

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE – DTS

PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA DISTRITO MEC26

REFORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA “ESTACIÓN
CENTRAL”

MARIA DEL MAR CAICEDO MEDINA

DANIELA ANDREA CANTOR TIRADO

TRABAJO FINAL

DIRECTORES DE TESIS:

PhD. ARQ. JUAN EDUARDO CHICA MEJIA

M. ARQ. ALEJANDRA VILLAMIL MEJÍA

UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO

ESPECIALIZACIÓN EN DISEÑO URBANO

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y HÁBITAT

FACULTAD DE ARTES Y DISEÑO

BOGOTÁ, COLOMBIA

2022

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	6
1.1 JUSTIFICACIÓN.....	6
1.2 LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	11
1.3 CONDICIONES NORMATIVAS	12
1.3.1 PEMP CHB - RESOLUCIÓN 0080 DE 2021.....	13
1.3.2 DECRETO 492 DE 2007	18
1.4 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	20
2. DIAGNÓSTICO	22
2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS	23
2.1.1 Estructura Ecológica Principal	23
2.1.2 Sistema de Espacio Público	25
2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS.....	25
2.2.1 Sistema de movilidad y conectividad.....	27
2.2.2 Sistema de equipamientos	29
2.3. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL.....	31
2.4. CONCLUSIONES DIAGNÓSTICO	35
3. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL.....	36
3.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	36
3.2 SISTEMA AMBIENTAL	40
3.3 SISTEMA DE MOVILIDAD.....	42
3.3.1 Subsistema vial	42
3.3.2 Subsistema de transporte.....	47
3.4 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	49
3.5 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	51
4. NORMA URBANA	53
4.1 Normas de Uso.....	53
4.2 Normas de Edificabilidad	54
5. GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS	76
5.1 Condiciones iniciales del suelo	77
5.2 Cargas Urbanísticas	79

5.3 Beneficios	81
5.4 Balance del proyecto del Plan Parcial	83
6. CONCLUSIONES	84
7. BIBLIOGRAFÍA	85

TABLAS

Tabla 1 . Ámbito del Plan Parcial	11
Tabla 2. Disposiciones normativas – DD 190 de 2004	12
Tabla 3. AMD definidas en la propuesta del 2019	30
Tabla 4. Cuadro general de áreas PP. Distrito MEC26	38
Tabla 5. Áreas Privadas Afectas al Uso Público	49
Tabla 6. Valores iniciales del suelo	78
Tabla 7. Cargas locales del plan parcial	79
Tabla 8. Presupuesto de construcción del urbanismo	81
Tabla 9. Área vendible por uso	82
Tabla 10. Aprovechamientos por manzana útil	82
Tabla 11. Beneficios	83
Tabla 12. Balance del proyecto	83

ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Necesidades para la modificación del Plan Parcial formulado en 2013	8
Ilustración 2. Principios urbanísticos aplicables a la reformulación del Plan Parcial	10
Ilustración 3. Estructura Inmaterial – Proyecto Detonante San Diego	15
Ilustración 4. Proyecto Estructurante – Circuito Natural Calle 26	16
Ilustración 5. Proyecto Estructurante – Circuito Barrial Calle 24	16
Ilustración 6. Localización del proyecto	22
Ilustración 7. Perfil Av. Caracas. Primera Línea de Metro	29
Ilustración 8. Plan Parcial Estación Central	35
Ilustración 9. Planteamiento urbanístico	37
Ilustración 10. Paisaje Urbano	40
Ilustración 11. Subsistema de conectividad	43
Ilustración 12. Perfil vial Calle 24	44
Ilustración 13. Perfil vial Carrera 13	44
Ilustración 14. Perfil vial Transversal 17	45
Ilustración 15. Perfil vial Carrera 13A	45
Ilustración 16. Perfil vial calle 16 y calle 25-3	46
Ilustración 17. Perfil vial Calle 25	46
Ilustración 18. Proyecto Hudson Yards	48
Ilustración 19. Sistema de Espacio público	50
Ilustración 20. Sistema de equipamientos	51
Ilustración 21. Dotacional de permanencia. Equipamiento de salud	52
Ilustración 22. Localización de manzanas útiles	53
Ilustración 23. Formulación. Usos	54
Ilustración 24. Ficha - Localización MZ-01	55
Ilustración 25. Ficha normativa MZ-01	55

Ilustración 26. Ficha - Localización MZ-02	59
Ilustración 27. Ficha normativa MZ-02	59
Ilustración 28. Ficha - Localización MZ-03	63
Ilustración 29. Ficha normativa MZ-03	63
Ilustración 30. Ficha - Localización MZ-04	67
Ilustración 31. Ficha normativa MZ-04	67
Ilustración 32. Ficha - Localización MZ-05	68
Ilustración 33. Ficha normativa MZ-05	68
Ilustración 34. Ficha - Localización MZ-06	72
Ilustración 35. Ficha normativa MZ-06	72
Ilustración 36. Condición actual de las manzanas a intervenir	78
Ilustración 37. Cargas urbanísticas	80

PLANOS

Plano 1. Ámbito del Plan Parcial	12
Plano 2. Área de afectación del PEMP del Centro	14
Plano 3. Bienes de Interés Cultural en el ámbito – Niveles de intervención	18
Plano 4. Unidades de Planeamiento Zonal	20
Plano 5. Régimen de propiedad del suelo	21
Plano 6. Área de influencia	23
Plano 7. Diagnóstico. Estructura ecológica	24
Plano 8. Fitotectura existente en el espacio urbano	25
Plano 9. Diagnóstico. Sistema de alturas predominante por manzana	26
Plano 10. Localización de manzanas del proyecto metro	27
Plano 11. Diagnóstico. Sistema de conectividad	28
Plano 12. Diagnóstico. Sistema de transporte	28
Plano 13. Índices de densidad de población	31
Plano 14. Estratificación socioeconómica	32
Plano 15. Implantación de la propuesta del 2019	34
Plano 16. Formulación. Sistema Ambiental	41
Plano 17. Formulación. Sistema de movilidad	47
Plano 18. Unidades de Actuación Urbanística	76

1. INTRODUCCIÓN

1.1 JUSTIFICACIÓN

Dentro de los programas prioritarios de ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se encuentra la “*consolidación del centro de la ciudad*”; enfocado en fortalecer el centro como sector económico, social, cultural, hospitalario, de servicios y universitario de la región y el país, beneficiando a las centralidades que allí se desarrollan, entre ellas, el Centro Histórico de Bogotá y el denominado Centro Internacional.

El Plan Parcial de Renovación Urbana (PPRU) “Estación Central” adoptado mediante el Decreto 213 de 2013 es considerado uno de los grandes proyectos de ciudad con apuestas dirigidas a contribuir al objetivo planteado anteriormente. Es un proyecto orientado a la movilidad y a la puesta en marcha del sistema de transporte masivo, donde se planificó la integración operacional de las troncales de Transmilenio de la Calle 26, la Avenida Caracas y la Carrera 10, y un proyecto inmobiliario vinculado a la futura Estación Central de Transmilenio, sobre la cual se consideró la posibilidad de articulación con la operación de la primera línea del Metro¹.

El sector donde se localiza el plan parcial presenta unas particularidades que lo hacen un área con potencial para intervenciones mediante la renovación urbana. Estas condiciones se presentan a continuación:

- 1) Ruptura funcional (desconexión) del barrio La Alameda, con el Centro Internacional y el barrio Santa Fe. Como resultando se han generado áreas residuales poco atractivas para el desarrollo de la vida urbana en contraste con el centro internacional
- 2) Deterioro del sector, el cual ha propiciado el desplazamiento del uso residencial, y como consecuencia, una disminución de la densidad de habitantes y un aumento de población flotante.
- 3) Bajos índices de aprovechamiento urbanístico, en un sector que presenta una localización estratégica con relación al centro y la ciudad en general.

¹ Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá. DTS - Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central, Bogotá, 2012.

A partir de lo anterior, el Documento Técnico de Soporte – DTS del Plan Parcial planteó los siguientes objetivos:

- Aprovechar el desarrollo de la Estación Central de Transmilenio, como elemento estructurante para el redesarrollo urbanístico del área central de la ciudad localizada en la franja prioritaria de intervención definida en el Plan Zonal del Centro, mediante la reconfiguración del trazado urbano.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad del sector, atraer nuevos habitantes al Centro aprovechando la localización y potenciando los sistemas de transporte que conectan el plan parcial con el resto de la ciudad, mediante la oferta de vivienda incluyendo la Vivienda de Interés Prioritario (VIP) en el área del Plan Parcial.
- Generar espacios públicos que estructuren el espacio urbano, articulando el sistema de movilidad con las dinámicas urbanas propias del sector, que promuevan la localización de servicios empresariales, equipamientos, espacios públicos y mejores condiciones de accesibilidad.
- Articular los proyectos de transporte público a las decisiones de ordenamiento territorial referidas a procesos de redensificación y mezcla de usos, con el fin de implementar estrategias de desarrollo urbano orientadas al transporte.
- Promover la optimización en la infraestructura de estacionamientos a través de alternar su uso en los horarios laborales y los horarios de descanso, aprovechando la mezcla de usos que posibilita el proyecto.

Sin embargo, al no ejecutarse el proyecto, no hubo oportunidad para aplicar las estrategias planteadas y mejorar las problemáticas, que actualmente siguen siendo evidentes en el territorio.

Posterior a la adopción de dicho planteamiento, se identificaron cambios en las condiciones del sector y el ámbito de intervención, llevando a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá (también formuladora del proyecto del 2013) a considerar la modificación del plan parcial, adoptado mediante el Decreto 822 de 2019. Aunque la

modificación del plan parcial conservó objetivos similares en materia de vivienda, espacio público, aprovechamiento del suelo y la implantación de nuevos usos, se formuló con el objetivo de atender cuatro necesidades específicas y temas que no se concretaron en el planteamiento adoptado en el año 2013.

Como se muestra en la *ilustración 1*, estas necesidades están relacionadas con (1) los macroproyectos de la Primera Línea de Metro de Bogotá – PLM y el RegioTram, que surgen como nuevas determinantes en el ámbito del plan parcial, (2) la incompatibilidad de algunos productos inmobiliarios y su afectación sobre la viabilidad financiera del proyecto, (3) las áreas de manejo diferenciado (AMD) y los vacíos identificados en cuanto a su reglamentación y (4) la conservación de los bienes de interés cultural (BIC) que debe garantizarse normativamente.

Ilustración 1. Necesidades para la modificación del Plan Parcial formulado en 2013

PRINCIPALES NECESIDADES Y TEMAS A RESOLVER

1. SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO

Localización de una de las estaciones de la PLMB en el ámbito del PP.
TransMilenio.
Regiotram. Ramal Metro

2. DINÁMICAS DEL SECTOR INMOBILIARIO

Productos inmobiliarios incompatibles con el ritmo de ventas del sector



A. ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO (AMD)

Reglamentación de las condiciones normativas para los inmuebles que requerían de un manejo especial

B. BIENES DE INTERÉS CULTURAL (BICS)

Garantizar la preservación de los valores patrimoniales

Fuente: Elaboración propia con base en el DTS 2019.

A pesar de tener un nuevo planteamiento que redefine y concreta normativamente dichas necesidades y aspectos no resueltos, se identificaron condiciones urbanísticas y normativas que, mediante nuevas aproximaciones, pueden favorecer los aprovechamientos y la imagen de ciudad en virtud de su localización estratégica, las problemáticas actuales y los impactos que esta apuesta de movilidad representa tanto para la escala urbana, como para la escala peatonal, que se considera relevante abordar.

Entre las principales reflexiones respecto a la propuesta de modificación del 2019, se contemplan como oportunidades de mejora los siguientes temas:

- Espacio público: Debe aumentar la oferta de espacio público. En una propuesta con enfoque en la movilidad, el peatón debe ser el protagonista.
- Modelo de ocupación: El proyecto debe abrirse hacia la Calle 26 para eliminar la barrera funcional existente.
- Usos: Debe asegurarse una mayor mezcla de usos, partiendo de su condición de área de actividad central. La vivienda debe ser el uso principal en el proyecto y su oferta debe ser diversa.
- Edificabilidad: Mejores aprovechamientos del suelo localizado sobre el intercambiador de Transmilenio, donde se pueden aplicar otros instrumentos de captura de valor del suelo (Derecho real accesorio de superficie)
- Gestión: La manzana de la estación de la Primera Línea de Metro de Bogotá debe participar en el reparto de cargas y beneficios para garantizar un mejor equilibrio financiero para el proyecto.
- Patrimonio: Los valores existentes del territorio (BICS) deben potenciarse y fomentar usos atractivos para su sostenibilidad.

Así las cosas, el presente documento corresponde a la reformulación de lo dispuesto en los planteamientos del año 2013 y 2019, con el objetivo de incorporar las oportunidades expuestas anteriormente y armonizar el papel que cumple el diseño y la norma urbana dentro de los instrumentos de planificación, reorientando su potencial de desarrollo, acorde con los modelos de ciudad contemporánea.

El denominado “Plan Parcial de renovación Urbana Distrito MEC26” parte de cuatro principios fundamentales para consolidar un proyecto de ciudad representativo:

Ilustración 2. Principios urbanísticos aplicables a la reformulación del Plan Parcial



Fuente: Elaboración propia.

1. Ciudad reverdecida
 - Proyectar espacios públicos que estructuren el espacio urbano
 - Implementar superficies permeables, coberturas vegetales, agricultura urbana e infraestructura verde en edificaciones para mejorar las condiciones ambientales de la ciudad
2. Ciudad diversa + equitativa
 - Ofertar nueva vivienda de calidad para mejorar las condiciones de habitabilidad del sector y atraer nuevos habitantes al centro.
 - Priorizar al peatón sobre el vehículo y a su vez, promover el uso de la bicicleta y otros modos de movilidad alternativa
 - Garantizar condiciones de accesibilidad
3. Ciudad segura y conectada
 - Activar los primeros pisos para fomentar la vitalidad del barrio
 - Promover la permeabilidad de las edificaciones en los primeros pisos
 - Caracterizar y definir los bordes urbanos del Plan Parcial
 - Integrar las estaciones de transporte masivo con la propuesta urbanística

4. Ciudad reactivada

- Fomentar la localización de servicios empresariales, comercio y equipamientos
- Incorporar distritos creativos o áreas de desarrollo naranja – ADN

1.2 LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

El ámbito de intervención del Plan parcial se redelimitó, pasando de 10,7 hectáreas de área bruta (definidas en el planteamiento del año 2019), a 11,38 hectáreas que se adicionaron sobre la Avenida El Dorado – Calle 26 que, aunque tienen un alto grado de consolidación, permitirá jalonar los desarrollos de espacio público que tienen la intención de garantizar una mejor articulación peatonal con el sector norte de la calle 26, donde se localiza el Centro Internacional.

El polígono del plan parcial se configura a partir de los siguientes límites:

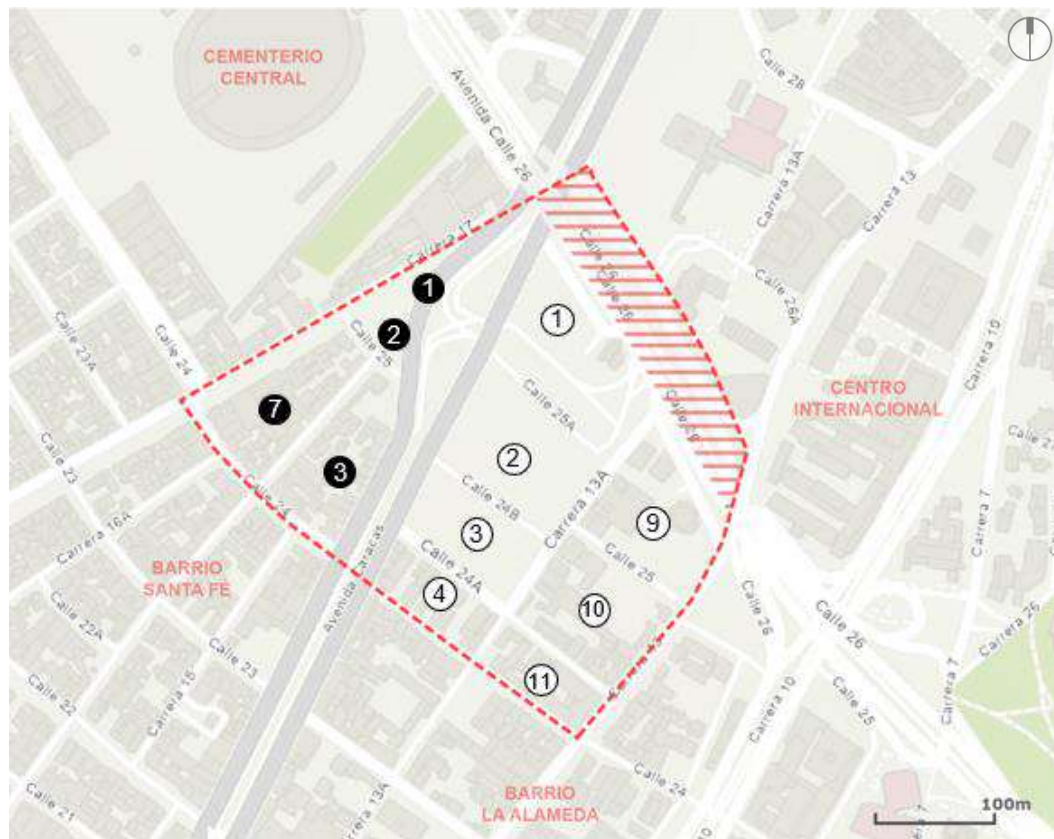
Tabla 1 . Ámbito del Plan Parcial

PLAN PARCIAL DISTRITO MEC26	
NORTE	Avenida Calle 26
SUR	Calle 24
ORIENTE	Carrera 13
OCCIDENTE	Transversal 17

Fuente: Elaboración propia

El área de planificación está compuesta por 11 manzanas distribuidas como se indica en el *plano 1*:

Plano 1. Ámbito del Plan Parcial



Fuente: Elaboración propia

Las manzanas 1, 2, 3 y 4, 9, 10 y 11 hacen parte del Barrio La Alameda, localizado al costado oriental de la Avenida Caracas.

Las manzanas 1, 2, 3 y 7 pertenecen al Barrio Santa Fe, que colinda con el costado occidental de la Avenida Caracas.

1.3 CONDICIONES NORMATIVAS

Tabla 2. Disposiciones normativas – DD 190 de 2004

MARCO NORMATIVO DD 190 DE 2004	
LOCALIDAD	Santa Fe (Av. Caracas al oriente) Los Mártires (Av. Caracas al occidente)
BARRIO	La Alameda (Av. Caracas al oriente) Santa Fe (Av. Caracas al occidente)

UPZ	93 - Las Nieves (Av. Caracas al oriente) 102 - La Sabana (Av. Caracas al occidente)
ÁREA DE ACTIVIDAD	Central – Zona Centro Tradicional
TRATAMIENTO URBANÍSTICO	Renovación Urbana

Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con el Decreto Distrital 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial, el ámbito de intervención hace parte del “área de actividad central” y se le ha asignado el tratamiento de renovación urbana.

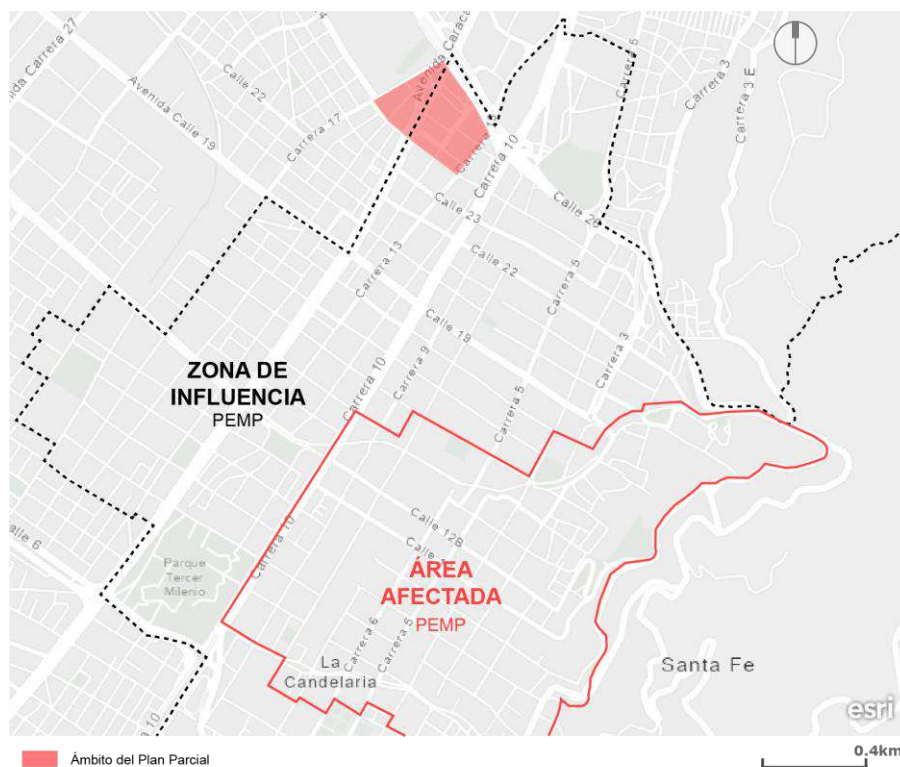
“Artículo 348. Es la que designa el suelo del Centro Tradicional de la ciudad y de los núcleos fundacionales de los municipios anexados, para la localización de actividades que responden a las funciones de carácter central que cumplen dentro del modelo de ordenamiento territorial. Allí conviven usos de vivienda, comercio, servicios, y dotacionales, configurando sectores específicos”

Adicionalmente y en correspondencia con lo dispuesto en el POT, el polígono del plan parcial se encuentra incorporado dentro de dos instrumentos normativos que pasarán a ser analizados a continuación:

1.3.1 PEMP CHB - RESOLUCIÓN 0080 DE 2021

Las manzanas localizadas al costado oriental de la Avenida Caracas corresponden con el polígono delimitado para la zona de influencia del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá – PEMP, el cual se adoptó mediante la Resolución 0088 de 2021 del Ministerio de Cultura y cuyo objetivo es tejer y equilibrar el territorio del Centro Histórico, implementando una gestión integral del patrimonio cultural por medio de acciones que garanticen su protección, conservación y sostenibilidad en el tiempo.

Plano 2. Área de afectación del PEMP del Centro



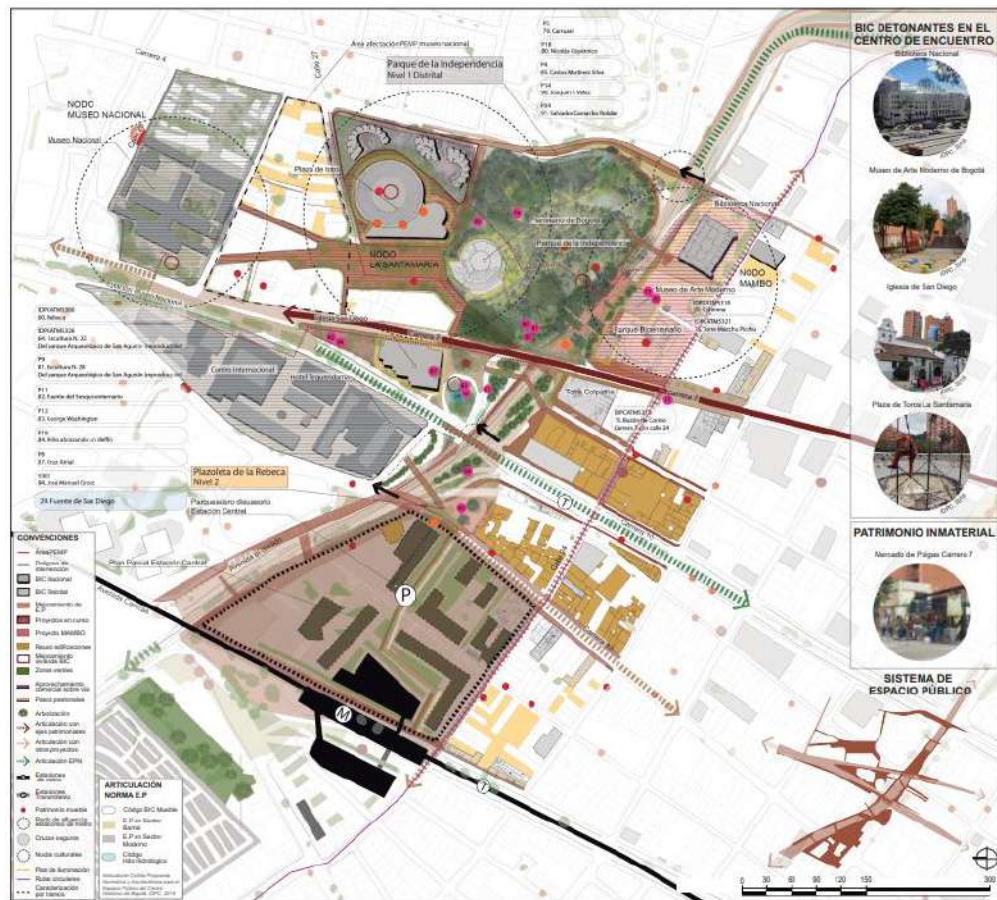
Fuente: Elaboración propia a partir de la delimitación definida en el Decreto 088 de 2021

El PEMP define una estructura programática enfocada en los patrimonios integrados; conformada por 5 componentes, 11 programas, 63 proyectos estratégicos y 15 unidades de paisaje.

En particular, los programas y proyectos que involucran al “Plan Parcial de renovación Urbana Distrito MEC26” y con los cuales deberá garantizarse una cohesión integral son los siguientes:

- a) En el programa de centros de encuentro, que busca promover entornos sociales donde se fomente la ciudadanía activa; se encuentra el proyecto detonante “San Diego” con una vocación de centralidad metropolitana, nacional e internacional por la alta concentración de equipamientos, servicios y espacios culturales, consolidando un clúster de conocimiento y un sistema de recorridos con información patrimonial y observatorios del paisaje.

Ilustración 3. Estructura Inmaterial – Proyecto Detonante San Diego



Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

- b) En el programa de ejes vitales, orientado a la formulación de proyectos urbanos integrales en ejes naturales, fundacionales y barriales del Centro Histórico de Bogotá; se encuentra la revitalización urbana de la calle 26, que busca consolidar un proyecto ambiental para el borde del área del PEMP y la calle 24, que consolida este eje como un paseo cultural y comercial.

Ilustración 4. Proyecto Estructurante – Circuito Natural Calle 26



Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

Ilustración 5. Proyecto Estructurante – Circuito Barrial Calle 24



Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

A pesar de que el PPRU Estación Central se integra a la traza histórica, social, económica y política que narra una unidad de sentido urbano. Por lo tanto, el PPRU está articulado al modelo territorial que propone un programa multifuncional, híbrido y diverso que busca tejer y equilibrar el territorio por medio de unidades de paisaje y proyectos. Nos compete la unidad de paisaje 07 Avenida Caracas, con tratamiento urbano de redesarrollo y renovación.

Respecto a la asignación de norma urbana general, el PEMP - CHB define el ámbito de actuación dentro del 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 a la cual se asocia el corredor de metro y sectores con tratamiento urbanístico de renovación. En este caso, tratamiento urbanístico RU3, relacionado a sectores estratégicos de redesarrollo. Cabe mencionar, que el artículo 41 de este instrumento relaciona la clasificación AA-M3 con el “área de actividad central” establecida por el POT – Decreto 190 de 2004.

Para la aplicación de las disposiciones en materia de norma urbana específica, debe tenerse en cuenta que los Bienes de Interés Cultural – BIC localizados dentro del Plan Parcial cuentan con las siguientes condiciones:

- Niveles de intervención: N2, conservación del tipo arquitectónico.
El área restante afectada por el PEMP – CHB se clasifica en N4, sin valores o sin edificar
- Tipo arquitectónico: T5 Edificio convencional

1.3.2 DECRETO 492 DE 2007

Operación Estratégica del Centro de Bogotá

Busca consolidar la estrategia de ordenamiento establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial, a partir de una visión de desarrollo donde el Centro de la ciudad se concibe como “un espacio ambiental, histórico, cultural, turístico, residencial, económico, administrativo, comercial y de servicios con un alto nivel de competitividad, vocación de

liderazgo estratégico y referente cultural de la región. Este escenario se logrará mediante objetivos, estrategias, programas y proyectos que garanticen el mejoramiento de la competitividad económica, la inclusión e integración social y el respeto y promoción de la cultura y el medio ambiente”

La operación establece cuatro principios que se articulan con los objetivos de la reformulación y cuya aplicación es determinante para hacer del centro un territorio más atractivo:

- Un Centro para vivir: Oferta habitacional mediante rehabilitación, reúso de edificaciones y renovación urbana
- Un Centro con equilibrio territorial: estructura ambiental sólida
- Un Centro conservado, renovado y consolidado: criterios de ordenamiento para el desarrollo armónico entre las diferentes actuaciones en el territorio
- Un Centro competitivo: condiciones normativas y urbanas que estimulen la ejecución de proyectos urbanos para el fortalecimiento y establecimiento de actividades diversas

Plan Zonal del Centro – PZCB

Propone un modelo de ordenamiento orientado por tres conceptos básicos: un Centro incluyente como un modelo de gestión social que promueva la participación ciudadana, un Centro diverso que valore su patrimonio cultural y un Centro sustentable que mejore las condiciones de seguridad y convivencia.

Fichas normativas por UPZ

La edificabilidad y usos del suelo específicos para el área de intervención fueron reglamentados en las fichas normativas del Decreto 492 de 2007 (y sus modificaciones) para la Unidad de Planeamiento Zonal 93 - Las Nieves y en el Decreto 187 de 2002 (y sus modificaciones) para la Unidad de Planeamiento Zonal 102 - La Sabana. Sin embargo, dentro de las facultades normativas del instrumento del plan parcial, está la reglamentación de nuevos usos edificabilidades para el proyecto.

Plano 4. Unidades de Planeamiento Zonal



Fuente: Elaboración propia

PLANCHA N°2 DE USOS PERMITIDOS – UPZ 93. NOTA D: “En los sectores normativos reglamentados por tratamiento de renovación urbana en las modalidades de reactivación y redesarrollo, el plan parcial podrá definir nuevos usos y condiciones de edificabilidad, adicionales a los que aparecen en la presente ficha.”

Así las cosas, las nuevas condiciones normativas se precisarán en el capítulo 4 del presente documento, cuyo objeto es la reformulación del Plan Parcial adoptado en 2019.

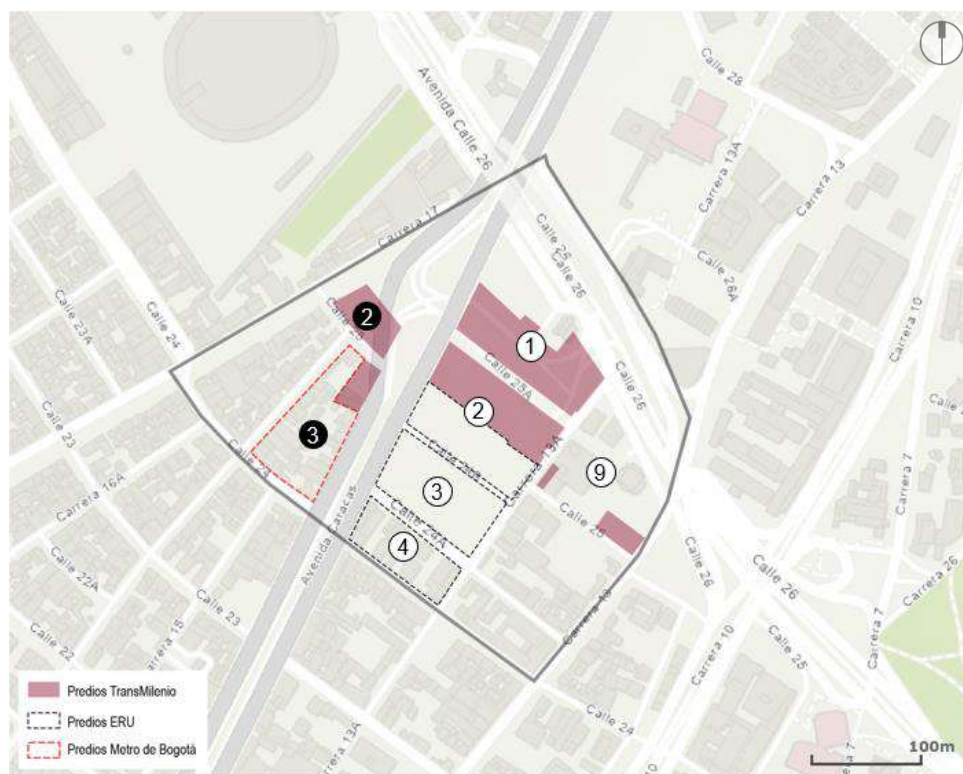
1.4 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

El área de planificación está compuesta por 11 manzanas, que se subdividen en un rango entre 11-36 predios, alcanzando un total de 232 predios. A su vez, los predios presentan un área que promedia entre los 100 y 499.9 m² con desarrollos principalmente entre 1-5 pisos, considerándose un nivel de edificabilidad bajo que facilita los procesos de gestión

del suelo y que justifica la formulación de instrumentos que generen mayores aprovechamientos sobre las áreas centrales.²

Respecto a la propiedad del suelo, desde la adopción del plan parcial en el año 2013 se adelantaron procesos de gestión social por parte la Empresa de Renovación y Desarrollo de Bogotá - ERU, TransMilenio y recientemente la Empresa Metro de Bogotá. Aunque se han presentado dificultades técnicas y jurídicas para la gestión de algunos predios, el siguiente plano detalla el estado actual de la propiedad del suelo, donde se observa que las manzanas 2 y una porción de la manzana 3 del barrio Santa Fe, así como una porción de las manzanas 2 y 9, y la manzana 3 del barrio la Alameda fueron adquiridas por Transmilenio para un total de 112 predios; la mitad de la manzana 2, las manzanas 3 y 4 del sector La Alameda (equivalentes a 136 predios) son propiedad de la ERU y la manzana 3 (24 predios) correspondiente a la estación de la Primera Línea de Metro de Bogotá ya se encuentra adquirida por la Empresa Metro.

Plano 5. Régimen de propiedad del suelo



Fuente: Elaboración propia con base en documentación ERU, 2021

² Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá

2. DIAGNÓSTICO

A grandes rasgos, esta zona de la ciudad es un sector con gran oportunidad de aprovechamiento en el sector ya que presenta una localización estratégica con relación al centro y la ciudad en general, lo cual es una oportunidad de conexión importante de diferentes escalas. Además, tiene importantes valores patrimoniales en bienes de interés cultural y una oportunidad de reglamentación de las condiciones normativas para áreas de manejo diferenciado. Sin embargo, es un lugar deteriorado que ha propiciado el desplazamiento del uso residencial y, como resultado, una disminución de la densidad de habitantes y un aumento de la población flotante.

Ilustración 6. Localización del proyecto



Fuente: Elaboración propia

Plano 6. Área de influencia



Fuente: Elaboración propia

2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y SISTEMA DE ESPACIOS PÚBLICOS

2.1.1 Estructura Ecológica Principal

El PPRU 2019 genera más espacios públicos que estructuran el espacio urbano y da mayor conectividad peatonal, pero no da una solución a la barrera físico espacial del perfil de la calle 26 soterrada. Asimismo, presenta una desarticulación de las franjas de control ambiental en los perfiles de la calle 26 y la transversal 17.

No presenta medidas para la mitigación acústica y control de polución atmosférica, teniendo en cuenta la masividad de la infraestructura de los equipamientos de servicios de transporte.

Plano 7. Diagnóstico. Estructura ecológica



Fuente: Elaboración propia

Complementariamente, consideramos que a pesar de que el PPRU 2019 propone una conectividad con la estructura ecológica principal a través de franjas de control ambiental para la avenida caracas, con lineamientos de ecoeficiencia y ecourbanismo en gestión ambiental, carece de una propuesta más amplia y potente de paisajismo funcional con ecotonos y sombras que configuren integralmente el espacio público con la estructura ecológica y con las dinámicas principales del contexto urbano; resaltando la paupérrima calidad ecológica existente en el lugar con relación al área total de la zona y la contaminación atmosférica actual.

Plano 8. Fitotectura existente en el espacio urbano



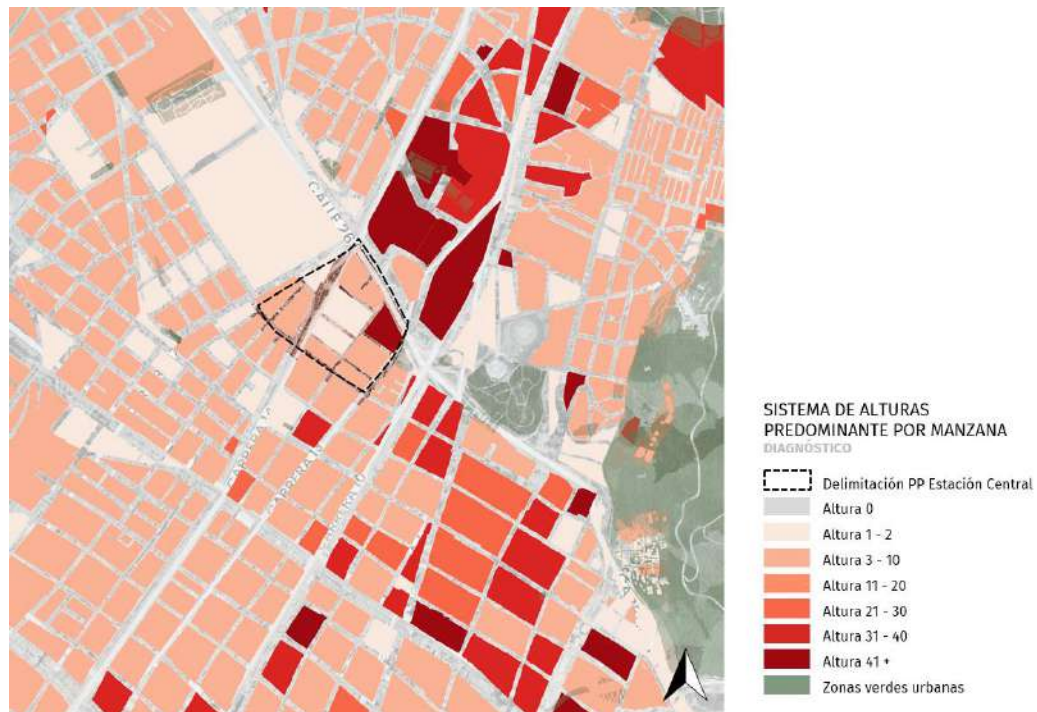
Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

2.1.2 Sistema de Espacio Público

2.2. ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

El Plan Parcial de Renovación Urbana Estación central se sitúa en un lugar con una convergencia del tejido urbano, entre hitos culturales y el paisaje natural y dotacionales importantes para la ciudad. En esta zona de la ciudad se yuxtaponen dinámicas urbanas con múltiples usos y equipamientos educativos, culturales, turísticos y dotacionales. Sin embargo, el perímetro de delimitación para el PPRU es una zona de Bogotá dicotómica con su contexto, ya que, a pesar de ser un lugar central, presenta una ruptura funcional y actualmente podría considerarse como un área residual, con alta segregación socioespacial y un “no lugar” urbano.

Plano 9. Diagnóstico. Sistema de alturas predominante por manzana



Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por Mapas Bogotá

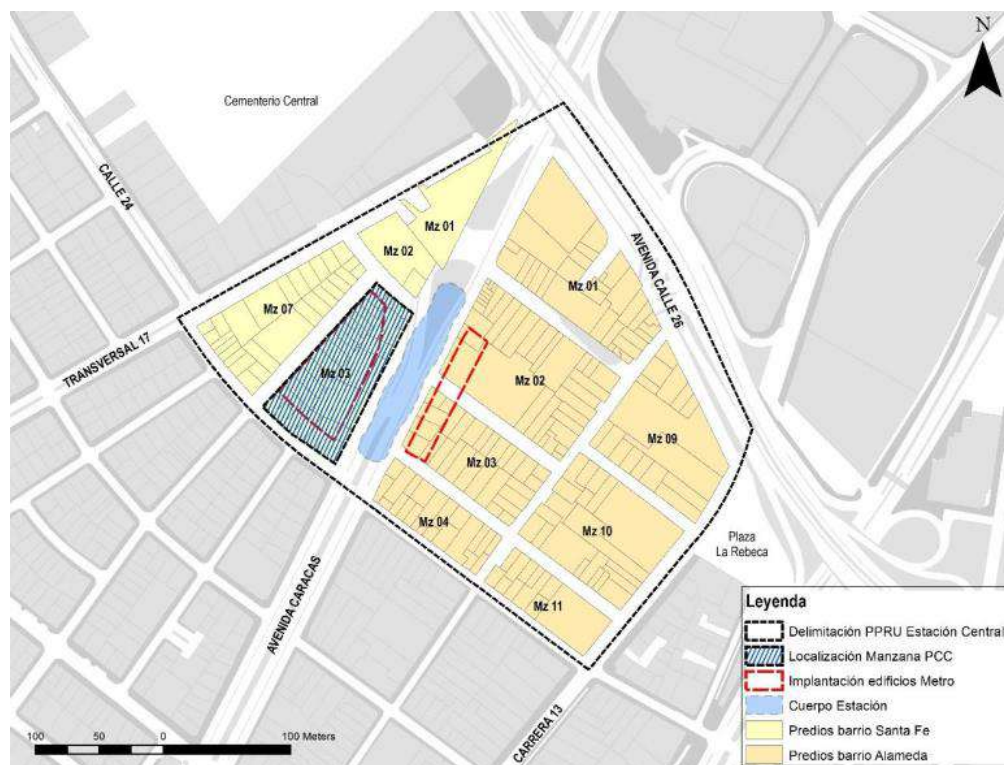
En el lugar se trazan dos ejes simbólicos en torno a la calle 26. El primero es el eje de la memoria, que se extiende desde el oriente con los imponentes Cerros Orientales, íconos de Bogotá, hasta el occidente con el Aeropuerto el Dorado que representa la conexión a Bogotá con el resto del país y del mundo. El segundo, es el eje de la avenida Caracas que conecta el sur y el norte de la ciudad, y es una de las vías más importantes de la ciudad ya que diariamente transitan miles de ciudadanos en diferentes tipos de transporte. Ambos ejes son vías arteriales donde recorre la troncal de Transmilenio y, a partir de éstas, se conectan las vías intermedias, locales y peatonales del centro de Bogotá. Finalmente, la localización estratégica con relación al centro y la ciudad en general, permite la proyección y planeación del sistema de transporte masivo intermodal de Bogotá y es parte de una escala de conectividad metropolitana.

2.2.1 Sistema de movilidad y conectividad

El PPRU 2019 presenta una desarticulación de vías de transporte alternativo, una desconexión de puentes peatonales la calle 26 soterrada y una articulación de los proyectos de transporte público a las decisiones de ordenamiento territorial referidas a procesos de redensificación y mezcla de usos, con estrategias de desarrollo urbano orientadas al transporte.

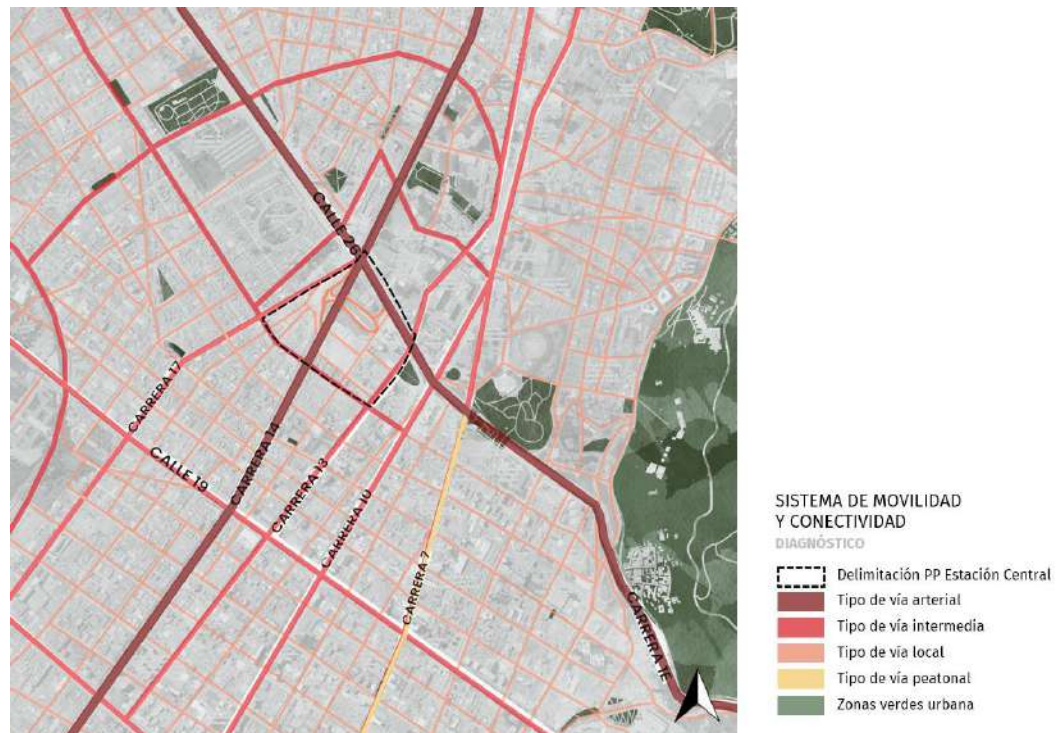
A pesar de que la propuesta de movilidad integra el transporte y espacios públicos en la multimodalidad y legibilidad urbana; no diversifica la malla vial. Esto es importante porque prolonga la primacía vehicular y no jerarquiza ni dinamiza la accesibilidad universal y la conexión a las vías próximas de flujos peatonales importantes del centro histórico, centro internacional y dinámicas barriales de La Alameda y Santa Fe.

Plano 10. Localización de manzanas del proyecto metro



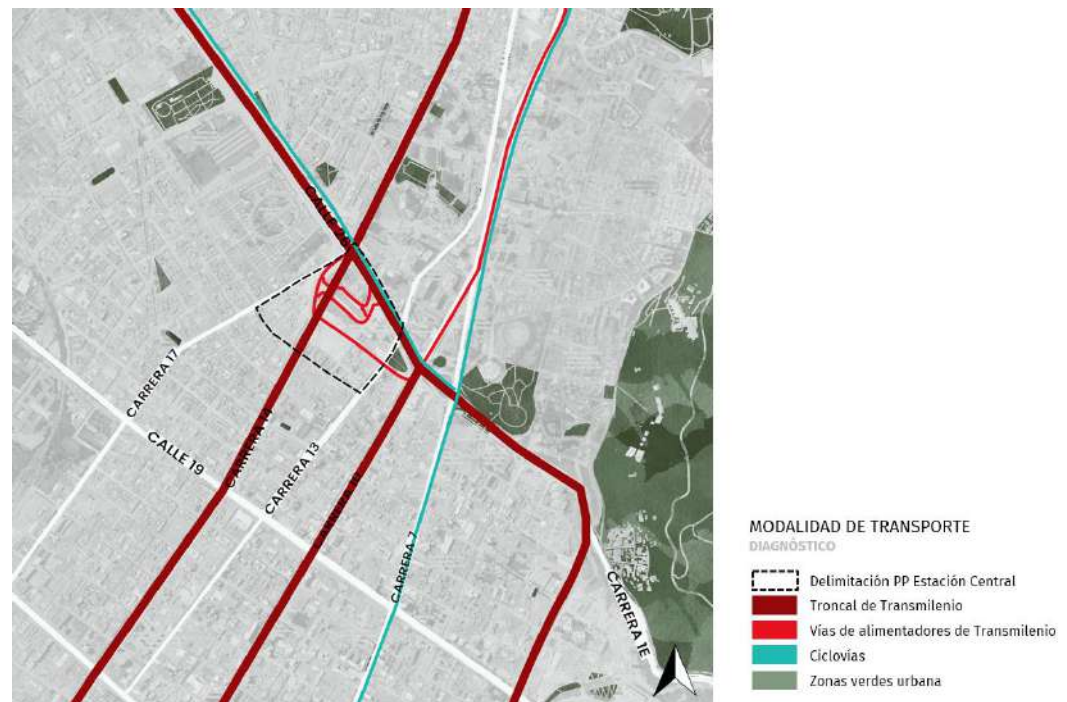
Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

Plano 11. Diagnóstico. Sistema de conectividad



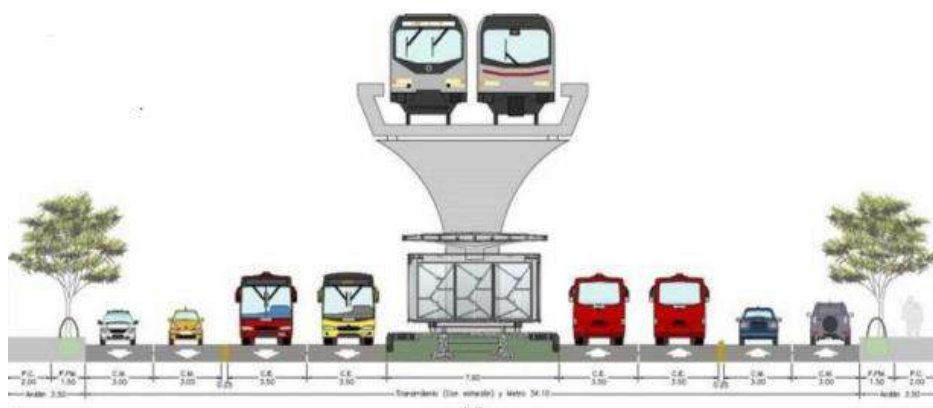
Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por Mapas Bogotá

Plano 12. Diagnóstico. Sistema de transporte



Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por Mapas Bogotá

Ilustración 7. Perfil Av. Caracas. Primera Línea de Metro



Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

2.2.2 Sistema de equipamientos

El PPRU 2019 propone asertivamente una infraestructura de transporte público masivo importante entre los proyectos del puesto central de control del sistema de metro, las áreas públicas en el intercambio modal entre sistemas de metro, Transmilenio y RegioTram. Por ende, destina áreas y ubicaciones estratégicas para su desarrollo, garantizando un eficiente funcionamiento entre éstos, las cuales mantendremos en la propuesta urbanística.

Considera las implicaciones de las AMD3 y AMD4, sobre el reparto de cargas y beneficios. Las edificaciones de la AMD 2 se consideran objeto de intervención al estar localizadas sobre la calle 26 con posibilidades de reconfigurar el perfil urbano. Y consideramos positivo que se definen 5 Unidades de Actuación más pequeñas con el fin de mejorar y facilitar la gestión de las obras de urbanismo y desarrollo de los proyectos inmobiliarios.

Se resalta positivamente el valor patrimonial que garantiza el PPRU con la integración de Bienes de Interés Cultural y la categorización pertinente que le dan a cada inmueble de acuerdo a su declaratoria y sostenibilidad para la garantía de su preservación y nivel de intervención. Aun así, creemos que es necesario plantear normativamente una propuesta de uso en ellos para asegurar su conservación de acuerdo a la compatibilidad del contexto.

La propuesta de condiciones de edificabilidad e intervención de los Bienes de Interés Cultural se considera un acierto, de acuerdo con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, con asesoría del Comité Técnico Asesor de Patrimonio. Mantendremos la normativa urbana de volumetría, aislamientos, empates de acuerdo con lo establecido en el Decreto 560 de 2018 y los niveles de intervención reglamentarios para mantener su valor patrimonial.

Tabla 3. AMD definidas en la propuesta del 2019

ID	Ítem	M2
AMD - 2A	Edificio 1 – Barrio La Alameda. MZ 01 - Pr.18	285,47
AMD – 2B	Edificio 2 – Barrio La Alameda. MZ 01 - Pr.19	123,24
AMD – 2C	Edificio 3 – Barrio La Alameda. MZ 01 - Pr.25	351,35
AMD – 2D	Edificio 4 – Barrio La Alameda. MZ 09 - Pr.10	324,19
AMD – 2E	Edificio 5 – Barrio La Alameda. MZ 09 - Pr.12	339,22

Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

En cuanto a la gestión de desarrollo, propone 5 Unidades de Actuación Urbanística y 1 UG para equilibrar con más eficiencia el reparto de cargas y beneficios en el conjunto urbano. Igualmente, esta decisión pauta una organización en el PPRU para jerarquizar el proceso de áreas donde se desarrolla la Estación de Metro y el puesto central de control, influyendo de manera directa en el funcionamiento inicial de este proyecto urbanístico y de conexión multiescalar para la zona, la ciudad y la región metropolitana.

En ese orden de actuación urbana, se integra la modificación de la multimodalidad de transporte con la estación de RegioTram y la estación de Transmilenio, lo cual garantiza un robusto proyecto de movilidad en este PPRU y garantiza el funcionamiento eficiente y previo para la consolidación y armonización de las etapas en las redes de transporte desde la primera línea de metro con relación a la ciudad. Por otro lado, consideramos un acierto que las áreas de condición pública mantengan su destinación pública inicial en el planteamiento urbanístico para consolidar un área importante de espacio público.

2.3. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

El Centro Histórico de Bogotá, como en las grandes ciudades del sur global, se ha convertido en el espacio urbano donde se materializan las contradicciones de la globalización económica. Esto se debe a las problemáticas macro espaciales y transversales que entrelazan concentraciones desproporcionadas del poder capital. A su vez, es un territorio relevante para la sobrevaloración económica corporativa y fomenta conflictos territoriales que provocan la subvaloración de los habitantes, el desplazamiento material y simbólico del territorio y posee una concentración desproporcionada de habitantes marginados y segregados.

Plano 13. Índices de densidad de población



Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por Mapas Bogotá

No obstante, se tiene en cuenta que el Centro Histórico de Bogotá, se caracteriza por ser el sector de la ciudad donde se recrea el valor del patrimonio desde múltiples visiones. Además, es una de las zonas más dinámicas de Bogotá, debido a la cantidad de equipamientos educativos e institucionales que aglomeran un alto flujo de población flotante a lo largo del día. Así mismo, este sector de la ciudad se caracteriza por contener

la mayor cantidad de bienes patrimoniales de la ciudad, conservando tanto el entorno urbano como algunos espacios interiores de la arquitectura identitaria (González, 2018).

Plano 14. Estratificación socioeconómica



Fuente: Elaboración propia con base en datos suministrados por Mapas Bogotá

Debido al fenómeno de deterioro físico espacial y desplazamiento social, esta zona de la ciudad presenta pocos usos en relación a su área total, en el cual predomina el comercio y los servicios urbanos con la torre de Fonade y la superintendencia. En los barrios hacia el sur, se encuentra una mayor mixtura y dinamismo de usos del suelo; con áreas deterioradas y oportunidad para prolongar la renovación urbana y consolidación de un lenguaje arquitectónico contemporáneo en el centro de la ciudad.

Hacia el norte se encuentra el Centro Internacional con consolidación funcional de comercio, vivienda, recreación, hoteles, oficina, educación, con potencial de complementar los servicios urbanos previstos en la propuesta y como un buen referente de hibridación de funciones urbanas. Hacia el occidente está el cementerio central, el centro memoria y la localidad de Teusaquillo con predominancia de uso residencial y potencial de integrar las zonas verdes urbanas de los parques ubicados sobre el eje de la 26. Y hacia el oriente predominan los servicios, el comercio y los equipamientos culturales,

así como los cerros orientales y el parque de la independencia como gran filtro atmosférico y ejes de la estructura ecológica urbana.

El lugar presenta problemas socioeconómicos de estigmatización e imaginarios en torno a diferencias sociales del contexto, lo cual se evidencia en la segregación espacial de residentes de los barrios La Alameda y Santa Fe. Igualmente, las obras viales y de espacio público que han roto el tejido social y los habitantes tradicionales de la zona cuentan con baja capacidad económica y condiciones de vida precarias. Además, las viviendas existentes presentan un alto deterioro y abandono, con condiciones inciertas de tenencia y titulación, dificultades de intervención, financiación y gestión, problemas zonales de hacinamiento, servicios públicos deficientes y habitabilidad inadecuada.

Por otro lado, en la Localidad Los Mártires y Santa Fe vive población muy arraigada a su territorio, los habitantes anhelan contar con el reconocimiento y superar la segregación y estigmatización socioespacial. Están interesados en la recomposición e integración del tejido social y urbano y participan en los procesos de fortalecimiento de la actividad residencial y de las condiciones urbanas y sociales; lo cual puede ser un elemento detonante para la revitalización a través de la mejora de la habitabilidad en la propuesta.

Sin embargo, el PPRU Estación Central 2019 no presenta una ruta para consolidar la gestión social con una política urbana centrada en las personas, con un modelo desarrollo democrático, integral, social y ambientalmente sostenible. Tampoco propone viviendas de interés social o de interés prioritario que permita el acceso a la vivienda de los habitantes actuales no propietarios y con bajos recursos en una zona urbana en decadencia y población con bajos ingresos económicos.

Aun así, propone una aplicación del derecho de preferencia para propietarios originales o poseedores, que consiste en la posibilidad de adquirir los inmuebles nuevos, para lo cual, el promotor deberá presentar oferta de los inmuebles al antiguo propietario, antes de abrir ventas al público, de tal forma que éste pueda reponer su propiedad en el mismo lugar sin perder sus condiciones de arraigo y permanencia.

El PPRU 2019 propone el uso residencial multifamiliar como uso principal de todas las UAU (2.801 viviendas proyectadas – sin VIS/VIP) y propone un bajo uso de comercio y

oficinas. Esto es una oportunidad de generar mayor equilibrio de usos teniendo en cuenta que es un área de actividad central en el centro de la ciudad. Asimismo, consideramos que la propuesta urbana tiene el potencial de diversificar los usos con horarios múltiples para fomentar ósmosis de actividad en el espacio público, permitiendo que éste sea más seguro con encuentros cívicos, humanos, amigables e incluyentes con diversos grados de privacidad.

Genera espacios públicos que estructuran el espacio urbano, articulando el sistema de movilidad con las dinámicas urbanas propias del sector y que promueve la localización de servicios empresariales, equipamientos, espacios públicos y mejores condiciones de accesibilidad. Además, propone el traslado de dotacionales con condición de permanencia: + área desarrollable. Los equipamientos existentes garantizan soporte urbano.

El PPRU 2019 propone un aumento de densidades reflejadas en un área construida de 290.267,14 m², en un área útil menor (26.346,21 m²) que el DTS del 2013 (34.987,99 m²). También facilita la oportunidad de generar mayores aprovechamientos, equilibrando proporcionalmente las áreas de suelo útil y la demanda de espacio público para contribuir al principio de equidad y diversidad. Consideramos que la edificabilidad, de acuerdo con la implantación, no se reconfigura con una tipología coherente al beneficio bioclimático en el espacio público y el espacio arquitectónico.

Plano 15. Implantación de la propuesta del 2019



Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

2.4. CONCLUSIONES DIAGNÓSTICO

El PPRU 2019 propone una estrategia coherente con el espacio urbano donde se sitúa, da sentido a las necesidades urbanas más apremiantes del sector para la actualidad y fortalece, en gran medida, la hibridación de usos del suelo, la conservación de BIC, el espacio público y la propuesta multiescalar de movilidad. Lo cual, pretendemos potencializar en la nueva propuesta del PPRU MEC 26, complementándolo con aspectos que podrían tener mayor impacto positivo para la consolidación de ciudad contemporánea que demanda la capital del país.

Se considera una la necesidad de modificaciones edificatorias para un mayor aprovechamiento en altura, la redelimitación del área de planificación para poder intervenir la barrera física y simbólica de la calle 26, el aumento de aprovechamientos urbanísticos en el área de planificación para mejorar la capacidad y calidad del espacio público y el aumento de hibridación de usos para fortalecer la integración, democratización y cohesión cívica y sostenible del proyecto.

Ilustración 8. Plan Parcial Estación Central



Fuente: ERU (2019). DTS PPRU Estación Central 2019

3. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

3.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

En un territorio desintegrado, abandonado y desigual con diversas necesidades sociales y un cambio climático apremiante, se propone un modelo de ciudad contemporánea reverdecida, diversa, más equitativa, más segura y conectada y reactivada; a través de una sinergia funcional ejecutada con una configuración urbana transdisciplinar, la cual busca resignificar la identidad contemporánea del lugar.

Una intervención contemporánea para el Plan Parcial de Renovación Urbana MEC 26 debe estructurarse a partir del tejido del espacio público con encuentros vitales y nuevas actividades para promover la apropiación del patrimonio, la valorización de la memoria histórica y la oportunidad de solución a las necesidades contemporáneas del centro bogotano. Además, es de vital importancia preservar los pocos elementos ecológicos preexistentes para conectarlo con una redefinición de la estructura ecológica que logre permear los espacios urbanos y genere conectividad y hábitat para las especies.

Se busca preservar el patrimonio arquitectónico que evoque la memoria de los usos y sucesos en la trama histórica, tejiendo las lógicas preexistentes de su contexto diverso con la hibridación de nuevas tipologías como escenario prospectivo contemporáneo. Igualmente, este modelo de ciudad prioriza el derecho a la ciudad con espacios urbanos equitativos, diversos, seguros, incluyentes, con diseños a escala humana, ecotonos en el espacio público, espacios de confort, accesibilidad universal, movilidad sustentable, fomento económico y cultural, oportunidades de buen vivir urbano, ocio, cultura y recreación, equipamientos de salud, educación y cuidado. En definitiva, buscamos el desarrollo urbano inherentemente sincronizado con acciones integrales que ayuden a mitigar la emergencia climática mundial, que difiera el derecho a habitar digna y justamente, y que coexista sosteniblemente con los diferentes ecosistemas preexistentes de los espacios urbanos y naturales.

Criterios Generales de formulación

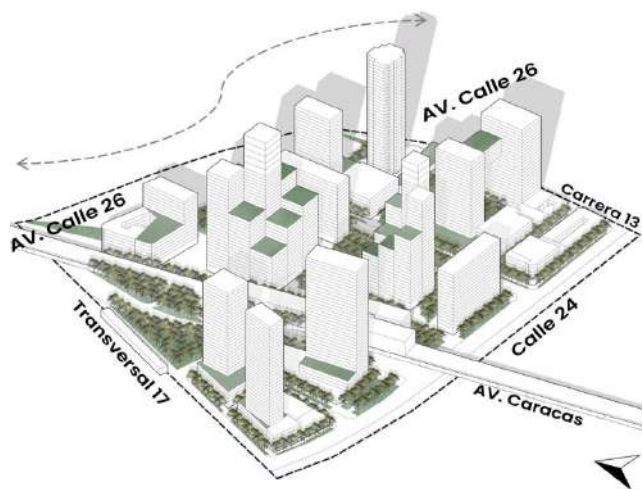
Se proponen unos criterios generales de formulación que permitan consolidar coherentemente el modelo de ciudad que pretendemos desarrollar. En primer lugar, el espacio público debe aumentar la oferta de área, con una propuesta de enfoque en la

movilidad y el peatón debe ser el protagonista. Igualmente, el modelo de ocupación del proyecto debe abrirse hacia la calle 26 para mitigar la barrera física, simbólica y funcional existente.

Además, debe garantizarse una mayor mezcla de usos, partiendo de su condición de área de actividad central. La vivienda debe ser el uso principal en el proyecto. Debe garantizarse mejores aprovechamientos del suelo y su edificabilidad, principalmente sobre el intercambiador de Transmilenio, donde se pueden aplicar instrumentos de captura de valor del suelo. La manzana de la estación de la primera línea de metro de Bogotá debe participar en el reparto de cargas y beneficios para garantizar un mejor equilibrio financiero para el proyecto. Y los valores existentes del territorio en los bienes de interés cultural deben potenciarse y fomentar usos atractivos para su sostenibilidad.

Se establecen lineamientos de diseño de manejo paisajístico urbano con el diseño diverso y contundente de espacios libres verdes para generar ecotonos en el espacio público. Entrelazado con la calidad perceptual y sensorial de los espacios democráticos y de cohesión social en los primeros pisos de todas las edificaciones. Con el fin de crear entornos ecológicos en el ecosistema urbano y fortaleciendo la biosfera con suelos filtrantes, recuperación de áreas blandas, introducción de “fitotectura” como micro ecosistemas, aportando a la mitigación del cambio climático con la reestructuración de ecosistemas y la disminución de condiciones climáticas desfavorables para el espacio urbano.

Ilustración 9. Planteamiento urbanístico



Fuente: Elaboración propia

La modificación del Plan Parcial Estación Central parte de la oportunidad y el reto de configurar un proyecto integral en torno a un proyecto estructurante como lo es la Primera Línea de Metro de Bogotá. El análisis diagnóstico y la evaluación de los documentos técnicos de soporte – DTS de los planes parciales adoptados en el año 2013 y 2019, fueron determinantes para orientar las acciones y criterios generales, con una apuesta por un modelo de ocupación mejor articulado con su contexto, que potencie la ocupación del territorio y revierta los procesos de deterioro.

En el ámbito de intervención se considera prioritario aumentar la oferta de espacio público, eliminar las barreras funcionales, garantizar la proximidad mediante la mezcla de usos y poner en valor el patrimonio, implementando un modelo de ciudad basado en cuatro principios: una ciudad reverdecida, una ciudad diversa y más equitativa, una ciudad segura y conectada, y una ciudad reactivada.

Tabla 4. Cuadro general de áreas PP. Distrito MEC26

CUADRO DE ÁREAS			
Nº	ÍTEM	M2	HA
1	ÁREA BRUTA	113.789,12	11,38
2	MALLA VIAL ARTERIAL	28.583,85	2,86
2.1	Av. Caracas	15.799,90	1,58
2.2	Avenida Calle 26	12.783,95	1,28
3	CONTROL AMBIENTAL Av. Caracas	3.279,48	0,33
3.1	CA-1	1.187,14	0,12
3.2	CA-2	2.092,34	0,21
4	DOTACIONAL CON CONDICIÓN DE PERMANENCIA	4.997,22	0,50
4.1	Barrio La Alameda/MZ 11/Pr. 01)	1.236,79	0,12
4.2	Barrio La Alameda/MZ 10/Pr. 06)	966,00	0,10
4.4	Fonade (Barrio La Alameda/MZ 09/Pr. 08	2.794,43	0,28
5	ÁREA NETA URBANIZABLE	76.928,57	7,69
6	MALLA VIAL INTERMEDIA Y LOCAL	16.912,53	1,69
6.1	Vías V3 y V3E - Calle 24 - Transversal 17 - Carrera 13	9.675,95	0,97
6.1.1	Calle 24	5.706,63	0,57
	Calle 24 - 1	3.237,57	0,32
	Calle 24 - 2	2.469,06	0,25
6.1.2	Transversal 17	1.886,81	0,19
6.1.3	Carrera 13	2.082,51	0,21
6.2	Vías V6 - Carrera 13 A	3.810,66	0,38
6.2.1	Carrera 13A	3.810,66	0,38

6.3	Vías V7 - Carrera 16 - CL 25-3	1.975,00	0,20
6.3.1	Carrera 16	1.499,95	0,15
6.3.2	Calle 25- 3	475,04	0,05
6.4	Vías V9 - Calle 25	1.450,92	0,15
6.4.1	Calle 25 - 1	826,59	0,08
6.4.2	Calle 25- 2	624,33	0,06
7	ESPACIO PÚBLICO	14.291,92	1,43
7.1	Espacio Público Construido	2.289,91	0,23
7.1.1	Plazoleta de la Luz	2.289,91	0,23
7.2	Espacio Público Proyectado y Redefinido	12.002,01	1,20
7.2.2	Plazoleta	1.352,62	0,14
7.2.3	Parque Local	2.310,95	0,23
7.2.4	Alameda A	2.526,34	0,25
7.2.5	Alameda B	2.494,19	0,25
7.2.6	Pasos peatonales CLL 26	2.441,33	0,24
7.2.7	Alameda C	876,58	0,09
8	ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO (BICS) - CESIÓN EQUIPAMIENTOS	3.767,02	0,38
8.1	AMD-1 La Alameda/MZ 01/Pr. 17	2.195,83	0,22
8.2	AMD-2 La Alameda/MZ 10/Pr. 28	347,91	0,03
8.3	AMD-3 Edificio3 (Barrio La Alameda/MZ 09/Pr. 12)	128,95	0,01
8.4	AMD-4 Santa fe-MZ 07-Pr. 26	1.094,33	0,11
9	CESIÓN EQUIPAMIENTOS	3.716,30	0,47
10	ÁREA ÚTIL	38.236,32	3,82
10.1	MZ-01	3.629,44	0,36
10.2	MZ-02	5.632,23	0,56
10.3	MZ-03	9.822,27	0,98
10.4	MZ-04	9.673,72	0,97
10.5	MZ-05	3.178,00	0,32
10.6	MZ-06	6.300,66	0,63

Fuente: Elaboración propia

Como resultado, el “Plan Parcial de Renovación Urbana Distrito MEC26” se configura a partir de 11,38 hectáreas de área bruta, de las cuales 7,69 hectáreas corresponden al área neta urbanizable: estas se dividen en 1,69 Ha. para malla vial intermedia y local; 1,43 Ha. para cesión de espacio público; 0,38 Ha. destinadas a cesión para equipamientos y las 3,82 Ha. restantes corresponden al área útil del plan parcial, conformada por seis manzanas útiles.

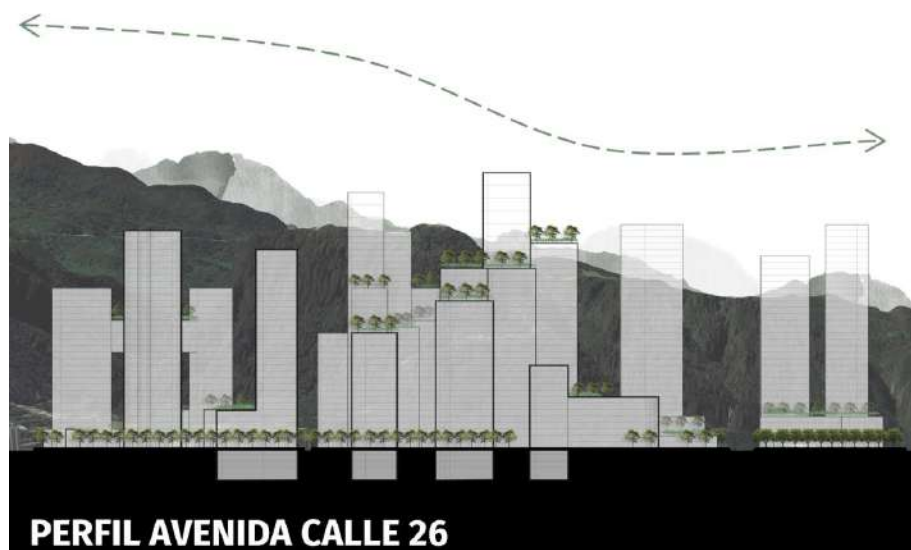
Respecto al porcentaje exigido para vivienda VIS que corresponde al 20% del área útil³ (7.647,26 m²), se proponen 8.017,91 m² (21%) localizados en la MZ-01 (2.493,87 m²), la MZ-03 (2.829,84 m²) y en la MZ-04 (2.694,20 m²).

A continuación, se exponen las decisiones proyectuales y estrategias definidas para cada uno de los sistemas estructurantes:

3.2 SISTEMA AMBIENTAL

La intervención configura un tejido de zonas verdes permeables que conecta la estructura ecológica principal de los cerros orientales mediante el sistema de espacio público (parques, alamedas, controles ambientales y plazoletas) con los espacios privados de los primeros pisos de las edificaciones. Para ello, se prioriza la cualificación de vacíos en la morfología urbana, a través del incremento de áreas destinadas a cesiones públicas mediante la proyección de volumetrías compactas para lograr el aprovechamiento eficiente de las áreas construidas en cada manzana y la democratización del espacio público de calidad, cívico y ecológico.

Ilustración 10. Paisaje Urbano



Fuente: Elaboración propia

³ Decreto 221 de 2020, artículo 6.

Mediante la red de espacio público se busca propiciar la interacción espacial y jerarquizar el orden funcional de los sistemas urbanos estructurantes con relación a las lógicas de hibridación y la estructura vegetal, considerada crucial para mitigar la contaminación auditiva, la contaminación del aire y el efecto isla de calor. La naturalización de las calles es determinante para proporcionar servicios ambientales al entorno construido y contribuir en la sostenibilidad, la ecoeficiencia, el confort, la calidad de vida y la resiliencia frente al cambio y la variabilidad climática.

Por lo anterior, el plan parcial implementa la estrategia de paisaje con el fin de incrementar el área y la calidad de las zonas verdes con intervenciones en el espacio público y en las edificaciones que incorporen mobiliario urbano verde, sistemas urbanos de drenaje sostenible – SUDS, bosques urbanos, la renaturalización de cubiertas y huertas urbanas. La calidad de los espacios de permanencia y su relación con primeros pisos activos garantiza el dinamismo y la peatonalización segura e integral en el espacio público en diferentes horarios y días de la semana

Plano 16. Formulación. Sistema Ambiental



Fuente: Elaboración propia

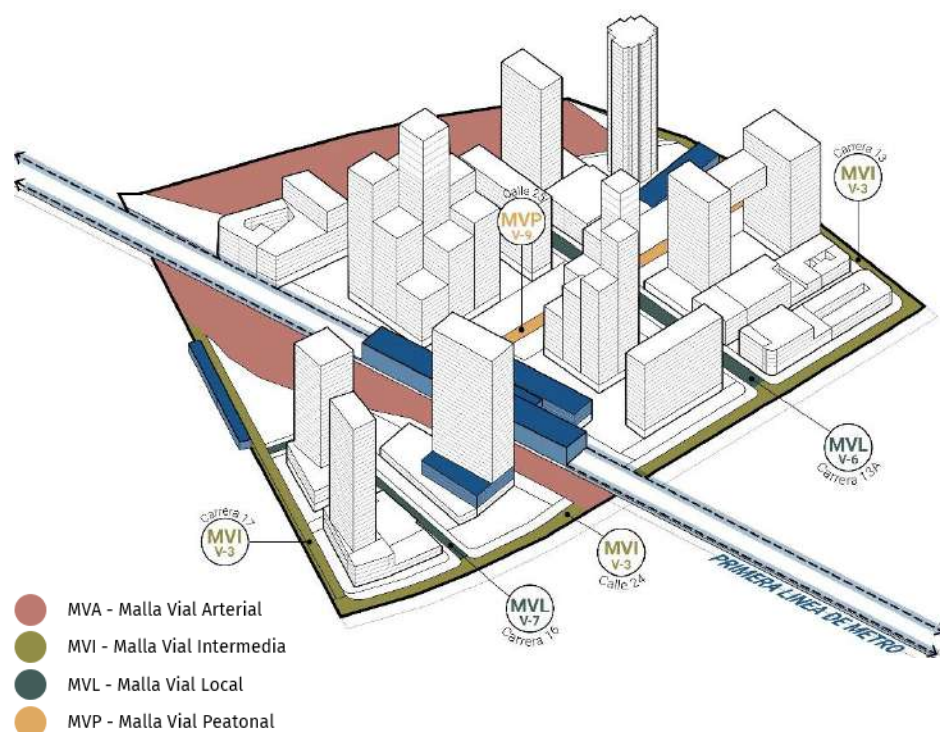
3.3 SISTEMA DE MOVILIDAD

3.3.1 Subsistema vial

La propuesta para la malla vial se enfoca en la reconfiguración de los perfiles viales para priorizar los medios de transporte alternativos, entre los que se encuentra la movilidad peatonal y los bici-usuarios. El planteamiento del plan parcial, enmarcado por el desarrollo de la estación número 13 de la Primera línea de Metro de Bogotá – PLMB y el RegioTram, respaldó la toma de decisiones sobre el carácter de vías como la Carrera 16 y la Transversal 17, que se transformaron en vías compartidas considerando la demanda de espacios libres para la circulación de los altos flujos peatonales y los beneficios que esto representa frente a la accesibilidad universal.

El subsistema vial del Plan Parcial Distrito MEC26 está conformado por 28.583,85 m² de malla vial arterial, correspondiente a la Avenida Caracas y la Calle 26; 9.675,94 m² de malla vial intermedia, entre las que se encuentra la Carrera 17, la Carrera 13 y la Calle 24; 5.785,67 m² de malla vial local, que incorpora la Carrera 16, la Carrera 13A y un tramo de la Calle 25; y 1.450,92 de malla vial peatonal, que corresponde a la Calle 25, como se muestra en la ilustración 11.

Ilustración 11. Subsistema de conectividad



Fuente: Elaboración propia

Entre las operaciones realizadas se destaca la sustracción de la Carrera 13B y la Calle 24^a, al ser vías sin continuidad y que respectivamente; se incorporaron al sistema de espacio público y se aprovecharon con área útil, englobando mayores áreas de terreno. Adicionalmente, se da continuidad a la Calle 25 con el objetivo de integrar el espacio público con la plazoleta la Rebeca, que hace parte del sistema de espacio público existente y está localizada en la intersección de la Carrera 10 con Calle 26.

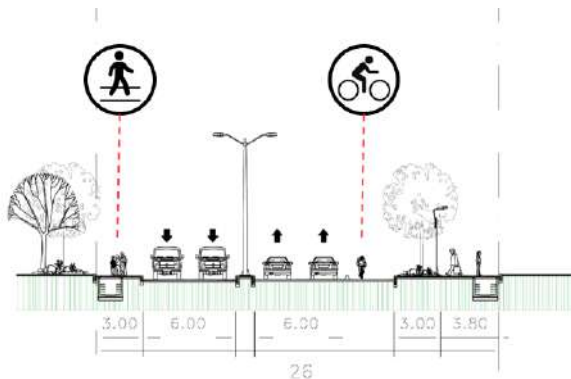
La jerarquía de los ejes de movilidad se articula en respuesta a la habitabilidad de del sistema de espacio público y en función al acceso a los usos diversificados. A continuación, se describen las modificaciones realizadas sobre los seis ejes de malla vial intermedia, local y peatonal que configuran el subsistema vial del plan parcial:

Calle 24

Malla vial intermedia. Perfil V-3: se contempla una vía de 26 metros de ancho. Ampliación del perfil, previendo su jerarquía y su importancia para garantizar la

accesibilidad tanto peatonal como vehicular al proyecto. Es importante mencionar que únicamente se desarrollarán 5.706,63 m² de los 9.945,69 m² correspondientes a la ampliación de la vía. El área restante hará parte de las cargas que están por fuera del plan parcial y deberá surtir procesos de gestión teniendo en cuenta la afectación de un número significativo de predios.

Ilustración 12. Perfil vial Calle 24

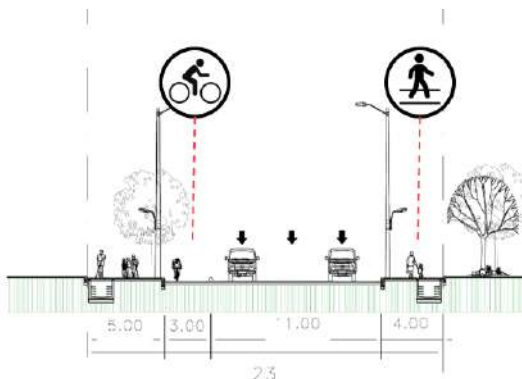


Fuente: Elaboración propia

Carrera 13

Malla vial intermedia. Perfil V-3E que considera una vía de 23 metros de ancho. Se modificó el perfil considerando la importancia de esta vía para la conectividad en sentido norte – sur, continuando con los tres carriles vehiculares existentes, aumentando el ancho del andén e incorporando un bicicarril de 3 metros de ancho.

Ilustración 13. Perfil vial Carrera 13



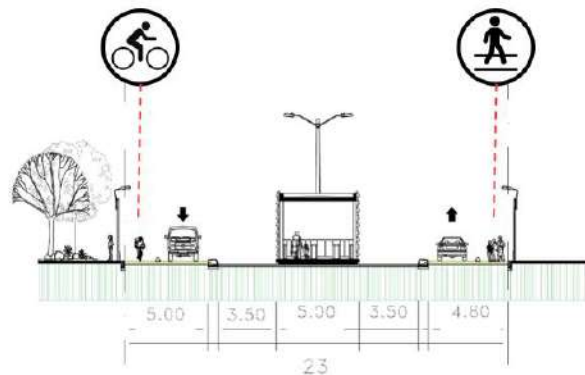
Fuente: Elaboración propia

Transversal 17

Malla vial intermedia. Perfil V-3E que contempla un eje de 23 metros de ancho. Se surten modificaciones al perfil a partir de la afectación del corredor del RegioTram.

Para beneficiar la circulación peatonal, se configura una vía compartida que permitirá una mejor relación entre la estación y los bordes de las manzanas.

Ilustración 14. Perfil vial Transversal 17



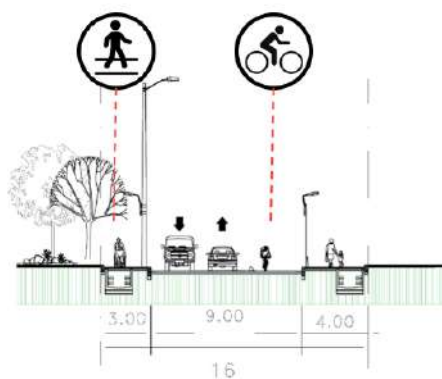
Fuente: Elaboración propia

Carrera 13A

Malla vial local. Perfil V-6 que proyecta una vía de 16 metros de ancho.

Calzada de doble sentido que permite el acceso vehicular a la MZ-03, MZ-05 Y MZ-06 y conecta el ámbito Se realiza modificación al perfil que actualmente tiene hasta 6,25 metros de ancho, pasando de franjas de andén de 2 metros a franjas de 3 y 4 metros.

Ilustración 15. Perfil vial Carrera 13A



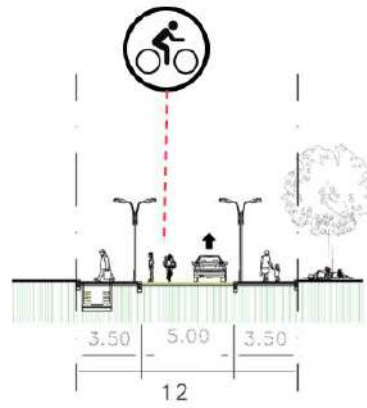
Fuente: Elaboración propia

Carrera 16 y Calle 25-3

Malla vial local. Perfil V-7 que configura una vía de 12 metros de ancho.

Se define una vía compartida para dar acceso vehicular en sentido sur-norte a la MZ-01 y a la estación de metro por el costado occidental.

Ilustración 16. Perfil vial calle 16 y calle 25-3

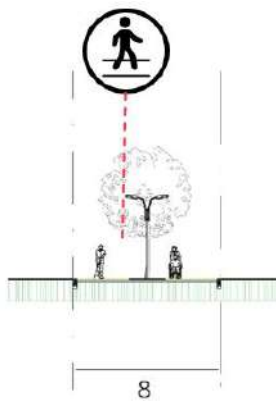


Fuente: Elaboración propia

Calle 25

Malla Vial Peatonal. Perfil V-9 que configura una vía de 8 metros de ancho. Extensión de la calle 25, para conectar de forma eficiente la Plazoleta La Rebeca y la estación de metro.

Ilustración 17. Perfil vial Calle 25

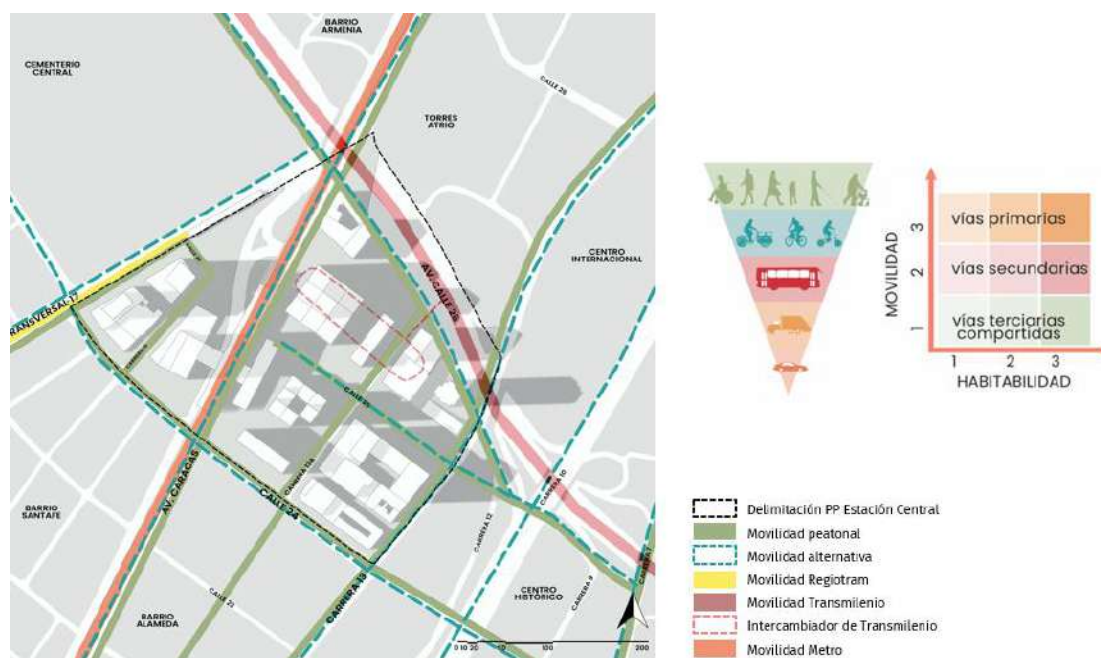


Fuente: Elaboración propia

3.3.2 Subsistema de transporte

El Plan Parcial consolida una propuesta integral asociada a la movilidad sostenible, tomando provecho de la localización estratégica, con la cual se garantiza el acceso a diferentes soportes urbanos, especialmente en temas de transporte. Este planteamiento, además de incorporar una estación de metro y colindar con la estación de RegioTram que, a pesar de no estar incluida dentro del plan parcial, se verá jalonada por el desarrollo de este; contará con acceso a dos estaciones de TransMilenio: la primera existente, localizada entre la Carrera 13 y la Calle 25, que brinda acceso a la estación San Diego sobre la troncal de la Carrera 10 y la segunda, proyectada por TransMilenio como una plataforma troncal⁴ sobre el intercambiador vial existente localizado a desnivel y que conecta la troncal de la Caracas con la troncal de la Calle 26.

Plano 17. Formulación. Sistema de movilidad



Fuente: Elaboración propia

Para los desarrollos privados que se plantean en la MZ-04 sobre el intercambiador vial (de carácter público), se contempla la implementación del Derecho Real de

⁴ Documento Técnico de Soporte. Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central, 2019

Superficie, como mecanismo que garantiza el aprovechamiento económico del suelo destinado para infraestructura de transporte. De esta forma el propietario del suelo (superficiante) alquila por un plazo máximo de 80 años el área aprovechable, para que un privado (superficiario) realice los desarrollos con usos rentables que sirvan a la infraestructura de transporte⁵.

Un ejemplo de la aplicación de esta estrategia es el Plan de Desarrollo Urbanístico Hudson Yards en Nueva York, un megaproyecto privado de usos mixtos sobre el costado occidental de Manhattan que apuesta por la reintegración a la vida urbana de un antiguo barrio donde se localiza el West Side Yard, un patio ferroviario propiedad de la Autoridad de Transporte Metropolitano sobre el cual fueron constituidos los derechos aéreos para la construcción de unas plataformas comerciales y aprovechamientos con torres de hasta 395 metros de altura para oficinas y vivienda.

Ilustración 18. Proyecto Hudson Yards



Fuente: Archdaily

⁵ <https://www.minvivienda.gov.co/viceministerio-de-vivienda/espacio-urbano-y-territorial/aula-de-financiamiento/derecho-real-de-superficie>

3.4 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

La propuesta garantiza 14.291,92 m², por encima del 17% exigido (13.007,86 m²) para cesión de espacio público, complementados por 3.279,48 m² de controles ambientales y 7.793,50 m² de Áreas Privadas Afectas al Uso Público - APAUP localizadas en todas las manzanas útiles, para un total de 25.364,90 m². Con el fin de garantizar el buen funcionamiento de las APAUP, estas se reglamentarán en las fichas normativas correspondientes para cada manzana.

Tabla 5. Áreas Privadas Afectas al Uso Público

APAUP	
ÍTEM	M2
APAUP-00	396,56
APAUP-01	938,33
APAUP-02	2.147,30
APAUP-03	997,37
APAUP-04	822,72
APAUP-05	1.513,40
APAUP-06	977,82
TOTAL	7.793,50

Fuente: Elaboración propia

Los parques, plazoletas y alamedas se proyectan como las principales áreas de recepción y transición para los usuarios que se beneficiarán con el desarrollo de la Primera Línea de Metro de Bogotá y demás estaciones próximas, asociadas al sistema de transporte masivo, integrándolos entre si a partir de conexiones transversales y longitudinales con espacios para el encuentro y la recreación, asociados al comercio en los primeros pisos, que se considera indispensable para propiciar vitalidad urbana en los diferentes momentos del día.

Entre las principales operaciones se destaca la apertura del borde norte del plan parcial, por medio de un parque local para romper la barrera existente y se enmarca el eje peatonal de la Calle 25, mediante una alameda paralela al eje peatonal que consolida una franja verde de conexión con los cerros y el borde ambiental que se tiene previsto desde el programa de ejes vitales del PEMP-CHB. Adicionalmente, se proponen dos conexiones

peatonales sobre el eje de la Calle 26, para mejorar la interacción espacial entre el ámbito y el Centro Internacional, que actualmente se encuentran segregados por esta vía.

Para el caso de la Plazoleta de la Luz, que hace parte del sistema de espacio público existente, se modificará el carácter de este espacio, procurando la incorporación de áreas permeables y permanencias que lo cualifiquen como un espacio de entrada para los usuarios de metro y el proyecto del RegioTram que se movilizarán diariamente.

Ilustración 19. Sistema de Espacio público



Fuente: Elaboración propia

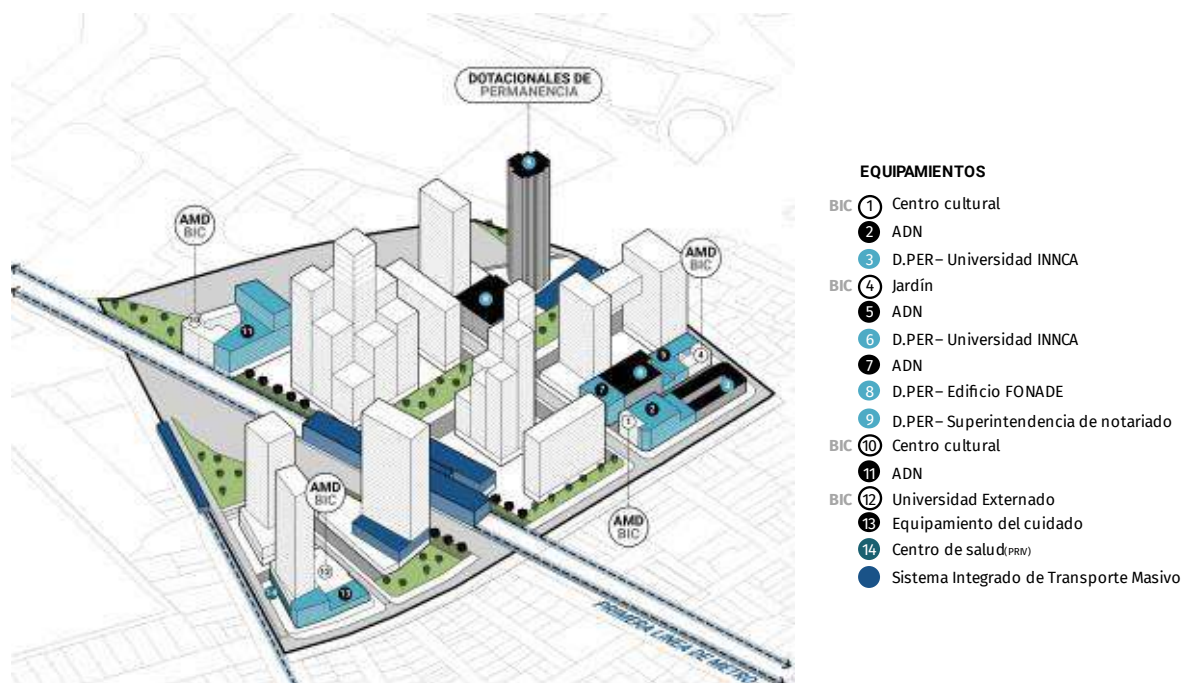
Mediante la redefinición del espacio público, algunas áreas que inicialmente eran privadas y pasaron a ser públicas, incorporando más del doble de área para cesiones de espacio público con relación a la propuesta del 2019, pasando de 6.118,01 m² a 14.291,92 m². Adicionalmente, se agregaron 1,700 m² como Áreas Privadas Afectas al Uso Público - APAUP, con el fin de garantizar el recibo, aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las Áreas Útiles del, por consiguiente, destinando más del 10% del área útil de cada una de las Unidades de Actuación Urbanística para APAUP.

3.5 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El sistema de equipamientos está compuesto por los predios identificados como dotacionales con condición de permanencia⁶, las Áreas de Manejo Diferenciado – AMD que corresponden a Bienes de Interés Cultural – BIC objeto de reúso y los predios colindantes a estos que se aprovecharán con nuevas edificaciones para constituir pequeños núcleos de actividad dotacional. Tanto las AMD, como las edificaciones colindantes a estos entrarán en el reparto como cargas de equipamientos comunales públicos.

En la ilustración 20 se precisa lo descrito anteriormente:

Ilustración 20. Sistema de equipamientos



Fuente: Elaboración propia

Cabe mencionar que, aunque el área de influencia del plan parcial está bien abastecida de equipamientos, existe un potencial importante para el desarrollo de las Áreas de Desarrollo Naranja – ADN, teniendo en cuenta que pueden vincularse a la actividad educativa existente por la presencia de las sedes de la Universidad INNCA. Por lo anterior,

⁶ Decreto 190 de 2004, artículo 344

se incorporaron cuatro edificaciones para ADN complementadas por equipamientos públicos de escala local y asociados a actividades culturales y educativas.

Con relación a los equipamientos privados se encuentran: las estaciones del sistema integrado de transporte masivo, las cuales participan como beneficios dentro del reparto al contar con actividad comercial predominante y ser propiedad de la Empresa Metro y TransMilenio, y un equipamiento de salud preexistente definido como dotacional de permanencia localizado en la MZ-01. Considerando la oportunidad de transformar la totalidad de la manzana 01, se reconfiguró el equipamiento de salud, sin perder el área construida inicial, necesaria para cumplir con las exigencias de conservación del uso dotacional y se incorporaron 1.465 m² adicionales para mejorar la operación del equipamiento.

Ilustración 21. Dotacional de permanencia. Equipamiento de salud



Fuente: Google Maps

La propuesta supera el 8% (6.154,29 m²) del área neta urbanizable exigido para equipamientos públicos, con un total de 6.228,01 m² adicionales a los 15.423,74 m² destinados exclusivamente para equipamientos del sistema de movilidad. Con relación al planteamiento del 2019, también se superan los 7.816,63 m² destinados principalmente al sistema de movilidad.

4. NORMA URBANA

La normativa urbana en cada manzana se desarrolló considerando el PPRU como una propuesta integral normas generales, pero tejiendo las pautas dadas por las lógicas del contexto, la ubicación, preexistencias y caracterización de cada una. De igual modo, buscando un equilibrio coherente con los usos, las alturas, la edificabilidad y la tipología que nos permitiera consolidar el modelo de ciudad que proponemos para una ciudad contemporánea como Bogotá.

Ilustración 22. Localización de manzanas útiles

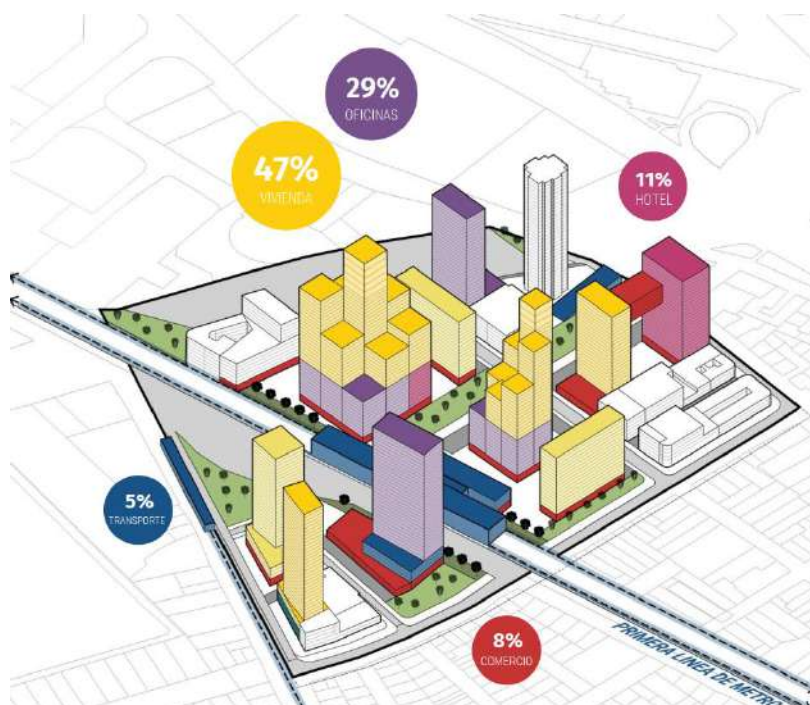


Fuente: Elaboración propia

4.1 Normas de Uso

La propuesta pretende diversificar los usos del suelo con el fin de garantizar la proximidad en el proyecto y su entorno inmediato, logrando el incremento de oportunidades socioeconómicas del lugar, la permanencia de las personas en el espacio público y al interior de los edificios, e impulsando en gran medida el potencial de comercio, servicios y las oportunidades de los ADN como centros de investigación, diseño y difusión del conocimiento y la cultura. Todo esto conlleva al incremento de la sociabilidad y cohesión social entre la diversidad de población local y flotante que converge en una zona como ésta con la estación central del metro, el RegioTram y el Transmilenio.

Ilustración 23. Formulación. Usos



Fuente: Elaboración propia

SISTEMA DE USOS

CLASIFICACIÓN *	CATEGORIZACIÓN	ESCALA
RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADAS DE COMERCIO Y SERVICIOS		
1 RESIDENCIAL NO VIS	Principal	N/A
2 RESIDENCIAL VIS - VIP		
COMERCIO Y SERVICIOS		
3 COMERCIO	Complementario	Urbana Zonal Vecinal
4 SERVICIOS		
5 EMPRESARIALES		
6 HOTEL		
DOTACIONAL		
7 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS (AMD)	Complementario	Metropolitana Urbana Vecinal
Culturales - ADN		
8 SERVICIOS URBANOS BÁSICOS		
servicios de transporte		
INDUSTRIAL		
9 INDUSTRIAL	Prohibido	N/A

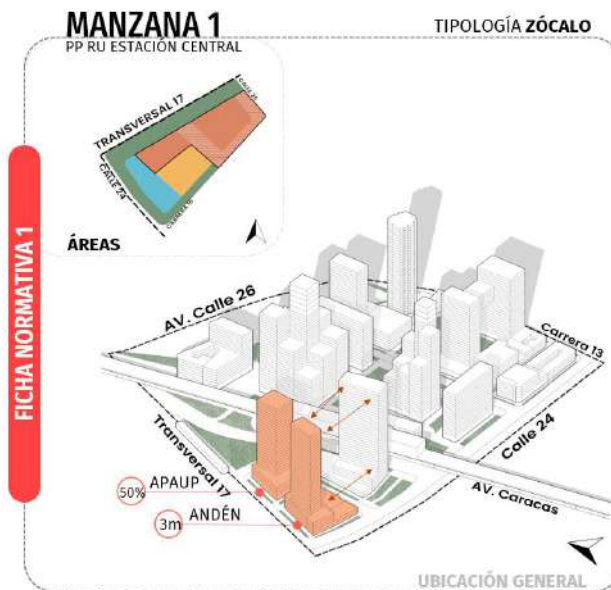
* Área de Actividad Central: coexisten usos de vivienda, comercio, servicios y dotacionales

4.2 Normas de Edificabilidad

Ficha normativa MZ-01

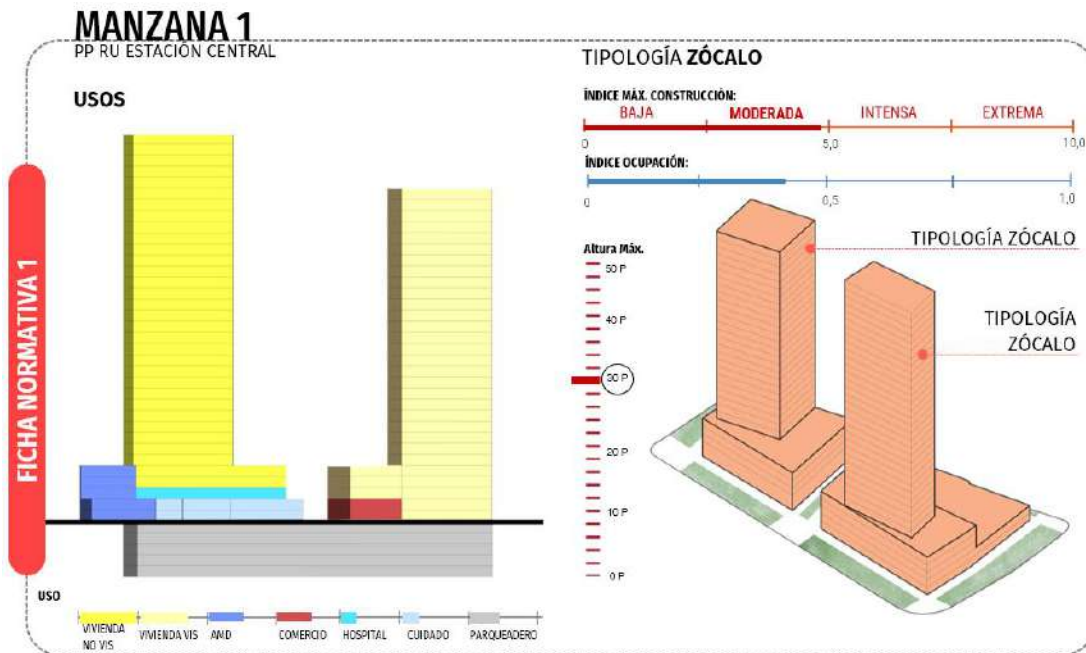
El primer tipo de configuración de manzana es de zócalo con una superficie total de 3.629,44 m². Índice de construcción casi intenso con 11,18. Índice de ocupación moderado de 0,59. Accesibilidad privada a semipública. Predominancia de hibridación de usos con vivienda no VIS, vivienda VIS, AMD, comercio, equipamiento de salud, equipamiento de cuidado y parqueaderos.

Ilustración 24. Ficha - Localización MZ-01



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 25. Ficha normativa MZ-01



Fuente: Elaboración propia

- Se deberá localizar comercio en primer piso, el cual se destinará exclusivamente para actividad comercial de los residentes para las tipologías que desarrollen vivienda de interés social.

- Se exige un aislamiento mínimo de 15 metros respecto a la estación de metro, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público que reciba el tránsito peatonal
- El ancho mínimo del aislamiento entre torres o edificaciones corresponderá a la mitad $\frac{1}{2}$ de la altura habitable de la edificación más alta.
- En los primeros pisos se debe tener doble altura de mínimo 5 metros y se establecen voladizos de mínimo 3 metros para consolidar un espacio cubierto en la circulación peatonal a manera de galería.
- No se permite el cerramiento de las cesiones de manzanas, espacio público y APAUP.
- No se establecen antejardines.
- No se permiten parqueaderos en zócalo.
- Los primeros pisos deben destinarse para actividad comercial en zócalos.
- Se permiten desarrollar la totalidad del área útil para los sótanos.
- No se permiten semisótanos.
- En caso de desarrollarse sótanos se deberá contemplar un aislamiento de 5 metros respecto al perímetro de las AMD.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25m por encima del nivel del andén.
- Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
- No se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- Los accesos vehiculares podrán realizarse únicamente sobre la malla vial local que delimite la manzana.
- La altura libre entre placas será como mínimo de 2,60 metros.
- Se exigen rampas en andenes para garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normatividad vigente.

- Con el fin de garantizar el recibo de aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las manzanas del plan, se deberá cumplir con mínimo el 10% de área útil para áreas privadas afectas al uso público
- APAUP, cuyo ancho no podrá ser menor a 5 metros. Deberá articularse con las cesiones de espacio público.
- Se permite la ampliación en los inmuebles de interés cultural, siempre y cuando se respeten las características del tipo arquitectónico y las condiciones dispuestas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, de acuerdo con el tipo de intervención al que corresponda.
- Para la consolidación del espacio público efectivo, se debe garantizar la restauración ecológica y cultural del parque urbano con un diseño paisajístico y uso público recreativo y educativo.
- En las franjas de control ambiental de las vías, se debe garantizar la conectividad de servicios ecológicos con una robusta arborización que consolide la estructura ecológica preexistente. Deberán ser mínimo el 70% en zonas blandes y deben tener “fitotectura” endémica.
- Las APAUP deben tener como mínimo un 20% de área verde con el propósito de mejorar la calidad del aire y consolidar la estructura ecológica.
- Se debe incorporar al proyecto arbolado endémico que consolide una propuesta paisajística y deberá ser aprobado por el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría de Desarrollo Ambiental.
- Se debe dar cumplimiento con la implementación de la Guía Técnica para manejo de Franjas de Control Ambiental. Así mismo, se deben configurar como aislamiento acústico para mitigar la presión sonora en las vías.
- Los andenes de bordes de zonas verdes y áreas de la Estructura Ecológica Principal deben ser diseñados en concordancia con los sistemas ecosistémicos del sector y conforme a lo establecido en la cartilla de andenes distrital del 2018.
- La vegetación instalada en los andenes debe contribuir al mejoramiento de la biodiversidad de la ciudad y en lo posible servir como corredores biológicos. Deberá ser de porte alto acompañada de coberturas en parterres y jardineras para zonas de transición, aportando valores estéticos y ambientales. Y que potencialice la calidad perceptual y sensorial las zonas verdes interespaciales del espacio público.
- Se deben implementar mínimo el 40% en área de techos verdes y jardines verticales en las fachadas para consolidar la estructura ecológica en las edificaciones y

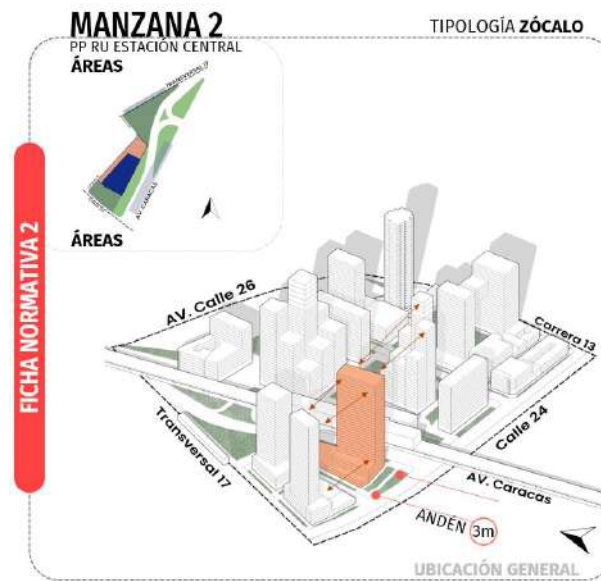
aumentar la cobertura verde en todo el proyecto urbano, respetando las condiciones ecológicas preexistentes, ahorrando energía y fomentando bienestar urbano en la calidad del entorno.

- Los elementos de espacio público que correspondan esta manzana deberán garantizar que el sistema urbano de drenaje sostenible retenga, infiltre y/o aproveche como mínimo el 30% de volumen de escorrentía de un evento de lluvia.
- En el espacio público se deben garantizar zanjas de infiltración, pavimentos porosos, superficies permeables, zonas de biorretención, tanques de almacenamiento y alcorques inundables.
- La orientación de los edificios debe buscar aprovechar el valor paisajístico de los cerros orientales y su papel en la valoración de los vientos.
- No se permite ningún tipo de construcción en la superficie de los espacios públicos y de las áreas privadas afectas al uso público, y tampoco se permite construcción de cubierta sobre estos espacios.
- Conexiones entre edificaciones: se podrán hacer conexiones aéreas en los últimos pisos de la plataforma y en cualquier nivel de las torres. No se podrán hacer más de dos conexiones entre edificaciones, garantizando una diferencia de 10 pisos entre ambas conexiones.
- En el Área Útil para el edificio de acceso occidental a la estación Metro y Puesto Central de Control se deberá garantizar un APAUP de mínimo 930 m²

Ficha normativa MZ-02

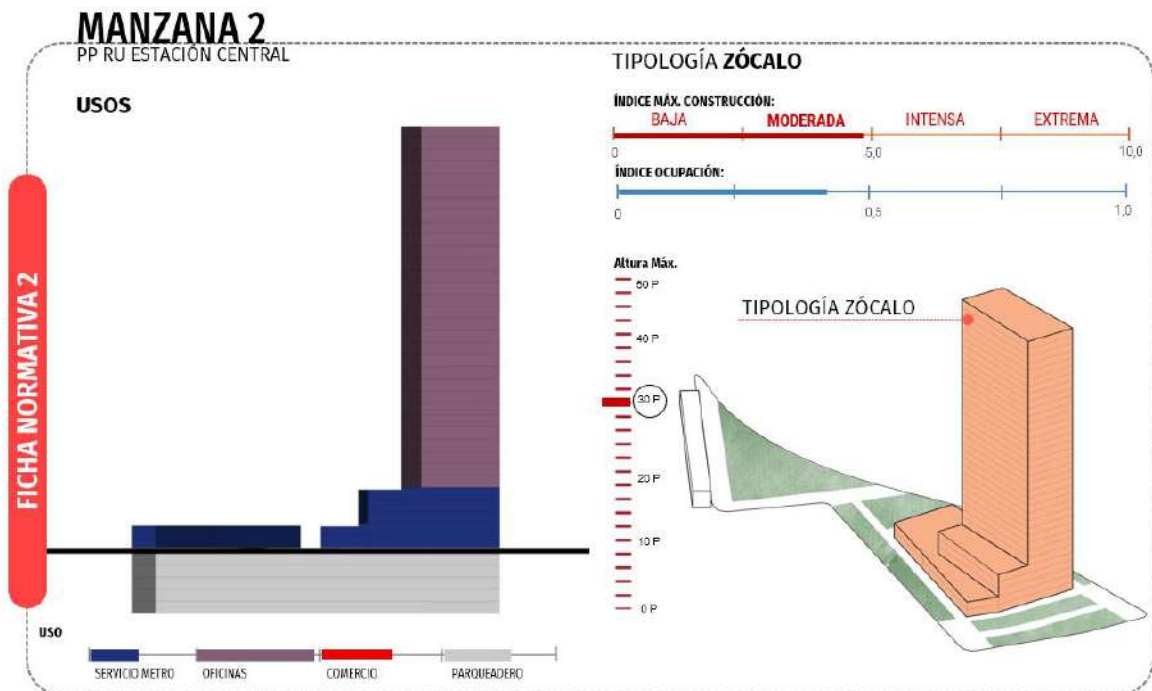
El segundo tipo de configuración de manzana es de zócalo con una superficie total de 5.632,23m². Índice de construcción casi intenso con 6,49. Índice de ocupación moderado de 0,47. Accesibilidad pública a semipública. Predominancia de hibridación de usos con servicios del metro, comercio, oficinas y parqueaderos.

Ilustración 26. Ficha - Localización MZ-02



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 27. Ficha normativa MZ-02



Fuente: Elaboración propia

- Se deberá localizar comercio en primer piso, el cual se destinará exclusivamente para actividad comercial de los residentes para las tipologías que desarrollen vivienda de interés social.

- Se exige un aislamiento mínimo de 15 metros respecto a la estación de metro, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público que reciba el tránsito peatonal
- El ancho mínimo del aislamiento entre torres o edificaciones corresponderá a la mitad $\frac{1}{2}$ de la altura habitable de la edificación más alta.
- En los primeros pisos se debe tener doble altura de mínimo 5 metros y se establecen voladizos de mínimo 3 metros para consolidar un espacio cubierto en la circulación peatonal a manera de galería.
- No se permite el cerramiento de las cesiones de manzanas, espacio público y APAUP.
- No se establecen antejardines.
- No se permiten parqueaderos en zócalo.
- Los primeros pisos deben destinarse para actividad comercial en zócalos.
- Se permiten desarrollar la totalidad del área útil para los sótanos.
- No se permiten semisótanos.
- En caso de desarrollarse sótanos se deberá contemplar un aislamiento de 5 metros respecto al perímetro de las AMD.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25m por encima del nivel del andén.
- Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
- No se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- Los accesos vehiculares podrán realizarse únicamente sobre la malla vial local que delimite la manzana.
- La altura libre entre placas será como mínimo de 2,60 metros.
- Se exigen rampas en andenes para garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normatividad vigente.

- Con el fin de garantizar el recibo de aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las manzanas del plan, se deberá cumplir con mínimo el 10% de área útil para áreas privadas afectas al uso público
- APAUP, cuyo ancho no podrá ser menor a 5 metros. Deberá articularse con las cesiones de espacio público.
- Se permite la ampliación en los inmuebles de interés cultural, siempre y cuando se respeten las características del tipo arquitectónico y las condiciones dispuestas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, de acuerdo con el tipo de intervención al que corresponda.
- Para la consolidación del espacio público efectivo, se debe garantizar la restauración ecológica y cultural del parque urbano con un diseño paisajístico y uso público recreativo y educativo.
- En las franjas de control ambiental de las vías, se debe garantizar la conectividad de servicios ecológicos con una robusta arborización que consolide la estructura ecológica preexistente. Deberán ser mínimo el 70% en zonas blandes y deben tener fitotectura endémica.
- Las APAUP deben tener como mínimo un 20% de área verde con el propósito de mejorar la calidad del aire y consolidar la estructura ecológica.
- Se debe incorporar al proyecto arbolado endémico que consolide una propuesta paisajística y deberá ser aprobado por el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría de Desarrollo Ambiental.
- Se debe dar cumplimiento con la implementación de la Guía Técnica para manejo de Franjas de Control Ambiental. Así mismo, se deben configurar como aislamiento acústico para mitigar la presión sonora en las vías.
- Los andenes de bordes de zonas verdes y áreas de la Estructura Ecológica Principal deben ser diseñados en concordancia con los sistemas ecosistémicos del sector y conforme a lo establecido en la cartilla de andenes distrital del 2018.
- La vegetación instalada en los andenes debe contribuir al mejoramiento de la biodiversidad de la ciudad y en lo posible servir como corredores biológicos. Deberá ser de porte alto acompañada de coberturas en parterres y jardineras para zonas de transición, aportando valores estéticos y ambientales. Y que potencialice la calidad perceptual y sensorial las zonas verdes interespaciales del espacio público.
- Se deben implementar mínimo el 40% en área de techos verdes y jardines verticales en las fachadas para consolidar la estructura ecológica en las edificaciones y

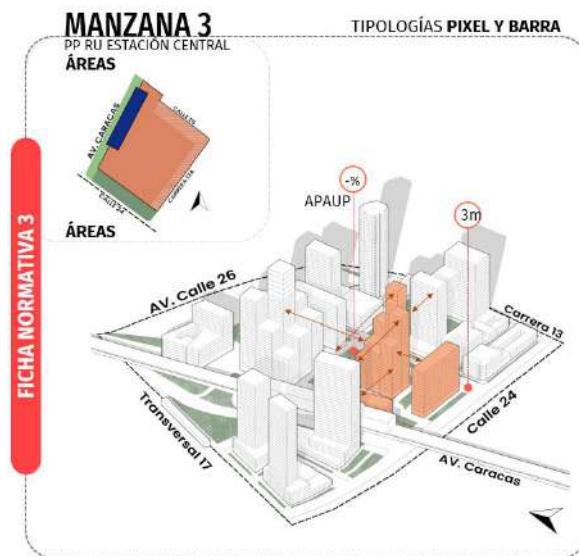
aumentar la cobertura verde en todo el proyecto urbano, respetando las condiciones ecológicas preexistentes, ahorrando energía y fomentando bienestar urbano en la calidad del entorno.

- Los elementos de espacio público que correspondan a esta manzana deberán garantizar que el sistema urbano de drenaje sostenible retenga, infiltre y/o aproveche como mínimo el 30% de volumen de escorrentía de un evento de lluvia.
- En el espacio público se deben garantizar zanjas de infiltración, pavimentos porosos, superficies permeables, zonas de biorretención, tanques de almacenamiento y alcorques inundables.
- La orientación de los edificios debe buscar aprovechar el valor paisajístico de los cerros orientales y su papel en la valoración de los vientos.
- No se permite ningún tipo de construcción en la superficie de los espacios públicos y de las áreas privadas afectas al uso público, y tampoco se permite construcción de cubierta sobre estos espacios.
- Conexiones entre edificaciones: se podrán hacer conexiones aéreas en los últimos pisos de la plataforma y en cualquier nivel de las torres. No se podrán hacer más de dos conexiones entre edificaciones, garantizando una diferencia de 10 pisos entre ambas conexiones.
- En el Área Útil para el edificio de acceso occidental a la estación Metro y Puesto Central de Control se deberá garantizar un APAUP de mínimo 930 m²

Ficha normativa MZ-03

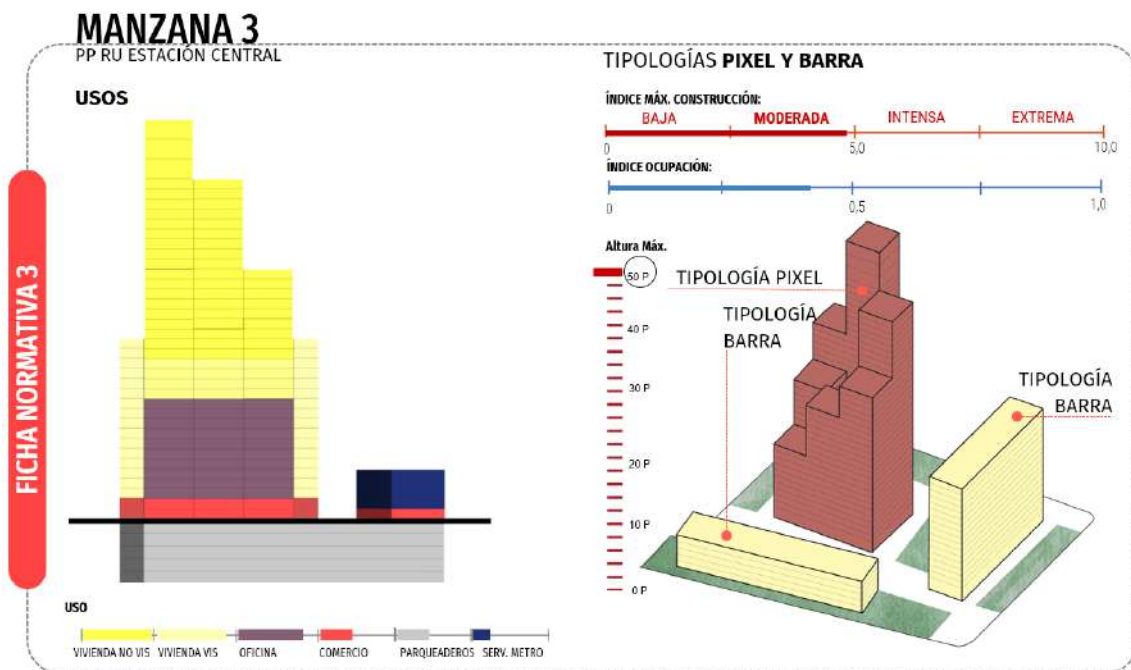
El tercer tipo de configuración de manzana es de pixel y barra con una superficie total de 9.822,27m². Índice de construcción casi intenso con 6,19. Índice de ocupación moderado de 0,43. Accesibilidad semiprivada a privada. Predominancia de hibridación de usos vivienda no VIS, vivienda VIS, comercio, oficinas, servicio de metro y parqueaderos.

Ilustración 28. Ficha - Localización MZ-03



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 29. Ficha normativa MZ-03



Fuente: Elaboración propia

- Se deberá localizar comercio en primer piso, el cual se destinará exclusivamente para actividad comercial de los residentes para las tipologías que desarrollen vivienda de interés social.

- Se exige un aislamiento mínimo de 15 metros respecto a la estación de metro, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público que reciba el tránsito peatonal
- El ancho mínimo del aislamiento entre torres o edificaciones corresponderá a la mitad $\frac{1}{2}$ de la altura habitable de la edificación más alta.
- En los primeros pisos se debe tener doble altura de mínimo 5 metros y se establecen voladizos de mínimo 3 metros para consolidar un espacio cubierto en la circulación peatonal a manera de galería.
- No se permite el cerramiento de las cesiones de manzanas, espacio público y APAUP.
- No se establecen antejardines.
- No se permiten parqueaderos en zócalo.
- Los primeros pisos deben destinarse para actividad comercial en zócalos.
- Se permiten desarrollar la totalidad del área útil para los sótanos.
- No se permiten semisótanos.
- En caso de desarrollarse sótanos se deberá contemplar un aislamiento de 5 metros respecto al perímetro de las AMD.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25m por encima del nivel del andén.
- Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
- No se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- Los accesos vehiculares podrán realizarse únicamente sobre la malla vial local que delimite la manzana.
- La altura libre entre placas será como mínimo de 2,60 metros.
- Se exigen rampas en andenes para garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normatividad vigente.

- Con el fin de garantizar el recibo de aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las manzanas del plan, se deberá cumplir con mínimo el 10% de área útil para áreas privadas afectas al uso público
- APAUP, cuyo ancho no podrá ser menor a 5 metros. Deberá articularse con las cesiones de espacio público.
- Se permite la ampliación en los inmuebles de interés cultural, siempre y cuando se respeten las características del tipo arquitectónico y las condiciones dispuestas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, de acuerdo con el tipo de intervención al que corresponda.
- Para la consolidación del espacio público efectivo, se debe garantizar la restauración ecológica y cultural del parque urbano con un diseño paisajístico y uso público recreativo y educativo.
- En las franjas de control ambiental de las vías, se debe garantizar la conectividad de servicios ecológicos con una robusta arborización que consolide la estructura ecológica preexistente. Deberán ser mínimo el 70% en zonas blandes y deben tener fitotectura endémica.
- Las APAUP deben tener como mínimo un 20% de área verde con el propósito de mejorar la calidad del aire y consolidar la estructura ecológica.
- Se debe incorporar al proyecto arbolado endémico que consolide una propuesta paisajística y deberá ser aprobado por el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría de Desarrollo Ambiental.
- Se debe dar cumplimiento con la implementación de la Guía Técnica para manejo de Franjas de Control Ambiental. Así mismo, se deben configurar como aislamiento acústico para mitigar la presión sonora en las vías.
- Los andenes de bordes de zonas verdes y áreas de la Estructura Ecológica Principal deben ser diseñados en concordancia con los sistemas ecosistémicos del sector y conforme a lo establecido en la cartilla de andenes distrital del 2018.
- La vegetación instalada en los andenes debe contribuir al mejoramiento de la biodiversidad de la ciudad y en lo posible servir como corredores biológicos. Deberá ser de porte alto acompañada de coberturas en parterres y jardineras para zonas de transición, aportando valores estéticos y ambientales. Y que potencialice la calidad perceptual y sensorial las zonas verdes interespaciales del espacio público.
- Se deben implementar mínimo el 40% en área de techos verdes y jardines verticales en las fachadas para consolidar la estructura ecológica en las edificaciones y

aumentar la cobertura verde en todo el proyecto urbano, respetando las condiciones ecológicas preexistentes, ahorrando energía y fomentando bienestar urbano en la calidad del entorno.

- Los elementos de espacio público que correspondan a esta manzana deberán garantizar que el sistema urbano de drenaje sostenible retenga, infiltre y/o aproveche como mínimo el 30% de volumen de escorrentía de un evento de lluvia.
- En el espacio público se deben garantizar zanjas de infiltración, pavimentos porosos, superficies permeables, zonas de biorretención, tanques de almacenamiento y alcorques inundables.
- La orientación de los edificios debe buscar aprovechar el valor paisajístico de los cerros orientales y su papel en la valoración de los vientos.
- No se permite ningún tipo de construcción en la superficie de los espacios públicos y de las áreas privadas afectas al uso público, y tampoco se permite construcción de cubierta sobre estos espacios.
- Conexiones entre edificaciones: se podrán hacer conexiones aéreas en los últimos pisos de la plataforma y en cualquier nivel de las torres. No se podrán hacer más de dos conexiones entre edificaciones, garantizando una diferencia de 10 pisos entre ambas conexiones.
- En el Área Útil para el edificio de acceso occidental a la estación Metro y Puesto Central de Control se deberá garantizar un APAUP de mínimo 930 m²

Ficha normativa MZ-04

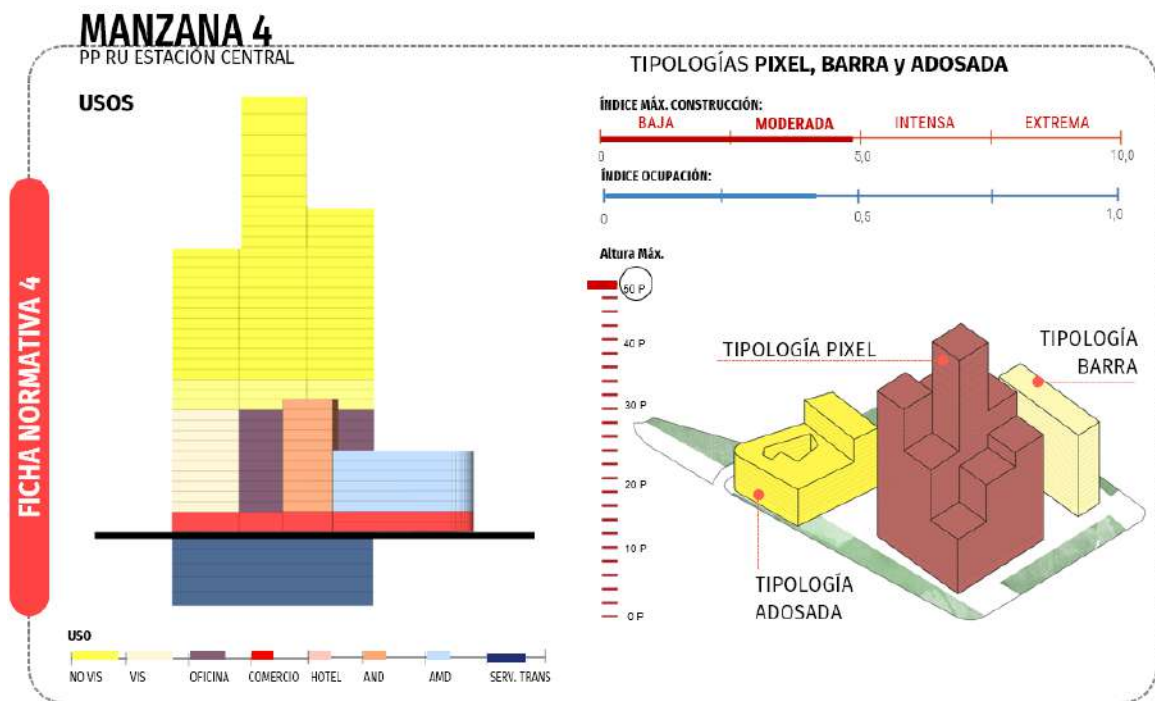
El cuarto tipo de configuración de manzana es de pixel, adosada y barra con una superficie total de 9.673,72m². Índice de construcción casi intenso con 11,03. Índice de ocupación moderado de 0,46. Accesibilidad semiprivada a privada. Predominancia de hibridación de usos vivienda no VIS, vivienda VIS, AMD, ADN, comercio, oficinas, hoteles y parqueaderos.

Ilustración 30. Ficha - Localización MZ-04



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 31. Ficha normativa MZ-04



Fuente: Elaboración propia

Ficha normativa MZ-05

El quinto tipo de configuración de manzana es de zócalo y barra con una superficie total de 3.178,00m². Índice de construcción casi intenso con 5,52. Índice de ocupación

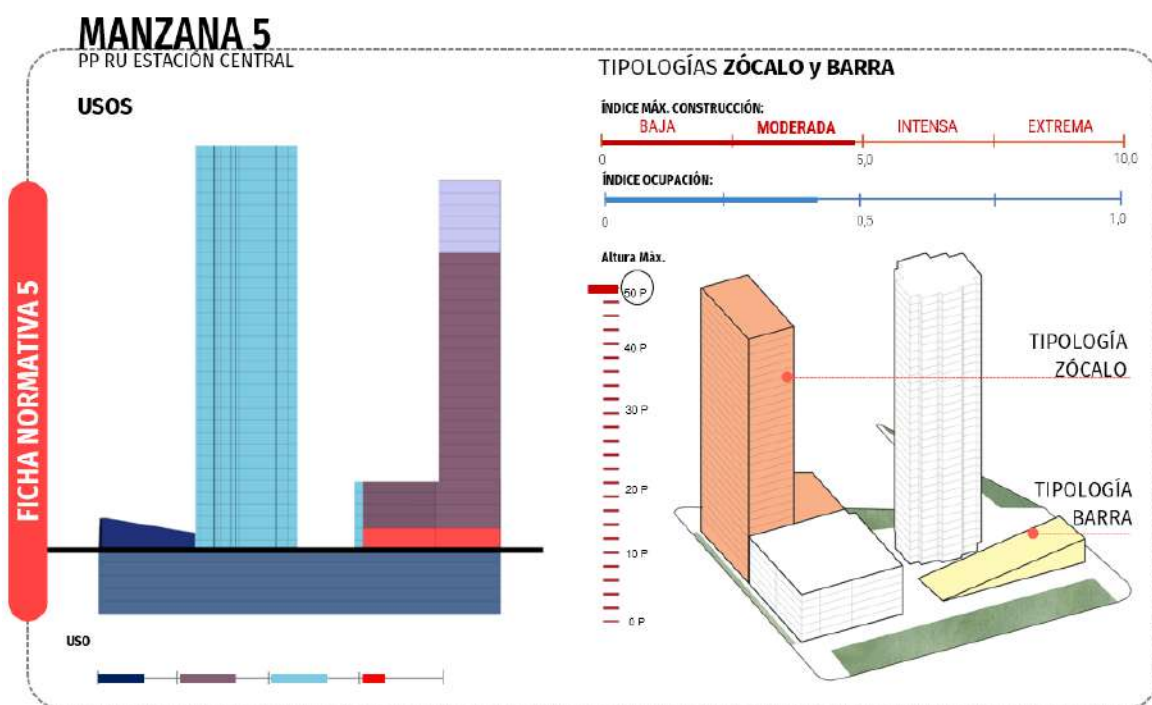
moderado de 0,65. Accesibilidad semiprivada a privada. Predominancia de hibridación de usos transporte, oficinas, servicios y comercio.

Ilustración 32. Ficha - Localización MZ-05



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 33. Ficha normativa MZ-05



Fuente: Elaboración propia

- Se deberá localizar comercio en primer piso, el cual se destinará exclusivamente para actividad comercial de los residentes para las tipologías que desarrollen vivienda de interés social.

- Se exige un aislamiento mínimo de 15 metros respecto a la estación de metro, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público que reciba el tránsito peatonal
- El ancho mínimo del aislamiento entre torres o edificaciones corresponderá a la mitad $\frac{1}{2}$ de la altura habitable de la edificación más alta.
- En los primeros pisos se debe tener doble altura de mínimo 5 metros y se establecen voladizos de mínimo 3 metros para consolidar un espacio cubierto en la circulación peatonal a manera de galería.
- No se permite el cerramiento de las cesiones de manzanas, espacio público y APAUP.
- No se establecen antejardines.
- No se permiten parqueaderos en zócalo.
- Los primeros pisos deben destinarse para actividad comercial en zócalos.
- Se permiten desarrollar la totalidad del área útil para los sótanos.
- No se permiten semisótanos.
- En caso de desarrollarse sótanos se deberá contemplar un aislamiento de 5 metros respecto al perímetro de las AMD.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25m por encima del nivel del andén.
- Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
- No se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- Los accesos vehiculares podrán realizarse únicamente sobre la malla vial local que delimite la manzana.
- La altura libre entre placas será como mínimo de 2,60 metros.
- Se exigen rampas en andenes para garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normatividad vigente.

- Con el fin de garantizar el recibo de aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las manzanas del plan, se deberá cumplir con mínimo el 10% de área útil para áreas privadas afectas al uso público
- APAUP, cuyo ancho no podrá ser menor a 5 metros. Deberá articularse con las cesiones de espacio público.
- Se permite la ampliación en los inmuebles de interés cultural, siempre y cuando se respeten las características del tipo arquitectónico y las condiciones dispuestas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, de acuerdo con el tipo de intervención al que corresponda.
- Para la consolidación del espacio público efectivo, se debe garantizar la restauración ecológica y cultural del parque urbano con un diseño paisajístico y uso público recreativo y educativo.
- En las franjas de control ambiental de las vías, se debe garantizar la conectividad de servicios ecológicos con una robusta arborización que consolide la estructura ecológica preexistente. Deberán ser mínimo el 70% en zonas blandes y deben tener fitotectura endémica.
- Las APAUP deben tener como mínimo un 20% de área verde con el propósito de mejorar la calidad del aire y consolidar la estructura ecológica.
- Se debe incorporar al proyecto arbolado endémico que consolide una propuesta paisajística y deberá ser aprobado por el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría de Desarrollo Ambiental.
- Se debe dar cumplimiento con la implementación de la Guía Técnica para manejo de Franjas de Control Ambiental. Así mismo, se deben configurar como aislamiento acústico para mitigar la presión sonora en las vías.
- Los andenes de bordes de zonas verdes y áreas de la Estructura Ecológica Principal deben ser diseñados en concordancia con los sistemas ecosistémicos del sector y conforme a lo establecido en la cartilla de andenes distrital del 2018.
- La vegetación instalada en los andenes debe contribuir al mejoramiento de la biodiversidad de la ciudad y en lo posible servir como corredores biológicos. Deberá ser de porte alto acompañada de coberturas en parterres y jardineras para zonas de transición, aportando valores estéticos y ambientales. Y que potencialice la calidad perceptual y sensorial las zonas verdes interespaciales del espacio público.
- Se deben implementar mínimo el 40% en área de techos verdes y jardines verticales en las fachadas para consolidar la estructura ecológica en las edificaciones y

aumentar la cobertura verde en todo el proyecto urbano, respetando las condiciones ecológicas preexistentes, ahorrando energía y fomentando bienestar urbano en la calidad del entorno.

- Los elementos de espacio público que correspondan a esta manzana deberán garantizar que el sistema urbano de drenaje sostenible retenga, infiltre y/o aproveche como mínimo el 30% de volumen de escorrentía de un evento de lluvia.
- En el espacio público se deben garantizar zanjas de infiltración, pavimentos porosos, superficies permeables, zonas de biorretención, tanques de almacenamiento y alcorques inundables.
- La orientación de los edificios debe buscar aprovechar el valor paisajístico de los cerros orientales y su papel en la valoración de los vientos.
- No se permite ningún tipo de construcción en la superficie de los espacios públicos y de las áreas privadas afectas al uso público, y tampoco se permite construcción de cubierta sobre estos espacios.
- Conexiones entre edificaciones: se podrán hacer conexiones aéreas en los últimos pisos de la plataforma y en cualquier nivel de las torres. No se podrán hacer más de dos conexiones entre edificaciones, garantizando una diferencia de 10 pisos entre ambas conexiones.
- En el Área Útil para el edificio de acceso occidental a la estación Metro y Puesto Central de Control se deberá garantizar un APAUP de mínimo 930 m²

Ficha normativa MZ-06

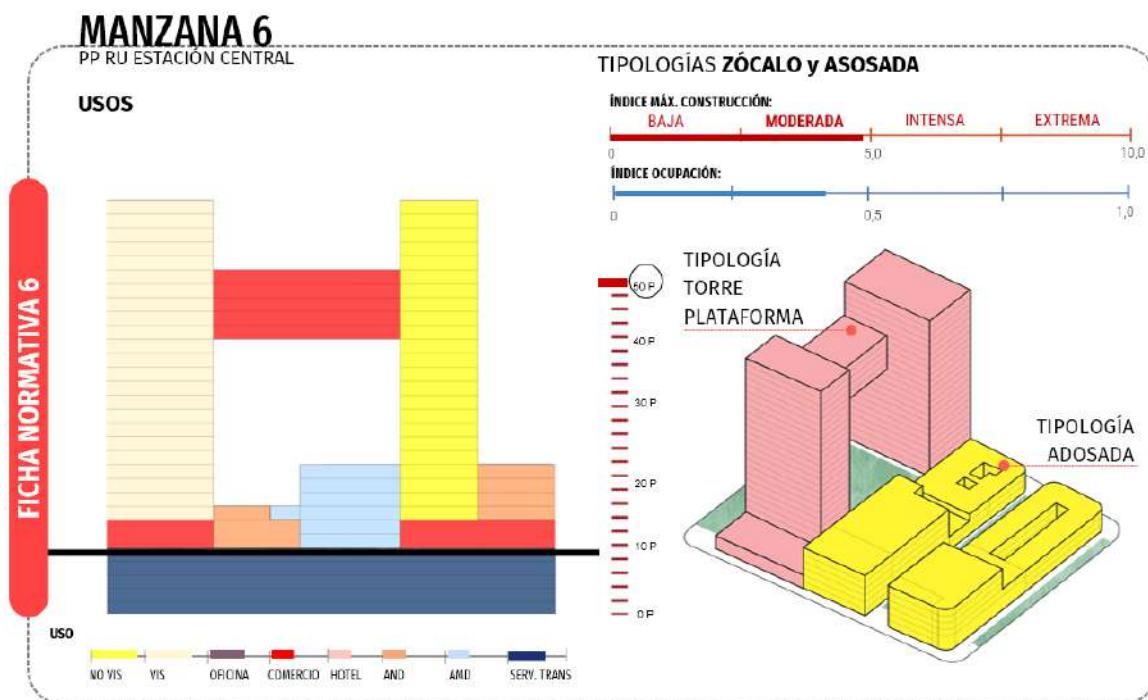
El sexto tipo de configuración de manzana es de zócalo y adosada con una superficie total de 6.300,66m². Índice de construcción casi intenso con 6,64. Índice de ocupación moderado de 0,36. Accesibilidad semiprivada a privada. Predominancia de hibridación de usos vivienda no VIS, VIS, oficinas, comercio, hotel, ADN, AMD y equipamiento de educación.

Ilustración 34. Ficha - Localización MZ-06



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 35. Ficha normativa MZ-06



Fuente: Elaboración propia

- Se deberá localizar comercio en primer piso, el cual se destinará exclusivamente para actividad comercial de los residentes para las tipologías que desarrollen vivienda de interés social.

- Se exige un aislamiento mínimo de 15 metros respecto a la estación de metro, con el fin de configurar un perfil urbano con un espacio público que reciba el tránsito peatonal
- El ancho mínimo del aislamiento entre torres o edificaciones corresponderá a la mitad $\frac{1}{2}$ de la altura habitable de la edificación más alta.
- En los primeros pisos se debe tener doble altura de mínimo 5 metros y se establecen voladizos de mínimo 3 metros para consolidar un espacio cubierto en la circulación peatonal a manera de galería.
- No se permite el cerramiento de las cesiones de manzanas, espacio público y APAUP.
- No se establecen antejardines.
- No se permiten parqueaderos en zócalo.
- Los primeros pisos deben destinarse para actividad comercial en zócalos.
- Se permiten desarrollar la totalidad del área útil para los sótanos.
- No se permiten semisótanos.
- En caso de desarrollarse sótanos se deberá contemplar un aislamiento de 5 metros respecto al perímetro de las AMD.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- La placa superior del sótano podrá ubicarse hasta 0,25m por encima del nivel del andén.
- Los sótanos se pueden desarrollar bajo áreas privadas afectas al uso público.
- No se establece una exigencia mínima de estacionamientos, con el fin de incentivar el uso de los sistemas de transporte público.
- Los estacionamientos deberán localizarse únicamente en sótanos. Área útil mayor 4000 m²: 2 pisos de sótano para parqueaderos. Área útil menor a 4000 m²: máximo 4 pisos.
- Los accesos vehiculares podrán realizarse únicamente sobre la malla vial local que delimite la manzana.
- La altura libre entre placas será como mínimo de 2,60 metros.
- Se exigen rampas en andenes para garantizar el acceso a personas con movilidad reducida, así como los demás elementos de acceso al espacio público, a las edificaciones, vías y parqueaderos, conforme a la normatividad vigente.

- Con el fin de garantizar el recibo de aglomeración de usuarios y tránsito peatonal en cada una de las manzanas del plan, se deberá cumplir con mínimo el 10% de área útil para áreas privadas afectas al uso público
- APAUP, cuyo ancho no podrá ser menor a 5 metros. Deberá articularse con las cesiones de espacio público.
- Se permite la ampliación en los inmuebles de interés cultural, siempre y cuando se respeten las características del tipo arquitectónico y las condiciones dispuestas en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá, de acuerdo con el tipo de intervención al que corresponda.
- Para la consolidación del espacio público efectivo, se debe garantizar la restauración ecológica y cultural del parque urbano con un diseño paisajístico y uso público recreativo y educativo.
- En las franjas de control ambiental de las vías, se debe garantizar la conectividad de servicios ecológicos con una robusta arborización que consolide la estructura ecológica preexistente. Deberán ser mínimo el 70% en zonas blandes y deben tener fitotectura endémica.
- Las APAUP deben tener como mínimo un 20% de área verde con el propósito de mejorar la calidad del aire y consolidar la estructura ecológica.
- Se debe incorporar al proyecto arbolado endémico que consolide una propuesta paisajística y deberá ser aprobado por el Jardín Botánico de Bogotá y la Secretaría de Desarrollo Ambiental.
- Se debe dar cumplimiento con la implementación de la Guía Técnica para manejo de Franjas de Control Ambiental. Así mismo, se deben configurar como aislamiento acústico para mitigar la presión sonora en las vías.
- Los andenes de bordes de zonas verdes y áreas de la Estructura Ecológica Principal deben ser diseñados en concordancia con los sistemas ecosistémicos del sector y conforme a lo establecido en la cartilla de andenes distrital del 2018.
- La vegetación instalada en los andenes debe contribuir al mejoramiento de la biodiversidad de la ciudad y en lo posible servir como corredores biológicos. Deberá ser de porte alto acompañada de coberturas en parterres y jardineras para zonas de transición, aportando valores estéticos y ambientales. Y que potencialice la calidad perceptual y sensorial las zonas verdes interespaciales del espacio público.
- Se deben implementar mínimo el 40% en área de techos verdes y jardines verticales en las fachadas para consolidar la estructura ecológica en las edificaciones y

aumentar la cobertura verde en todo el proyecto urbano, respetando las condiciones ecológicas preexistentes, ahorrando energía y fomentando bienestar urbano en la calidad del entorno.

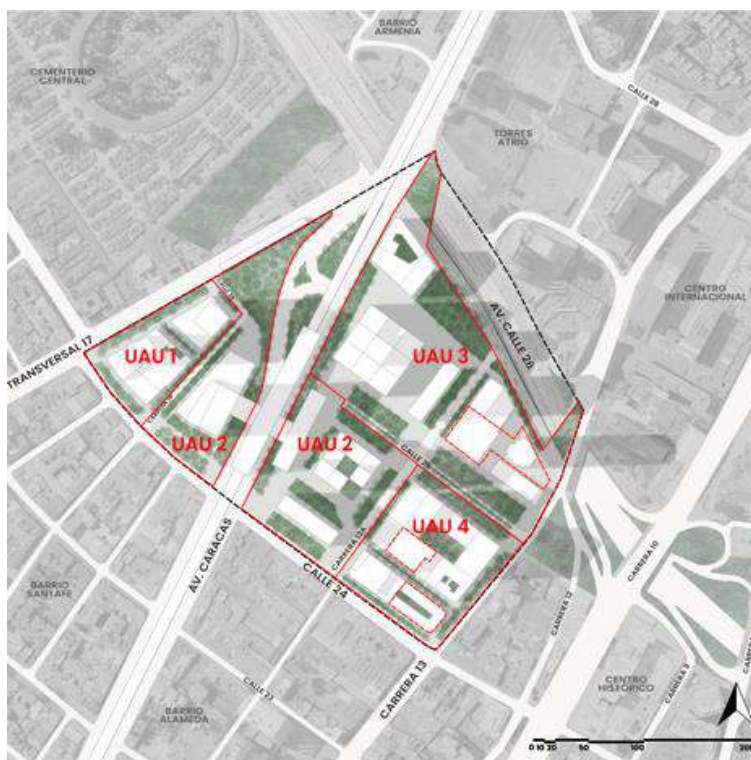
- Los elementos de espacio público que correspondan a esta manzana deberán garantizar que el sistema urbano de drenaje sostenible retenga, infiltre y/o aproveche como mínimo el 30% de volumen de escorrentía de un evento de lluvia.
- En el espacio público se deben garantizar zanjas de infiltración, pavimentos porosos, superficies permeables, zonas de biorretención, tanques de almacenamiento y alcorques inundables.
- La orientación de los edificios debe buscar aprovechar el valor paisajístico de los cerros orientales y su papel en la valoración de los vientos.
- No se permite ningún tipo de construcción en la superficie de los espacios públicos y de las áreas privadas afectas al uso público, y tampoco se permite construcción de cubierta sobre estos espacios.
- Conexiones entre edificaciones: se podrán hacer conexiones aéreas en los últimos pisos de la plataforma y en cualquier nivel de las torres. No se podrán hacer más de dos conexiones entre edificaciones, garantizando una diferencia de 10 pisos entre ambas conexiones.
- En el Área Útil para el edificio de acceso occidental a la estación Metro y Puesto Central de Control se deberá garantizar un APAUP de mínimo 930 m²

5. GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

El esquema de gestión del “Plan Parcial de Renovación Urbana Distrito MEC26” parte de un avalúo que definirá los valores iniciales del suelo que será aportado, según el área construida y los usos predominantes; posteriormente la identificación de las cargas urbanísticas, que tienen como propósito generar un equilibrio entre los beneficios que se otorgan mediante la norma urbana y los aprovechamientos, y que determinarán la forma en la que los futuros propietarios de los respectivos inmuebles asumirán los costos asociados a la ejecución de la infraestructura pública requerida para el desarrollo urbanístico del proyecto y a su vez la forma en la que los desarrolladores obtendrán ingresos suficientes para garantizar el cierre económico de la operación.

Para el desarrollo de los aprovechamientos se define el suelo objeto de reparto mediante 4 Unidades de Actuación Urbanística: UAU 1 (8.198,01 m²), UAU 2 (30.144,47 m²), UAU 3 (29.825,15 m²) y la UAU 4 (12.040,38 m²).

Plano 18. Unidades de Actuación Urbanística



Fuente: Elaboración propia

5.1 Condiciones iniciales del suelo

El Distrito MEC26 es un plan parcial de 11,38 ha brutas, distribuidas en 11 manzanas y 221 lotes. Mediante un ejercicio de levantamiento, se identificaron las áreas aproximadas de construcción para cada una de las manzanas (tabla 6) y algunos aspectos favorables para el proceso de gestión del suelo:

- La manzana MZ 7 y MZ 3, localizadas en el barrio Santa Fe, tienen un área construida de 13.897, 45 m² y 12.109,84 m² respectivamente con usos comerciales predominantes, mientras que las MZ 1 y MZ 2, son áreas no construidas destinadas a espacio público.
- Las manzanas MZ 2, MZ 3 y MZ 4, localizadas en el barrio La Alameda, fueron previamente demolidas dentro de los procesos de gestión que se adelantaron con la adopción del plan parcial del 2019, lo que se considera una ventaja al reducir los costos de demolición.
- Las manzanas MZ 1, MZ 9, MZ 10 y MZ 11, localizadas en el barrio La Alameda, cuentan con un área construida de 4.884,34 m², 4.998,22 m², 7.166,10 m² y 3.999,41 m² respectivamente. Predomina el uso comercial y el residencial multifamiliar, con edificaciones que presentan alturas entre 1-6 pisos principalmente.

Al excluir las edificaciones que se conservan en la propuesta de plan parcial, entre las que se encuentran los dotacionales de permanencia y los Bienes de interés cultural – BIC, las 11 manzanas cuentan con un área a demoler de 45.053,56 m², representados en un costo total de \$4.315.004.709,00.

Ilustración 36. Condición actual de las manzanas a intervenir



Fuente: Elaboración propia

Con relación al valor de metro cuadrado para los inmuebles localizados en este sector, se identificó una incidencia importante en la vetustez de las edificaciones, teniendo en cuenta que en su mayoría superan los 20 años de antigüedad y arrojando valores menores a los que ofrece el mercado actual sobre los mismos usos (comercio y vivienda) y el mismo estrato socioeconómico. El resultado del estudio de mercado corresponde a un avalúo total de \$326.700.744-503,17 como se indica a continuación:

Tabla 6. Valores iniciales del suelo

	Manzana	Área actual (m2)	m2 de construcción y/o suelo	Vr. Construcción (m2) uso principal y/o suelo	Avalúo total
SANTA FE	MZ 1 Libre	3.119,20	0,00	\$0	\$0
	MZ 2 Libre	2.022,88	0,00	\$0	\$0
	MZ 3 Comercio	7.189,71	12.109,84	\$6.271.546	\$75.947.418.613
	MZ 7 Comercio	6.573,25	11.895,65	\$6.271.546	\$74.604.116.175
ALAMEDA	MZ 1 Vivienda	4.884,34	4.884,34	\$3.980.089	\$19.440.107.906
	MZ 2 Demolida	9.191,66	9.191,66	\$3.558.227	\$32.706.012.787
	MZ 3 Demolida	5.807,65	5.807,65	\$3.558.227	\$20.664.937.037
	MZ 4 Demolida	3.771,48	3.771,48	\$3.558.227	\$13.419.781.966
	MZ 9 Vivienda	7.719,93	4.998,22	\$3.980.089	\$19.893.360.442
	MZ 10 Comercio	8.084,36	7.166,10	\$6.271.546	\$44.942.525.791
	MZ 11 Comercio	3.452,08	3.999,41	\$6.271.546	\$25.082.483.788
TOTAL		61.816,54	63.824,35		\$326.700.744.503,17

Fuente: Elaboración propia

5.2 Cargas Urbanísticas

De acuerdo con lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT⁷ se consideran cargas generales en el plan parcial: la infraestructura vial arterial, de la que hace parte la Av. Caracas y la CL. 26 – Av. El Dorado y las redes matrices de servicios públicos domiciliarios.

Las cargas locales corresponden a los sistemas públicos de soporte definidos en el planteamiento urbanístico, entre los que se encuentra el espacio público (excluyendo las áreas privadas afectas al uso público) y los sistemas de movilidad. Estas serán asignadas a cada Unidad de Actuación Urbanística – UAU, con el fin de desarrollar cada una de forma progresiva.

A continuación, se listan las cargas locales definidas en la formulación del instrumento:

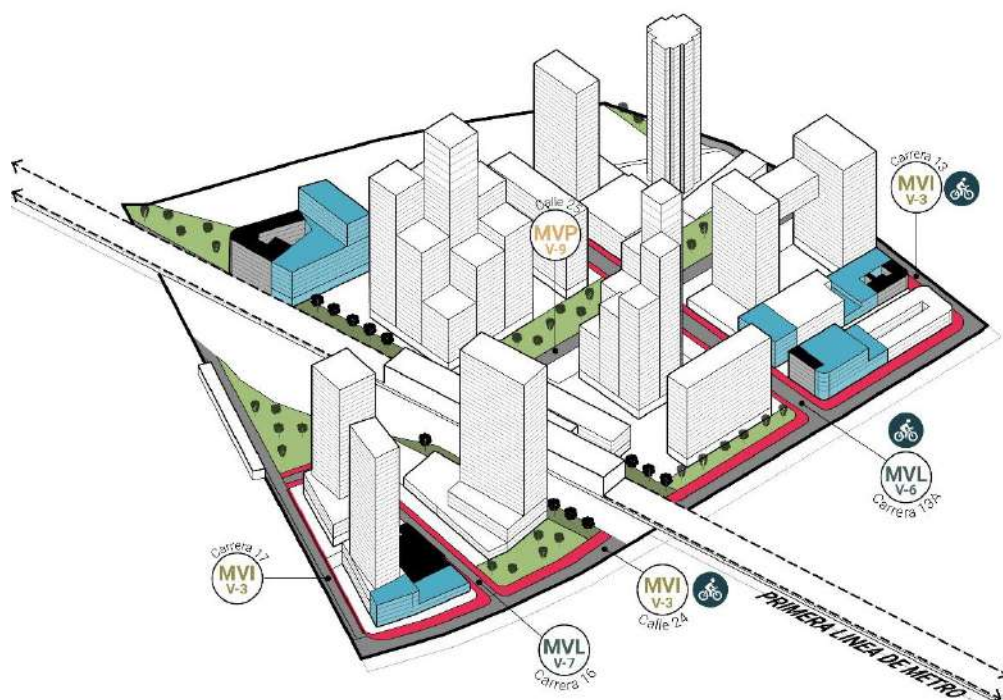
Tabla 7. Cargas locales del plan parcial

Cargas del proyecto	Área (m2)	Porcentaje
Control Ambiental	3.279,48	0,05
Parque Local (nuevo o que se adecua)	2.310,95	0,03
Plazas	3.642,53	0,05
Alamedas (nuevo o que se adecua)	5.897,11	0,08
Andenes	9.128,08	0,13
Vía Malla Vial Intermedia (V4 - V6)	3.342,58	0,05
Malla Vial Local (V7 - V8)	2.256,27	0,03
Vía Peatonal (V9)	1.450,92	0,02
Bici Carril	2.185,60	0,03
Equipamiento cultural-ADN	17.494,41	0,24
Equipamiento educativo	15.702,87	0,22
Equipamiento bienestar	2.568,39	0,04
Puentes peatonales	2.441,33	0,03
TOTAL	71.700,52	100%

Fuente: Elaboración propia

⁷ Decreto 190 de 2004, artículo 34.

Ilustración 37. Cargas urbanísticas



Fuente: Elaboración propia

Posteriormente se calcularon los costos de construcción de cada uno de los componentes de los sistemas públicos, para lo cual se tomó un presupuesto actualizado. Cabe resaltar, que para efectos del ejercicio académico no fueron incluidos los valores correspondientes a la construcción o adecuación del sistema de redes de servicios públicos, pero deben ser contemplados dentro de las cargas urbanísticas.

Como se muestra en la tabla 8, el cálculo de los costos por m² de las cargas urbanísticas representa valor total de \$136.463.695.524,44. Se atribuye el incremento de los costos de urbanización a la malla vial principalmente y a los dos puentes peatonales de conexión sobre la Calle 26, cuyo valor es de \$ 4.536.000.000,00 por unidad. Adicionalmente, otro de los aspectos a estimar en el incremento del costo total, son los valores contemplados para los equipamientos culturales-ADN y equipamientos educativos, teniendo en cuenta que corresponden a valores para construcción de un proyecto nuevo. No obstante, como se describe en el apartado 3.5, la configuración del sistema de equipamientos parte de la estrategia de reúso de las edificaciones declaradas como BIC; es decir, que no todas las edificaciones deberían estar contempladas dentro de los costos por m² para

equipamientos nuevo. En ese sentido, se entiende que el costo total puede estar por debajo del calculado.

Tabla 8. Presupuesto de construcción del urbanismo

CAGAS DEL PROYECTO	Área (m2)	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Control Ambiental	3.279,48	\$ 200.000,00	\$ 655.896.000,00
Parque Local	2.310,95	\$ 205.000,00	\$ 473.744.750,00
Plazas	3.642,53	\$ 450.000,00	\$ 1.639.138.500,00
Alamedas	5.897,11	\$ 205.000,00	\$ 1.208.907.550,00
Andenes	9.128,08	\$ 260.000,00	\$ 2.373.300.800,00
Vía Malla Vial Intermedia (V4 - V6)	3.342,58	\$ 3.193.288,00	\$ 10.673.820.603,04
Malla Vial Local (V7 - V8)	2.256,27	\$ 2.894.820,00	\$ 6.531.495.521,40
Vía Peatonal (V9)	1.450,92	\$ 990.000,00	\$ 1.436.410.800,00
Bici Carril	2.185,60	\$ 320.000,00	\$ 699.392.000,00
Equipamiento cultural-ADN	17.494,41	\$ 3.300.000,00	\$ 57.731.553.000,00
Equipamiento educativo	15.702,87	\$ 2.800.000,00	\$ 43.968.036.000,00
Puentes peatonales	2 UN	\$ 4.536.000.000,00	\$ 9.072.000.000,00
TOTAL	66.692,80		\$ 136.463.695.524,44

Fuente: Elaboración propia

Al sumar los costos de urbanización y el costo de las áreas construidas a demoler, se estima un costo total de urbanización de \$140.778.700.233,44.

5.3 Beneficios

Las áreas vendibles del proyecto se conforman por unidades de vivienda VIS y NO VIS estrato 3, siendo este el uso predominante, para el que se proyectan más de 2.100 unidades; seguido por oficinas, hoteles, comercio local y zonal, y equipamientos privados asociados a transporte y bienestar. El área total construida del Plan Parcial de Renovación Urbana Distrito MEC26 corresponde a 304.083,82 m2, que ocupan el 46% (17.769,49 m2) de los 38.236,32 m2 destinados como área útil dentro del ámbito de planificación. El área total distribuida por uso se precisa en la siguiente tabla:

Tabla 9. Área vendible por uso

MZ	Área Útil	RESIDENCIAL		COMERCIO		EQUIPAMIENTOS		SERVICIOS		TOTAL
		VIS	E3	ZONAL	LOCAL	TRANSPORTE	BIENESTAR	HOTELES	OFICINAS	
MZ-01	3.629,44	19.748,37	14.395,00	2.293,63	0,00	0,00	2.479,65	0,00	1.653,10	40.569,75
MZ-02	5.632,23	0,00	0,00	1.260,38	0,00	9.377,38	0,00	0,00	25.896,00	36.533,76
MZ-03	9.822,27	14.401,60	19.802,80	3.599,14	0,00	5.041,52	0,00	0,00	17.989,40	60.834,46
MZ-04	9.673,72	14.400,00	48.397,27	7.942,64	0,00	0,00	0,00	12.020,30	23.984,10	106.744,31
MZ-05	3.178,00	0,00	0,00	0,00	2.090,16	1.004,84	0,00	0,00	14.439,11	17.534,11
MZ-06	6.300,66	0,00	13.072,05	0,00	7.639,06	0,00	0,00	21.156,32	0,00	41.867,43
38.236,32		48.549,97	95.667,12	15.095,79	9.729,22	15.423,74	2.479,65	33.176,62	83.961,71	304.083,82
		95.667,12		24.825,01		17.903,39		117.138,33		304.083,82

Fuente: Elaboración propia

Con la propuesta de área vendible para las seis manzanas útiles se determina un índice de construcción promedio de 7.95, catalogado como densidad alta. El índice de ocupación promedio es de 0.46; un valor que esta alineado con la premisa de diseño que pretende priorizar el espacio público en respuesta a la demanda de áreas libres que requiere el sistema integrado de transporte masivo proyectado.

Tabla 10. Aprovechamientos por manzana útil

Manzana	m2 útiles	IO	IC
MZ-01	3.629,44	0,59	11,18
MZ-02	5.632,23	0,47	6,49
MZ-03	9.822,27	0,43	6,19
MZ-04	9.673,72	0,46	11,03
MZ-05	3.178,00	0,65	5,52
MZ-06	6.300,66	0,36	6,64
TOTAL	38.236,32	0,46	7,95

Fuente: Elaboración propia

Para determinar el valor de los predios, se realizó un estudio de mercado en el que se tomaron como referencia algunos de los estudios realizados para proyectos localizados en zonas de estrato 3, cuyos productos inmobiliarios fueran nuevos o con una antigüedad máxima de 5 años. Esta revisión arrojó valores aproximados de \$8.000.000 para vivienda, \$12.000.000 para comercio de escala zonal y \$9.500.000 para servicios empresariales, evidenciando que, si bien no hay una precisión total respecto a los valores de m2 para cada uno de los productos inmobiliarios propuestos, la mixtura de usos incrementa los ingresos por ventas y garantiza mejores aprovechamientos económicos en el plan parcial con relación a los altos costos que representan las cargas urbanísticas.

Tabla 11. Beneficios

USO	Costos Directos Construcción		Costos Indirectos		Utilidad esperada		Vr. De Venta		Balance por uso
	m2 de construcción	Costo total	% sobre ventas	Costo total	% sobre ventas	Utilidad total	m2 de construcción	Vr. Venta total	
VIS	\$ 850.000	\$ 41.267.474.500	14%	\$ 19.963.744.557	8%	\$ 11.407.854.032	\$ 3.671.428	\$ 142.598.175.406	\$ 69.959.102.316
E3	\$ 1.000.000	\$ 95.667.120.000	14%	\$ 76.570.566.491	11%	\$ 60.162.587.957	\$ 8.167.198	\$ 546.932.617.791	\$ 314.532.343.343
Escala zonal	\$ 1.000.000	\$ 15.095.790.000	12%	\$ 21.737.937.600	17%	\$ 30.795.411.600	\$ 12.000.000	\$ 181.149.480.000	\$ 113.520.340.800
Escala Local	\$ 850.000	\$ 8.269.837.000	12%	\$ 9.340.051.200	10%	\$ 7.783.376.000	\$ 8.000.000	\$ 77.833.760.000	\$ 52.440.495.800
Transporte	\$ 950.000	\$ 14.652.553.000	12%	\$ 22.210.185.600	4%	\$ 7.403.395.200	\$ 12.000.000	\$ 185.084.880.000	\$ 140.818.746.200
Bienestar	\$ 950.000	\$ 2.355.667.500	12%	\$ 2.826.801.000	4%	\$ 942.267.000	\$ 9.500.000	\$ 23.556.675.000	\$ 17.431.939.500
Hoteles	\$ 1.100.000	\$ 36.494.282.000	12%	\$ 37.821.346.800	17%	\$ 53.580.241.300	\$ 9.500.000	\$ 315.177.890.000	\$ 187.282.019.900
Empresariales	\$ 1.100.000	\$ 92.357.881.000	12%	\$ 95.716.349.400	17%	\$ 135.598.161.650	\$ 9.500.000	\$ 797.636.245.000	\$ 473.963.852.950
TOTAL		\$ 306.160.605.000		\$ 286.186.982.648		\$ 307.673.294.739		\$ 2.269.969.723.197	\$ 1.369.948.840.810

Fuente: Elaboración propia

5.4 Balance del proyecto del Plan Parcial

Al determinar el valor de los costos de urbanización y costos de construcción, se obtiene el resultado del balance de la propuesta, considerando que estos cálculos no tienen en cuenta la dimensión temporal del flujo de recursos ni la variación futura de los costos del proyecto. El balance determina una correcta financiación bajo la premisa del reparto equitativo de cargas y beneficios, dado que estima porcentajes aptos, como el costo de urbanización sobre los ingresos por ventas con un porcentaje de 6%, el valor residual del suelo con una utilidad del 276%, por encima del 150% definido como mínimo para considerar un proyecto rentable y la plusvalía del 25%, como se observa en la tabla 12.

Tabla 12. Balance del proyecto

Suelo Bruto	113.789
Suelo útil (a intervenir)	38.236

	Valor total
A Ingresos por ventas	\$ 2.269.969.723.197
B Valor inicial del suelo	\$ 326.700.744.503
C Costos de la urbanización	\$ 140.778.700.233
D Costos directos e indirectos de construcción y utilidad	\$ 900.020.882.387
E Valor residual del suelo (A-B-C-D)	\$ 902.469.396.073
F Plusvalía (E-B)	\$ 575.768.651.570

Fuente: Elaboración propia

6. CONCLUSIONES

El Plan Parcial de Renovación Urbana MEC 26 logra integrar aspectos contemporáneos que requiere una zona como el centro de la capital del país, donde convergen millones de habitantes y en el cual se requería la optimización de las condiciones de vida urbana. Transversalmente, se logran aspectos como la compacticidad y funcionalidad urbana que estructura la ocupación del suelo e incrementa la proximidad y el flujo de habitantes en el espacio público y ecológico, logrando un equilibrio urbano democrático y sistémico.

Igualmente, se integra la complejidad en los ámbitos de organización urbana y de espacios biodiversos, que enlazan los principios de hiperconectividad de los flujos de información urbana, el aumento de espacio urbano consolidado y el incremento de la superficie verde conformados de naturaleza biológica en el medio urbano; logrando de este modo la eficiencia relacionada con el ámbito del metabolismo urbano que le compete a las ciudades y sociedades contemporáneas.

Inherentemente, el diseño urbano del PPRU MEC 26 se responsabiliza de manera eficaz en la co-construcción y co-preservación de las dinámicas presentes en los espacios, por medio de la toma de decisiones de acuerdo con el tipo y alcance de intervención urbana de cada tipología, asignación de áreas y UAU de la gestión y desarrollo. A través del modelo de ciudad contemporánea propuesto, se entrelaza especial énfasis en la importancia y métodos de reestructuración de espacios urbanos a través de la conservación y revitalización ecológica espacial que equilibrar positivamente la relación sostenible de espacio urbano, natural y social, con el beneficio económico requerido para llevar a cabalidad el proyecto.

Asimismo, las configuraciones en el PPRU 2019 para el PPRU MEC 26 se diferencian por un mayor equilibrio de cargas y beneficios que fortalecen la renovación urbana del lugar, no únicamente en el área delimitada, sino en la integración con los diferentes Planes Parciales a desarrollar en la zona de influencia y la integración multiescalar con la ciudad y la región metropolitana. De este modo, el enfoque de diseño urbano se integra con componentes e instrumentos de planificación que logran sinergia entre las ganancias económicas de los inversores, la diversidad de población, las reivindicaciones ecológicas actuales y la hibridación de las actividades yuxtapuestas en la contemporaneidad.

7. BIBLIOGRAFÍA

- a+t research group. (2011). This is Hybrid. An analysis of mixed-use buildings by a+t. España: a+t architecture publishers
- Archdaily. (2018). Reflexiones sobre los cambios en la ciudad de Nueva York: “Hudson Yards”
<https://www.archdaily.co/co/899477/reflexiones-sobre-los-cambios-en-la-ciudad-de-nueva-york-hudson-yards>
- BBC. (2019). Qué es el efecto de la isla de calor y por qué debe preocupar a las ciudades de América Latina. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-48531389>
- DNP. (2021). Derecho Real Accesorio de Superficie en infraestructura de transporte. Guía de implementación. Bogotá
- ERU. (2012). Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central. Documento Técnico de Soporte. Bogotá
- ERU. (2019). Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Central. Documento Técnico de Soporte. Bogotá
- ERU. (2021). Plan Parcial de Renovación Urbana Estación Metro Calle 26. Memoria Justificativa. Bogotá
- Figuerola, C. (2020). Guía para la integración de las Soluciones Basadas en la Naturaleza en la planificación urbana. Primera aproximación para Colombia. Berlín: Alexander von Humboldt Stiftung, Ecologic Institute, Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.
- González, A. (2018). El Centro Histórico como paisaje urbano histórico: El desafío a intervenir. <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/81662>
- GQ. (2018). Hudson Yards, el nuevo barrio de mega lujo que se está construyendo en Nueva York. <https://www.revistagq.com/noticias/tecnologia/articulos/hudson-yards-barrio-lujo-nueva-york-rascacielos/30270>
- IDPC. (2021) Cartilla PEMP del Centro Histórico de Bogotá D.C.
- Mejía, M. A. (2016). Naturaleza Urbana: Plataforma de Experiencias. Bogotá: Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt.
- Munizaga, G. (1999). Macroarquitectura: tipologías y estrategias de desarrollo urbano. Chile: Universidad Católica de Chile
- Rueda, S. (1995). Ecología Urbana. Barcelona: Beta