 350.000	\$ 1.066.985,15	2,12
UAU 6		478,66		\$ 141.738.873,28	281,68
13	Adecuación	235,85		\$ 57.057.419,21	113,39
13.1	Malla Vial Local	235,85		\$ 57.057.419,21	113,39
13.1.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	64,09		\$ 9.586.155,80	19,05
13.1.1.1	Andén	11,60	\$ 350.000	\$ 4.059.260,10	8,07
13.1.1.2	Vía de Tráfico Calmado	0,04	\$ 510.000	\$ 19.731,90	0,04
13.1.1.3	Zona Verde	52,45	\$ 105.000	\$ 5.507.163,80	10,94
13.1.2	Carrera 13A entre Calle 24A y Calle 25	171,77		\$ 47.471.263,42	94,34
13.1.2.1	Andén	67,14	\$ 350.000	\$ 23.497.810,70	46,70
13.1.2.2	Vía de Tráfico Calmado	32,07	\$ 510.000	\$ 16.354.568,82	32,50
13.1.2.3	Zona Verde	72,56	\$ 105.000	\$ 7.618.883,90	15,14
14	Cesión y adecuación	242,81		\$ 84.681.454,07	168,29
14.1	Malla Vial Local	242,81		\$ 84.681.454,07	168,29
14.1.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	3,83		\$ 1.340.407,60	2,66
14.1.1.1	Andén	3,83	\$ 350.000	\$ 1.340.407,60	2,66
14.1.2	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	79,60		\$ 27.860.446,95	55,37
14.1.2.1	Andén	79,60	\$ 350.000	\$ 27.860.446,95	55,37
14.1.3	Carrera 13A entre Calle 24A y Calle 25	159,38		\$ 55.480.599,52	110,26
14.1.3.1	Andén	154,36	\$ 350.000	\$ 54.026.374,15	107,37
14.1.3.2	Vía de Tráfico Calmado	2,29	\$ 510.000	\$ 1.167.963,24	2,32

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
14.1.3.3	Zona Verde	2,73	\$ 105.000	\$ 286.262,13	0,57
UAU 7		1.663,45		\$ 746.771.814,27	1.484,05
15	Adecuación	1.515,00		\$ 690.501.871,73	1.372,23
15.1	Malla Vial Intermedia	1,51		\$ 527.533,65	1,05
15.1.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	1,51		\$ 527.533,65	1,05
15.1.1.1	Andén	1,51	\$ 350.000	\$ 527.533,65	1,05
15.2	Malla Vial Local	119,85		\$ 29.329.191,48	58,29
15.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	119,85		\$ 29.329.191,48	58,29
15.2.1.1	Andén	27,06	\$ 350.000	\$ 9.470.815,90	18,82
15.2.1.2	Vía de Tráfico Calmado	24,98	\$ 510.000	\$ 12.737.301,51	25,31
15.2.1.3	Zona Verde	67,82	\$ 105.000	\$ 7.121.074,07	14,15
15.3	Cargas Externas	1.393,64		\$ 660.645.146,60	1.312,90
15.3.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	1.393,64		\$ 660.645.146,60	1.312,90
15.3.1.1	Andén	303,26	\$ 350.000	\$ 106.139.859,35	210,93
15.3.1.2	Calzada	946,27	\$ 570.000	\$ 539.373.576,81	1.071,89
15.3.1.3	Zona Verde	144,11	\$ 105.000	\$ 15.131.710,44	30,07
16	Cesión y adecuación	148,45		\$ 56.269.942,54	111,82
16.1	Malla Vial Intermedia	11,42		\$ 3.996.723,50	7,94
16.1.1	Carrera 13 entre Calle 24A y Calle 25	11,42		\$ 3.996.723,50	7,94
16.1.1.1	Andén	11,42	\$ 350.000	\$ 3.996.723,50	7,94
16.2	Malla Vial Local	137,03		\$ 52.273.219,04	103,88
16.2.1	Calle 25 entre Carrera 13 y Carrera 13A	137,03		\$ 52.273.219,04	103,88
16.2.1.1	Andén	110,07	\$ 350.000	\$ 38.525.088,35	76,56
16.2.1.2	Vía de Tráfico Calmado	26,96	\$ 510.000	\$ 13.748.130,69	27,32
UAU 8		4.226,48		\$ 1.878.567.158,96	3.733,26
17	Adecuación	3.487,78		\$ 1.642.751.940,80	3.264,63
17.1	Malla Vial Intermedia	579,24		\$ 248.388.396,01	493,62
17.1.1	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	547,73		\$ 233.939.508,28	464,91
17.1.1.1	Andén	20,78	\$ 350.000	\$ 7.274.659,00	14,46
17.1.1.2	Calzada	181,53	\$ 570.000	\$ 103.469.426,13	205,62
17.1.1.3	Ciclorruta	267,47	\$ 430.000	\$ 115.010.817,31	228,56
17.1.1.4	Zona Verde	77,95	\$ 105.000	\$ 8.184.605,84	16,27
17.1.2	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	31,52		\$ 14.448.887,73	28,71
17.1.2.1	Andén	13,28	\$ 350.000	\$ 4.647.012,30	9,23
17.1.2.2	Calzada	8,32	\$ 570.000	\$ 4.740.370,23	9,42
17.1.2.3	Vía de Tráfico Calmado	9,92	\$ 510.000	\$ 5.061.505,20	10,06
17.2	Malla Vial Local	1.148,19		\$ 494.891.779,44	983,50
17.2.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	954,49		\$ 427.820.466,34	850,20
17.2.1.1	Andén	368,56	\$ 350.000	\$ 128.994.545,05	256,35
17.2.1.2	Vía de Tráfico Calmado	585,93	\$ 510.000	\$ 298.825.921,29	593,85
17.2.2	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	193,70		\$ 67.071.313,10	133,29

APORTE A CARGAS URBANÍSTICAS					
No.	Carga	Área (m2)	VALOR / m2	VALOR TOTAL	PUNTAJE
17.2.2.1	Andén	119,83	\$ 350.000	\$ 41.940.710,70	83,35
17.2.2.2	Vía de Tráfico Calmado	42,90	\$ 510.000	\$ 21.878.279,37	43,48
17.2.2.3	Zona Verde	30,97	\$ 105.000	\$ 3.252.323,03	6,46
17.3	Cargas Externas	1.760,35		\$ 899.471.765,36	1.787,51
17.3.1	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	985,31		\$ 508.806.645,02	1.011,15
17.3.1.1	Andén	145,36	\$ 350.000	\$ 50.876.050,05	101,11
17.3.1.2	Calzada	795,13	\$ 570.000	\$ 453.224.322,87	900,69
17.3.1.3	Zona Verde	44,82	\$ 105.000	\$ 4.706.272,10	9,35
17.3.2	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	775,03		\$ 390.665.120,34	776,37
17.3.2.1	Andén	232,29	\$ 350.000	\$ 81.302.347,35	161,57
17.3.2.2	Calzada	542,74	\$ 570.000	\$ 309.362.772,99	614,79
18	Cesión y adecuación	738,70		\$ 235.815.218,16	468,63
18.1	Malla Vial Intermedia	676,17		\$ 213.423.767,48	424,14
18.1.1	Calle 24 entre Carrera 13 y Carrera 13A	611,20		\$ 190.684.823,63	378,95
18.1.1.1	Andén	516,36	\$ 350.000	\$ 180.726.180,95	359,16
18.1.1.2	Zona Verde	94,84	\$ 105.000	\$ 9.958.642,68	19,79
18.1.2	Carrera 13 entre Calle 24 y Calle 25	64,97		22.738.943,85	45,19
18.1.2	Andén	64,97	\$ 350.000	\$ 22.738.943,85	45,19
18.2	Malla Vial Local	62,53		22.391.450,68	44,50
18.2.1	Calle 24 A entre Carrera 13 y Carrera 13A	22,61		8.421.691,38	16,74
18.2.1.1	Andén	19,44	\$ 350.000	\$ 6.804.711,90	13,52
18.2.1.2	Vía de Tráfico Calmado	3,17	\$ 510.000	\$ 1.616.979,48	3,21
18.2.2	Carrera 13A entre Calle 24 y Calle 25	39,91		13.969.759,30	27,76
18.2.2.1	Andén	39,91	\$ 350.000	\$ 13.969.759,30	27,76

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 8.1-5. Cuantificación de las cargas Externas.

CARGAS EXTERNAS		3.262,90		\$ 3.819.809.572,25	7.591,08
1	Adecuación	2.615,67		\$ 2.787.498.248,36	5.539,58
1.1	Cargas Externas	547,43		\$ 206.989.885,27	411,35
1.1.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	260,98		\$ 71.095.432,80	141,29
1.1.1.1	Andén	178,34	\$ 350.000,00	\$ 62.417.387,55	124,04
1.1.1.2	Zona Verde	82,65	\$ 105.000,00	\$ 8.678.045,25	17,25
1.1.2	Calle 24 entre Carrera 17 y Carrera 18	286,45	\$ 1.350.000,00	\$ 135.894.452,47	270,06
1.1.2.1	Andén	83,02	\$ 350.000,00	\$ 29.057.378,00	57,75
1.1.2.2	Calzada	138,31	\$ 570.000,00	\$ 78.835.798,26	156,67
1.1.2.3	Ciclorruta	65,12	\$ 430.000,00	\$ 28.001.276,21	55,65
1.1.3	Equipamiento – Nueva Sede UAESP	1.209,64	\$ 1.750.000,00	\$ 2.116.866.309,25	4.206,83
1.1.4	Espacio público – Plazoleta de Integración Regiotram	858,60	\$ 540.000,00	\$ 463.642.053,84	921,39

CARGAS EXTERNAS		3.262,90		\$ 3.819.809.572,25	7.591,08
2	Cesión y adecuación	647,24	\$ -	\$ 1.032.311.323,89	2.051,51
2.1	Cargas Externas	647,24		\$ 1.032.311.323,89	2.051,51
2.1.1	Carrera 17 entre Calle 24 y Calle 25	67,71		\$ 18.136.840,89	36,04
2.1.1.1	Andén	45,01	\$ 350.000,00	\$ 15.753.500,70	31,31
2.1.1.2	Zona Verde	22,70	\$ 105.000,00	\$ 2.383.340,19	4,74
2.1.2	Equipamiento	579,53	\$ 1.750.000,00	\$ 1.014.174.483,00	2.015,46

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Nota: tal como se expuso anteriormente, las cargas de adecuación de espacios públicos incluyen el cambio de uso de las vías vehiculares a vías peatonales, toda vez que será ejecutadas con los mismos estándares de los espacios públicos, según se describió en los criterios de manejo para la ejecución de espacios públicos en el Plan Parcial, y dado que se propone que estas vías (Carrera 24A entre la Cr. 13A y Av. Caracas; Carrera 24B entre la Cr. 13A y Av. Caracas; y Carrera 16 entre Cl. 24 y Cl. 25), se integrarán a la totalidad del espacio público proyectado.

Tabla 8.1-6. Cuantificación de las cargas Monetarias.

OTRAS CARGAS MONETARIAS		
FORMULACIÓN	Costos formulación del Plan Parcial (Diagnóstico)	\$ 505.891.702
	Costos formulación del Plan Parcial (Formulación)	\$ 643.152.031
	Estudio de redes	\$ 165.623.290
	Estudio de tránsito	\$ 122.220.868
	TOTAL	\$ 1.436.887.891
CARGAS PATRIMONIALES – AMD 9		\$ 769.447.338
CONSTRUCCIÓN DE REDES		\$ 10.396.474.980
TOTAL		\$ 12.602.810.209
PUNTAJE CARGAS MONETARIAS		25.045,5

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

d) Valoración de las cargas en suelo por UAU:

Igualmente, se calcula el aporte en suelo a cargas por Unidad de Actuación Urbanística. Para ello, se suma el área total de suelos de cesión de espacios públicos y sistemas de movilidad por UAU; se multiplica por el valor por metro cuadrado de suelo expuesto en el literal a); y se lleva a puntos, dividiendo el valor total por el Valor de Referencia con el que se asigna el Puntaje de Suelo y Cargas, dando como resultado el aporte total en suelo a cargas urbanísticas por Unidad de Actuación. También se calcula el aporte a cargas externas en suelo, que corresponde al suelo a gestionar por fuera del Plan Parcial.

Tabla 8.1-7. Cuantificación del aporte en suelo a Cargas por UAU

VALORACIÓN DEL APOORTE EN SUELO A CARGAS URBANÍSTICAS			
UAU	APOORTE A CARGAS EN SUELO (m2)	VALOR APOORTE EN SUELO (\$)	PUNTAJE APOORTE A CARGAS EN SUELO
UAU 1	1.335,74	\$ 1.998.140.283,45	3.970,89
UAU 2	0,00	\$ -	0,00
UAU 3	1.896,67	\$ 954.397.428,54	1.896,67
UAU 4	4.721,90	\$ 5.747.272.644,33	11.421,52
UAU 5	446,75	\$ 989.156.553,81	1.965,74
UAU 6	242,81	\$ 307.129.975,23	610,36
UAU 7	148,45	\$ 307.694.210,30	611,48
UAU 8	738,70	\$ 1.209.965.025,12	2.404,56
TOTAL	9.531,01	\$ 11.513.756.120,78	22.881,21
EXTERNAS	663,87	\$ 1.971.944.708,98	3.918,83

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

e) Valoración de la participación total en suelo y cargas por UAU:

Finalmente, se suma el total de puntos por aporte a suelo y cargas urbanísticas por UAU, y el aporte a cargas externas y cargas monetarias, y se calcula el porcentaje respecto al total, con el fin de determinar, antes del equilibrio al reparto, el Derecho de Participación en los Beneficios.

Cabe resaltar que se la valoración del puntaje para las cargas monetarias y las cargas externas se calcula independiente de los aportes por UAU; esto, como se expondrá más adelante, dado que el equilibrio del reparto se garantiza distribuyendo dichas cargas entre las UAU, en proporción a los beneficios asignados.

Tabla 8.1-8. Cuantificación de la participación Total en Suelo y aporte a Cargas por UAU.

APORTES TOTALES EN CARGAS Y SUELO					
UAU	PUNTAJE PARTICIPACIÓN EN SUELO	PUNTAJE APOORTE A CARGAS SIN SUELO	PUNTAJE APOORTE A CARGAS EN SUELO	TOTAL APOORTE A SUELO Y CARGAS	% PUNTAJE SUELO Y CARGAS
UAU 1	19.541,00	3.253,57	3.970,89	26.765,46	10,93%
UAU 2	25.996,93	0,00	0,00	25.996,93	10,62%
UAU 3	8.794,30	4.671,63	1.896,67	15.362,59	6,28%
UAU 4	36.102,69	8.581,96	11.421,52	56.106,16	22,92%
TOTAL UAU 1 A 4	90.434,92	16.507,1	17.289,1	124.231,15	50,75%
UAU 5	15.611,20	3.179,45	1.965,74	20.756,40	8,48%
UAU 6	5.596,98	281,68	610,36	6.489,01	2,65%
UAU 7	15.114,24	1.484,05	611,48	17.209,77	7,03%
UAU 8	10.817,16	3.733,26	2.404,56	16.954,98	6,93%
EXTERNAS	3.918,83	26.257,96	3.918,83	34.095,63	13,93%
CARGAS MONETARIAS		25.045,48	0,00	25.045,48	10,23%
TOTAL		76.489,04	26.800,05	244.782,42	100,00%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Es importante señalar que la participación en suelos y el aporte a cargas de las UAU 1 a 4 se totaliza ya que, como se expuso anteriormente, el reparto se propone en dos escalas (ver numeral 8.1.2.).

f) Cuantificación de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie por UAU:

Tal como se explicó anteriormente, dado que en el presente Plan Parcial se define un esquema de usos, sobre los cuales se requiere asegurar las mayores flexibilidades para la concreción de los aprovechamientos a futuro, en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se utiliza la metodología de Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS.

Estas UAS se fundamentan en un factor de conversión entre diferentes metros cuadrados a vender en cada uso, con respecto al uso menos costoso, que para el caso del presente Plan Parcial corresponde al valor de venta por m² en Vivienda VIS. Este valor equivale al precio de venta por metro cuadrado de Vivienda de Interés Social de Renovación Urbana, cuyo valor máximo de comercialización equivale a 175 Salarios Mínimos Legales Vigentes según lo establece el artículo 2.1.1.1.11.5. del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, donde se define que “(...) el valor consolidado de la vivienda conforme a lo aquí establecido no podrá superar los ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos legales mensuales vigentes, excepto que se trate de programas y/o proyectos de renovación urbana de conformidad con lo dispuesto en el artículo 117 de la Ley 1450 de 2011, en los cuales podrá ser hasta de **ciento setenta y cinco (175) salarios mínimos legales mensuales vigentes**” (resaltados por fuera del texto original).

Así mismo el artículo 2.2.2.1.5.2.2. del Decreto ibidem, “Características de la Vivienda de Interés Social (VIS) y de Interés Social Prioritario (VIP) que se desarrollen en programas y/o proyectos de renovación urbana o áreas de tratamiento de renovación urbana”; modificado por el artículo 1 del Decreto Nacional 949 de 2022, donde se establece que “(...) Cuando se trate de planes de Vivienda de Interés Social (VIS) que superen los ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos legales mensuales vigentes, o los ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, cuando tales planes se ubiquen en los municipios y distritos establecidos en el título 9 de la parte 1 del libro 2 del presente decreto, con el límite de ciento setenta y cinco salarios mínimos mensuales legales vigentes (175 SMMLV).

Así las cosas, y dado que para la vigencia 2023, fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, es de \$1.160.000. Por tanto, el valor total de las VIS en Renovación Urbana es de **\$203.000.000**. Así mismo, el Plan Parcial asume en el escenario base de usos y aprovechamientos el área mínima de vivienda definido en el parágrafo 1 del artículo 14 del Decreto 221 de 2020, es decir, 42 m². Por tanto, el metro cuadrado de VIS para el cálculo de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie es de \$ 4.833.333.

Así las cosas, se totalizan los metros cuadrados de aprovechamientos urbanísticos asignados a cada UAU en el Escenario Base de Aprovechamientos (ver numeral 7.2.1.), en usos comerciales, de servicios y dotacionales y usos residenciales, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-9. Cuantificación de aprovechamientos en el Escenario Base por UAU.

EDIFICABILIDAD POR USO Y UAU- ESCENARIO BASE									
USO	UAU 1	UAU 2	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	4.565,40	0,00	5.160,52	5.959,10	1.815,38	1.533,18	1.193,34	1.341,07	21.567,99
Dotacional y Servicios	3.450,08	0,00	48.511,10	53.042,04	3.989,08	0,00	4.629,00	3.465,10	117.086,40
Vivienda No VIS	46.832,94	0,00	0,00	16.756,29	19.412,26	13.885,04	16.466,75	22.356,49	135.709,77
Vivienda VIS	8.598,67	0,00	0,00	11.876,61	2.801,86	1.713,14	2.476,57	3.018,07	30.484,91
TOTAL	63.447,10	0,00	53.671,62	87.634,04	28.018,57	17.131,35	24.765,65	30.180,73	304.849,07

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que la UAU 2 no cuenta con edificabilidad asignada, puesto que los aprovechamientos asignados en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, tal como se expondrá más adelante, podrán ser trasladados a otras Unidades de Actuación Urbanística.

Así mismo, dado que la edificabilidad de la UAU 3 se proyecta en usos comerciales, dotacionales y de servicios, toda vez que se propone el desarrollo de esta Unidad de Actuación a través de la aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie, u otros instrumentos que se determinen viables su momento de la estructuración y desarrollo urbanístico e inmobiliario, se propone que la obligación de VIS sea repartida entre las UAU 1 y 4, a desarrollarse igualmente por iniciativa pública, tal como se describe en el numeral 9.2. del presente Documento Técnico de Soporte.

Igualmente, se aclara que la edificabilidad prevista en vivienda VIS corresponde al cálculo de la obligación en el escenario base, tal como se describe en el literal a) del numeral 8.1.4. del presente Documento Técnico de Soporte.

Posteriormente, con base en los análisis de mercado elaborados en el marco del presente proceso de reformulación, se calcula el valor de Unidades de Aprovechamiento de Superficie -UAS- por uso, estableciendo una relación entre los precios de venta por metro cuadrado y uso. Para ello, se divide el valor por metro cuadrado de cada uso entre el valor de referencia que en este caso es el de Vivienda VIS, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-10. Valoración de las UAS por uso.

PRECIO DE VENTA POR USO	VALOR / m2 (\$)	UAS POR USO
Comercio en primeros pisos	\$ 12.000.000	2,48
Dotacional y Servicios	\$ 9.500.000	1,97
Vivienda No VIS	\$ 7.500.000	1,55
Vivienda VIS	\$ 4.833.333	1,00

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Estos puntajes se multiplican por los metros cuadrados de aprovechamiento propuesto por UAU, determinando su participación en UAS respecto al total del plan parcia, tal como se muestra en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-11. Valoración de las UAS por UAU.

UNIDADES DE APROVECHAMIENTO DE SUPERFICIE									
USO	UAU 1	UAU 2	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	11.334,79	0,00	12.812,34	14.795,00	4.507,14	3.806,52	2.962,78	3.329,55	53.548,11
Dotacional y Servicios	6.781,20	0,00	95.349,40	104.255,04	7.840,60	0,00	9.098,38	6.810,71	230.135,34
Vivienda No VIS	72.671,81	0,00	0,00	26.001,15	30.122,48	21.545,74	25.551,85	34.691,10	210.584,13
Vivienda VIS	8.598,67	0,00	0,00	11.876,61	2.801,86	1.713,14	2.476,57	3.018,07	30.484,91
TOTAL	99.386,47	0,00	108.161,74	156.927,79	45.272,08	27.065,39	40.089,57	47.849,44	524.752,48
% UAS / TOTAL	18,94%	0,00%	20,61%	29,91%	8,63%	5,16%	7,64%	9,12%	100,00%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

g) Equilibrio del sistema de reparto en la Escala 1:

El equilibrio del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se estructura distribuyendo los puntos de cargas externas y monetarias entre UAU, de acuerdo con su participación en las Unidades de Aprovechamiento de Superficie.

Para ello, se parte de valorar la participación porcentual de suelo y el aporte a cargas entre las UAU. Cabe resaltar que el total de estos porcentajes corresponde al 75,84%, siendo el 24,16% el valor correspondiente a los puntos de cargas externas y monetarias del Plan Parcial.

Igualmente, se totaliza el porcentaje de participación en UAS por UAU. Luego, se resta, de este porcentaje, el porcentaje de aporte a cargas y participación en suelo que corresponde al 24,16% del aporte restante a cargas externas y monetarias.

Finalmente, se multiplica el puntaje total de aporte a cargas externas y monetarias por el porcentaje de diferencia por UAU, dando como resultado la nueva asignación de cargas urbanísticas por UAU:

Tabla 8.1-12. Porcentaje de cargas externas y monetarias respecto al total de las cargas de Plan Parcial.

CARGAS EXTERNAS Y MONETARIAS	
PUNTAJE A CARGAS TOTAL	244.782,42
PUNTAJE CARGAS EXTERNAS	59.141,11
% / TOTAL SUELO Y CARGAS - CARGAS EXTERNAS	24,16%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tabla 8.1-13. Distribución de cargas externas y monetarias para el equilibrio del reparto.

EQUILIBRIO DEL REPARTO						
UAU	PARTICIPACIÓN EN SUELO Y APORTE A CARGAS	% PARTICIPACIÓN EN SUELO Y APORTE A CARGAS	UAS	% PARTICIPACIÓN UAS	% DIFERENCIA	DISTRIBUCIÓN DE CARGAS EXTERNAS Y MONETARIAS
TOTAL UAU 1 A 4	124.231,15	50,75%	364.476,00	69,46%	18,71%	45.786,76
UAU 5	20.756,40	8,48%	45.272,08	8,63%	0,15%	361,76
UAU 6	6.489,01	2,65%	27.065,39	5,16%	2,51%	6.136,24
UAU 7	17.209,77	7,03%	40.089,57	7,64%	0,61%	1.490,90
UAU 8	16.954,98	6,93%	47.849,44	9,12%	2,19%	5.365,46
TOTAL	185.641,31	75,84%	524.752,48	100,00%	24,16%	59.141,11

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

De acuerdo con lo anterior, la diferencia del porcentaje de porte a suelo y cargas por UAU, respecto al porcentaje de UAS es igual a cero por ciento (0,0%), garantizando que todas las Unidades de Actuación están en equilibrio en la asignación tanto de cargas como de beneficios:

Tabla 8.1-14. Equilibrio del reparto en la Escala 1

EQUILIBRIO DEL SISTEMA DE REPARTO		
NUEVA ASIGNACIÓN DE SUELO Y CARGAS	% PARTICIPACIÓN EN SUELO Y APORTE A CARGAS	DIFERENCIA % PARTICIPACION EN UAS
170.017,90	69,46%	0,00%
21.118,16	8,63%	0,00%
12.625,25	5,16%	0,00%
18.700,67	7,64%	0,00%
22.320,43	9,12%	0,00%
244.782,42	100,00%	0,00%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

h) Equilibrio del sistema de reparto en la Escala 2:

La segunda escala de reparto corresponde a la distribución de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie entre las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, con base en su participación en suelo y cargas del Plan Parcial, siguiendo la metodología expuesta en los literales anteriores.

Esto, se hace con el fin de aportar aprovechamientos a los suelos del Metro de Bogotá, con el fin de que estos puedan ser transferidos, **total o parcialmente**, a las Unidades de Actuación Urbanística 1 y 3, según se expone a continuación. Así las cosas, se hace necesario establecer un mecanismo para el traslado de estos beneficios a otras UAU, partiendo de la capacidad de concretar aprovechamientos respecto a la norma asignada. Esto implica que las Unidades de Actuación entre la 1 y 3, pueden recibir aprovechamientos de la UAU 2.

De acuerdo con lo anterior, la segunda escala de reparto parte de la valoración de la participación en suelos y aportes a cargas por UAU respecto al total y, con base en este porcentaje, se distribuye el total de las UAS calculadas entre todas las Unidades de Actuación (que suman 364.476,00), tal como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-15. Distribución de UAS en función de la participación en suelo y cargas por UAU

DISTRIBUCIÓN DE APROVECHAMIENTOS EN FUNCIÓN DE LA PARTICIPACIÓN EN SUELO Y APOORTE A CARGAS			
UAU	PARTICIPACIÓN EN SUELO Y APOORTE A CARGAS	%	DISTRIBUCIÓN APROVECHAMIENTOS
UAU 1	26.765,46	21,54%	78.525,93
UAU 2	25.996,93	20,93%	76.271,20
UAU 3	15.362,59	12,37%	45.071,60
UAU 4	56.106,16	45,16%	164.607,27
TOTAL	124.231,15	100,00%	364.476,00

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Esta asignación de UAS por la participación en suelo y cargas entre las Unidades de Actuación Urbanística, se contrasta con la posibilidad de concretar aprovechamientos en cada Unidad, de acuerdo con los ejercicios de cabida y cálculo del potencial de metros cuadrados edificable por UAU, tal como se expuso en el literal f) del presente apartado:

Tabla 8.1-16. Distribución de UAS en función de la participación en suelo y cargas por UAU

TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS ENTRE UAU		
UAU	PUNTAJE APROVECHAMIENTOS POTENCIALES EN LA UAU	DIFERENCIA
UAU 1	99.386,47	20.860,54
UAU 2	0,00	-76.271,20
UAU 3	108.161,74	63.090,14
UAU 4	156.927,79	-7.679,47
TOTAL	364.476,00	0,00

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Como se puede apreciar en la tabla anterior, la asignación de beneficios por la participación en suelo y cargas entre las UAU 1, y 3 es inferior a lo que pueden concretar en su interior; por lo que estas Unidades son receptoras potenciales de los aprovechamientos urbanísticos que no desarrollan las UAU 2 y 4 en sitio, de acuerdo con escenario base de aprovechamientos proyectados.

Así las cosas, se define a continuación el potencial máximo de transferencia o recepción de las UAS entre las Unidades de Actuación 1 a 4:

Tabla 8.1-17. UAU generadoras y receptoras de beneficios.

TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTOS ENTRE UAU				
UAU	PUNTAJE APROVECHAMIENTOS POTENCIALES EN LA UAU	DIFERENCIA	APROVECHAMIENTOS QUE RECIBE CADA UAU	APROVECHAMIENTOS A TRANSFERIR
UAU 1	99.386,47	20.860,54	20.860,54	0,00
UAU 2	0,00	-76.271,20	0,00	76.271,20
UAU 3	108.161,74	63.090,14	63.090,14	0,00
UAU 4	156.927,79	-7.679,47	0,00	7.679,47
TOTAL	364.476,00	0,00	83.950,68	83.950,68

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Lo anterior, implica la gestión articulada y concertada para el desarrollo de las UAU 1 a 4, entre las entidades del Distrito que participan en la gestión urbanística del Plan Parcial, tal como se expondrá más adelante en el apartado de las estrategias de gestión y financiación.

Se resalta que, dado que la UAU 2 podrá transferir total o parcialmente sus aprovechamientos a las UAU 1 y 3. Por tanto, en caso de que en el marco de la estructuración del desarrollo no sean transferidas la totalidad de las UAS asignadas a esta UAU, el restante podrá ser concretado sobre las áreas libres aprovechables de la UAU 2, según se señala en el literal d) del numeral 5.1.3 del presente Documento Técnico de Formulación, a través de mecanismos como el Derecho Real Accesorio de Superficie.

Finalmente, es importante señalar que el puntaje de cargas externas y monetarias asignado a estas UAU en el ejercicio de reparto en la Escala 1, será distribuida de manera equitativa entre los aprovechamientos que concrete cada desarrollo, por lo que se consideran **Cargas Variables** y, en esta escala de reparto, no se asignan de manera estricta a las UAU.

8.1.3. Aporte a cargas urbanísticas de las AMD:

Partiendo el ejercicio de reparto expuesto en el numeral anterior, se establece la relación entre las Unidades de Aprovechamiento de Superficie y el puntaje de cargas urbanísticas, así:

Tabla 8.1-18. Relación entre puntaje de cargas y UAS.

UAS Totales	524.752,48
Puntaje de Cargas totales	244.782,42
Relación entre el puntaje de UAS y de cargas	0,47

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

De acuerdo con lo anterior, **por cada punto de UAS se debe concretar 0,47 puntos de cargas urbanísticas**. Con base en esta relación, se establece la participación en cargas urbanísticas en función de los aprovechamientos potenciales de las Áreas de Manejo Diferenciado Con Posibilidad de Desarrollo. De esta manera se garantiza que los aprovechamientos potenciales aporten a las cargas del Plan Parcial, garantizando igualmente el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios.

Estos aportes a cargas urbanísticas serán generados en Dinero, y deberán estar destinados, en orden de prioridad a los siguientes puntos:

1. Restauración y conservación de los Bienes de Interés Cultural incluidos en la delimitación de las Áreas de Manejo Diferenciado, con excepción del AMD 9, dado que las cargas patrimoniales para la restauración, conservación y reúso de esta edificación, es objeto de distribución entre las UAU.
2. Ampliación y reposición de las redes de servicios públicos, en caso de ser necesario y según lo determinado por las empresas prestadoras en el marco del desarrollo de las UAU.
3. Aporte a la construcción de cargas externas, con el fin de generar recursos adicionales para el desarrollo de los proyectos previstos por el Plan Especial de Manejo y Protección -PEMP- del Cementerio Central⁸.

En los casos en que se genere un excedente de las cargas asociadas al desarrollo de las AMD, por concepto de restauración y conservación de los Bienes de Interés Cultural, estas serán pagadas al Promotor del Plan Parcial, quien las destinará al desarrollo de las intervenciones propuestas en los numerales 2 y 3, del anterior nivel de priorización.

En todo caso, según lo establecido en el artículo 42 de la Resolución 0092 de 2023, que modifica el artículo 85 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, toda intervención de inmuebles declarados como Bienes de Interés Cultural al interior del Plan Parcial, deberá ser aprobado por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC.

Así mismo, para el caso del AMD 7, los promotores podrán ejecutar las cargas patrimoniales correspondientes de manera independiente o con el acompañamiento del Promotor del Plan Parcial. Así mismo, podrán pagar en dinero las cargas patrimoniales descritas en el presente numeral al mencionado Promotor del Plan Parcial quien se encargará de realizar las gestiones y coordinación interinstitucional para su ejecución.

En caso de que el (los) interesado(s) ejecute las cargas patrimoniales realizando intervenciones para la conservación o restauración del Bien de Interés Cultural, y según lo desarrollado en el presente literal, deberá seguir el siguiente procedimiento:

1. El desarrollador del (los) proyecto(s) en el Área de Manejo Diferenciado deberá solicitar concepto favorable al IDPC en virtud de lo establecido en el precitado artículo 42 de la Resolución 0092 de

⁸ En proceso de formulación al momento de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte.

- 2023, que modifica el artículo 85 de la Resolución 088 de 2021 del Ministerio de Cultura, bien sea por cuenta propia o con el acompañamiento del Promotor del Plan Parcial.
2. El IDPC, en el marco de sus funciones, revisará la propuesta de intervención en el Bien de Interés Cultural y solicitará al (los) interesado(s), según sea el caso, realiza las subsanaciones necesarias.
 3. Una vez subsanadas las observaciones del IDPC, en caso de que aplique, esta entidad emitirá concepto favorable sobre la intervención en el Bien de Interés Cultural.
 4. Posteriormente, el (los) interesado(s) podrá(n) realizar el trámite de licenciamiento urbanístico.
 5. El Promotor del Plan Parcial deberá realizar seguimiento a la ejecución de (los) proyecto(s) y verificará el cumplimiento de la ejecución de las cargas urbanísticas, para lo cual deberá solicitar igualmente el acompañamiento del IDPC quien, en el marco de sus competencias, validará que las intervenciones en el BIC se ejecuten de acuerdo con lo aprobado.

La liquidación de las cargas de las AMD con posibilidad de desarrollo se hará teniendo en cuenta la siguiente fórmula:

$$CT = UAS * 0,47 * FVPSC$$

Donde:

CT: Cargas Totales

UAS: Unidades de Aprovechamiento de Superficie a desarrollar en la AMD

FVPSC: Factor para la Valoración del Puntaje de Suelo y Cargas - \$503.197 (Art. 38 Numeral 38.1).

a) Cálculo del potencial de aportes a cargas patrimoniales:

Con el fin de determinar el aporte potencial a cargas patrimoniales asociadas al potencial desarrollo de las Áreas de Manejo Diferenciado que incluyen Bienes de Interés Cultural, en el presente apartado se presenta una explicación metodológica del cálculo de dichas cargas según lo dispuesto anteriormente.

El ejercicio parte de determinar el potencial de desarrollo constructivo de las AMD, haciendo uso de las alturas máximas e índices de construcción detalladas en el numeral 7.2.2. del presente Documento Técnico de Soporte, en un escenario hipotético que prioriza el uso residencial en viviendas No VIS y un desarrollo de usos complementarios de comercio en primeros pisos.

Se parte del número máximo de viviendas potenciales de acuerdo con la densidad habitacional establecida para cada AMD, número que se multiplica por el área promedio de viviendas del Plan Parcial (55 m2), dando como resultado la edificabilidad en vivienda. Igualmente, se multiplica el área ocupada en primer piso, según los índices de ocupación definidos, y se multiplica por dos niveles, dando como resultado el área de comercio. Esto, según se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-19. Relación entre puntaje de cargas y UAS.

AMD 1				
Ocupación	No Máximo de Viviendas	Edificabilidad en Vivienda	Edificabilidad en comercio	Edificabilidad total
1.546,29	121	6.682,19	3.092,59	9.774,78
AMD 7				
Ocupación	No Máximo de Viviendas	Edificabilidad en Vivienda	Edificabilidad en comercio	Edificabilidad total
612,97	48	2.648,90	1.225,94	3.874,84

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se calcula el potencial de Unidades de Aprovechamiento de Superficie, que es el resultado de multiplicar la edificabilidad por uso por el valor previsto de comercialización por metro cuadrado, según se expuso en la metodología de reparto, tal como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-20. Cálculo de UAS de acuerdo con la edificabilidad proyectada

AMD	Edificabilidad en Vivienda	Edificabilidad en Comercio	Ventas potenciales en vivienda	Ventas potenciales en comercio	Ventas Totales	UAS
AMD 1	6.682,19	3.092,59	\$ 50.116.460.625,00	\$ 37.111.032.000,00	\$ 7.227.492.625,00	18.047,07
AMD 7	2.648,90	1.225,94	\$ 19.866.763.125,00	\$ 14.711.256.000,00	\$ 34.578.019.125,00	7.154,07
Total	9.331,10	4.318,52	\$ 69.983.223.750,00	\$ 51.822.288.000,00	\$ 121.805.511.750,00	25.201,14

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Posteriormente, se calcula el potencial de cargas urbanísticas, multiplicando las UAS resultantes del cálculo anterior por 0,47, según se describió anteriormente, lo que corresponde a la equivalencia de UAS y cargas urbanísticas en el Plan Parcial. Este puntaje de cargas se multiplica a su vez por el valor del puntaje de suelo y cargas de la metodología de reparto (\$ 503.196,92), lo que da como resultado el aporte potencial en recursos para la conservación de los Bienes de Interés Cultural. Estos resultados se presentan a continuación:

Tabla 8.1-21. Recursos potenciales para la conservación del BIC

AMD	UAS	Puntaje de cargas	Recursos potenciales
AMD 1	18.047,07	8.482,12	\$ 4.268.177.512,81
AMD 7	7.154,07	3.362,41	\$ 1.691.956.506,21
Total	25.201,14	11.844,54	\$ 5.960.134.019,02

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Así las cosas, con las hipótesis antes planteadas, se genera un recurso potencial de \$ 5.960.134.019,02 por concepto de cargas patrimoniales para la conservación y restauración de estos dos Bienes de Interés Cultural. A manera de ejemplo, en el caso del edificio de Panauto que cuenta con un área construida total aproximada de 3.906,3 m², se estaría generando un recurso aproximado de **\$ 1.092.639,46** por metro cuadrado para estos fines.

8.1.4. Otras exigencias del Plan Parcial:

a) Exigencias de Vivienda de Interés Social:

Las Unidades de Actuación Urbanística deberán concretar las exigencias de Vivienda de Interés Social o Vivienda de Interés Prioritario, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 221 de 2020, *“Por medio del cual se establecen los porcentajes mínimos de suelo destinado a la construcción de vivienda de interés social (VIS) y vivienda de interés prioritario (VIP), las condiciones e incentivos para su cumplimiento, en desarrollo del artículo 75 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 ‘Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 ‘Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI’ y se adoptan otras disposiciones”*.

Este Decreto establece en su Artículo 6° que *“El porcentaje mínimo de suelo útil y urbanizado para el desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social (VIS) en tratamiento urbanístico de Renovación Urbana en la modalidad de redesarrollo, se exigirá en el trámite del Plan Parcial y de las respectivas licencias urbanísticas en zonas o áreas de actividad cuyos usos correspondan a residencial (vivienda), comercio y/o servicios, a partir de la fecha de entrada en vigencia del presente decreto”*. El mismo artículo define la exigencia de Vivienda de Interés Social como el 20% del suelo útil del Plan Parcial; o el **10% del área construida total del proyecto general**.

Cumplimiento de la obligación en metros cuadrados construidos en el desarrollo de las UAU:

Dado que el 75,18% del suelo desarrollable del Plan Parcial corresponde a predios de propiedad de empresas del Distrito, el presente Plan Parcial propone la concreción del 10% de los aprovechamientos urbanísticos en Vivienda de Interés Social, como obligación para el desarrollo de la totalidad de las Unidades de Actuación Urbanística, según se establece en el parágrafo 1 del artículo 6 del Decreto Distrital 221 de 2020, en el cual se define que *“Se entenderá cumplida la obligación de que trata el presente artículo cuando se destine el 20% del área útil o mínimo el 10% del área construida total del proyecto general”*.

Lo anterior, atendiendo además a las condiciones para la viabilidad del Plan Parcial establecidas en el Comité de Renovación Urbana del 29 de septiembre de 2023, y según lo establecido en la Resolución 2474 de 2023 de la Secretaría Distrital de Planeación *“Por la cual se decide sobre la viabilidad de la modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Metro 26”, adoptado mediante el Decreto Distrital 213 de 2013, posteriormente subrogado a través del Decreto Distrital 822 de 2019”*.

Cabe resaltar que, para el cálculo del “área construida total” de que trata el precitado parágrafo 1 del artículo 6 del Decreto Distrital 221, se toman las áreas para el cálculo del Índice de Construcción, descritas en el numeral 6 del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte.

Por tanto, la exigencia de Vivienda de Interés Social en el escenario base de aprovechamientos, se presenta a continuación:

Tabla 8.1-22. Cumplimiento en m2 construidos de VIS por UAU.

UAU	Edificabilidad (m2)	10% de la edificabilidad total destinada a VIS
UAU 1	63.447,10	6.344,71
UAU 2	0,00	0,00 (1)
UAU 3	53.671,62	5.367,16 (2)
UAU 4	87.634,04	8.763,40
UAU 5	28.018,57	2.801,86
UAU 6	17.131,35	1.713,14
UAU 7	24.765,65	2.476,57
UAU 8	30.180,73	3.018,07
TOTAL	304.849,07	30.484,91

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

- (1) Cabe resaltar que la UAU 2 no cuenta con suelo edificabilidad asignada por el presente Plan Parcial, toda vez que las áreas prediales que conforman la Unidad de Actuación están destinados a las infraestructuras de transporte público, espacios públicos o componentes del sistema vial. Por tanto, la exigencia calculada en VIS para dicha UAU es 0,00 m2.
- (2) Dado que se propone que la UAU 3 concrete los aprovechamientos asignados por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios del presente Plan Parcial, en usos comerciales, dotacionales y de servicios, a través de la aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie u otros instrumentos para la concreción de dichos aprovechamientos, la obligación de Vivienda de Interés Social podrá ser redistribuida entre las UAU 1 y 4, según se defina en el marco de la estructuración de las Unidades de Actuación Urbanística a desarrollarse por iniciativa pública, tal como se describe en el numeral 9.2. del presente Documento Técnico de Soporte.

Así mismo, se aclara que para la definición del escenario base de aprovechamientos por UAU para el ejercicio de reparto, conforme se expuso en el literal f) del numeral 8.1.2. del presente Documento Técnico de Soporte, se partió de la distribución de la obligación de VIS de la UAU 3, según se describió anteriormente, entre las UAU 1 y 4, dando como resultado la obligación máxima en metros cuadrados construidos en VIS que se presenta en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-23. Cumplimiento en m2 construidos de VIS por UAU.

UAU	Obligación de VIS en m2 construidos
UAU 1	8.598,67
UAU 2	0,00
UAU 3	0,00
UAU 4	11.876,61
UAU 5	2.801,86
UAU 6	1.713,14

UAU	Obligación de VIS en m2 construidos
UAU 7	2.476,57
UAU 8	3.018,07
TOTAL	30.484,91

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Cabe resaltar que el cálculo del potencial de obligaciones descrito en las tablas anteriores corresponde al escenario de aprovechamientos definido para efectos de la definición del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios. Por tanto, la obligación de Vivienda de Interés Social deberá ser calculada en función de los metros cuadrados edificables que contabilizan para el índice de construcción, según lo descrito en el numeral 6 del numeral 3 del presente Documento Técnico de Soporte, que sean licenciados en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.

En todo caso, independiente de los metros cuadrados efectivamente licenciados, se deberá garantizar el 10% de la edificabilidad en Vivienda de Interés Social calculada, como se ha expuesto anteriormente, sobre las áreas que se contabilizan en el índice de construcción.

Así mismo, el Promotor del Plan Parcial, de acuerdo con lo definido en el componente de gestión y financiación del Plan Parcial, a desarrollarse más adelante, será el encargado de velar por la ejecución de las obligaciones de VIS, en los ámbitos de sus actuaciones.

8.1.5. Convertibilidad de usos:

La convertibilidad de usos es una de las herramientas definidas por el Plan Parcial que permite flexibilizar los desarrollos urbanísticos en función de la mezcla de usos potenciales, con el fin de adaptarse a las necesidades del mercado inmobiliario, sin que esto implique futuros procesos de reformulación.

a) Escenario base de Desarrollo:

Parte del escenario de aprovechamientos urbanísticos por usos que establece como **Escenario Base de Desarrollo**, definido como el esquema de distribución de usos por UAU, construido con base en los resultados del estudio de mercado y conforme a las expectativas de desarrollo de los entes tanto públicos como privados que tienen injerencia en la gestión futura del Plan Parcial. Por tanto, este escenario se construye como respuesta a las dinámicas actuales y a la vocación previsible del área de planificación, pero **NO corresponde a una asignación estricta de aprovechamientos máximos de las Unidades de Actuación Urbanística**.

De acuerdo con lo establecido desde el sistema de reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial, los aprovechamientos potenciales de las Unidades de Actuación se expresan en UAS. Por tanto, se hace necesario definir un procedimiento que permita establecer el resultante de metros cuadrados que se derivan de las Unidades de Aprovechamiento de Superficie. Estas Unidades, como se expuso anteriormente, son el resultado de realizar

una comparación entre los aprovechamientos urbanísticos en usos residenciales, comerciales, dotacionales y de servicios, con base en los precios de venta por metro cuadrado por cada uno de estos productos inmobiliarios.

Para el ejercicio de reparto, y con el fin de hallar el valor total de las UAS, se establece como base para el cálculo el valor por metro cuadrado de **Vivienda VIS de Renovación Urbana**, siendo el producto inmobiliario de menor valor; por tanto, **un metro cuadrado de vivienda VIS de Renovación Urbana equivale a una Unidad de Aprovechamiento de Superficie**. La valoración de las UAS asociadas al resto de los usos propuestos por el Plan Parcial, es decir, comercio y dotacionales y servicios, se establece de acuerdo con la relación entre el precio de venta por metro cuadrado de estos usos respecto a la vivienda VIS. El factor resultante se multiplica por el total de metros cuadrados en cada uso, dando como resultado el número total de UAS para las actividades diferentes a la vivienda.

b) Relación de UAS por uso:

De acuerdo con los valores referenciados en el sistema de reparto, la relación entre los metros cuadrados de suelo por uso se presenta a continuación:

Tabla 8.1-24. Relación de UAS por uso.

PRECIO DE VENTA POR USO	VALOR / m2 (\$)	UAS POR USO
Comercio en primeros pisos	\$ 12.000.000	2,48
Dotacional y Servicios	\$ 9.500.000	1,97
Vivienda No VIS	\$ 7.500.000	1,55
Vivienda VIS	\$ 4.833.333	1,00

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

c) Procedimiento para la convertibilidad de usos:

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, se habilita la posibilidad de concretar de manera libre las UAS asignadas por Unidad de Actuación Urbanística en usos residenciales, comerciales y de servicios propuestos por el escenario base del sistema de reparto.

Para establecer el procedimiento a aplicarse para el cálculo de la convertibilidad de usos, se parte de dos premisas fundamentales:

- La convertibilidad de usos no puede dar como resultado un escenario de aprovechamientos urbanísticos donde se exceda el total de Unidades de Aprovechamiento de Superficie. Esto es, independiente del número de metros cuadrados que se concreten en un desarrollo inmobiliario, estos no podrán superar la equivalencia en UAS definidas en el reparto por UAU.

- El resultado de aplicar la convertibilidad de usos no puede derivar en un escenario donde se superen el número máximo de viviendas y las alturas máximas de las edificaciones, de acuerdo con la asignación de aprovechamientos por UAU definido en el numeral 7.2.1. del presente Documento Técnico de Soporte.

Procedimiento para la convertibilidad de usos:

El cálculo de la edificabilidad resultante producto de la aplicación de la convertibilidad de usos se aplicará de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Definir el número de Unidades de Aprovechamiento de Superficie a destinar a cada uso:

Del número de Unidades de Aprovechamiento de Superficie definidas por el Sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, se determinará el porcentaje de UAS a destinar a vivienda, comercio, y dotacionales y servicios.

2. Equivalencia en metros cuadrados por uso:

Las Unidades de Aprovechamiento de suelo definidas por uso se dividirán por el Valor UAS definido en la tabla anterior, con el fin de hallar los metros cuadrados correspondientes a comercio, servicios y vivienda, aplicando la siguiente fórmula:

$$m^2 \text{ por uso} = \frac{\text{Unidades de Aprovechamiento de Suelo por uso}}{\text{Valor UAS por uso}}$$

3. Verificación del índice de construcción resultante:

La sumatoria de la edificabilidad resultante en comercio y servicios se dividirá por el Área Predial de la Unidad de Actuación Urbanística, de conformidad a las definiciones contenidas en el presente Documento Técnico de Soporte.

d) De las obligaciones urbanísticas y la convertibilidad de usos:

Una de las principales premisas del ejercicio de convertibilidad de usos es que se garantice el sistema público proyectado por el Plan Parcial, y de manera concreta, las cargas urbanísticas asociadas a cada Unidad de Actuación Urbanística.

Mediante la aplicación del procedimiento para la convertibilidad de usos se garantiza que **permanezcan invariable las Unidades de Aprovechamiento de Superficie por UAU** definidas en el sistema de reparto, con lo cual se garantiza que los aprovechamientos que se concreten en los desarrollos urbanísticos e inmobiliarios **guarden la misma proporción respecto a las cargas urbanísticas** establecidas.

Lo anterior implica que es indiferente la proporción resultante en metros cuadrados de edificabilidad en comercio, servicios o vivienda por UAU, luego de la aplicación del procedimiento de convertibilidad de usos, toda vez que las Unidades de Aprovechamiento de Superficie seguirán siendo las mismas que asigna el reparto. Por tanto, la convertibilidad de usos **no implica en ningún caso una modificación al sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.**

No obstante, es importante aclarar que, independiente de los aprovechamientos que se licencien para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión, deberá concretarse en todo caso las cargas por concepto de espacios públicos y sistemas de movilidad, de acuerdo con el planteamiento urbanístico, así como las cargas externas y monetaria distribuidas entre las UAU.

En todo caso, se deberá dar cumplimiento a la obligación de Vivienda de Interés Social correspondiente al 10% del área construida que cuenta para el índice de construcción, según se detalló en el literal a) del numeral 8.1.4. del presente Documento Técnico de Soporte, independiente del escenario resultante de convertibilidad de usos derivado de la aplicación de la metodología antes descrita.

8.1.6. Simulación urbanístico-financiera:

La simulación urbanístico-financiera tiene como objetivo demostrar que los proyectos inmobiliarios y actuaciones urbanísticas definidas por el instrumento de planificación complementaria y el planteamiento urbanístico del Plan Parcial son viables financieramente. Lo anterior quiere decir que las diversas Unidades de Actuación Urbanística tienen la capacidad de realizar materialmente las cargas urbanísticas definidas y descritas en los anteriores numerales.

Los datos de referencia para la realización de esta simulación urbanístico-financiera son resultado de los ejercicios de cabida arquitectónica elaborados por el equipo técnico de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C., con base en la cual se definió el potencial máximo de edificabilidad de las Unidades de Actuación Urbanística. Así mismo, para la definición de los costos directos de construcción de los diferentes productos inmobiliarios, fueron utilizados indicadores que han sido compilados desde la experiencia de la Empresa y contrastando otras fuentes de información secundaria. Igualmente, respecto a los costos indirectos, se utilizaron indicadores convencionales en la evaluación de proyectos inmobiliarios en la ciudad.

Cabe resaltar que la información que se presenta a continuación obedece a un ejercicio a nivel de prefactibilidad partiendo además del escenario base de desarrollo descrito a lo largo del presente Documento Técnico de Soporte, y en un modelo estático donde los datos de partida son los utilizados a través del desarrollo del presente Documento Técnico de Soporte. Así mismo, se reitera que los valores, precios y costos que se asumen en el ejercicio son estimativos. En el momento del desarrollo de cada una de las etapas de la Unidad de Actuación Urbanística, las obligaciones se deberán cumplir tal y como lo establece la presente formulación, por lo que se deberán desarrollar las obras de urbanismo necesarias.

A continuación, y como punto de partida para la simulación, se presentan las áreas generales del mencionado ejercicio de cabida:

Tabla 8.1-25. Áreas generales del ejercicio de cabida

ÁREA EDIFICABLE POR USOS Y POR UAU								
USO	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	6.391,6	7.224,7	8.342,7	2.541,5	2.146,5	1.670,7	1.877,5	30.195,2
Dotacional y Servicios	4.312,6	60.638,9	66.302,6	3.990,3	0,0	5.786,3	4.331,4	145.362,0
Vivienda No VIS	56.199,5	0,0	20.107,6	23.294,7	16.662,0	19.760,1	26.827,8	162.851,7
Vivienda VIS	10.146,4	0,0	14.014,4	3.362,2	2.021,5	2.922,3	3.561,3	36.028,2
TOTAL	77.050,1	67.863,6	108.767,2	33.188,8	20.830,0	30.139,4	36.598,0	374.437,1

ÁREA VENDIBLE POR USO Y UAU								
USO	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	4.565,4	5.160,5	5.959,1	1.815,4	1.533,2	1.193,3	1.341,1	21.568,0
Dotacional y Servicios	3.450,1	48.511,1	53.042,0	3.989,1	0,0	4.629,0	3.465,1	117.086,4
Vivienda No VIS	46.832,9	0,0	16.756,3	19.412,3	13.885,0	16.466,7	22.356,5	135.709,8
Vivienda VIS	8.598,7	0,0	11.876,6	2.801,9	1.713,1	2.476,6	3.018,1	30.484,9
TOTAL	63.447,1	53.671,6	87.634,0	28.018,6	17.131,4	24.765,7	30.180,7	304.849,1

PARQUEADEROS POR UAU								
	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Área de sótanos para parqueaderos	17.578,8	0,0	38.742,1	10.197,4	4.633,6	7.338,6	10.675,4	89.165,8
Área de pisos en plataforma para parq.	0,0	11.903,2	0,0	2.710,10	2.316,8	1.928,5	3.431,5	22.290,1
Área total de parqueadero	17.578,8	11.903,2	38.742,1	12.907,5	6.950,3	9.267,1	14.107,0	111.456,0
No. Celdas	586	397	1.291	430	232	309	470	3.715

APAUP - AMI o ABFAUP								
	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
APAUP	604,6	3.515,4	4.948,9	797,2	707,8	1.529,0	349,3	12.452,1

ÁREA CONSTRUIDA TOTAL								
	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
ÁREA EDIFICABLE TOTAL	94.628,9	79.766,8	147.509,4	46.096,3	27.780,3	39.406,5	50.704,9	485.893,1

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Tal como se indicó anteriormente, se asume un costo de construcción por metro cuadrado a partir de indicadores de mercado, con el fin de establecer, de acuerdo con las áreas totales edificable de las construcciones expuesta en la tabla anterior, la incidencia de los costos de construcción en el potencial de ventas de las Unidades de Actuación Urbanística. Estos indicadores se presentan en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-26. Indicadores para el cálculo de los costos directos de construcción

USO	COSTO POR M2
Residencial VIS	\$ 1.645.572,19
Residencial No - VIS	\$ 1.921.918,56
Comercio zonal	\$ 1.959.752,22
Servicios personales y empresariales	\$ 1.922.434,34

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Estos resultados se presentan en la tabla a continuación:

Tabla 8.1-27. Cálculo de los costos directos de construcción

COSTOS DIRECTOS POR UAU				
COSTO DIRECTO	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5
VIVIENDA NO VIS	\$ 108.010.926.921	\$ -	\$ 38.645.079.637	\$ 44.770.547.512
VIVIENDA VIS	\$ 16.696.684.504	\$ -	\$ 23.061.698.233	\$ 5.532.790.379
USOS COMERCIALES	\$ 12.525.873.892	\$ 14.158.690.063	\$ 16.349.692.252	\$ 4.980.762.002
USOS DE SERVICIOS	\$ 8.290.699.946	\$ 116.574.254.241	\$ 127.462.298.932	\$ 7.671.142.036
PARQUEADEROS	\$ 45.909.379.627	\$ 31.086.845.846	\$ 101.180.211.085	\$ 33.709.552.481
APAUP (m2)	\$ 505.956.861	\$ 35.655.858.089	\$ 4.141.670.787	\$ 667.141.325
CARGAS DE URBANIZACIÓN	\$ 1.637.185.391	\$ 2.350.747.455	\$ 4.318.413.640	\$ 1.599.890.024
COSTOS DIRECTOS POR UAU	\$ 193.576.707.141	\$ 199.826.395.695	\$ 315.159.064.567	\$ 98.931.825.759

COSTOS DIRECTOS POR UAU				
COSTO DIRECTO	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
VIVIENDA NO VIS	\$ 32.023.087.770	\$ 37.977.296.598	\$ 51.560.821.905	\$ 312.987.760.343
VIVIENDA VIS	\$ 3.326.523.034	\$ 4.808.932.950	\$ 5.860.419.791	\$ 59.287.048.891
USOS COMERCIALES	\$ 4.206.514.070	\$ 3.274.110.998	\$ 3.679.430.926	\$ 59.175.074.204
USOS DE SERVICIOS	\$ -	\$ 11.123.685.698	\$ 8.326.784.519	\$ 279.448.865.373
PARQUEADEROS	\$ 18.151.739.459	\$ 24.202.237.926	\$ 36.842.206.636	\$ 291.082.173.060
APAUP (m2)	\$ 592.340.352	\$ 1.279.633.919	\$ 292.333.048	\$ 43.134.934.380
CARGAS DE URBANIZACIÓN (\$)	\$ 141.739.531	\$ 746.770.190	\$ 1.878.565.002	\$ 12.673.311.233
COSTOS DIRECTOS POR UAU	\$ 58.441.944.215	\$ 83.412.668.280	\$ 108.440.561.827	\$ 1.057.789.167.484

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Para el cálculo de los costos indirectos, se utilizan igualmente indicadores que, tal como se presenta en la tabla a continuación, son aplicados de manera diferencial entre los costos directos de ventas o las ventas potenciales. Lo anterior, según una estructura convencional de costos de un proyecto inmobiliario:

Tabla 8.1-28. Indicadores para el cálculo de los costos indirectos

PORCENTAJE COSTOS INDIRECTOS		
Descripción	Porcentaje sobre costo directo	Porcentaje sobre ventas
	%	%
HONORARIOS DE CONSTRUCCIÓN (% / CD)	11,00%	
INTERVENTORÍA (% / CD)	10,00%	
DISEÑOS GENERAL (% / VENTAS)		1,50%
HONORARIOS GERENCIA (% / VENTAS)		3,00%
HONORARIOS VENTAS (% / VENTAS)		3,00%
PUBLICIDAD		3,00%
FINANCIEROS		3,00%
LEGALES (% / VENTAS)		2,00%
IMPUESTO IDU (% / CD)	3,00%	
ICA (% / VENTAS)		1,00%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Lo anterior, arroja como resultado los siguientes costos indirectos:

Tabla 8.1-29. Cálculo de los costos indirectos

COSTOS INDIRECTOS POR UAU					
UAU	COSTOS DIRECTOS	VENTAS	C.I. / C.D.	C.I. / Ventas	COSTOS INDIRECTOS
UAU 1	\$ 193.576.707.141	\$ 480.367.923.201	\$ 46.458.409.714	\$ 79.260.707.328	\$ 125.719.117.042
UAU 3	\$ 199.826.395.695	\$ 522.781.742.858	\$ 47.958.334.967	\$ 86.258.987.571	\$ 134.217.322.538
UAU 4	\$ 315.159.064.567	\$ 758.484.333.489	\$ 75.638.175.496	\$ 125.149.915.026	\$ 200.788.090.522
UAU 5	\$ 98.931.825.759	\$ 218.815.032.797	\$ 23.743.638.182	\$ 36.104.480.411	\$ 59.848.118.594
UAU 6	\$ 58.441.944.215	\$ 130.816.075.000	\$ 14.026.066.612	\$ 21.584.652.375	\$ 35.610.718.987
UAU 7	\$ 83.412.668.280	\$ 193.766.249.750	\$ 20.019.040.387	\$ 31.971.431.209	\$ 51.990.471.596
UAU 8	\$ 108.440.561.827	\$ 231.272.315.498	\$ 26.025.734.839	\$ 38.159.932.057	\$ 64.185.666.896

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Así mismo, se calcula el potencial de ventas del proyecto en el escenario base, partiendo de los precios de venta por productos inmobiliarios expuestos en la metodología de reparto del presente apartado del Documento Técnico de Soporte, dando como resultado lo que se expone en la siguiente tabla:

Tabla 8.1-30. Ventas estimadas

VENTAS ESTIMADAS POR UAU				
USO	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5
Comercio en primeros pisos	\$ 54.784.800.000	\$ 61.926.298.320	\$ 71.509.152.000	\$ 21.784.512.000
Dotacional y Servicios	\$ 32.775.798.000	\$ 460.855.444.538	\$ 503.899.380.000	\$ 37.896.233.400
Vivienda No VIS	\$ 351.247.085.723	\$ -	\$ 125.672.207.313	\$ 145.591.976.554
Vivienda VIS	\$ 41.560.239.479	\$ -	\$ 57.403.594.176	\$ 13.542.310.842
TOTAL	\$ 480.367.923.201	\$ 522.781.742.858	\$ 758.484.333.489	\$ 218.815.032.797

VENTAS ESTIMADAS POR UAU				
USO	UAU 6	UAU 7	UAU 8	TOTAL
Comercio en primeros pisos	\$ 18.398.160.000	\$ 14.320.080.000	\$ 16.092.840.240	\$ 258.815.842.560
Dotacional y Servicios	\$ -	\$ 43.975.500.000	\$ 32.918.451.900	\$ 1.112.320.807.838
Vivienda No VIS	\$ 104.137.762.500	\$ 123.500.604.375	\$ 167.673.669.210	\$ 1.017.823.305.676
Vivienda VIS	\$ 8.280.152.500	\$ 11.970.065.375	\$ 14.587.354.148	\$ 147.343.716.520
TOTAL	\$ 130.816.075.000	\$ 193.766.249.750	\$ 231.272.315.498	\$ 2.536.303.672.593

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Finalmente, se calcula el valor residual del suelo partiendo de la estimación de los costos directos e indirectos, así como las ventas estimadas, y una utilidad del constructor que se fija en un 15% dada la naturaleza y magnitud de los potenciales desarrollos del Plan Parcial. Así las cosas, el valor resultante de descontar de las ventas potenciales los costos del proyecto y las utilidades, corresponde al valor residual del suelo, el cual se divide entre las áreas prediales de las Unidades de Actuación Urbanística según se presenta a continuación:

Tabla 8.1-31. Cálculo del Valor Residual del Suelo

CONCEPTO	UAU 1	UAU 3	UAU 4	UAU 5
VENTAS ESTIMADAS	\$ 480.367.923.201	\$ 522.781.742.858	\$ 758.484.333.489	\$ 218.815.032.797
COSTOS DIRECTOS	\$ 193.576.707.141	\$ 199.826.395.695	\$ 315.159.064.567	\$ 98.931.825.759
COSTOS INDIRECTOS	\$ 132.001.670.630	\$ 141.054.590.715	\$ 210.708.025.306	\$ 60.030.156.431
TOTAL COSTOS	\$ 325.578.377.771	\$ 340.880.986.410	\$ 525.867.089.873	\$ 158.961.982.190
UTILIDAD ESPERADA (15% / VENTAS)	\$ 72.055.188.480	\$ 78.417.261.429	\$ 113.772.650.023	\$ 32.822.254.919
VALOR RESIDUAL DEL SUELO	\$ 82.734.356.950	\$ 103.483.495.018	\$ 118.844.593.593	\$ 27.030.795.687
INCIDENCIA VALOR SUELO / VENTAS	17,22%	19,79%	15,67%	12,35%
VALOR RESIDUAL / m2	\$ 7.816.522	\$ 7.863.620	\$ 7.962.460	\$ 7.618.743

CONCEPTO	UAU 6	UAU 7	UAU 8
VENTAS ESTIMADAS	\$ 130.816.075.000	\$ 193.766.249.750	\$ 231.272.315.498
COSTOS DIRECTOS	\$ 58.441.944.215	\$ 83.412.668.280	\$ 108.440.561.827
COSTOS INDIRECTOS	\$ 38.698.455.099	\$ 52.740.686.613	\$ 66.885.547.833
TOTAL COSTOS	\$ 97.140.399.314	\$ 136.153.354.893	\$ 175.326.109.660
UTILIDAD ESPERADA (15% / VENTAS)	\$ 19.622.411.250	\$ 29.064.937.463	\$ 34.690.847.325
VALOR RESIDUAL DEL SUELO	\$ 14.053.264.436	\$ 28.547.957.394	\$ 21.255.358.513
INCIDENCIA VALOR SUELO / VENTAS	10,74%	14,73%	9,19%
VALOR RESIDUAL / m2	\$ 6.311.615	\$ 7.780.252	\$ 6.396.202

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

Como conclusión del anterior ejercicio se evidencia que el Plan Parcial agrega valor a los suelos que componen las Unidades de Actuación Urbanística, según los parámetros utilizados conforme a lo expuesto en el presente numeral. No obstante, el valor residual del suelo no se entiende como un ejercicio estático dado que puede variar al momento de estructuración y desarrollo de los proyectos inmobiliarios, toda vez que este depende de factores como los costos precisos de construcción en un momento determinado o los precios de venta de los productos inmobiliarios que habilita la norma del presente Plan Parcial de acuerdo con la situación del mercado.

9. Gestión y financiación del Plan Parcial:

9.1. Promotor para el desarrollo urbanístico del Plan Parcial:

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano e Bogotá D.C. será el Promotor para la gestión y desarrollo urbanístico del Plan Parcial, constituyéndose en el responsable de la gestión de las intervenciones por iniciativa pública, y el acompañamiento a las actuaciones urbanísticas de los actores privados en dos líneas principales:

1. **La Gestión Urbanística e Inmobiliaria:** enfocada en la vinculación de entidades gestoras de naturaleza pública, privada o mixta; inversionistas y promotores inmobiliarios para la gestión asociada del suelo; la gestión predial para los proyectos de iniciativa pública; la evaluación y seguimiento a los desarrollos, para garantizar la ejecución del planteamiento urbanístico; y la coordinación interinstitucional para la implementación de los instrumentos de gestión y financiación, y para la obtención de licencias o permisos en las actuaciones de iniciativa pública.
2. **La gestión social:** enfocada en la implementación del Plan de Gestión Social para garantizar la protección a moradores y actividades económicas en el área de planificación.

9.1.1. Funciones específicas en la Gestión Urbanística e Inmobiliaria:

1. Diseñar los esquemas de participación de los actores públicos y privados en relación con las inversiones; la estructuración de los proyectos; el gobierno corporativo de los desarrollos; y las utilidades o rentas derivadas de los mismos.
2. Diseñar las estrategias de promoción y divulgación de los desarrollos.
3. Priorizar las intervenciones de las Unidades de Actuación Urbanística, de manera concertada con los actores involucrados en el desarrollo.
4. Coordinar con las entidades competentes la ejecución de las intervenciones al interior del área de planificación y el área de influencia inmediata del Plan Parcial, con el fin de garantizar la mitigación de los impactos urbanísticos que pueda generar el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, o los impactos del desarrollo de obras e intervenciones públicas para el desarrollo de los proyectos urbanísticos e inmobiliarios en el Plan Parcial.
5. De manera particular, adelantará la solicitud de acompañamiento para estudios, diseños y construcción de cargas locales y cargas generales ante el IDU- Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura (DTAI), para el desarrollo de las UAU de iniciativa pública (UAU 1 a 4), y según lo soliciten los promotores de las demás Unidades de Actuación Urbanística.
6. Coordinar con el Ministerio de Cultura o las entidades competentes para la ejecución del perfil de la Carrera 13, de acuerdo con las proyecciones del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, especialmente en lo referente a la destinación de cargas urbanísticas de las UAU 5, 7 y 8 asociadas a la recualificación de la sección pública de este eje.

7. Coordinar con la Empresa Férrea Regional o la entidad competente, la ejecución del proyecto de espacio público propuesto por el Plan Parcial en la calzada oriental de la Carrera 17, en articulación con el desarrollo del proyecto Regiotram de Occidente.
8. Coordinar con la Empresa Metro de Bogotá y con la Empresa Férrea Regional, o las entidades competentes, la ejecución de la Calle 24, asociadas a las cargas urbanísticas de las Unidades de Actuación Urbanística 1 y 4, en articulación con la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá y sus espacios públicos, así como el proyecto Regiotram de Occidente.
9. Realizar seguimiento y evaluación en la ejecución de las cargas urbanísticas en los desarrollos de las Unidades de Actuación Urbanística, velando por el cumplimiento de las definiciones del Plan Parcial y la consolidación del planteamiento urbanístico.
10. Brindar asesoría a los desarrolladores inmobiliarios de las UAU en el proceso de estructuración y desarrollo de los proyectos, garantizando el cumplimiento de las normas establecidas en el Plan Parcial.
11. Ejercer las funciones de banco inmobiliario para el área de planificación a través de lo establecido en las Leyes 9 de 1989 y 388 de 1997.
12. Adelantar la gestión del suelo para las intervenciones de iniciativa pública, diferentes al área de intervención del Metro de Bogotá, y para la ejecución de las cargas urbanísticas externas al área de planificación.
13. Apoyar e impulsar la implementación de mecanismos de gestión asociada entre los propietarios de las Unidades de Actuación Urbanística.
14. Impulsar y/o participar en la creación de esquemas fiduciarios para el desarrollo de los proyectos de iniciativa pública en el Plan Parcial.
15. Recaudar los recursos correspondientes a las Cargas Externas y Cargas Monetarias por UAU, y gestionar, a instancia del esquema fiduciario que se constituya, dichos recursos.
16. Ejecutar las cargas externas de urbanización y las cargas monetarias, en coordinación con las demás entidades con injerencia en su desarrollo.
17. Coordinar con las empresas prestadoras de servicios públicos, la concreción de los recursos provenientes de las cargas urbanísticas monetarias destinadas a la ejecución de redes de servicios públicos, de acuerdo con las necesidades asociadas a la progresividad en el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística.
18. Impulsar y/o participar en la constitución de entidades gestoras que garanticen el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística de iniciativa pública.
19. Coordinar la aplicación de los factores de convertibilidad de usos definidos por el Plan Parcial, velando porque no se exceda el tope de aprovechamientos urbanísticos establecidos por Unidad de Actuación Urbanística en el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
20. Verificar por el cumplimiento de las cargas urbanísticas de las Unidades de Actuación Urbanística definidas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios.
21. Coordinar con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la ejecución de las cargas patrimoniales destinadas a la restauración, mantenimiento o conservación de los Bienes de Interés Cultural en el ámbito del Plan Parcial, y al reuso del Área de Manejo Diferenciado 9 - AMD-9.
22. Apoyar en la gestión del suelo, cuando sea el caso, en el marco del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística a gestionarse por iniciativa privada, buscando la vinculación de los propietarios y moradores en los futuros desarrollos urbanísticos e inmobiliarios, y velando por la protección a moradores y actividades económicas.

9.1.2. Funciones específicas en la Gestión Social:

1. Brindar asesoría y acompañamiento para la vinculación efectiva de los propietarios y moradores de los suelos que componen las Unidades de Actuación Urbanística, en el marco de la ejecución de los desarrollos urbanísticos e inmobiliarios.
2. Coordinar la oferta y demanda de proyectos de Vivienda de Interés Social para la concreción de los recursos derivados de las exigencias del Plan Parcial.
3. Garantizar la implementación del Plan de Gestión Social en el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, según corresponda.
4. Diseñar e implementar estrategias sociales de pedagogía y socialización en el desarrollo del Plan Parcial.
5. En el caso de desarrollo en el marco de la delimitación de Unidades de Actuación Urbanística, según lo establecido en los artículos 40 y subsiguientes de la Ley 388 de 1997, en las UAU a desarrollarse por iniciativa privada se deberá aplicar igualmente las estrategias de gestión social definidas para la UAU 1 según lo desarrollado en el Plan de Gestión Social que hace parte integral del presente Decreto.

Las Unidades de Actuación 1 a 4 serán gestionadas de manera conjunta por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá; la Empresa de Transporte del Tercer Milenio S.A. TransMilenio; y la Empresa Metro de Bogotá. Para ello, se hace necesaria la coordinación interinstitucional para la definición la participación, tanto en la gestión del desarrollo como en las utilidades derivadas; el desarrollo armónico de las infraestructuras de transporte público con las actuaciones urbanísticas; la precisión del mejor uso y mayor aprovechamiento de los suelos, asociado al potencial de aprovechamientos urbanísticos definidos desde el Plan Parcial; y la definición de lineamientos para el proceso de estructuración del desarrollo inmobiliario.

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá liderará el proceso de estructuración de los desarrollos en estas UAU; la vinculación de actores privados como inversionistas de los proyectos; y las gestiones con otras entidades que tienen injerencia en el desarrollo del Plan Parcial, especialmente en lo relacionado con la obtención de permisos y licencias.

Igualmente, liderará el proceso de gestión predial de la Unidad de Actuación Urbanística 1, incluyendo el saneamiento de las propiedades, según sea el caso, y la implementación del Plan de Gestión Social. Lo anterior, con el fin de vincular los suelos de esta UAU en el proceso de estructuración y desarrollo de un gran proyecto urbano de iniciativa pública, en conjunto con las UAU 2, 3 y 4.

Por su parte, la gestión de las Unidades de Actuación Urbanística 5, 6, 7 y 8 será de iniciativa privada. Sin embargo, se deberá coordinar con el Promotor del Plan Parcial en la ejecución de las cargas urbanísticas por concepto de cesión y adecuación, y el pago de las cargas externas y monetarias.

Sin perjuicio de lo anterior, La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, como Promotor de este Plan Parcial, será la encargada de garantizar la ejecución de la totalidad de las cargas y de las acciones de mitigación según estudio de tránsito requeridos para el desarrollo urbanístico.

9.1.3. Convenio Interadministrativo 344 de 2021:

El 22 de noviembre de 2021, se suscribió el Convenio Interadministrativo 344, ente la Secretaría General de la Alcaldía Mayor de Bogotá; la Empresa Metro de Bogotá; TransMilenio S.A. y la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. El objeto de este convenio es *“Aunar esfuerzos para el desarrollo urbanístico e inmobiliario de los suelos de propiedad de empresas del Distrito, que hacen parte del Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26, mediante la articulación de las Partes, con el fin de promover su ejecución, y la de los proyectos específicos que tengan las Partes en relación con Plan Parcial, priorizando administrativa y presupuestalmente la relocalización de las entidades de la Administración Distrital en el inmueble denominado Centro Administrativo Distrital 2 -CAD2”*.

Dentro de las obligaciones establecidas en dicho convenio para la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, y en armonía con lo descrito en el apartado anterior, se precisan las siguientes:

1. *“Gestionar los suelos que hacen parte del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, en representación de la Administración Distrital, de conformidad con el modelo de negocio definido.*
2. *Liderar las gestiones interinstitucionales y adelantar los trámites correspondientes para la expedición de la Resolución de Viabilidad y posterior adopción del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, que modifica el Decreto Distrital 822 de 2019.*
3. *Liderar la articulación de actores y la elaboración de los estudios técnicos necesarios para el desarrollo de la gestión inmobiliaria en los suelos propiedad de las Empresas del Distrito en el Plan Parcial Estación Metro Calle 26, salvaguardando los intereses de las Partes y de acuerdo con lo establecido en la Formulación de la modificación del Plan Parcial.*
4. *Adelantar el proceso de contratación que se considere adecuado para la ejecución del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, específicamente en lo concerniente a las áreas donde se ubicara al edificio denominado Centro Administrativo Distrital 2 -CAD2.*
5. *Estructurar los cronogramas de actividades requeridos, con el propósito de dar cumplimiento a las obligaciones del convenio marco y sus acuerdos específicos.*
6. *Articularse con el concesionario METRO LÍNEA 1 S.A.S, en los aspectos técnicos que deban atenderse para la construcción de la estación y centro de control operativo del metro, de conformidad con lo señalado en el contrato de concesión No. 163 de 2019.*
7. *Ejercer la secretaria técnica del Comité Operativo que se conforme con la suscripción del presente convenio”.*

De acuerdo con lo anterior, le corresponde a RenoBo liderar la gestión urbanística e inmobiliaria del Plan Parcial, para los suelos de propiedad pública concentrados en las Unidades de Actuación Urbanística 1 a 4, y coordinar las intervenciones con los entes involucrados en estos desarrollos.

Dentro de las gestiones correspondientes, deberá coordinar la ejecución de la vía de acceso a la UAU 1 (carrera 16) de acuerdo con los tiempos y progresividad en el desarrollo del Plan Parcial, especialmente en lo relacionado con las intervenciones del Concesionario Metro Línea 1, toda vez que, como se ha expuesto anteriormente, esta vía se encuentra localizada en el límite de intervención del Contrato de Concesión 163 de 2019.

En el mismo Convenio Interadministrativo se definieron las siguientes obligaciones para la Empresa Metro de Bogotá y TransMilenio S.A.:

a) Empresa Metro de Bogotá S.A.:

1. Apoyar a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, para obtener del Concesionario los insumos técnicos y de diseño, para la articulación de la estructuración de la Estación de la Primera Línea del Metro de Bogotá de la Calle 26, con la Estación Central del sistema Transmilenio y con el desarrollo del Plan Parcial Estación Metro Calle 26 y en los avances correspondientes, sin desconocer lo dispuesto en el contrato de concesión No. 163 de 2019.
2. Aportar estudios e información técnica que posea, relacionada con la ejecución del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, siempre que esta no esté sujeta a reserva o confidencialidad.

b) Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.

1. Aportar insumos técnicos y financieros para la estructuración y desarrollo urbanístico de la Estación Central del Sistema Transmilenio, cuando sea procedente.
2. Aportar insumos técnicos y de diseño para la articulación de la estructuración de Estación de la Primera Línea del Metro de Bogotá de la Calle 26, con la Estación Central del sistema Transmilenio y con el desarrollo del Plan Parcial Estación Metro Calle 26.

9.2. Financiación para la ejecución de las cargas locales del Plan Parcial:

El sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios se propone de manera que los desarrollos de las Unidades de Actuación Urbanística se den de manera independiente. Por tanto, cada UAU es autónoma en el desarrollo de sus cargas y aprovechamientos urbanísticos.

Con el fin de garantizar el planteamiento urbanístico, las Unidades de Actuación deberán concretar las cargas de cesión, adecuación, cesión y adecuación y sustitución, además de los recursos para las cargas externas y monetarias, asignadas por el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, independiente de los aprovechamientos que efectivamente se licencien.

Igualmente, los promotores del desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, de manera independiente o por medio del Promotor del Plan Parcial, deberán coordinar con la Dirección Técnica de Administración de la Infraestructura (DATAI) del Instituto de Desarrollo Urbano la ejecución de las cargas locales, como el área que acompaña la ejecución de las obras públicas asociadas a las cargas urbanísticas del Plan Parcial.

9.3. Sobre la participación en plusvalía:

El Plan Parcial propone un aumento de edificabilidad respecto a lo establecido en el Decreto Distrital 822 de 2019, lo cual, a la luz de lo establecido en el numeral 3 del artículo 74 de la Ley 388 de 1997, constituye un hecho generador de plusvalía. No obstante, el Plan Parcial propone igualmente un incremento en las cargas urbanísticas con el fin de generar mayores sistemas de soporte que sustenten las futuras densidades y usos del suelo, permitan el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, la concreción en sitio de la obligación de Vivienda de Interés Social y, de manera significativa, un aumento de los espacios públicos proyectados para atender la demanda peatonal de los sistemas de transporte público a consolidarse en el área de planificación o su entorno inmediato.

En tal sentido, cabe resaltar lo establecido en los Acuerdos Distritales 118 de 2003 y 352 de 2008 donde se define que:

“...constituyen hechos generadores de la participación en la plusvalía derivada de la acción urbanística de Bogotá, Distrito Capital, las autorizaciones específicas ya sea a destinar el inmueble a un uso más rentable, o bien, a incrementar el aprovechamiento del suelo permitiendo una mayor área edificada (...)”

De acuerdo con lo anterior, se deberá realizar el análisis por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, para determinar si se da lugar a alguno de estos hechos generadores de plusvalía y posteriormente (de generarse), la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital establecerá la participación para el Distrito.

9.4. Aplicación del instrumento de financiación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS:

La Ley 1955 de 2019, Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en su artículo 97 modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, incorporando instrumentos adicionales para la financiación de los sistemas de transporte público. De manera particular, el numeral 8 del citado artículo 97, incorporó el Derecho Real Accesorio de Superficie, definiendo:

8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4° de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del

área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Por su parte, el artículo 54 de la Ley 2079 de 2021, complementó el citado artículo 97 de la Ley 1955, precisando que *“El Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte también se podrá otorgar por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas (...)”.*

Posteriormente, la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022 – 2026, “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, definió en su artículo 284. Derecho Real Accesorio de Superficie determinó que *“Una entidad pública denominada superficiante, titular de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de transporte, podrá otorgar el Derecho Real de Superficie -DRS- de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de ochenta (80) años, incluyendo prórrogas. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su cuenta y riesgo construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos sus atributos de uso, goce y disposición, a fin de que puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante. En todo caso, las construcciones que realice el superficiario requerirán licencia de construcción cuya titularidad recae en el superficiario. La curaduría o la autoridad distrital o municipal, según corresponda, aprobará los planos de deslinde de las áreas que corresponden a dichas construcciones.*

El DRS se constituye mediante contrato, elevado a escritura pública, suscrito entre las partes, el cual contendrá como mínimo la delimitación del área aprovechable, el plazo, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación, las obligaciones y la retribución que corresponde al superficiante, el cual se inscribirá ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y sus linderos y construcciones, así como los actos jurídicos que se efectúen en relación con el DRS. La cancelación procederá mediante escritura pública suscrita por las partes, que será objeto de registro”.

De acuerdo con lo anterior, el Plan Nacional de Desarrollo incorporó la temporalidad definida por el artículo 54 de la precitada Ley 2079 de 2021, permitiendo una explotación del Derecho Real por un plazo máximo de 80 años.

Así mismo, el Parágrafo Primero del precitado artículo 284 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo, establece que *“(...) la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos procederá a habilitar sub-folios, en los cuales se anotarán los actos jurídicos sujetos a registro que puedan soportar estas construcciones, sin que se trasladen al folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base. Con la extinción del DRS, los sub-folios, así como sus*

gravámenes, limitaciones y medidas cautelares cesarán sus efectos. Al finalizar el contrato se deberá declarar la edificación construida como construcción en suelo propio sobre el folio de matrícula inmobiliaria del inmueble base y la mejora revertirá a la entidad pública superficiante. La Superintendencia de Notariado y Registro deberá adoptar los códigos registrales necesarios y para todos los efectos se aplicará la tarifa ordinaria para la inscripción de documentos como un acto o negocio jurídico cuya naturaleza tiene cuantía (...)

De acuerdo con lo anterior, el párrafo del artículo 284 incorporó uno de los elementos más importantes de la propuesta de reglamentación no expedida, descrita anteriormente, para viabilizar la implementación del DRS, que es la creación de subfolios, lo que permitiría al superficiario la explotación comercial de unidades independientes y no del total de la edificación, con lo que se espera mejorar las condiciones de comercialización del futuro desarrollo.

De otra parte, el Párrafo Segundo del mismo artículo 284 define que *“En los proyectos de origen público corresponderá a la entidad superficiante adelantar los estudios técnico, financiero y jurídico para su estructuración e implementación; la selección del superficiario se realizará conforme a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad según su naturaleza jurídica. En los proyectos de origen privado corresponderá al interesado realizar los estudios técnico, financiero y jurídico y asumir por su propia cuenta y riesgo el costo estimado de su revisión y/o evaluación por parte de la entidad superficiante, para lo cual aplicarán las condiciones establecidas en el artículo 19 de la Ley 1882 de 2018; la selección del superficiario se realizará según el procedimiento establecido en los artículos 19 y 20 de la Ley 1508 de 2012. En ningún caso el DRS se entenderá como una Asociación Público-Privada en los términos de la Ley 1508 de 2012”*

De acuerdo con lo anterior, el vínculo comercial entre el superficiario y el superficiante podrá depender de las reglas propias de contratación de este último, sin necesidad de constituir alianzas público-privadas, y estableciendo reglas claras para la selección y evaluación del superficiario a la luz de otras leyes vigentes, con lo que se espera viabilizar la vinculación efectiva del potencial superficiario.

9.4.1. Definiciones desde el Plan Parcial para la aplicación del Derecho Real Accesorio de Superficie -DRS:

El Plan Parcial propone como alternativa la aplicación de este mecanismo para el desarrollo de la edificabilidad en la Unidad de Actuación Urbanística 3, en las Áreas Libres Aprovechables de la infraestructura de transporte existente y destinados a la ejecución de la futura Estación Central. Igualmente, podrá ser aplicado en los desarrollos sobre los edificios de acceso a la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá y la futura Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate.

Estas Áreas Libres Aprovechables de los sistemas de transporte público en el Plan Parcial, tal como se describió en el literal d) del numeral 5.1.3. del presente Documento Técnico de Soporte, corresponden a la superficie sobre las infraestructuras de transporte, en las que, de manera independiente a la operación de los sistemas de transporte, pueda ejecutarse una construcción. Por tanto, las áreas libres aprovechables de la infraestructura de transporte propuestas para la aplicación del derecho real accesorio de superficie corresponden a:

- La cubierta que se desarrolle sobre el intercambiador de Transmilenio, con un área de **8.257,5 m²**.

- El último nivel de las edificaciones de acceso a la Estación 13 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, con un área de **4.439,0 m2**.
- El último nivel de la Estación San Diego del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, con un área de **953,4 m2**.

Para otorgar el Derecho Real de Superficie, el superficiante deberá contar con un estudio técnico, jurídico y financiero, que determine la viabilidad en la implementación del instrumento. Este estudio deberá entonces ser incorporado como condicionante para el desarrollo de la estructuración de los proyectos urbanísticos en las Unidades de Actuación 1 a 4, liderados por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

Si bien la estructuración del desarrollo estará liderada por la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C., la negociación del Derecho Real estará a cargo de las Empresas propietarias de suelo e infraestructuras de los sistemas de transporte en el Plan Parcial, en calidad de superficiante.

9.5. Gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2:

El Plan Parcial propone un esquema de gestión para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital, el cual busca disminuir las inversiones del Sector Público y permitir la ejecución simultánea de la edificabilidad en comercio, servicios y vivienda, junto con la edificabilidad en usos dotacionales destinados al CAD.

La Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. liderará las gestiones para el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2, de manera coordinada con la Secretaría Distrital de Hacienda y la Secretaría General. En tal sentido, estará encargado de la definición del modelo de negocio y la vinculación de actores privados.

Se propone un modelo de desarrollo en el cual, la valoración de los suelos de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá en el Plan Parcial, serán aportados al desarrollo inmobiliario y, en contraprestación, recibe como resultado del proceso de estructuración y desarrollo de la edificabilidad, la construcción del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2.

Así las cosas, los actores privados estarán encargados las inversiones inmobiliarias y la construcción del CAD 2, el cual se apalanca en los demás aprovechamientos de las Unidades de Actuación Urbanística donde se concentra la propiedad de la Empresa o gestionada por esta, y que los actores privados podrán comercializar de manera libre.

No obstante, lo anterior, esta estrategia de gestión para el Centro Administrativo Distrital será evaluado y desarrollo en detalle en las fases de prefactibilidad y factibilidad.

9.6. Aprovechamiento económico del Espacio Público:

Con el fin de garantizar la sostenibilidad de los espacios públicos en el Plan Parcial, el Plan Parcial propone la implementación de estrategias enfocadas en la generación de recursos para el mantenimiento de los parques, plazas y zonas verdes propuestas desde el planteamiento urbanístico, y la ejecución de las adecuaciones necesarias para prevenir su deterioro, y garantizar el disfrute y apropiación ciudadana.

En tal sentido, se podrán implementar mecanismos de aprovechamiento económico del espacio público, en el marco de lo establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018 o la norma que lo modifique, complementa o sustituya, para el aprovechamiento en el corto, mediano y largo plazo de los espacios públicos en el Plan Parcial.

Así mismo, de acuerdo con lo establecido en el Decreto 112 de 2022 “*Por medio del cual se concede a la empresa Metro de Bogotá S.A. la administración y control del espacio público requerido para el adecuado desarrollo, construcción, operación, explotación y mantenimiento de la infraestructura de transporte público asociada al funcionamiento del metro de Bogotá y se modifican los artículos 11 y 12 del Decreto 552 de 2018*”, la empresa Metro de Bogotá S.A así como las demás entidades administradoras del espacio público contempladas en el Decreto Distrital 552 de 2018, podrán realizar al interior del Plan Parcial las actividades de aprovechamiento económico permitidas en los elementos del espacio público a su cargo.

9.6.1. Aplicación de Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial (DEMOS) en el Plan Parcial

Como alternativa para garantizar la sostenibilidad de los espacios públicos al interior del Plan Parcial, se propone la implementación de Distritos Especiales de Mejoramiento y Organización Sectorial (DEMOS), reglamentados por el Decreto Distrital 540 de 2018 y los cuales tienen por finalidad el mejoramiento, mantenimiento, administración y preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas de los espacios públicos propuestos por el Plan Parcial así como las Áreas Privadas Afectas al Uso Público y el Área de Mitigación de Impactos - AMI de la UAU 4, permitiendo además, la aplicación de mecanismos para su aprovechamiento económico.

Los DEMOS que se delimiten al interior del área de planificación, en coordinación con el Promotor del Plan Parcial, deberán estar constituidos por comunidades organizadas, asociaciones cívicas, gremiales y comerciales, pero podrán asociarse con alguna(s) de las entidades administradoras del espacio público, para la financiación de los planes y proyectos que se prioricen, cualquiera sea su naturaleza y orden administrativo, mediante la celebración de convenios de asociación o la creación de personas jurídicas para el desarrollo conjunto de actividades.

Todas las actividades que se desarrollen en los DEMOS deben ser complementarias a los programas y actuaciones que adelanten las entidades del Distrito Capital en cumplimiento de sus funciones, y en todos los casos, deberán garantizar el uso común, propender por el libre acceso al espacio público y no generar derechos adquiridos. Así mismo, podrán realizar actividades de aprovechamiento económico del espacio público en los elementos a su cargo, de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 552 de 2018 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. No obstante, los recursos que se generen por este aprovechamiento económico en los elementos del espacio público entregados en administración se destinarán exclusivamente al mejoramiento, el mantenimiento, la administración y la preservación de las condiciones urbanas, ambientales y socioeconómicas del área delimitada por el DEMOS al interior del Plan Parcial. En caso de generarse excedentes por el desarrollo de actividades de aprovechamiento en espacio público, deberán ser reembolsados al Distrito Capital de Bogotá en las condiciones que fije el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP.

Cualquier DEMOS que sea conformado en el área delimitada del Plan Parcial, tendrá un tiempo máximo de duración y explotación de cinco (5) años, tal como lo estipula el Artículo 9 del Decreto Distrital 540 de 2018.

La solicitud de creación de esta figura deberá seguir el debido procedimiento de conformación, funcionamiento y control de los Distritos especiales de mejoramiento y organización sectorial – DEMOS.

El Promotor del Plan Parcial será el encargado de realizar la coordinación interinstitucional con las Entidades Gestoras del Aprovechamiento Económico del Espacio Público, de acuerdo con lo establecido en el artículo 12 del Decreto Distrital 552 de 2018, para la aplicación de estos mecanismos en el Plan Parcial, y establecer de manera concertada el marco de las competencias de estos u otros entes involucrados.

9.7. Etapas de desarrollo:

El presente Plan Parcial no establece una secuencialidad estricta para el desarrollo de las Unidades de Actuación Urbanística, ni establece las etapas de desarrollo urbanístico o constructivo.

Las Unidades de Actuación podrán desarrollarse por etapas de urbanización y construcción, siempre que se dichas etapas sean aprobadas en el Proyecto Urbanístico General, en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya, y en la aprobación de la respectiva licencia de urbanización.

No obstante, se presenta a continuación el siguiente cronograma tentativo, en armonía con lo definido desde el estudio de tránsito que hace parte integral de la propuesta de formulación del Plan Parcial. Lo anterior, con el fin de contar con una base para el seguimiento de la implementación del planteamiento urbanístico y las acciones de mitigación de impacto, así como lo establecido en el Acta de Compromisos de dicho Estudio de Tránsito.

Tabla 9.7-1. Escenario de desarrollo por UAU

Escenario de desarrollo por UAU	
Escenario de desarrollo a 5 años:	UAU 3 y 4
Escenario de desarrollo a 10 años:	UAU 1 y 7
Escenario de desarrollo a 15 años:	UAU 5, 6 y 8

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – RenoBo (2023)

El anterior escenario de desarrollo responde a las siguientes consideraciones y supuestos:

1. Las UAU 3 y 4 concentran la mayor parte de los suelos públicos del Plan Parcial. Se priorizan para su desarrollo toda vez que albergan la Estación Central, cuya fecha de entrada en operación está prevista para septiembre de 2026, en articulación con la ejecución de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Lo anterior, dado que la ejecución de este proyecto implica el cierre de estaciones de TransMilenio por lo que la demanda de dichas estaciones está llamada a ser asumida por la futura Estación Central.

Así mismo, se prevé el desarrollo del Nuevo Centro Administrativo Distrital -CAD 2, razón por la cual, a la fecha de elaboración del presente Documento Técnico de Soporte, se encuentra en proceso de estructuración a nivel de Factibilidad los desarrollos de iniciativa pública en el Plan Parcial, en cabeza de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

2. Se tiene previsto que el desarrollo de la UAU 1 se dé a través de la gestión de estos suelos por parte de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. Lo anterior supone un reto en términos de gestión, dado que se busca la vinculación de los propietarios en el futuro desarrollo. No obstante, se considera parte de las Unidades de Actuación Urbanística priorizadas, al hacer parte de las UAU de iniciativa pública.

Por su parte, en el marco del proceso de formulación, la Universidad Incca ha manifestado el interés en desarrollar los suelos que conforman la UAU 7, donde esta entidad cuenta con participación.

3. El desarrollo de la UAU 5 implica la articulación con el proyecto del Cable Aéreo Reencuentro-Monserrate, bien sea a través del desarrollo de una o de dos etapas, según se describió anteriormente. Dicho proyecto de transporte público se encuentra en etapa de factibilidad. No obstante, a la fecha de elaboración del presente documento, dicho proceso no ha finalizado.

Por su parte, la UAU 6 implica la gestión asociada de una gran cantidad de propietarios, al igual que la UAU 8, lo que podría representar un reto en términos de gestión, lo que podría implicar unos mayores tiempos para su desarrollo.

9.8. Otras Disposiciones:

Se deberá adelantar el correspondiente trámite de incorporación del plano de levantamiento topográfico a la base cartográfica de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

9.9. Vigencia del Plan Parcial:

El presente Plan Parcial tendrá una vigencia de quince (15) años y rige a partir de su publicación en el Registro Distrital; subroga el Decreto Distrital 822 de 2019, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Así mismo, debe ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra, conforme con lo dispuesto en el artículo 462 del Decreto Distrital 190 de 2004.

BIBLIOGRAFÍA

CONDETER S.A. (2023). *Estudio de tránsito*.

Cuellar Sánchez, M., & Mejía Pavony, G. (2007). *Atlas histórico de Bogotá : cartografía 1791-2007*.

Duque, K. (2014). *Clásicos de Arquitectura: Plaza de Mercado de Paloquemao / Dicken Castro, Jacques Mosseri* | *ArchDaily Colombia*. <https://www.archdaily.co/co/626045/clasicos-de-arquitectura-plaza-de-mercado-de-paloquemao-dicken-castro-jacques-mosseri>

Deneke F. (1993). *Urban Forestry in North America: Towards a Global Ecosystem Perspective*.

Hofer, A. (2003). *Karl Brunner y el urbanismo en América Latina* (El Áncora Editores y Corporación La Candelaria (ed.)). Panamericana S.A.

PEMP CHB, (2021) (testimony of Instituto Distrital de Patrimonio Cultural).

Moreno Sierra, A. F. (2004). *Escenario Urbano - Modelo de intervención en el barrio La Alameda de Bogotá*. Universidad de Los Andes.

Pérez Plazas, D. E. (2013). *El barrio Santa Fe de la ciudad de Bogotá, y el cambio en los patrones de uso*. Pontificia Universidad Javeriana.

Rivera, Y. (2018). *Parque Bicentenario, un proyecto que ayuda a coser una herida urbana en Bogotá* | *ArchDaily Colombia*. <https://www.archdaily.co/co/898371/parque-bicentenario-un-proyecto-que-ayuda-a-coser-una-herida-urbana-en-bogota>

Saldarriaga Roa, A. (2006). *Bogotá siglo XX: urbanismo, arquitectura y vida urbana*. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Torres Ortiz, C. (2015). *Recuperación del Cementerio Central y el Barrio Santa Fe de Bogotá*. Pontificia Universidad Javeriana.

Transmilenio S.A. (2021). *Parámetros técnicos y operacionales para la Estación Central del sistema Transmilenio*.

García Bocanegra, Juan Carlos. Área Metropolitana del Valle de Aburrá AMVA. (2013) *Guía Metodológica para la Formulación de planes parciales. Sistemas de reparto de cargas y beneficios*.

ANEXOS DEL DECRETO

- **Anexo 02.** Identificación de predios sujetos al ámbito del Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Metro 26”.
- **Anexo 03.** Metodología para la Distribución de Cargas y Beneficios del Plan Parcial de Renovación Urbana “Estación Metro 26”.
- **Anexo 04.** Oficio de Aprobación de Estudio de Tránsito y Acta de Compromiso expedidos por la Secretaría Distrital de Movilidad. (Oficio SI 202322413309601 del 03 de noviembre de 2023 (oficio SDP No. 1-2023-81258). Alcance Oficio SI 202322413479301 del xx de noviembre de 2023 (oficio SDP No 1-2023-83010)).
- **Anexo 05.** Estudio técnico y análisis comparativo de norma sobre la configuración de hechos generadores de plusvalía del Plan Parcial de Renovación Urbana "Estación Metro 26".
- **Anexo 06.** Lineamientos ambientales del Plan Parcial de Renovación Urbana "Estación Metro 26".

ANEXOS DEL DTS

- **Anexo 02.** Cartografía
- **Anexo 03.** Estudio de Tránsito
- **Anexo 04.** Estudio de Redes
- **Anexo 05.** Estudio Ambiental
- **Anexo 06.** Estudio de Títulos
- **Anexo 07.** Componente Socioeconómico
- **Anexo 08.** Factibilidades Servicios Públicos
- **Anexo 09.** Proyecto Decreto
- **Anexo 10.** Respuesta a Observaciones
- **Anexo 11.** Reparto de Cargas y Beneficios
- **Anexo 12.** Resolución 257 de 2023
- **Anexo 13.** Resolución 263 de 2019
- **Anexo 14.** Concepto Aeronautica Civil

CRÉDITOS

Gerente General de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.:

Arq. Mg. Juan Guillermo Jiménez Gómez

Subgerente de Gestión Urbana de la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.:

Arq. Mg. Giovanna Vittoria Spera Velásquez (2020 – 2023)

Arq. Mg. Mónica Ocampo Villegas (2023)

Líder de formulación del Plan Parcial:

Arq. Mg. David Vélez Longas

Equipo técnico formulador:

Arq. Mg. Esp. Diana Borja Buitrago

Arq. Mg. Esp. Ángela María Sánchez Zambrano

Arq. Esp. Estefanía Quijano Gómez

Arq. Mg. Francisco José Ortigón Solanilla

Prof. Esp. Camilo Andrés Moyano Arenas

Estudio de tránsito:

Condeter S.A.S

Estudio y diseño de redes de servicios públicos:

Gómez Cajiao y Asociados S.A.S.

Estudio ambiental:

Ing. Edna Maritza Bedoya Grisales

Componente socioeconómico:

Oficina de Gestión Social - Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.

Estudio de títulos:

Dirección de Predios - Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C.