

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE (DTS)
PLAN PARCIAL ESTACIÓN METRO CALLE 26 – TERRITORIO INTELIGENTE
REFORMULACIÓN PLAN PARCIAL ESTACIÓN METRO CALLE 26

Carlos José Bolívar Gómez,
Johanna Milena Ayala Guerrero,

Especialización en Diseño Urbano,
Facultad de Artes y Diseño
Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano

010464 – Grupo 1. Trabajo Final
PhD Arq. Juan Eduardo Chica

30/11/2022



TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	8
JUSTIFICACIÓN	10
CRÍTICA AL PLAN PARCIAL (PPRU) “ESTACIÓN METRO CALLE 26”	10
DOFA	15
LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	17
CONDICIONES NORMATIVAS	17
TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS	18
APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS	18
CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	24
DIAGNÓSTICO	26
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y SISTEMAS DE ESPACIO PÚBLICO	27
ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS	29
SISTEMA DE TRANSPORTE	30
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	33
ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ESPACIAL	36
MORFOLOGÍA DE LAS MANZANAS	37
DISTRITOS CREATIVOS	39
OTROS	40
PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL	41
INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	41
SISTEMA AMBIENTAL	46
SISTEMA VIAL	47
SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO	47
SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	48

DTS REFORMULACIÓN DEL PLAN PARCIAL ESTACIÓN METRO CALLE 26 – TERRITORIO INTELIGENTE	3
ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO.....	49
UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA	51
MARCO NORMATIVO.....	54
NORMA URBANA.....	54
NORMAS DE USO	74
NORMAS DE EDIFICABILIDAD.....	75
GESTIÓN	80
CARGAS URBANÍSTICAS	82
BALANCE DE PROYECTO DE PP.....	83
CONCLUSIONES.....	84
BIBLIOGRAFÍA.....	85

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Perfil propuesto para la Av. Caracas según Apéndice Técnico	11
Ilustración 2. Perfil propuesto para la Av. Caracas	11
Ilustración 3. Perfil propuesto para la Calle 24 por la ERU	12
Ilustración 4. Perfil para el eje de la Calle 24 aprobado	12
Ilustración 5. Identificación de Sistema Vial	13
Ilustración 6. Área de Influencia del PEMP	15
Ilustración 7. DOFA	16
Ilustración 8. Localización General	17
Ilustración 9. Tratamiento de Renovación Urbana	18
Ilustración 10. Altura máxima UAU 1.....	19
Ilustración 11. Alturas para UAU de la 3 a la 8	20
Ilustración 12. Ajustes al plan parcial	22
Ilustración 13. Localización de la Propuesta	24
Ilustración 14. Área de Intervención.....	25
Ilustración 15. Diagnóstico del sector.....	26
Ilustración 16. Estructura Ecológica Principal y de Espacio Público	27
Ilustración 17. Espacio público existente.....	28
Ilustración 18. Plaza de La Luz. Barrio Santa Fe	28
Ilustración 19. Plazoleta de La Rebeca. Barrio La Alameda	29
Ilustración 20. Sistema de Transporte	30
Ilustración 21. Malla Vial Existente.....	31
Ilustración 22. Perfil de la Calle 24.....	32
Ilustración 23. Estación Metro Calle 26 y Regiotram de Occidente	33

Ilustración 24. Sistema de Equipamientos.....	34
Ilustración 25. Identificación de sectores especializados	35
Ilustración 26. Morfología de las Manzanas	38
Ilustración 27. Distritos Creativos	39
Ilustración 28. Propuesta para el Plan Parcial Estación Metro Calle 26	41
Ilustración 29. Propuesta del Planteamiento Urbano	42
Ilustración 30. Sistema Ambiental	46
Ilustración 31. Sistema vial	47
Ilustración 32. Sistema de Espacio Público	48
Ilustración 33. Sistema de Equipamientos.....	49
Ilustración 34. Áreas de manejo diferenciado	50
Ilustración 35. Identificación de Bienes de Interés Cultural	51
Ilustración 36. Unidades de actuación urbanista.....	53
Ilustración 37. Sectorización por normativa	54
Ilustración 38. Distribución de usos de la edificabilidad.....	76
Ilustración 39. Densidad de vivienda por manzana	77
Ilustración 40. Distribución del tipo de vivienda	77
Ilustración 41. Parqueaderos	78
Ilustración 42. Usos diversos y comercio	78
Ilustración 43. Distribución de la totalidad de usos.....	79
Ilustración 44. Propuesta de terrazas verdes	80

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Actuaciones para vías internas.....	32
Tabla 2. Identificación de Equipamientos Educativos	35
Tabla 3. Áreas del Plan Parcial Estación Metro Calle 26	40
Tabla 4. Análisis por Unidades de Actuación Urbanística.....	44
Tabla 5. Cuadro de áreas generales.....	45
Tabla 6. Unidades de Actuación Urbanística por usos.....	45
Tabla 7. Identificación de Bienes de Interés cultural de conservación.....	52
Tabla 8. Unidades de Actuación Urbanística	53
Tabla 9. Manzana 1	56
Tabla 10. Manzana 2	58
Tabla 11. Manzana 3	60
Tabla 12. Ficha normativa Sector 2.....	62
Tabla 13. Manzana 4	63
Tabla 14. Ficha normativa Sector 3.....	65
Tabla 15. Manzana 5	66
Tabla 16. Manzana 6	68
Tabla 17. Manzana 7	70
Tabla 18. Manzana 8	72
Tabla 19. Normas de uso para los sectores	74
Tabla 20. Ficha normativa de los sectores.....	76
Tabla 21. Cuadro de desarrollo de metro cuadrado por Valor de construcción	81
Tabla 22. Cargas del proyecto.....	81

Tabla 23. Costos del proyecto..... 82

Tabla 24. Balance general del proyecto..... 83

INTRODUCCIÓN

Este documento técnico recopila la información del *Plan Parcial de Renovación Urbana (PPRU) Estación Metro Calle 26* en su formulación como proyecto de planificación y diseño urbano integral, con el fin de responder de forma sistemática a los determinantes y problemáticas del área de estudio, definir su viabilidad financiera y realizar una revisión de la normativa que pueda hacerlo posible. Por lo tanto, se realiza una reformulación del plan parcial, en su componente de diseño, normativo y de gestión a partir de una crítica integral al proyecto de desarrollo urbano. Estas críticas buscan replantear el plan parcial comenzando por sus límites de intervención, aprovechando las características con las que cuenta el área de estudio.

La pertinencia de este plan parcial, por su localización geográfica, es un gran punto de interés, ya que será para la ciudad un punto intermodal entre diferentes medios de transporte a nivel metropolitano, que incluye el Sistema Transmilenio, los futuros proyectos del Metro de Bogotá, Cable el Reencuentro y Regiotram de Occidente. Estas determinantes permiten que la zona se vuelva atractiva para promotores y comunidades por la generación de nuevos usos de comercio y vivienda los cuales se implementarán con equipamientos y vincularán espacios como el Centro Internacional.

Este análisis se realiza a partir de un modelo teórico de ciudad como lo son las Smart Cities. Este modelo de ciudad se enfoca en los nuevos modos de habitar un territorio en ciudades de un mundo globalizado, el manejo de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, así como en las transformaciones urbanas implementadas en territorios altamente participativos por la comunidad que generan proyectos de sensibilidad y de responsabilidad ambiental, con compromiso de desarrollo social desde un diálogo con el entorno. Por lo tanto, la reformulación del PPRU Estación Metro Calle 26 busca crear críticas a partir de fundamentos conceptuales y metodológicos con respecto al ejercicio de planificación urbana integral, a partir de un instrumento de gestión urbana como lo es el plan parcial, respondiendo a problemáticas del territorio desde el ámbito de la densidad, movilidad, espacio público, usos y la vitalidad de las áreas centrales.

El documento se encuentra estructurado de la siguiente manera; en el capítulo 1 se encuentra la memoria justificativa donde se puede identificar la localización del plan parcial y la delimitación del ámbito de intervención junto con las condiciones normativas; en el capítulo 2 se encuentra el diagnóstico del lugar

junto con el análisis correspondiente a la estructura ecológica principal, el sistema de espacios públicos, la estructura funcional y de servicios y la estructura socioeconómica y espacial; en el capítulo 3, se desarrolla el componente normativo del plan parcial; en el capítulo 4 se desarrolla el componente normativo del plan parcial; en el capítulo 5 se exponen los componentes del ejercicio de reparto de cargas y beneficios; finalmente, el capítulo 6 contiene las conclusiones generales.

JUSTIFICACIÓN

En el marco de la priorización a sectores con tratamiento de renovación urbana, la Empresa de Renovación Urbana (ERU) impulsó un proceso de gestión del suelo que se encuentra a cargo del Distrito que determinó y fundamentó el Plan Parcial de Renovación Urbana “Plan Parcial Estación Metro Calle 26”. Por su parte la Secretaría Distrital de Planeación delimitó el área del plan parcial, con un total de 370 predios los cuales y muchos de ellos se ejecutaron por expropiación por vía administrativa y por la existencia de condiciones de utilidad pública e interés social para la adquisición de los predios requeridos para la ejecución del proyecto integral. Dicha adquisición también se realizó con la empresa Transmilenio S.A y Empresa Metro de Bogotá.

El plan parcial vigente busca integrar el proyecto de renovación urbana con un punto de transporte masivo que permita integrar operacionalmente las troncales Calle 26, Avenida Caracas y Troncal Carrera 10, Regiotram de Occidente que busca, conectar los municipios de la sabana del occidente de la ciudad al centro y el Cable el Reencuentro que conectara los cerros orientales, siendo este lugar estratégico como punto intermodal de los diferentes medios de transporte con los que cuenta la ciudad. También el plan parcial busca lograr la consolidación de corredores verdes que aporten a la conectividad ecológica, y así fortalecer estructura ambiental, por medio de un bosque urbano. Así mismo, se quiere implementar el nuevo Centro Administrativo Distrital CAD como uno de los principales elementos estructurantes de la propuesta y siendo un factor determinante en el desarrollo urbanístico. Un elemento clave dentro de la propuesta del Plan Parcial es el mayor aprovechamiento urbanístico por medio de nuevos usos del suelo y población residente.

CRÍTICA AL PLAN PARCIAL (PPRU) “ESTACIÓN METRO CALLE 26”

A partir del análisis y de las lecturas de la memoria justificativa y el documento técnico, se generan algunas críticas con respecto al plan parcial Estación Metro Calle 26 que a continuación se mencionan.

- *No hay actualizaciones en los perfiles viales*

Dado que el perfil vial propuesto en el apéndice técnico del proyecto para la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) no cumplía las condiciones para ser implementado en la Av. Caracas, en mesas conjuntas con entidades como Secretaría de Planeación Distrital, Secretaría de Movilidad, Instituto Distrital de Patrimonio y Cultura y la Alcaldía Mayor de Bogotá, se decidió cambiar el perfil vial que permitiera

andenes con circulación óptima para los peatones, minimizar el flujo de vehículos mixtos y conexión Norte – Sur para bicisuarios. Por lo tanto, el nuevo perfil se reduce a un carril mixto y queda un carril de tráfico restringido en costado oriente y occidente, esta reducción permite aumentar el ancho de los andenes. Además se propone una bicibanda que permite la circulación de bicisuarios que no se contemplaba en el perfil anterior. (Ilustración 1).

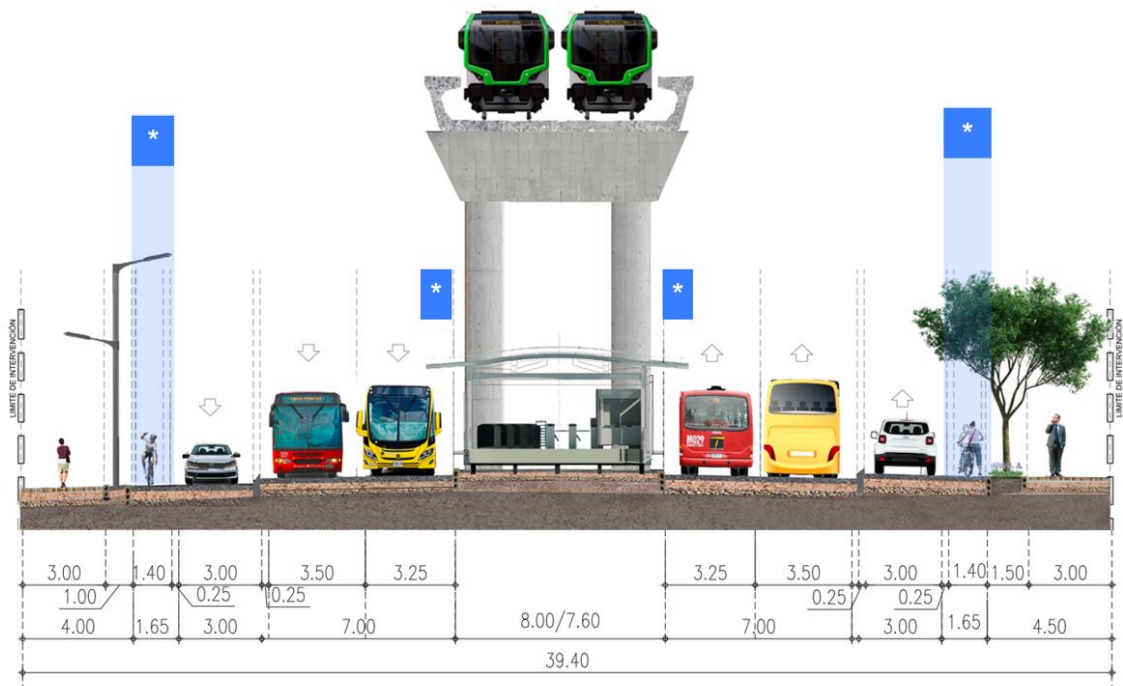
Ilustración 1. Perfil propuesto para la Av. Caracas según Apéndice Técnico



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

A continuación se muestra el perfil aprobado por la Secretaría de Movilidad y el IDPC según lo requerido por el PEMP. (Ilustración 2).

Ilustración 2. Perfil propuesto para la Av. Caracas

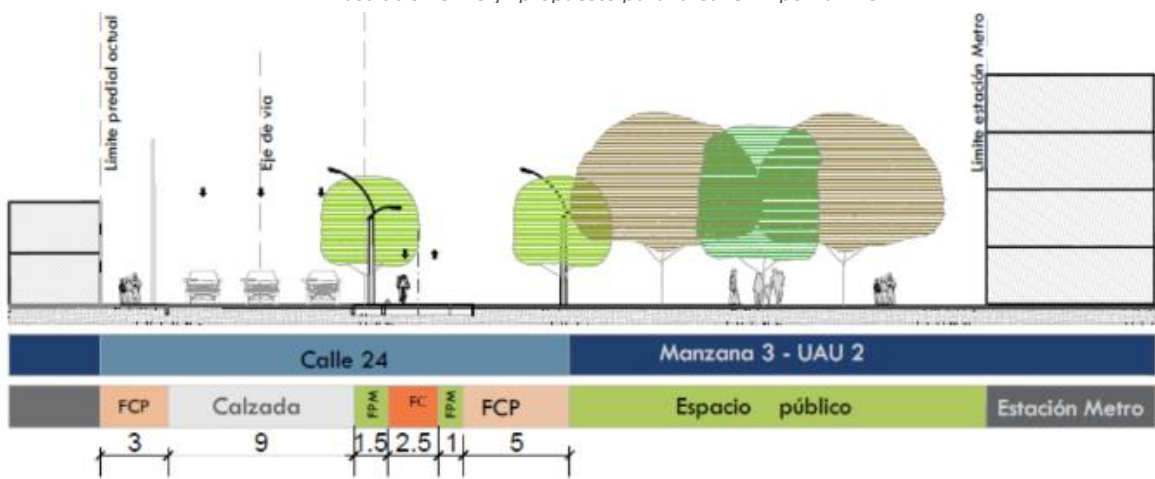


Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

- No se encuentra actualizado el perfil vial del eje de la Calle 24

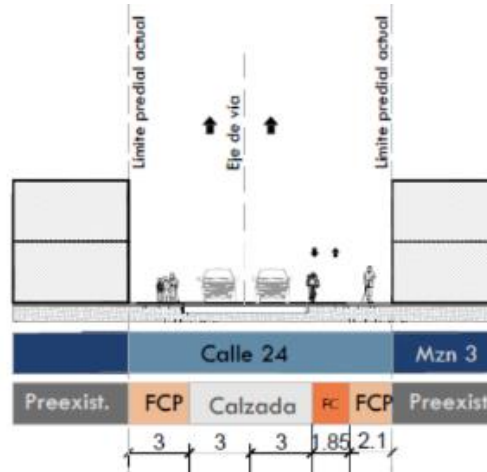
El perfil de la Calle 24 no fue aprobado por parte de Secretaría Distrital de Movilidad, y dentro de este proceso la ERU presentó otra alternativa para este perfil vial el cual fue evaluado y aprobado por la secretaría mencionada. La propuesta inicial proyectaba tres carriles para vehiculos de transito mixto y una ciclorruta a nivel de andén que conecta de oriente a occidente; sin embargo, el perfil aprobado cuenta con dos carriles mixtos, como funcionan actualmente, con una mejora en su sobreebanco y la ciclorruta a nivel de calzada con la misma conexión en costado norte del eje de la Calle 24. (Ilustraciones 3 y 4).

Ilustración 3. Perfil propuesto para la Calle 24 por la ERU



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

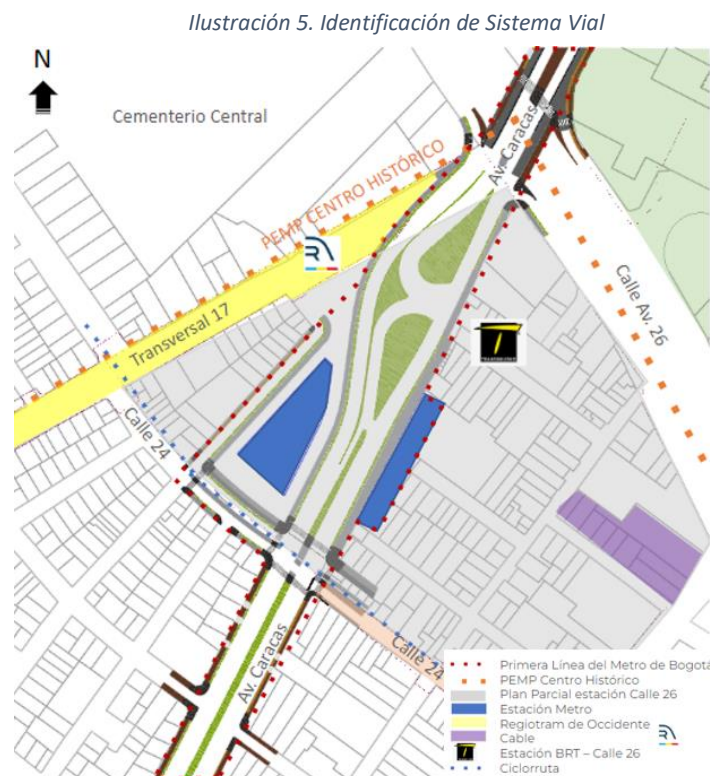
Ilustración 4. Perfil para el eje de la Calle 24 aprobado



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

- *Identificación en el sistema vial*

Dentro del plan parcial se identificaron los sistemas viales importantes, ya que convergen todos los sistemas de transporte. Previamente a estos sistemas, se realizó la identificación de proyectos asociados como Regiotram, Proyecto San Diego, Cable el Reencuentro (en formulación), Sistema Transmilenio, Sistema integrado de Transporte (SITP) y Metro de Bogotá. Este conjunto de sistemas e infraestructuras de transporte, permiten potenciar el sector de una manera óptima y hacer de esta zona un lugar con alta actividad para el desarrollo urbano. Sin embargo, dada la identificación de la Estación BRT de Transmilenio que se encuentra en el intercambiador vial de la Calle 26, hay dificultad para la integración con los demás sistemas viales.



- *Identificación en zonas de cesión*

Dada la densidad propuesta para el sector dentro del plan parcial Estación Metro Calle 26. Las zonas de cesión son muy bajas. Por lo tanto, se deben considerar proyectos que compensen dicha diferencia y respondan a la estructura principal de espacio público y la estructura ecológica principal. Sin embargo, se observan que no responden al bosque urbano planteado en zonas verdes dentro del plan parcial.

- *Identificación en equipamientos*

Los equipamientos del sector no son suficientes para el plan parcial dado el número de viviendas proyectadas, sin embargo, existen otros equipamientos de otra escala que permiten dotar usos complementarios al plan parcial. Los usos dotacionales responden más a la escala Metropolitana y no a una escala zonal o local.

- *Identificación de Bienes de Interés Cultural (BIC)*

Los Bienes de Interés Cultural (BIC) que se encuentran dentro del plan parcial se verán afectados dada la densidad propuesta por el Plan Parcial; muchos de estos edificios, no contemplan una integración de dichas estructuras y es posible que no se pueda resaltar y visibilizar su valor patrimonial.

De acuerdo a la modificación del plan parcial, se estableció una actualización a la normativa vigente con respecto a los (BIC) que garantiza la preservación de los valores patrimoniales que dieron origen a su declaratoria para asignarles usos a las edificaciones en relación a la nueva propuesta urbana y a las necesidades del sector de tal manera que se garantice la sostenibilidad de los mismos.

- *PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección)*

El Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, es un instrumento de gestión de escala nacional que trasciende normativas urbanas y urbanas. Entendiendo el patrimonio como un proceso vital del ordenamiento territorial. El PEMP también busca además, una oportunidad de reivindicar la escala local mediante el fortalecimiento del tejido social y las diferentes dinámicas del centro y sus prácticas culturales¹.

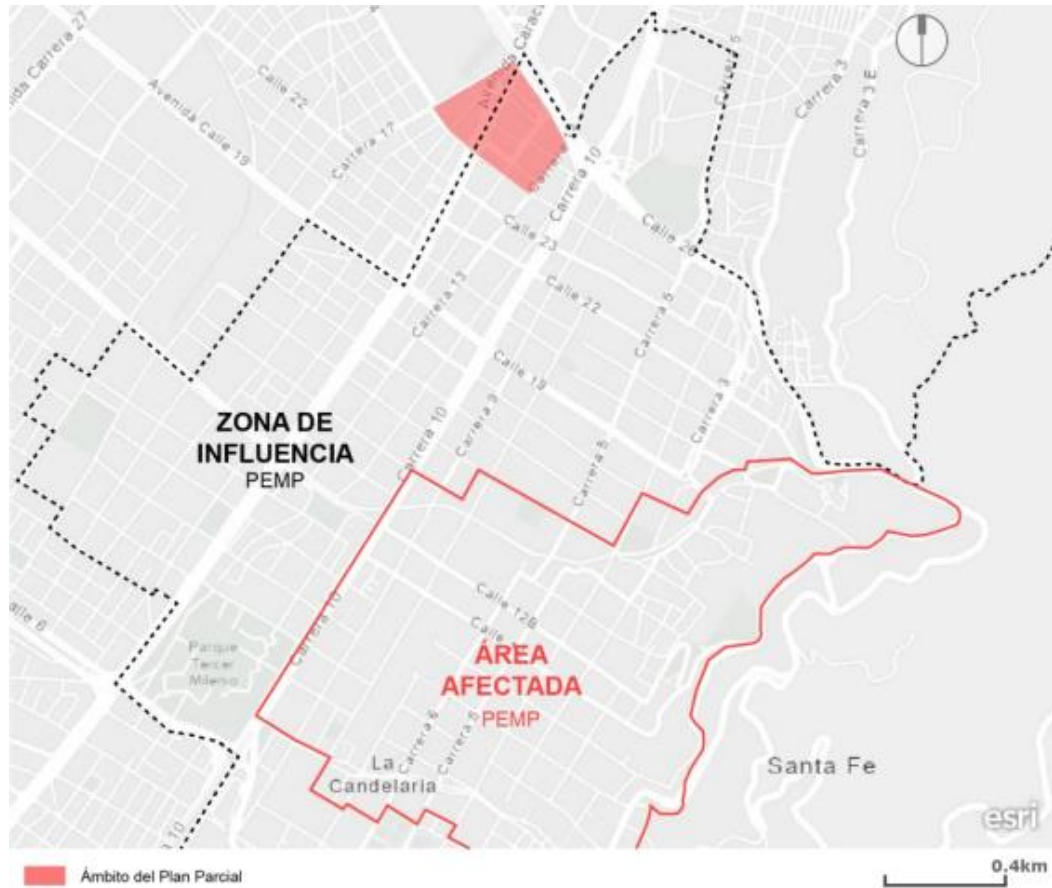
- *Densificación en el territorio*

La propuesta de densificar al máximo el sector, permite una ruptura importante de los cerros orientales y esa estructura ecológica principal dentro del paisaje urbano. También debido a esta densificación se

¹ Resolución 0088 del 2021, por medio del cual se adopta el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP)

puede ver que las nuevas edificaciones no contarán con una bioclimática óptima por lo que existirá un gasto energético importante. (Ilustración 6).

Ilustración 6. Área de Influencia del PEMP

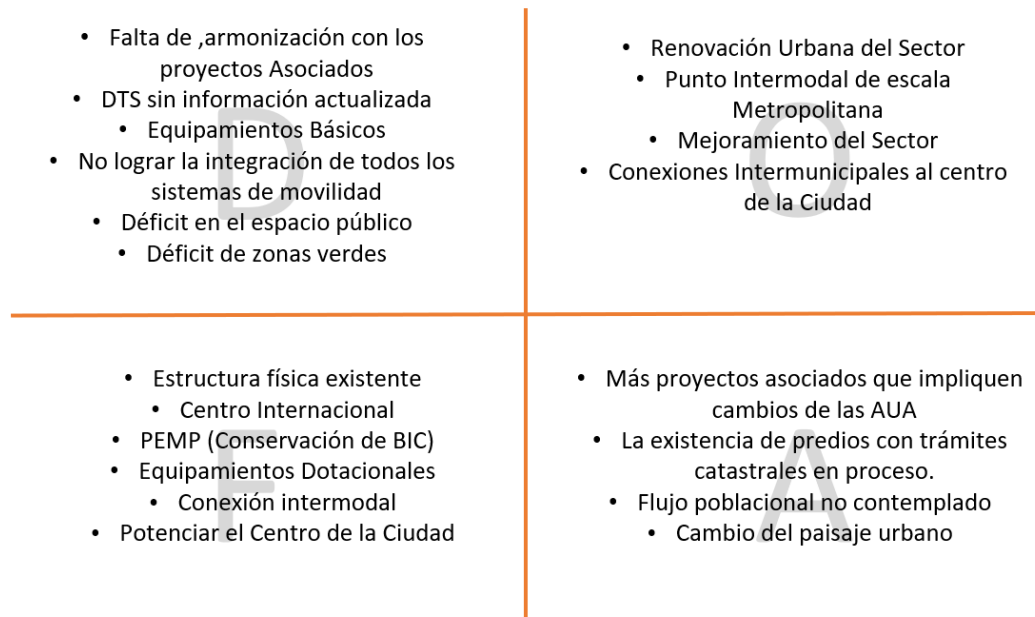


Fuente: Planos de IDPC

DOFA

Para entender un poco el proceso del Plan Parcial Estación Metro Calle 26, se generó un DOFA para entender el territorio en cuanto a sus debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas y así generar una propuesta óptima y tener varios puntos en cuenta. A continuación, se presenta dicho análisis en la ilustración 7 y se muestran las principales conclusiones del análisis.

Ilustración 7. DOFA



Fuente: Elaboración Propia

Una de las debilidades del sector es que no cuenta con una integración en este momento de los sistemas de transporte, sin embargo, los proyectos que se encuentran proyectados como el Metro, Regiotram de Occidente y el Cable el Reencuentro permitirán este punto intermodal a nivel metropolitano. Por otro lado, si bien la estructura física está deteriorada, la cercanía del lugar al centro histórico y al centro internacional, se convierten en una fortaleza y a su vez en una gran oportunidad de renovación urbana. (Ilustración 8)

Otra debilidad del sector es que hay pocos equipamientos en el sector y un gran déficit de espacio público, por esta razón, el proyecto busca aumentar no sólo las zonas verdes sino la red de espacio público y los equipamientos, muchos de ellos cuentan con declaratorias de BIC contenidos en el PEMP.

LOCALIZACIÓN Y ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Ilustración 8. Localización General



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana - ERU

El plan parcial con la reformulación contempla un cambio en el polígono que corresponde a: Sobre la Calle 26 entre Carrera 17 y Carrera 10; la carrera 17 entre calle 24 y calle 26; la calle 24 entre la Av. Caracas y Carrera 17; la Av. Caracas entre la calle 23 y calle 24; la calle 23 entre la Av. Caracas y la Carrera 10 y la Carrera 10 entre la Calle 23 y la calle 26 respectivamente. El tamaño que comprende esta reformulación tiene un total de 148.480 metros cuadrados de área bruta, lo que nos da un aumento mayor de 50.000 metros cuadrados más de intervención.

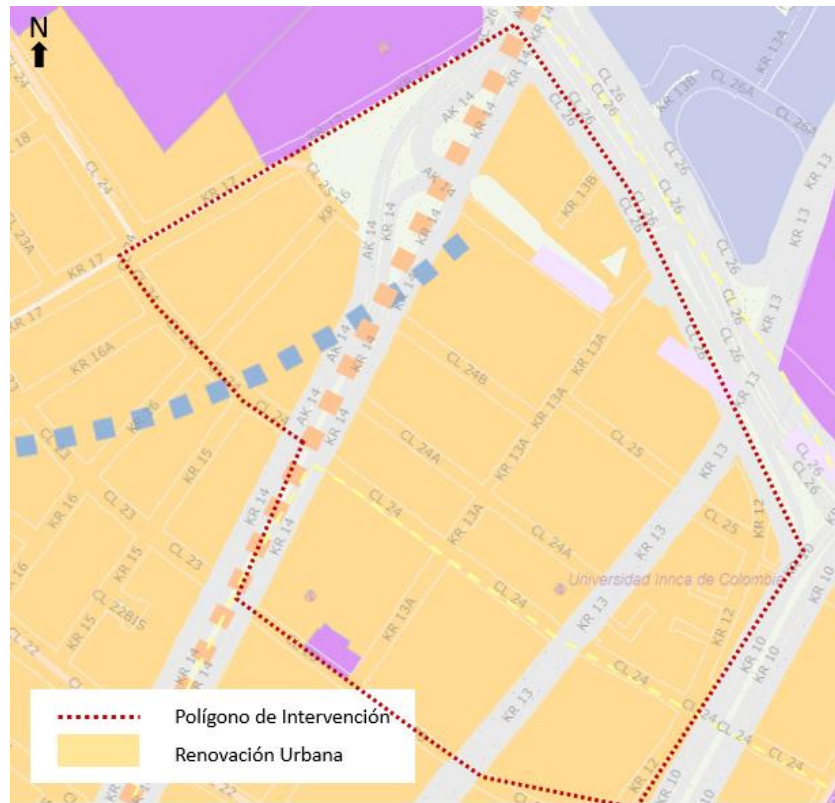
CONDICIONES NORMATIVAS

Las condiciones normativas se refieren a todas aquellas exigencias de carácter técnico aplicables a un predio o edificación relativas a las normas urbanísticas y a las condiciones para los distintos tipos de usos y para el desarrollo de actividades contempladas en los instrumentos de planificación territorial. A continuación, se mencionan algunas que se analizaron para el desarrollo de la reformulación del plan parcial.

TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS

En lo establecido con el Decreto Distrital 190 de 2004 – Plan de Ordenamiento Territorial, se le ha asignado el tratamiento de renovación urbana. Si bien, este no corresponde con el POT vigente, este es el documento que se toma como referencia para el PP Estación Metro Calle 26. (Ilustración 9).

Ilustración 9. Tratamiento de Renovación Urbana



Fuente: Galería de Mapas POT

APROVECHAMIENTOS URBANÍSTICOS

Se desarrollan los aprovechamientos urbanísticos a partir de la asignación normativa de manera diferencial para las Unidades de Actuación Urbanística y las Áreas de Manejo Diferenciado²:

- Actuación Urbanística:

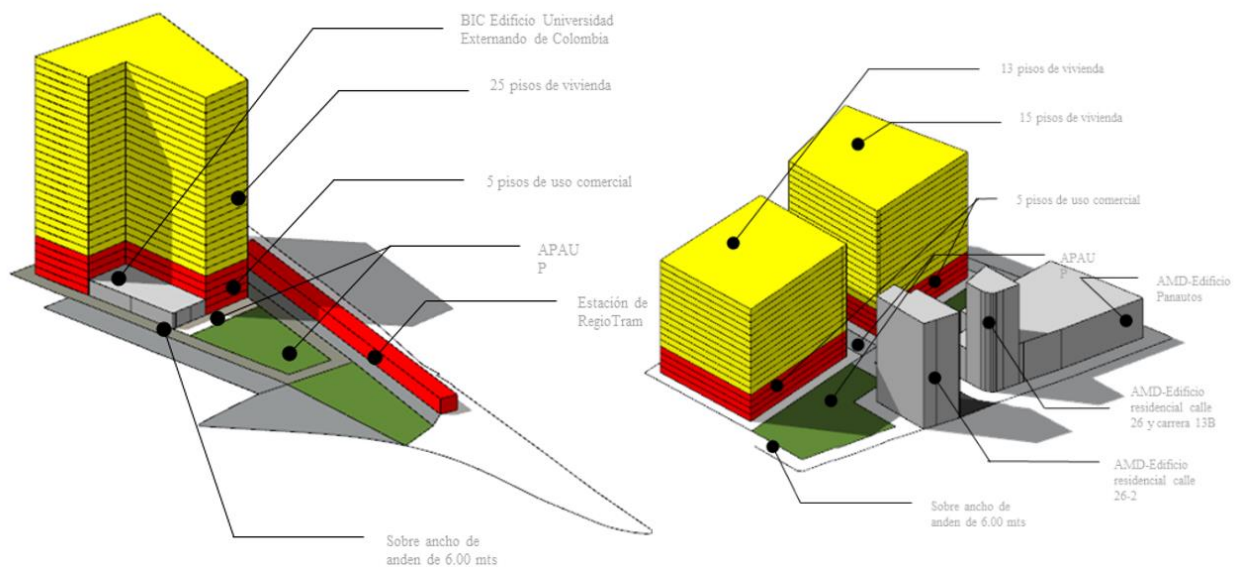
² : DTS Plan Parcial Estación Metro Calle 26. Aprovechamientos Urbanísticos. Pág. 153

La cuantificación general de aprovechamientos parte de los ejercicios de cabida desarrollados en el proceso de formulación, mediante los cuales se definió la relación entre las ocupaciones máximas para la configuración de los sistema de espacio público; la articulación con los postulados del PEMP del Centro Histórico de Bogotá, las alturas máximas permitidas por la Aeronáutica Civil, concertadas en el presente proceso de reformulación; el potencial de edificabilidad por uso; y la relación con la demanda de estacionamientos vehiculares proyectada. Esto, con el fin de verificar que las condiciones normativas a definirse en el presente proceso de reformulación permitieran hacer uso del mayor y mejor aprovechamiento urbanístico de los suelos a su interior. De acuerdo con lo anterior, se tomaron en cuenta las siguientes condiciones de partida para la definición del máximo potencial de edificabilidad de las UAU y las densidades habitacionales propuestas³:

1. Altura máxima:

- a. Para la UAU 1: y 2 120 metros desde el nivel de piso.

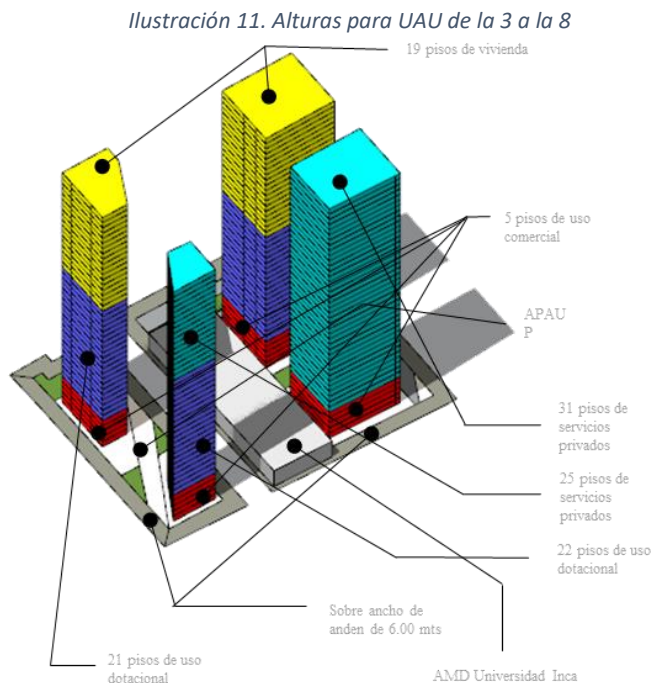
Ilustración 10. Altura máxima UAU 1



Fuente: Elaboración propia

³ DTS Plan Parcial Estación Metro Calle 26. Aprovechamientos Urbanísticos. Pág. 154

- b. Para las UAU 3 a 8: 140 metros desde el nivel de piso.



Fuente: Elaboración propia

2. Índices de ocupación diferenciales: los índices de ocupación desarrollados tienen variaciones dependiendo de su ubicación dentro del plan parcial, pero también influye en esto la funcionalidad que presenta cada unidad de actuación urbanística dentro del plan parcial. El promedio de índice de ocupación es de 0,33 presentando así una ocupación baja, que cumple el objetivo de asignar más metros cuadrados a espacio público aprovechable, liberando densidad en el plan parcial y aumentando espacio para el peatón.

3. Definición de un modelo de desarrollo de usos flexible: permitiendo la ejecución de proyectos de usos mixtos de comercio y servicios, articulados a las actividades residenciales. De acuerdo con lo anterior, se partió de un escenario base para el desarrollo del sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, en el que el 55% de la edificabilidad proyectada está destinada al uso residencial, y el 45% restante a usos comerciales, dotacionales y de servicios.

4. Definición de usos del suelo: de acuerdo con la localización y al papel de cada Unidad de Actuación Urbanística en el planteamiento urbanístico.

5. Tipología de vivienda de 55 m2 en promedio: con base en la cual se definió la densidad máxima del plan parcial permitiendo la mezcla de productos inmobiliarios residenciales con mayores o menores áreas, o desarrollar áreas mayores aplicando los factores de convertibilidad de usos.

Posteriormente el Documento Técnico de Soporte menciona algunos criterios de los aprovechamientos urbanísticos:

1. Cálculo de las densidades habitacionales y número máximo de viviendas: la densidad habitacional, expresada en viviendas por hectáreas, es el resultado de dividir el número máximo de viviendas definidas para cada Unidad de Actuación Urbanística, por el Área Predial en hectáreas.

2. Cálculo del Índice de Construcción: el índice de construcción se calcula sobre el Área Predial de cada Unidad de Actuación Urbanística, y el resultado es el Área para el cálculo del Índice de Construcción, Estación Metro Calle 26.

3. Alturas máximas de las edificaciones: las alturas máximas se expresan en metros lineales desde la cota de terreno al que pueden llegar las edificaciones, de acuerdo con el concepto de la Aeronáutica Civil del 10 de septiembre de 2020. Incluyen todas las áreas cubiertas en el último nivel de las edificaciones y las instalaciones como antenas, torres de comunicaciones o similares.

4. Índice de Ocupación: el índice de ocupación se expresa como el porcentaje máximo que resulta de dividir el área ocupada de las edificaciones en primer piso bajo cubierta por el Área Útil. No se incluyen en el Índice de Ocupación las Áreas Privadas Afectas al Uso Público.

Adicionalmente dentro del proceso de formulación del plan parcial se realizó, una modificación del Plan Parcial inicial “Estación Central” (Decreto 2013 del 2013) ahora “Estación Metro Calle 26” y se tuvieron en cuenta las principales determinantes a las que obedeció la modificación del plan (Ilustración 11), las cuales son:

- Primera línea del metro de Bogotá

Se establece dentro del área de intervención una de las estaciones más importantes del metro de Bogotá.

- Estación de Transmilenio

Eliminación de la estación de la Calle 22 y el traslado de la estación de la calle 26.

- Estación de regiotram de occidente

Con una estación sobre la Transversal 17.

- Productos inmobiliarios

Reducción del interés del mercado en los usos aprobados del plan.

- Nuevas dinámicas del sector inmobiliario

Se ofertará según los nuevos proyectos la combinación entre vivienda y oficinas.

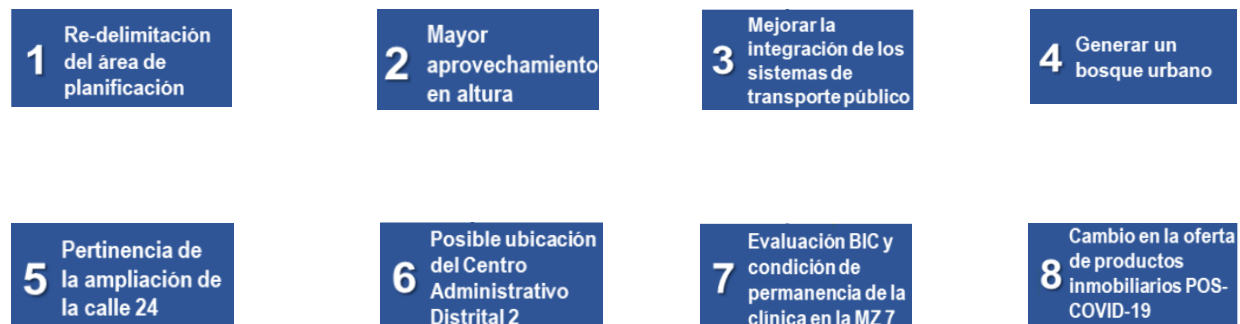
- Áreas de manejo diferenciado

Se identifican 6 zonas de manejo especial.

- Bienes de Interés Cultural (BIC)

Se realiza una actualización de la normativa vigente del año 2019 sobre los BIC.

Ilustración 12. Ajustes al plan parcial



Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU 2020

Dentro de las áreas que componen el plan se encuentran:

- ✓ Área de malla vial, intermedia y local
- ✓ Área de espacio público
- ✓ Plazoleta de la Luz
- ✓ Calle 24 entre la Carrera 13 y 13 A
- ✓ Calle 25 A entre avenida Caracas y carrera 13 A
- ✓ Áreas de manejo diferenciado.

- **Áreas de Manejo Diferenciado (AMD):**

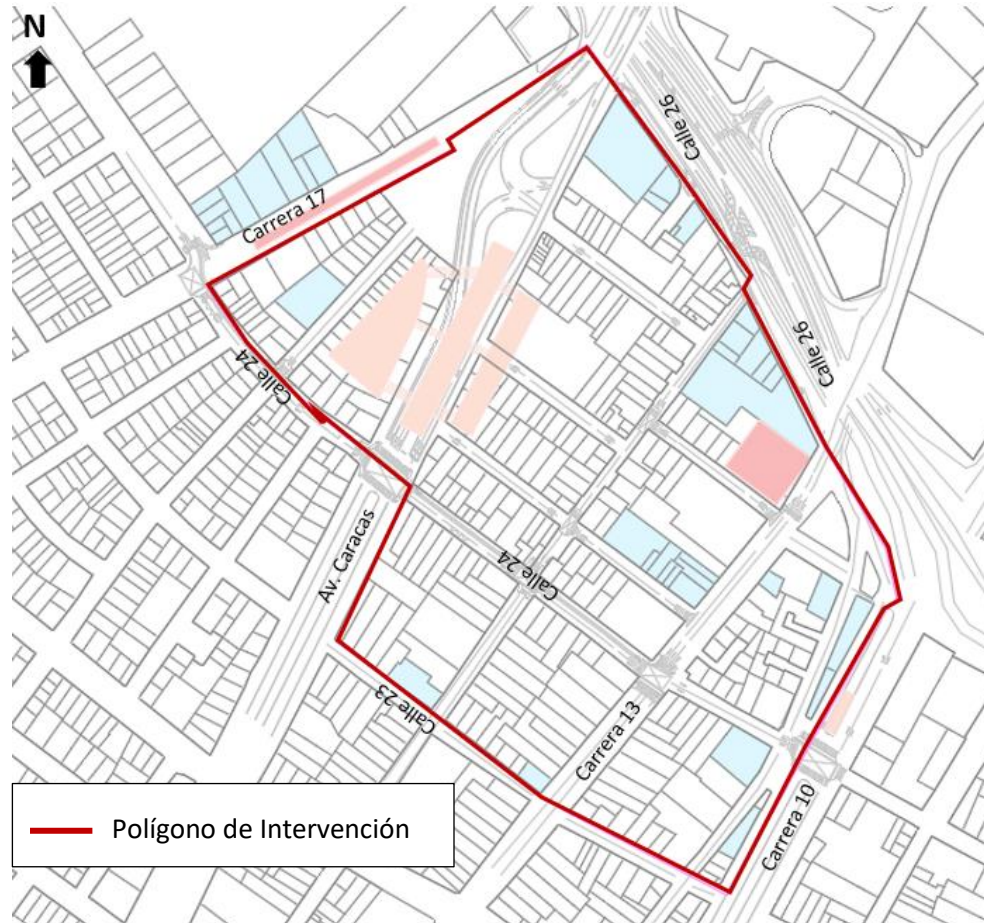
Las Áreas de Manejo Diferenciado (AMD) se clasifican entre las AMD con posibilidad de desarrollo, es decir, aquellas que cuentan con áreas libres de los lotes donde se ubican y pueden albergar procesos de crecimiento y densificación, o los predios colindantes con BIC cuyos desarrollos están supeditados a lo definido en la Resolución 088 de 2011 del Ministerio de Cultura; y las AMD sin posibilidad de desarrollo, que corresponden a edificaciones altamente consolidadas o a Bienes de Interés Cultural que, por su condición de declaratoria, tienen limitada la posibilidad de crecimiento en altura.

Así las cosas, se definen aprovechamientos diferenciales para ambos casos:

- Para las AMD con posibilidad de desarrollo, se asignan aprovechamientos en función de los ejercicios de cabida normativa, y armonizado con lo establecido en el PEMP del Centro Histórico de Bogotá.
- Para las AMD sin posibilidad de desarrollo, se asignan aprovechamientos de acuerdo con sus condiciones actuales, con el fin de conservar estas edificaciones o, en casos excepcionales, permitir el proceso de redesarrollo sin superar la edificabilidad con que cuentan actualmente.

CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Ilustración 13. Localización de la Propuesta



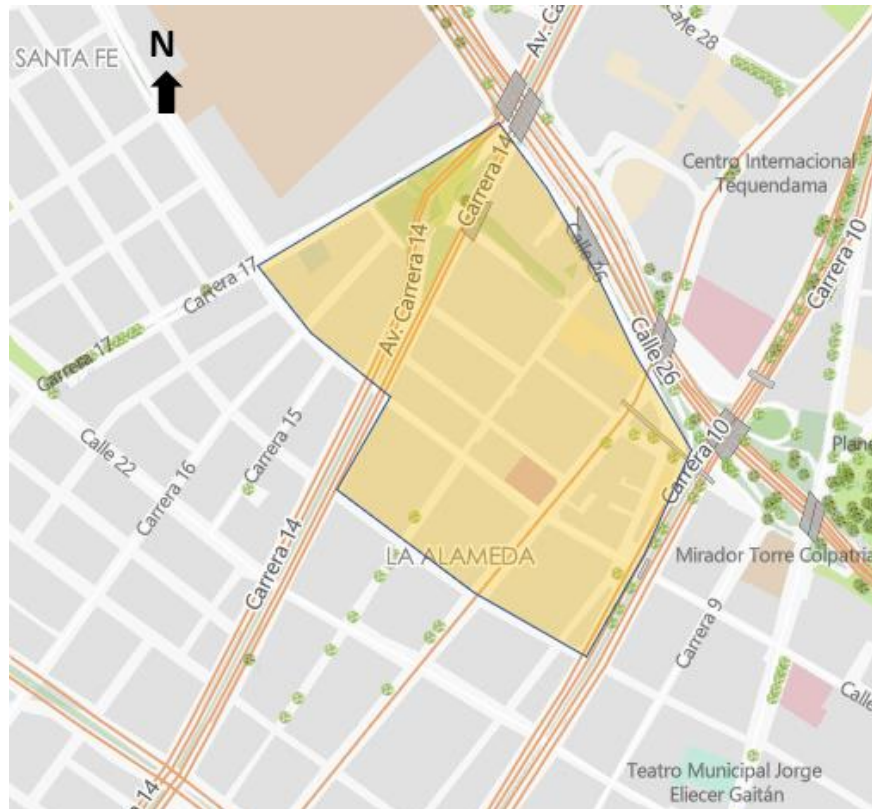
Fuente: Elaboración Propia

Los barrios Santa Fe, la Alameda y la Favorita de las localidades de Santa Fe y los Mártires se encuentran ubicados en el centro tradicional e internacional del distrito. Al pasar la Calle 26 se encuentra el Centro Internacional el cuál es un foco de actividades de tipo económico y social de impacto metropolitano. Debido a la importancia de este sector, la Av. Caracas, la Carrera 13 y la Carrera 10 son ejes fundamentales de conexión del plan parcial y el centro internacional, por lo que se proponen mixtura de usos sobre estas calles y sobre todo el comercial que potencialicen dicha conexión. (Ilustración 13)

Dentro de la nueva propuesta del plan parcial se realiza una modificación del polígono de intervención de tres manzanas al costado sur entre la Av. Caracas y la Carrera 10 hasta la Calle 23, con el fin de generar área util y poder disminuir densidad y optimizar las áreas de espacio público y ampliar las zonas verdes para Implementar el bosque urbano dentro de la propuesta y plazoletas como puntos de encuentro. El

mercado de vivienda en el sector se proponen proyectos de vivienda multifamiliar de manera que se consolide el sector como un polo de desarrollo residencial en el centro de la ciudad. De esta manera se evalúa de manera general la relación de oferta de oficinas y la intensidad de usos propuestos junto con las dinámicas del sector permitiendo atraer a nuevos habitantes hacia el centro de la ciudad. En la ilustración 14 se especifican las nuevas condiciones del límite del polígono de intervención

Ilustración 14. Área de Intervención



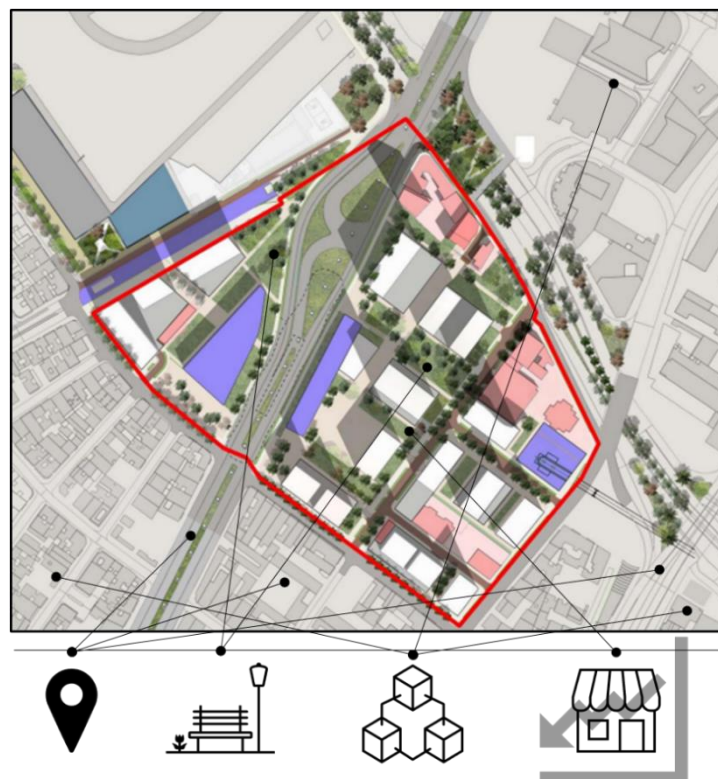
Fuente: Google Maps

Esta modificación del perímetro se hace con el fin de compensar las áreas construidas con áreas de cesión, también se busca minimizar las densidades sin afectar el área bruta y los índices de construcción, teniendo un área total de 14.8 hectáreas. Por otro lado se busca generar una conexión con los demás (BIC) que se encuentran en estas tres manzanas, que se quieren incluir para poder visibilizar las edificaciones de tipología de conservación integral y poder generar mediante el espacio público las conexiones de dichas edificaciones, respondiendo al Plan Especial de Manejo y Protección PEMP. Por lo tanto también se hace una identificación previa de dichos inmuebles dentro de las área de manejo diferenciado.

DIAGNÓSTICO

En el desarrollo del diagnóstico se encuentran características de vital importancia por donde puede llevarse a cabo el desarrollo de la propuesta del plan parcial, en primer lugar se encuentra el alcance de su ubicación, donde se identifica la probabilidad de generar y tener un mayor alcance con la expansión del área bruta del plan, para así lograr impactar en mas zonas e influir en sus dinámicas, por otro lado, la presencia de espacio publico es una gran oportunidad por donde se puede llevar a cabo el desarrollo del plan, con un aumento en los metros cuadrados de espacio publico efectivo, llegando así a generar un articulador ubicado estratégicamente que le brinda mayores beneficios al peatón y sigue construyendo una ciudad que puede caminar y conectar puntos vitales de la ciudad. Por otro lado, y muy similar al alcance de la ubicación, es la vinculación con los distritos creativos, donde se identifica una desconexión funcional entre los distritos creativos de Bronx, Candelaria y Centro internacional, en donde lograr conexiones llevaría a una gran potenciación del sector. Y por último la oportunidad de crecer en el uso comercial, con un aumento drástico que pueda realmente influir en la activación del sector y lograr un efecto positivo en el desarrollo del plan. (Ilustración 15).

Ilustración 15. Diagnóstico del sector

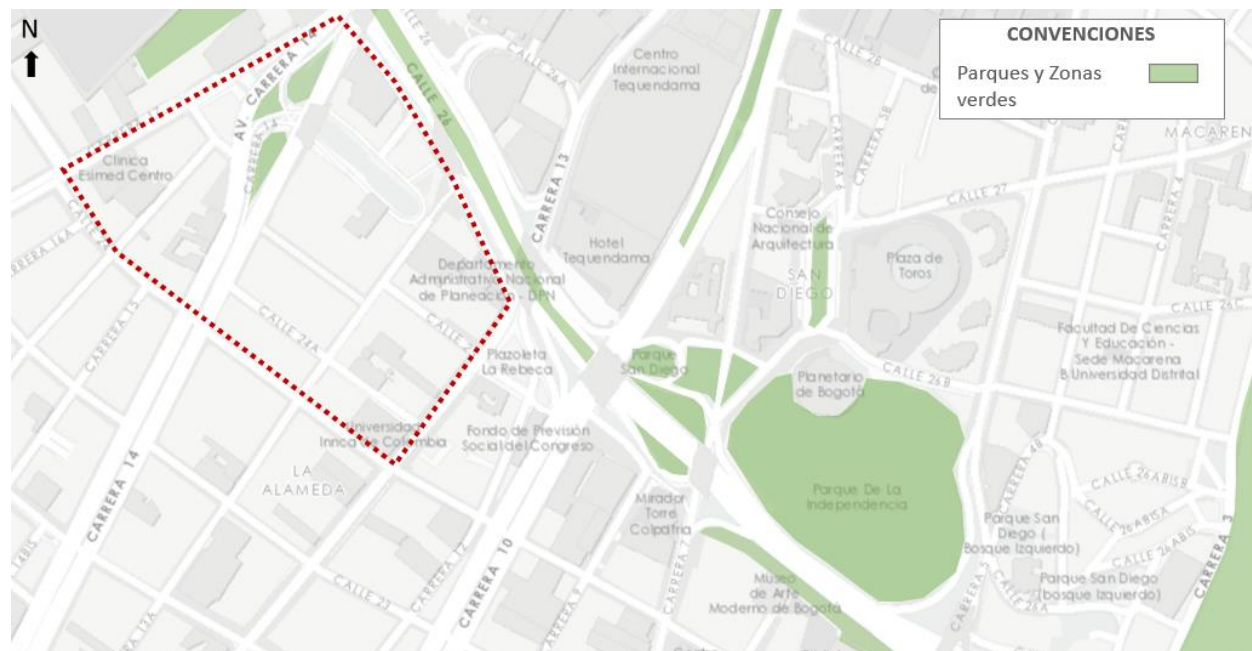


Fuente: Elaboración Propia

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL Y SISTEMAS DE ESPACIO PÚBLICO

El sistema de espacios públicos construidos corresponde al conjunto de bienes de propiedad que puede ser público o privada. Este está estructurado por la articulación espacial de los andenes que hacen parte de las vías vehiculares, las vías peatonales, los controles ambientales en las vías arterias, el subsuelo, los parques, las plazas, las fachadas y cubiertas de los edificios, alamedas, antejardines, y demás elementos naturales. Se implementa otro concepto urbano por parte de la administración actual y es “Reverdecer la ciudad”, que busca el equilibrio de lo construido y lo natural, con el fin de disminuir considerablemente las problemáticas ambientales como el endurecimiento de los espacios públicos que implican los cambios de temperatura de la ciudad y la contaminación, por lo tanto se proponen coberturas vegetales no sólo en el espacio público sino también en los techos de algunas edificaciones (Ilustración 16).

Ilustración 16. Estructura Ecológica Principal y de Espacio Público



Fuente: Mapas Bogotá

Dentro de la identificación de espacios públicos que se encuentran conectados dentro del sistema de plazas y parques se encontraron dos muy importantes dentro de esta estructura como se muestra en la ilustración 17.

- **Plaza de la Rebeca:** La plazoleta de la Rebeca se localiza hacia el costado nororiental del plan parcial, entre las Carreras 13 y 10 y la Calle 25 y la Calle 26. Esta plazoleta recibe el mismo nombre de la escultura que se localiza en su centro, en medio de una fuente de piso, la que representa a una mujer semidesnuda. Respecto a esta plazoleta, es importante anotar que, por su localización contigua al plan parcial, el espacio público de este último juega un rol muy importante para la integración de este espacio a las dinámicas peatonales, ya que actualmente se encuentra separada de su entorno urbano, por su delimitación por tres vías de la malla arterial y la falta de conexiones peatonales efectivas y de actividades en torno a esta⁴. (Ilustración 19).

Ilustración 19. Plazoleta de La Rebeca. Barrio La Alameda



Fuente: Wikimapia.Bogotá

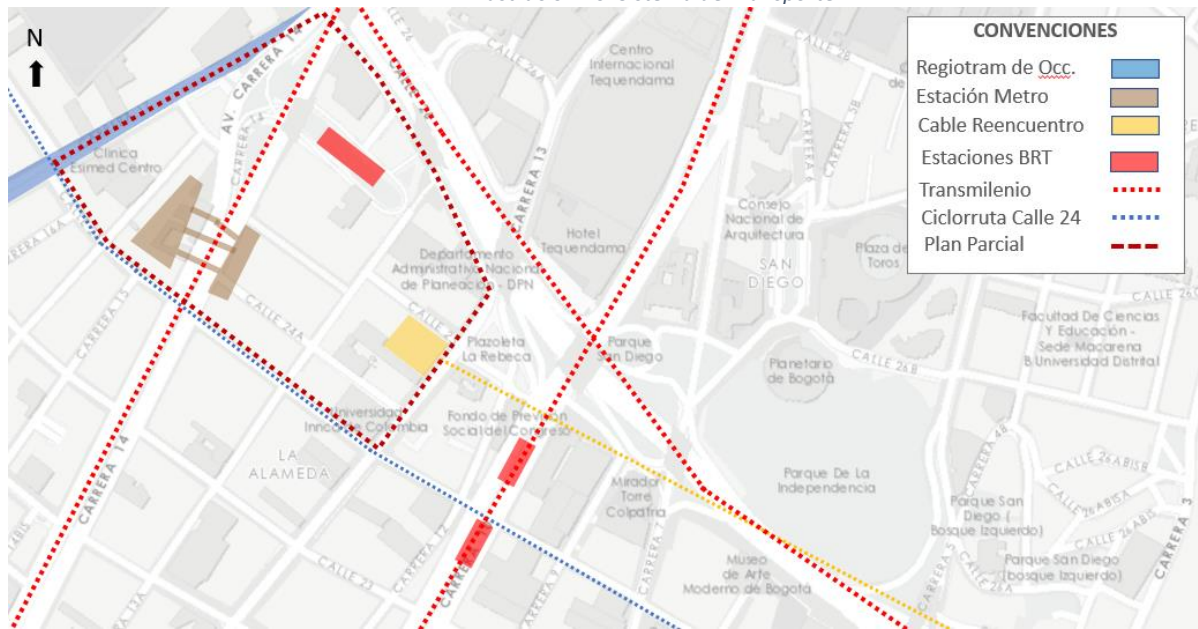
ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

La estructura funcional y de servicios corresponde a los sistemas de conectividad y de movilidad y a su vez los sistemas de equipamiento y espacio público consutrido y los sistemas generales de servicios públicos. En la ilustración 18 se muestra la identificación de cada uno de los sistemas. (Ilustración 20)

⁴ <http://centromemoria.gov.co/información-general/>

SISTEMA DE TRANSPORTE

Ilustración 20. Sistema de Transporte



Fuente: Mapas Bogotá

Los sistemas de transporte masivo para este punto son vitales, ya que permiten la conexión y el transporte de los usuarios por varios medios de transporte, siendo un punto intermodal. Este sistema de transporte para el Plan Parcial Estación Metro Calle 26 está compuesto por las estaciones e infraestructuras asociadas a la Estación Metro de Bogotá, la proyectada Estación Central de Transmilenio en el intercambiador vial de la Calle 26, Regiotram de Occidente que conecta los municipio del occidente de la ciudad hasta el centro de la ciudad y el Cable aéreo el Reencuentro que comunicara los cerros orientales desde la Plazoleta de La Rebeca, La Macarena, Monserrate y la zona de Universidades a conectar con la Plaza de la Concordia. Este último proyecto se encuentra en formulación.

El Plan Parcial Estación Calle 26 se encuentra en un punto estratégico de la ciudad, ya que cuenta con una malla arterial que comunica de norte a sur y de oriente a occidente de la ciudad, y que permite generar un punto intermodal de varios sistemas de transporte. Como vías arteriales se encuentran la Avenida Calle 26 que conecta a la Av. El Dorado y lleva al aeropuerto de Bogotá; la Av. Caracas, en la cual se propone el proyecto Metro, en este mismo perfil también funcionará las estaciones de Transmilenio; las carreras 13 y 10, las cuales conectan la ciudad de norte a sur y son importantes al conectar el Centro Internacional. la Carrera 17 o Transversal 17, es otro eje importante por donde llegará Regiotram, y rematará en el parque de la Luz; finalmente el eje de la Calle 24 es muy importante ya que une la zona universitaria con la vía

arteria NQS y cuenta con el componente vial de la ciclorruta conectando de oriente a occidente. (Ilustración 19).

Ilustración 21. Malla Vial Existente



Fuente: Elaboración Propia

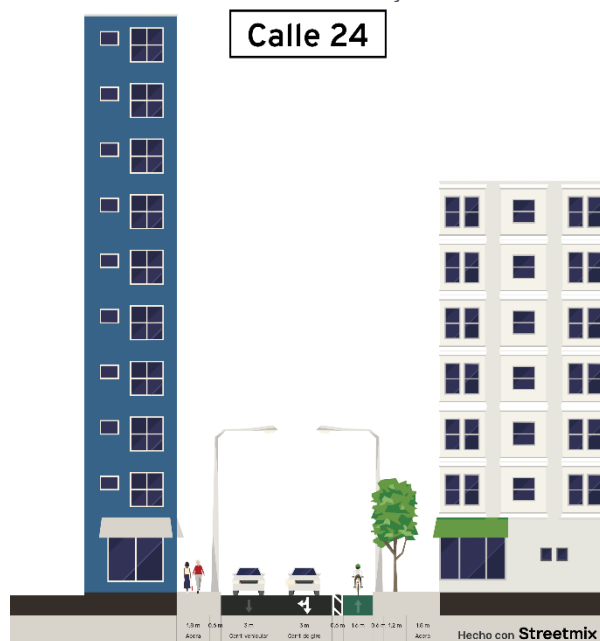
Dada la identificación de la malla vial, se relacionan las actuaciones propuestas de las vías internas del Plan Parcial, el cual se considera no son modificables; y por lo tanto, se mantienen los anchos de las vías propuestas y su jerarquía. En la Tabla 1 se especifican las actuaciones para vías internas y en las ilustraciones 20 y 21 se muestran gráficamente algunas de estas propuestas.

Tabla 1. Actuaciones para vías internas

Vía	Jerarquía / Tipo	Tramo		Actuación propuesta modificación
		Desde	Hasta	
Calle 24A	V-7	Carrera 13	Carrera 13A	Incorporación como vía vehicular de tráfico calmado. Se conserva la sección pública existente, incluyendo una calzada vehicular central que permita el acceso a los desarrollos del AMD X y la UAU 8.
Calle 24A	NA	Carrera 13A	Av. Caracas	Adecuación a cargo del plan parcial para ser incorporada como espacio público.
Calle 24B	NA	Carrera 13A	Av. Caracas	Adecuación a cargo del plan parcial para ser incorporada como espacio público.
Calle 25	V-7	Carrera 13	Carrera 13A	Redefinición como vía de tráfico calmado. Ampliación de andenes en el costado norte, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal. Desarrollo de alameda en el costado sur de la vía, como parte de las áreas del sistema de espacio público del plan parcial
Calle 25	N.A.	Carrera 16	Carrera 17	Cambio a espacio público
Carrera 13B	V-7	Av. Calle 26	Vía Cerrada	Mantenimiento.
Carrera 16	V-7	Calle 24	Calle 25	Cambio a espacio público a partir del límite sur del actual lote 26 de la manzana 7. Mejoramiento de andenes, incluyendo Franjas de Paisajismo y Mobiliario y ampliando las Franjas de Circulación Peatonal.

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Ilustración 22. Perfil de la Calle 24



Fuente: Streetmix

Ilustración 23. Estación Metro Calle 26 y Regiotram de Occidente

Fuente: Render Elaboración Propia

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El Sistema de Equipamientos está compuesto por predios identificados con usos dotacionales. Este sistema se denomina como: "el conjunto de espacios y edificios destinados a proveer a los ciudadanos de los servicios sociales, que se disponen de forma equilibrada en todo el territorio del Distrito Capital y que se integran funcionalmente y de acuerdo a su escala de cubrimiento con las centralidades de la capital. El ordenamiento de cada tipo de equipamiento, que será establecido en el respectivo plan maestro, deberá corresponder con el objetivo general de garantizar el equilibrio entre áreas residenciales y servicios asociados a las mismas en todo el D.C., y será concordante con la estructura socio económica y espacial conformada por la red de centralidades⁵.

⁵ Plan de Ordenamiento Territorial. Generalidades. Sistema de Equipamientos. Art. 231

Una de las estrategias principales del plan parcial es el desarrollo del nuevo Centro Administrativo Distrital el cual estará asociado a los sistemas de movilidad y este mismo contará con usos mixtos de comercio y residencial fomentando la articulación con el centro internacional. Sin embargo, también se busca mantener los equipamientos que cuentan con predios de índole patrimonial y que estos puedan tener relación con el espacio público. (Ilustración 24).

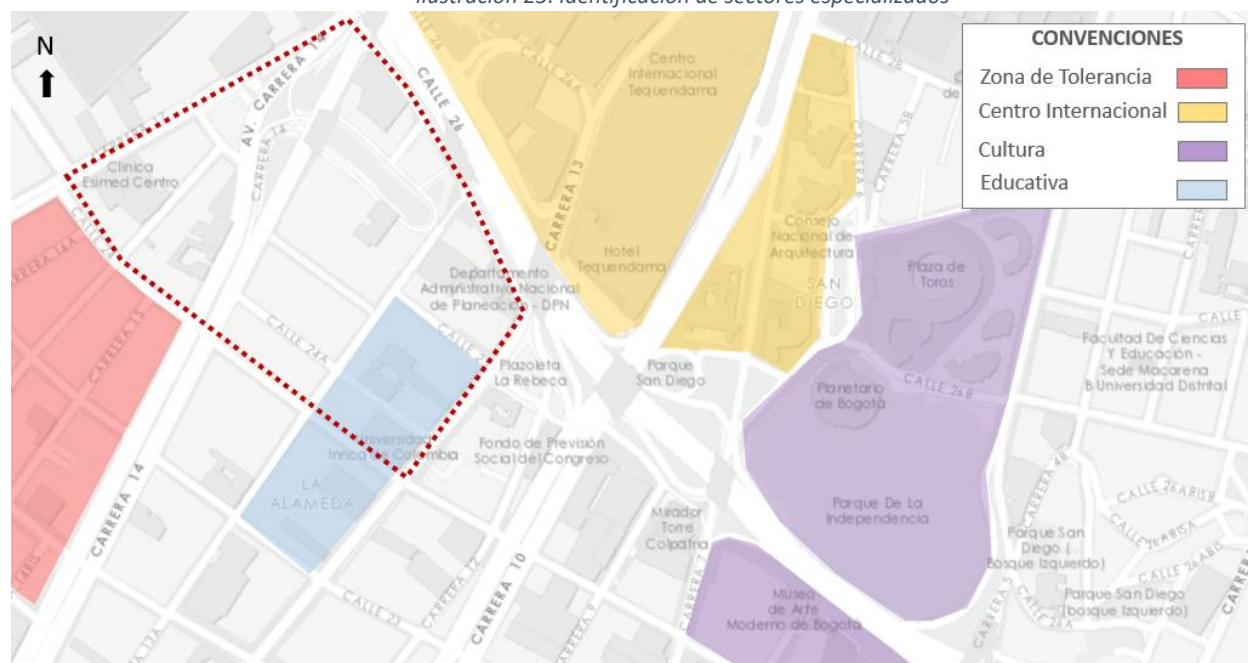
Ilustración 24. Sistema de Equipamientos



Fuente: Elaboración Propia

Dentro de la identificación de los sectores especializados, se encuentra en el Barrio Santa Fe y la Favorita la zona de tolerancia que tiene un gran impacto en el sector por actividades de índole sexual y de drogas. (Ilustración 25) Así mismo, dentro del barrio La Alameda existe un sector educativo sobre la Carrera 13, y es allí donde se encuentran varias universidades. El análisis de equipamientos se realiza a partir de tres escalas, zonal, local y metropolitana.

Ilustración 25. Identificación de sectores especializados



Fuente: Propia

Tabla 2. Identificación de Equipamientos Educativos

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

Hacia el costado Oriental y su proximidad hacia el centro histórico se encuentran varios equipamientos de tipo cultural como es el Museo de Arte Moderno de Bogotá MAMBO, el parque de La Independencia que cuenta con el Planetario Distrital, y Plaza de Toros Santa María y la Biblioteca Nacional. Hacia el costado norte y pasando la Calle 26 se encuentra el Centro Internacional que cuenta también con un Distrito Creativo de la Macarena enfocado en negocios y especialidad económica a nivel metropolitano y Nacional.

Sin duda el Centro Internacional cuenta con una cantidad importante de oficinas y de centros administrativos y de negocio lo que hace que el sector sea muy interesante para diferentes usos. Por su parte los equipamientos de índole cultural hacen parte del sistema socio económico ya que dicho equipamientos son muy visitados por los usuarios como espacios de recreación y cultura.

Por su parte, el centro de la ciudad, en inmediaciones del plan parcial cuenta con varios equipamientos culturales, administrativos y de comercio lo cual es optimo para el sector. Otro equipamiento muy importante y de carácter patrimonial sin duda es el Cementerio Central el cual es importante dentro del tejido urbano y a nivel metropolitano.

ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA ESPACIAL

Según el POT define que : “El centro y las centralidades que conforman la estructura socio económica y espacial del Distrito Capital se clasifican, según el resultado de un conjunto de indicadores, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano, de acuerdo con su papel frente a las políticas relacionadas con el equilibrio del Distrito Capital en términos sociales, de servicios urbanos y de integración de las localidades.

La red de centralidades contempla tanto aquellas existentes y que cuenta con alta concentración de actividades económicas, como nuevas centralidades cuyo nivel de desarrollo actual es bajo, pero que se consideran básicas para complementar la estructura y garantizar el cumplimiento de los objetivos de equilibrio urbano y rural, e integración de diferentes escalas”⁶

“Las operaciones estratégicas representan una estrategia de ordenamiento de escala intermedia que busca planear y gestionar de manera integral el desarrollo de las áreas estratégicas de la ciudad, con el fin de incidir dinamizar sociales y económicas más favorables en el entorno a elementos del territorio

⁶ Plan de Ordenamiento Territorial. Estructura Socioeconómica y Espacial. Definición.

como: centralidades elementos ambientales infraestructura” Decreto 190 de 2004 artículo 25 Operaciones Estratégicas (Artículo 25 del decreto 469 de 2003)⁷.

La operación Estratégica Centro (Centro Histórico – Centro Internacional) Es de carácter Internacional, mediante el Decreto 492 de 2007 “Por el cual se adopta la Operación Estratégica del Centro de Bogotá, el Plan Zonal del Centro – PZCB”, como instrumento de planeación, que define las condiciones de ordenamiento de un área determinada, de las infraestructuras, el sistema general de espacio público y equipamientos colectivos, también los criterios para armonizar usos y tratamientos urbanísticos asignados en el área.

MORFOLOGÍA DE LAS MANZANAS

Dentro del ámbito del Plan Parcial se identifican cuatro tipos de manzana según su morfología.⁸

Manzana tipo rectangular: estas se localizan en el barrio La Alameda, teniendo como ejes principales la Carrera 13 (Alameda en su momento) y la Calle 24. Cabe resaltar que, al interior del plan parcial esta retícula se interrumpe a partir del vértice de la Carrera 13A y la Calle 25, presentando un desplazamiento de los ejes correspondientes a la Calle 24b y el intercambiador vial de Transmilenio. Las dimensiones de manzana en el área del plan parcial son variables, con un ancho cercano entre 80 y 90 metros, y un largo entre 100 y 120 metros aproximadamente.

Manzana tipo trapezoidal: estas corresponden con las manzanas localizadas en el barrio Santa Fe, las cuales se conforman por la convergencia del trazado de la Avenida Caracas y la Transversal 17 en el punto de intersección con la Calle 26, como resultado de la trama diagonal que se introdujo por Karl Brunner en este sector. Esta forma corresponde con dos manzanas, cuyas dimensiones son en promedio 135 metros de largo y 75 metros en el lado más ancho, mientras que su lado angosto es 35 metros aproximadamente en la manzana que se localiza sobre la transversal 23 y aproximadamente 20 Estación Metro Calle 26 - Página 95 de 106 metros la que colinda con la Avenida Caracas ya que se reduce y adapta su paramento al trazado de esta vía.

⁷ Cámara de Comercio de Bogotá. Estructura Socioeconómica y Espacial. Centro Internacional

⁸ Modificación del Plan Parcial de Renovación Urbana. Estación Metro Calle 26. Morfología de las manzanas

DISTRITOS CREATIVOS

Los Distritos Creativos son espacios de vital importancia, ya que se concentran actividades económicas asociados con la cultura y la creatividad. Estos buscan la transformación social, económica y territorial a través del arte, la cultura, la creatividad y el emprendimiento. Dentro de la identificación de estos dritritos encontramos tres que cuentan con una relación directa con el territorio y lo que se busca es poder dinamizar las actividades del sector con dichos distritos. (Ilustración 27).

Ilustración 27. Distritos Creativos



Fuente: Google Maps

Al oriente del Plan Parcial se encuentra el Distrito del Centro Internacional, al sur oriente el distrito Candelaria y al Sur el Distrito Creativo Bronx.

Objetivos de Vinculación espacial y tensiones

- Lograr una tendencia económica hacia el oriente que potencialice los flujos y tensiones con los Distritos Creativos
- Funcionar como un eje articulador entre el transito de sur a norte.
- Lograr un incremento en el espacio publico generando un eje de tención ambienta entre los cerros, el parque de la independencia y el PP metro calle 26.

OTROS

Dentro de la identificación previa del análisis del plan parcial, este propone los siguientes criterios para la delimitación de las unidades de actuación urbanística:

- Se incluyen los predios asociados a los elementos de la malla vial y a los espacios públicos existentes.
- Se incluyen predios propiedad de Transmilenio dado al potencial de las áreas libres de la infraestructura de transporte.
- Se incluyen los suelos que serán objeto de adquisición por parte de la empresa metro de Bogotá, que se constituyen como reserva de suelo para la construcción de edificios de accesos a la estación de la Calle 26 toda vez Por lo tanto, se evalúan las áreas de actuación urbanística con relación a la propuesta del Plan Parcial y se toma la siguiente información referente. (Tabla 3)

Tabla 3. Áreas del Plan Parcial Estación Metro Calle 26

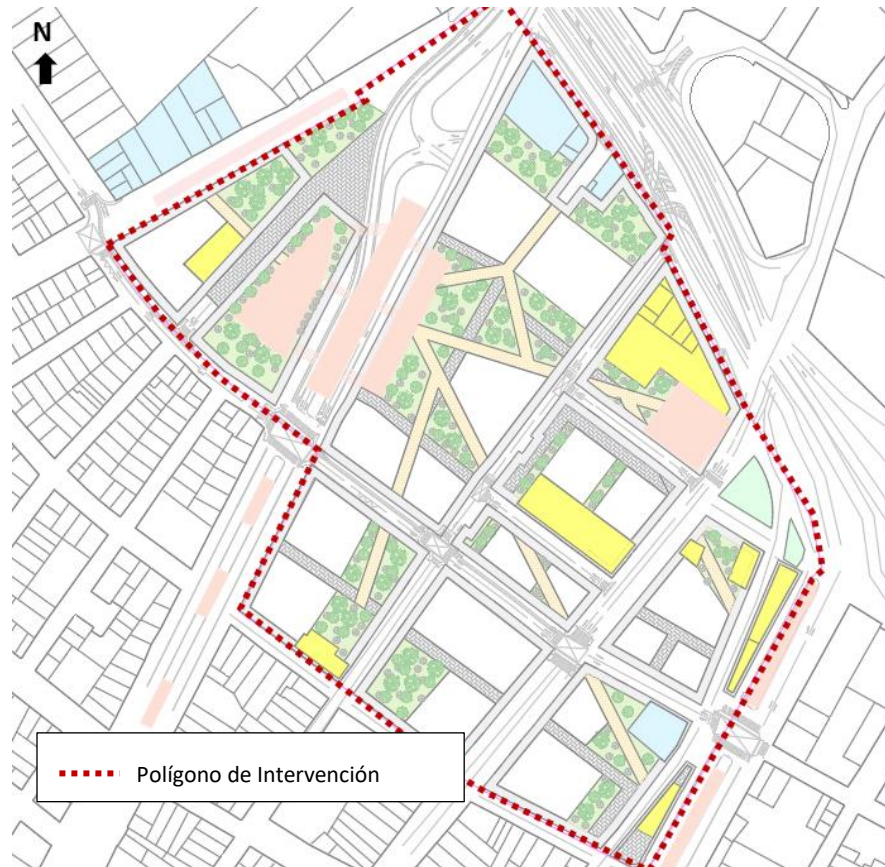
Áreas que conforman el Plan Parcial Estación Metro Calle 26		
ITEM	Área (m2)	Porcentaje / Área Bruta (%)
Área bruta	93.055,8	100,0%

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ERU

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

A continuación se presenta la propuesta Urbanística con el nuevo polígono del Plan Parcial Estación Metro Calle 26. (Ilustración 28)

Ilustración 28. Propuesta para el Plan Parcial Estación Metro Calle 26



Fuente: Google Maps

INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Dado el acelerado crecimiento de la población y de las transformaciones de las ciudades debido a la globalización, surgen nuevos modelos de ciudad que permiten entender nuevos territorios que están asociados a la implementación de nuevas tecnologías a la sostenibilidad ambiental y a las comunicaciones generando competitividad para el desarrollo social, económico de nuevos territorios. Sin embargo, dichas transformaciones han modificado la relación del hábitat, por lo tanto, es un desafío de proporciones enormes para los gobiernos proporcionar soluciones para la población que día a día crece y que responder a temas sociales, de infraestructura y por supuesto ambiental y de sostenibilidad para lograr un equilibrio dentro de los territorios. En consecuencia, emerge el modelo de ciudad *Smart Cities* que busca articular los elementos urbanos con la tecnología la información del contexto inmediato para poder tomar

decisiones inteligentes desde los actores urbanos que tienen una identidad dentro del territorio y vincular el medio físico con el virtual apostándole a la innovación con un gran enfoque social y cultural que se puedan involucrar dentro de los procesos de planeación y construcción del tejido urbano. Son nuevas oportunidades de crear sistemas y conexiones integrales dentro de los territorios a partir de la participación ciudadana y empoderamiento de la misma ciudadanía. Por lo tanto, se busca por medio de una herramienta urbana como es el plan parcial Estación Metro Calle 26 implementar un modelo de ciudad que sea integral para el planteamiento de la propuesta. (Ilustración 29)

Ilustración 29. Propuesta del Planteamiento Urbano



Fuente: Google Maps

Para entender la distribución de cargas y beneficios y la distribución de los usos del suelo y el aprovechamiento de los mismos, se realiza un análisis desde el límite de intervención propuesto del plan

parcial, el análisis de la malla vial y los espacios públicos y las áreas útiles. Por lo tanto, se tienen en cuenta algunas definiciones para la asignación de norma urbana para el proceso de planificación, como son⁹:

- **Altura Máxima:** corresponde a los metros lineales en altura que pueden alcanzar las edificaciones, y se establecen de manera diferencial para cada unidad de Actuación Urbanística. La altura máxima permitida para el sector es de 140mts, que corresponde al máximo de una de las estructuras existentes del sector, edificio Fonade y que también lo establece la Aeronáutica Civil.
- **Nueva área bruta:** corresponde al área total delimitada por el plan parcial. Incluye tanto los suelos a los que se le asignan aprovechamientos urbanísticos, como en Unidades de Actuación Urbanística o Unidades de Gestión y las espacialidades públicas que serán objeto de adecuación según las estrategias de gestión del plan. El área bruta de la nueva propuesta corresponde a 148.480m²
- **Nueva área Neta:** esta área corresponde al resultante del área bruta menos las áreas de infraestructura correspondientes al sistema vial de transporte, redes primarias y de servicios públicos y las áreas de conservación y franjas de paisajismo. Esta área para el plan parcial propuesto corresponde a 119.112m². (Tabla 5)
- **Nueva área útil:** como resultado de descontar al área neta, las áreas correspondientes a las cesiones urbanísticas por áreas de espacios públicos y los sistemas de movilidad propuestos por el planteamiento urbanístico del plan parcial.
- **Cuadro de áreas:** teniendo en cuenta dichas áreas se relacionan los cuadros de áreas de la nueva propuesta con el respectivo análisis. (Tabla 4).

⁹ Documento Técnico de Soporte. Plan Parcial de Renovación Urbana. Estación Metro Calle 26. Definiciones del Plan Parcial.

Tabla 4. Análisis por Unidades de Actuación Urbanística

UAU	Área neta urbanizable (m ²)	Densidad habitacional (viviendas/hectárea)	No. Máximo de viviendas	Incremento	Índice de construcción	Disminución o incremento	Edificabilidad máxima m ²	Altura máxima (m)	Índice de ocupación	Índice de ocupación nuevo
UAU 1	6.557	1.533	1.009		9,65	2234,00	63.275	120	0,34	0,34
UAU 2	13.932	0	0				0	120		
UAU 3	16.152	1.000	1.510		4,83	0,35	78.014	140	0,39	0,27
UAU 4	14.901	349	1.048	500	6,20	0,33	92.386	140	0,33	0,22
UAU 5	12.521	300	378		5,50		68.866	140	0,29	0,18
UAU 6	9.578	1.200	1.140		4,50		43.101	140	0,47	0,27
UAU 7	9.154	350	819	500	5,50		50.347	140	0,51	0,35
UAU 8	6.808	1.000	680		4,50		30.636	140	0,43	0,25
UAU 9	9.004	1.000	890		4,00		36.016	140	0,38	0,22

Fuente: Elaboración Propia

El análisis por unidades de actuación urbanística, permite tener claridad en cuanto a las áreas netas urbanizables, las densidades habitacionales de viviendas por hectárea, el número de viviendas, índice de construcción y la edificabilidad; también ayuda a determinar el índice de ocupación y la relación de estos índices con la reformulación y el nuevo límite de intervención propuesto. (Tabla 4).

A continuación se presentan las Unidades de Actuación Urbanística por usos, y el cuadro de áreas generales, en el cual se relacionan las áreas netas, los números de pisos por unidades de actuación urbanística y el número de pisos, sótanos y parqueaderos más las alturas en metros. Adicionalmente, se calcula el área correspondiente a los usos planteados en el plan parcial como se muestra a continuación. (Tabla 6.)

En el cuadro de áreas generales se calculan el área bruta total y el área neta urbanizable y el área útil del polígono de intervención propuesto. Dentro de las cargas locales se calculan las zonas verdes, los equipamientos propuestas y el sistema local de vías y andenes.

Tabla 5. Cuadro de áreas generales

Cuadro de áreas	Área bruta	Área neta urbanizable	Cargas locales	%	Área útil
	148.480	119.212	Zonas Verdes	17,12%	40.435
			20.416		
			Equipamientos	19,14%	
			22.825		
Sistema local de vías y andenes	29,80%				
35.536					

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 6. Unidades de Actuación Urbanística por usos

UAU	Edificios	Área neta de edificio	Pisos	Sotanos	Altura en metros	Área destinada a vivienda	# Viviendas	Área destinada a comercio	Área destinada a oficinas	Área destinada a equipamiento distrital	Área destinada a parqueaderos	APAUP
UAU 1	E1	2.234	28	1	84	51.382	856	11.170	0	0	2.234	1.561
	N/A	N/A	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
UAU 2	E1	2.062	19	1	57	30.930	516	8.248	0	0	2.062	5.577
	E2	2.264	17	0	51	29.432	491	9.056	0	0	0	
UAU 3	E1	1.578	28	3	84	23.670	395	7.890	12.624	0	4.734	7.426
	E2	1.011	28	3	84	13.143	219	5.055	10.110	0	3.033	
	E3	688	28	3	84	8.944	149	3.440	6.880	0	2.064	
UAU 4	E1	827	44	3	132	15.713	262	4.135	0	16.540	2.481	2.608
	E2	759	44	3	132	0	0	3.795	23.529	0	2.277	
	E3	423	44	3	132	8.037	134	2.115	0	8.883	1.269	
	E4	227	44	3	132	0	0	1.135	5.675	4.994	681	
UAU 5	E1	1.389	19	3	57	19.446	324	6.945	0	0	4.167	3.089
	E2	1.231	13	3	39	0	0	6.155	9.848	0	3.693	
UAU 6	E1	2.222	17	2	51	26.664	444	11.110	0	0	4.444	2.168
	E2	996	12	2	36	0	0	4.980	6.972	0	1.992	
UAU 7	E1	1.105	21	3	63	17.680	295	5.525	0	0	3.315	1.575
	E2	289	13	2	39	0	0	1.445	2.023	0	578	
	E3	288	13	2	39	3.744	62	1.440	2.016	0	576	
UAU 8	E1	435	12	2	36	3.045	51	2.175	0	0	870	4.727
	E2	1.525	20	2	60	16.775	280	7.625	6.100	0	3.050	
Totales						268.605	4.477	103.439	85.777	30.417	43.520	28.731

Fuente: Propia

SISTEMA AMBIENTAL

En el sistema ambiental se proponen varias zonas verdes que permitan vincularse a la estructura ecológica principal existente y las suficientes franjas de paisajismo que aumenten dichas zonas, generando un bosque urbano como lo plantea el plan parcial inicial con el fin de poder sembrar especies arbóreas y vegetales dentro de la estructura urbana, dichas zonas verdes se pueden apreciar dentro de la misma configuración de las manzanas y dentro de la normativa urbana propuesta. (Ilustración 30)

Ilustración 30. Sistema Ambiental

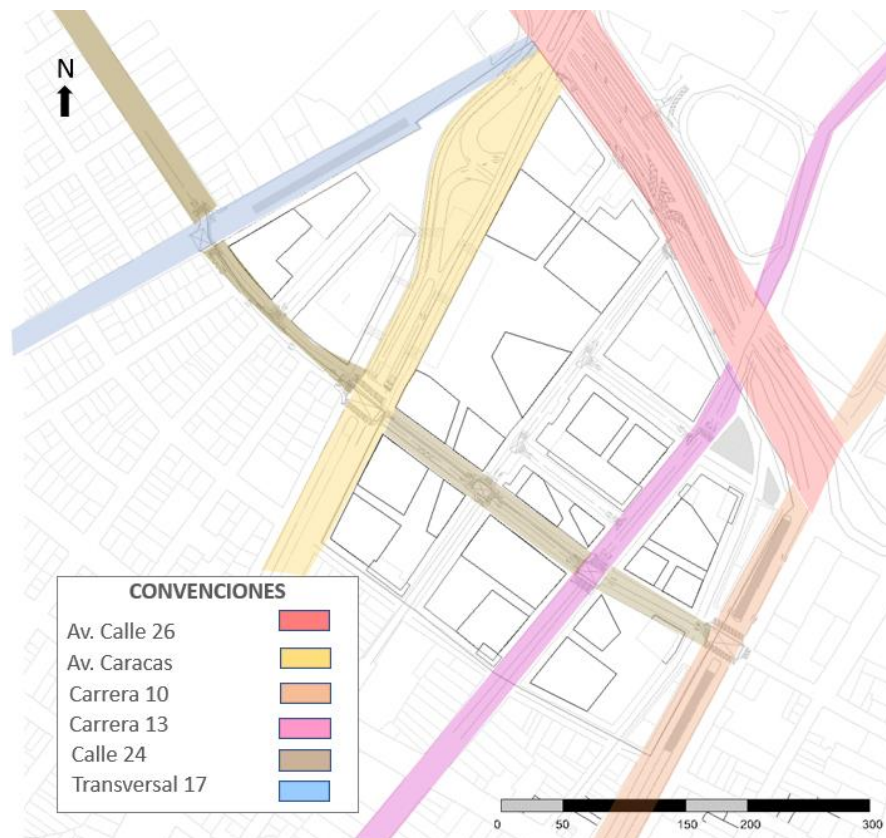


Fuente: Elaboración Propia

SISTEMA VIAL

El sistema vial para la reformulación del plan parcial conserva los anchos de las vías principales y secundarias, sin embargo, este punto intermodal potencializará dichas vías. La Av. Caracas siempre ha sido una vía arteria que conecta de norte al sur la ciudad y el Metro permitirá mejores flujos a un menor tiempo. Regiotram de Occidente por su parte conectará las zonas intermunicipales del occidente de Bogotá lo que permitirá un mayor flujo de personas en este punto, permitiendo conectarse de norte a sur de la ciudad. (Ilustración 31).

Ilustración 31. Sistema vial



Fuente: Elaboración propia

SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

La propuesta busca integrar todo el espacio público mediante zonas de sección y el aprovechamiento de los espacios para plazuelas de los sistemas de transporte público, de esta manera incrementar el área de estas. La propuesta se basa en la normativa aplicada para cada una de las unidades de actuación urbanística y potencializar el espacio público con el existente. (Ilustración 32).

Ilustración 32. Sistema de Espacio Público

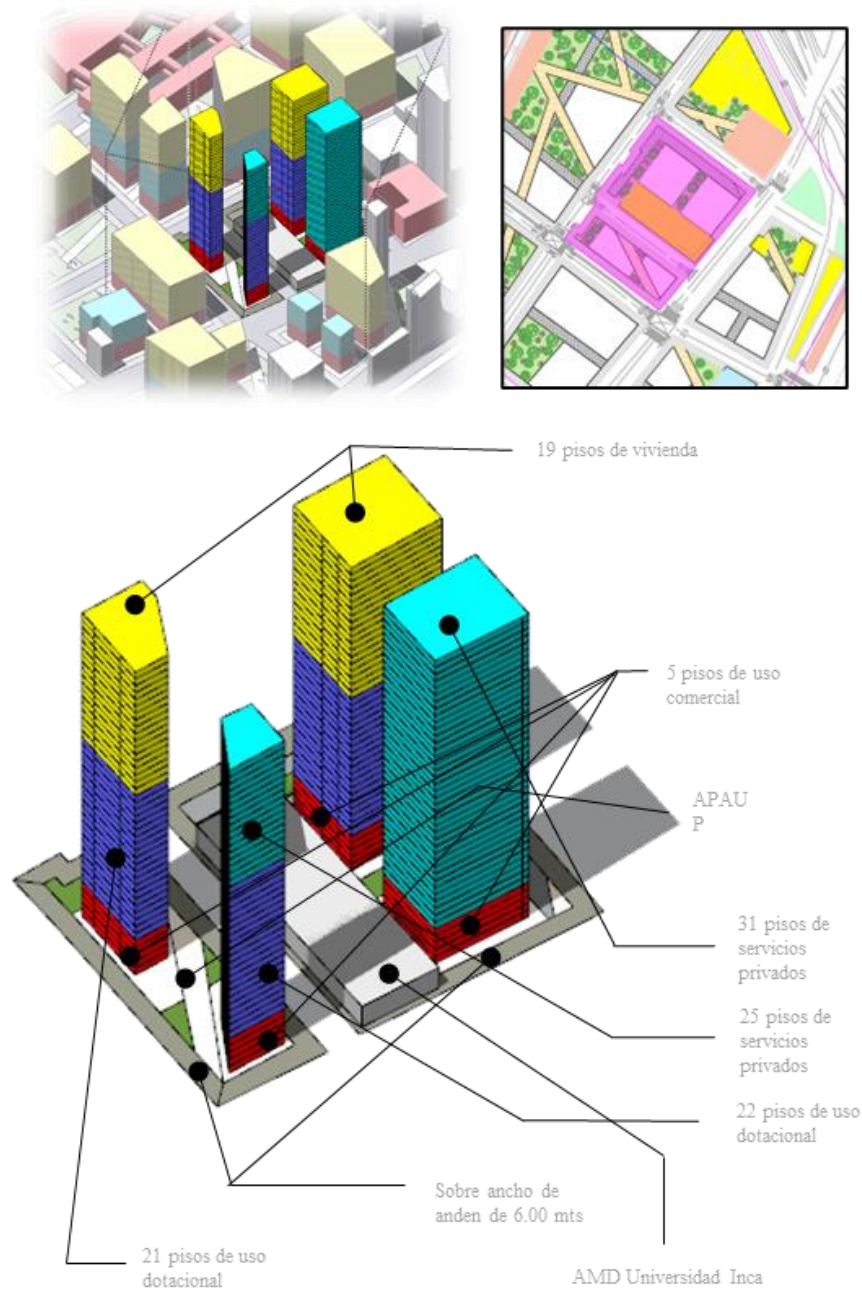


Fuente: Elaboración Propia

SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Se propone a través del espacio público visibilizar los equipamientos existentes y sobre todo, los que son bienes de interés cultural (BIC) por lo tanto, se estima que estas estructuras sean de equipamientos de escalas tanto zonal, como local y metropolitana como es el caso de las instituciones educativas. (ilustración 33)

Ilustración 33. Sistema de Equipamientos

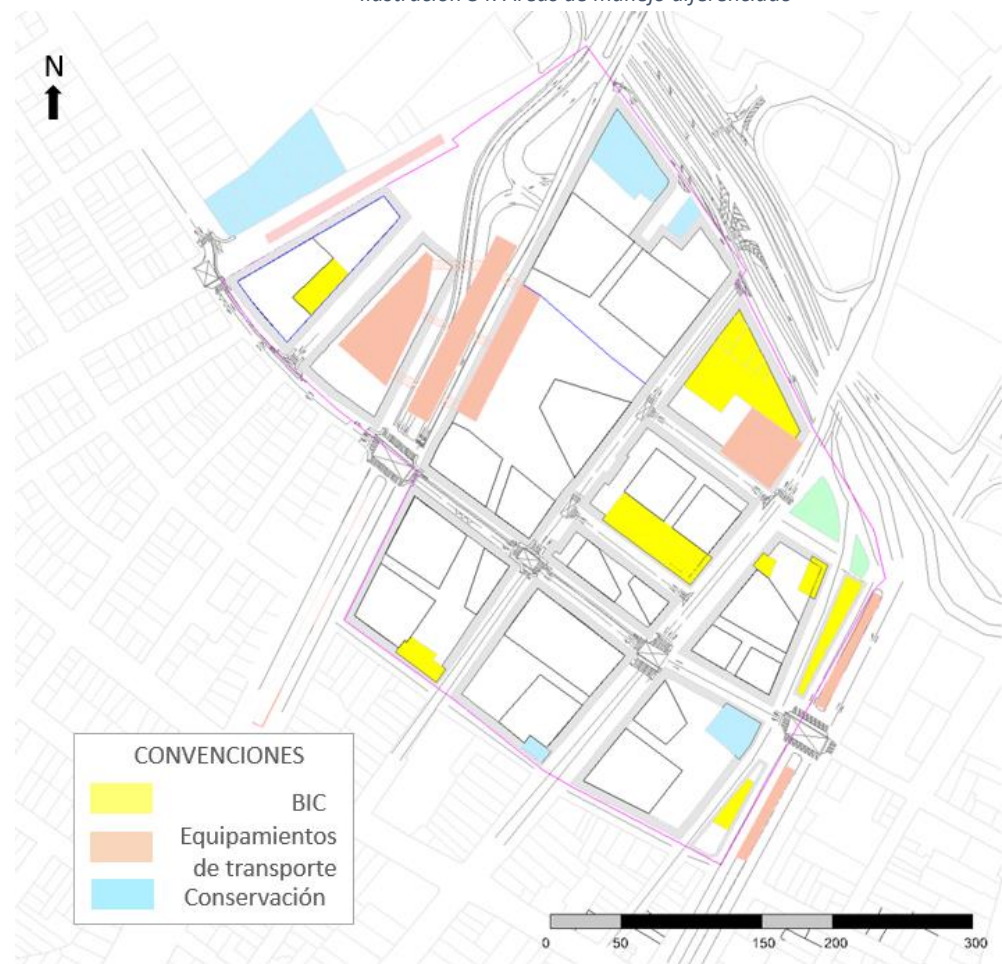


Fuente: Elaboración Propia

ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO

Las áreas de manejo diferenciado son excluidas del reparto de cargas y beneficios. A continuación se relaciona la identificación previa de los Bienes de Interés Cultural dentro del polígono de intervención. (Ilustración 34).

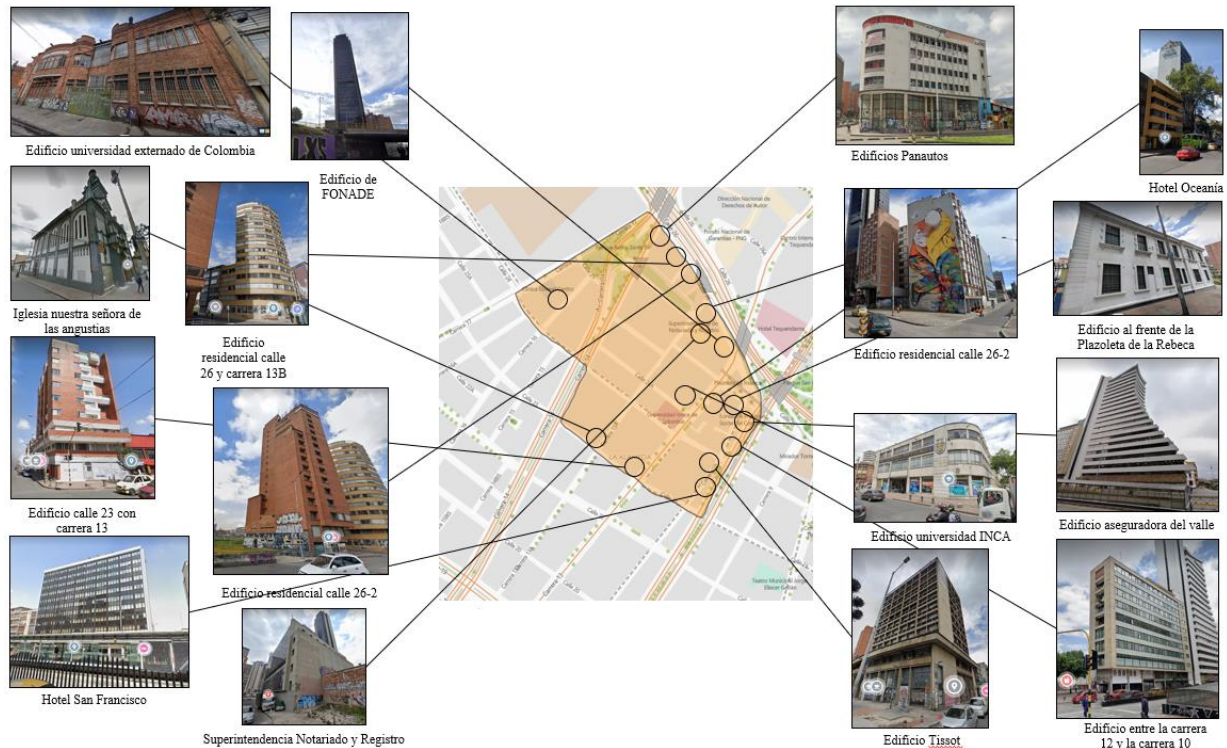
Ilustración 34. Áreas de manejo diferenciado



Fuente: Elaboración Propia

Estos inmuebles son establecidos por su nivel de consolidación, uso y tipología arquitectónica, la cual se considera que debe ser mantenidas y vinculada a las nuevas dinámicas; No obstante, se realiza una identificación previa de estos inmuebles y se relacionan de la siguiente manera. (Ilustración 35 y Tabla 7)

Ilustración 35. Identificación de Bienes de Interés Cultural



Fuente: Elaboración Propia

UNIDADES DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA

Las Unidades de Actuación Urbanística (UAU) corresponden a las áreas propuestas conformados por varios inmuebles dentro del plan parcial y del suelo urbano propuesto para renovación urbana.

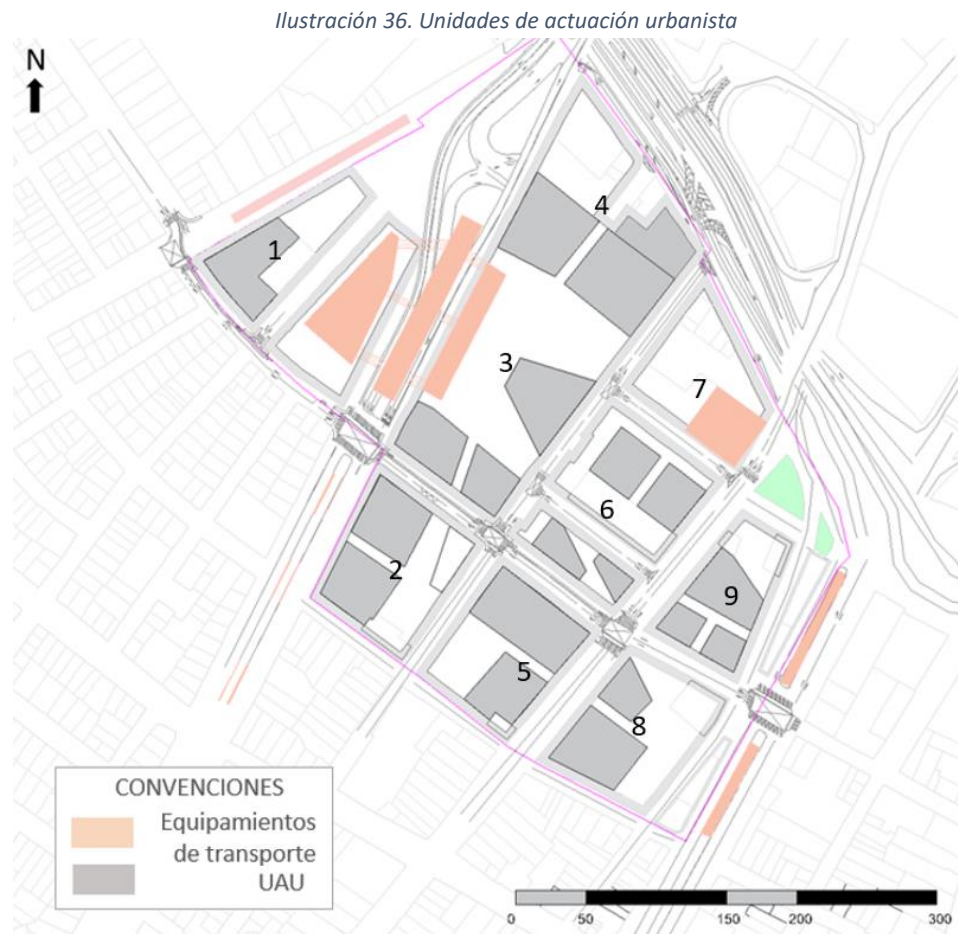
Se presentan a continuación, el cuadro de áreas de actuación urbanística en el cuál se puede relacionar la densidad habitacional, el número máximo de viviendas, el índice de construcción y la edificabilidad, altura máxima e índice de ocupación, respectivamente. (Ilustración 36 y Tabla 8).

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1080 de 2015, “ También aplicaran dichas competencias con respecto a los bienes declarados como monumentos, áreas de conservación histórica o arquitectónica, conjuntos históricos y otras denominaciones efectuada.

Tabla 7. Identificación de Bienes de Interés cultural de conservación

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

Fuente: Subgerencia de Gestión Urbana – ER



Fuente: Elaboración Propia

Tabla 8. Unidades de Actuación Urbanística

UAU	Área predial (m ²)	Densidad habitacional (viviendas/hectárea)	No. Máximo de viviendas	Índice de construcción	Edificabilidad máxima m ²	Altura máxima (m)	Índice de ocupación
UAU 1	6.573	1.553	1.009	9,65	63.429	120	0,34
UAU 2	8.377	0	0		0	120	
UAU 3	15.121	1.000	1.510	5,18	78.327	140	0,39
UAU 4	15.751	349	548	5,87	92.458	140	0,33
UAU 5	12.690	300	378	5,50	69.795	140	0,29
UAU 6	9.534	1.200	1.140	8,20	78.179	140	0,47
UAU 7	9.147	350	319	5,50	50.309	140	0,51
UAU 8	6.808	1.000	680	8,20	55.826	140	0,43
UAU 9	8.960	1.000	890	7,50	67.200	140	0,38

Fuente: Elaboración Propia

MARCO NORMATIVO

Dentro del ámbito de este Plan Parcial se encuentra reglamentado por el Decreto 822 de 2019. Sin embargo, el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP, define normas tanto generales como específicas, y que aplican dentro del sector, el cual se encuentra dentro del área de influencia del Plan Parcial. Su objeto es consolidar en eje de entrada al Centro Histórico, fortaleciendo el uso comercial con equipamientos culturales y educativos, espacios representativos y edificios patrimoniales con un nuevo significado para sus habitantes.

NORMA URBANA

La normativa del plan parcial Estación Metro Calle 26, tiene como objetivo a través de la ficha de edificabilidad y la ficha de usos lograr un desarrollo integral del plan, en donde se tenga en cuenta la relación con el contexto, pero que además esta misma relación logre generar una sinergia en toda la superficie, que logre potenciar la economía y las conexiones espaciales del sector, esta normativa está segmentada por 3 sectores, los cuales cumplen ciertas condiciones espaciales que los hacen tener características de desarrollo similar para así generar un núcleo y 2 bordes principales. Para entender la normativa urbana se realiza el siguiente ejercicio y análisis de cada una de las manzanas con su respectivo uso, con la sectorización mencionada. La ilustración 34 muestra la sectorización previa de la normativa.



Fuente: Elaboración Propia

Para las siguientes manzanas se relaciona la siguiente ficha normativa

Tabla 9. Ficha normativa para el Sector 1

PLAN PARCIAL METRO CALLE 26 FICHA NORMATIVA DE EDIFICABILIDAD	SECTOR 1					
	MANZANA 1,2 Y 3			Residencial con		
	M1	M2		M3		
	I	I	II	I	II	III
CONDICIONES GENERALES						
INDICE MAXIMO DE OCUPACION	0,34	0,27	0,33			
INDICE MAXIMO DE CONSTRUCCION	9,65	4,83	6,2			
ALTURA PERMITIDA (m)	120	140				
No. MAXIMO DE VIVIENDAS	1.009	1.510	1.048			
EDIFICABILIDAD MAXIMA (m2)	63.237	78.014	92.386			
NORMAS VOLUMETRICAS GENERALES						
ALTURA DE PISOS (pisos)	Min. 28 pisos	Min. 19 pisos	Min. 28 pisos			
ALTURA LIBRE ENTRTE PLACAS (m)	3	3	3			
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua en bloque	Continua en bloque o torre en tipología aislada	Continua en bloque o torre en tipología aislada			
AISLAMIENTO ENTRE EDIFICIOS	N/A	Nota 5				
MANEJO DE VOLADIZOS	Nota 7	Nota 7	Nota 7			
RETROCESO EN PRIMER PISO	Nota 8					
SOTANO	Solo se permite un nivel de sotano	Solo se permite un nivel de sotano	Nota 1			
SEMISOTANO	No se permite					
CERRAMIENTO						
PATIOS	Nota 9					
PARQUEADEROS	Nota 4	Nota 3-4				
ANTEJARDIN	N/A	Nota 6	Nota 6			
JARDINES EN TERRAZAS, INTERIORES Y FACHADAS	Nota 10					

Fuente: Elaboración Propia






SECTOR 1

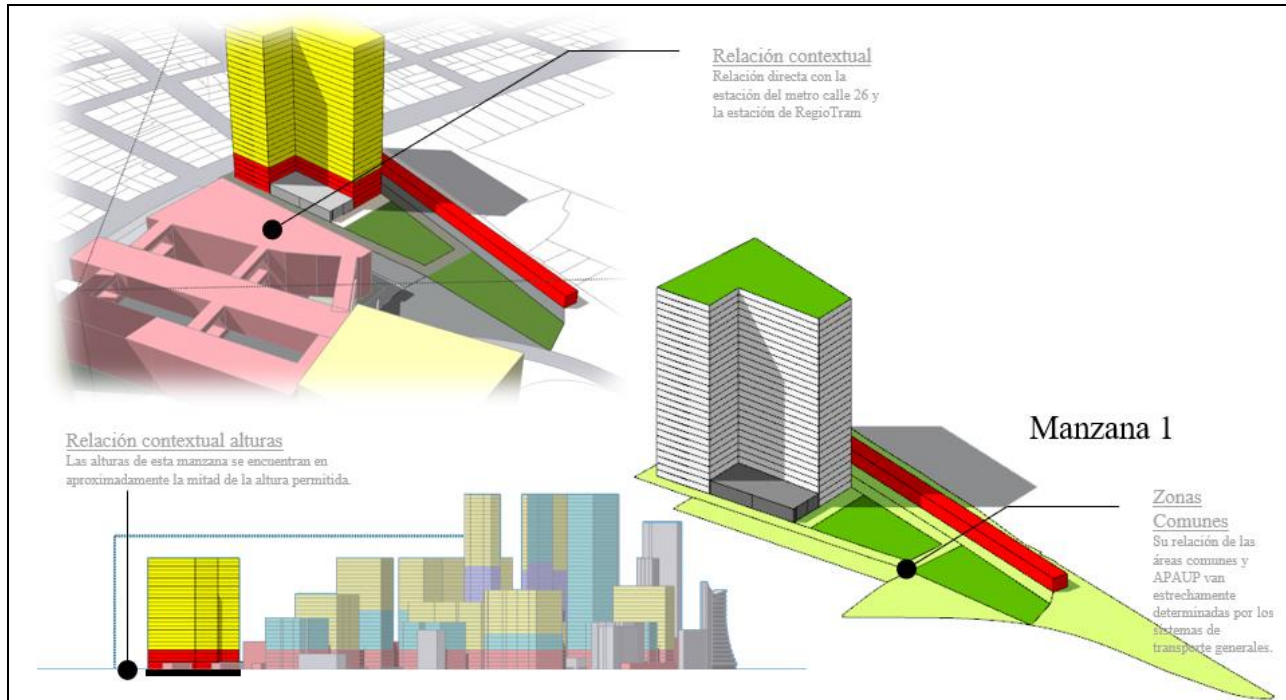
El sector 1 está integrado por la presencia e influencia de la estación de Regiotram y la estación del metro calle 26, es así como este sector cumple con unas condiciones especiales de desarrollo tanto del espacio público como de la morfología arquitectónica y su ubicación.

Manzana_01

Esta manzana está compuesta por un espacio publico de gran tamaño hacia el norte, que prioriza los flujos que traerá la estación de RegioTram. Esta manzana solo busca desarrollar un bloque que permita empatar de una manera efectiva y poco invasiva con la AMD que se encuentra allí. (Ilustración 38)

Tabla 9. Manzana 1

SECTOR 1		
		
Localización Manzana 1		
 Área neta urbanizable 5.557 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 1.553	 N° máximo de viviendas 1.009
 Índice de construcción 9.65	 Índice de ocupación 0,34	 Edificabilidad máxima 63.275 _{m2}
Indicadores		



Generalidades

2.234_{m2}

Área ocupada

28_p-84_{mts}

Pisos - Altura

62.552_{m2}

Área construida

1.561_{m2}

APAUP

51.382_{m2} – 856_u

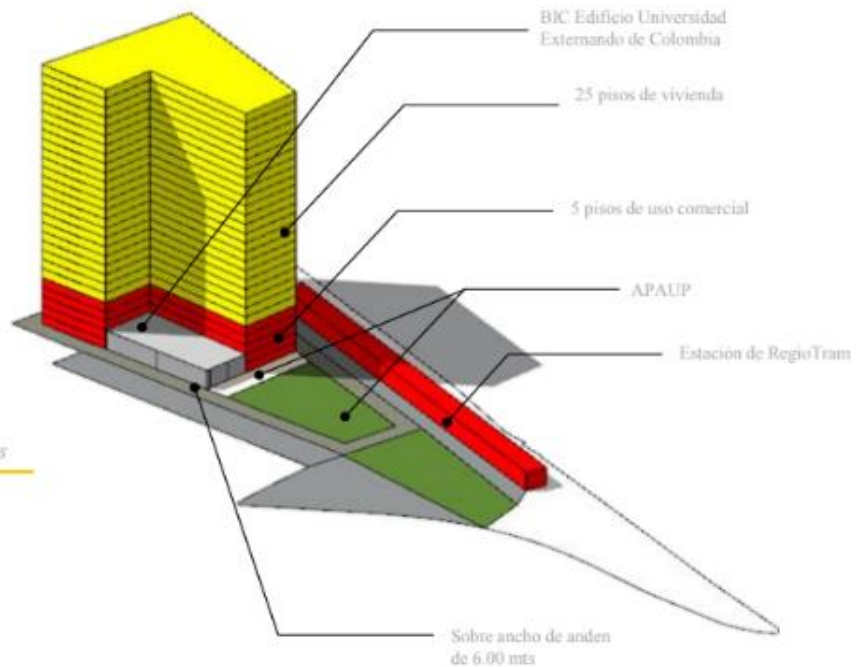
Área vivienda – N° Viviendas

11.170_{m2}

Área comercio

1

Sótanos










Unidad de actuación Urbanística

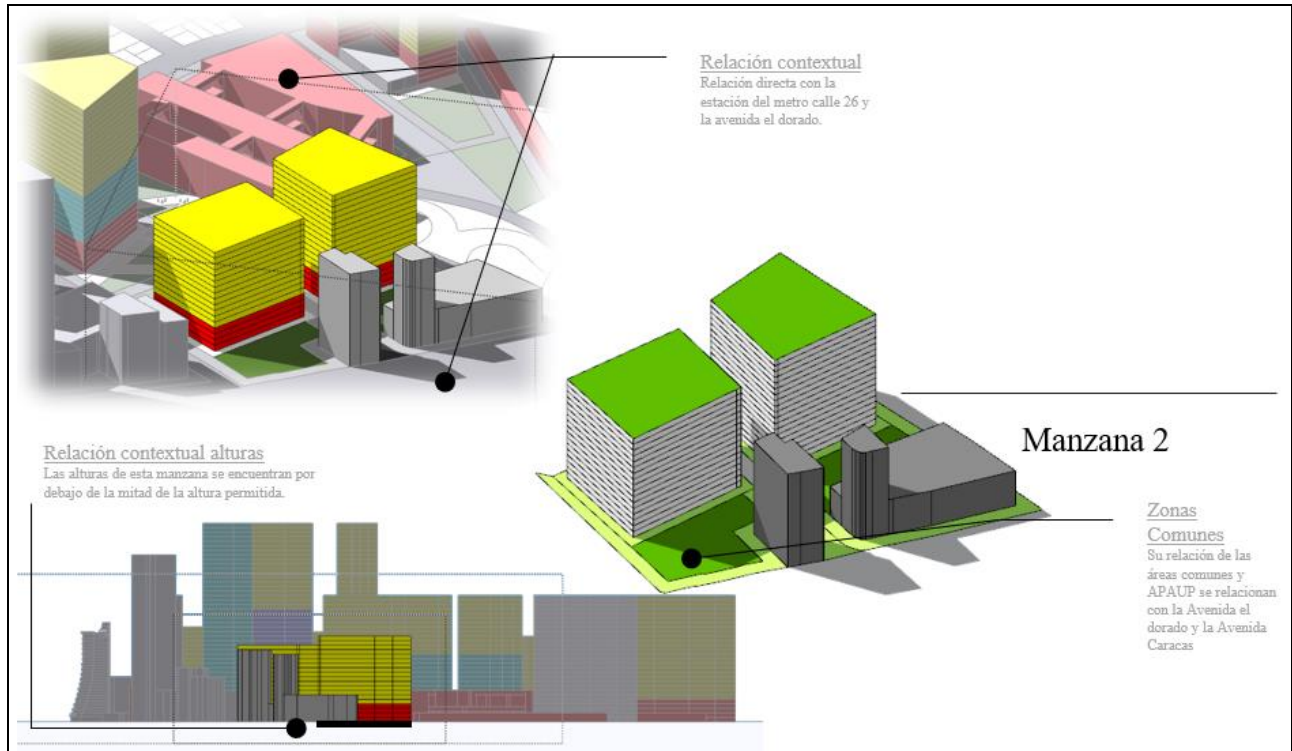
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_02

Esta manzana que tiene un vínculo espacial importante con la Avenida el Dorado y con el uso residencial, debe promover y generar una circulación que conecte efectivamente la mala vial con el centro del plan parcial, desarrollando así dos bloques de edificio que puedan mantener usos residenciales y comerciales para un mayor aprovechamiento.

Tabla 10. Manzana 2

SECTOR 1		
		
Localización Manzana 2		
 Área neta urbanizable 16.152 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 1.00	 N° máximo de viviendas 1.51
 Índice de construcción 4.83	 Índice de ocupación 0,27	 Edificabilidad máxima 78.014 _{m2}
Índices		



Generalidades

4.326_{m2}

Área ocupada

19_y17_p-57_y51_{mts}

Pisos - Altura

77.666

Área construida

5.577_{m2}

APAUP

60.362_{m2} – 1.007_u

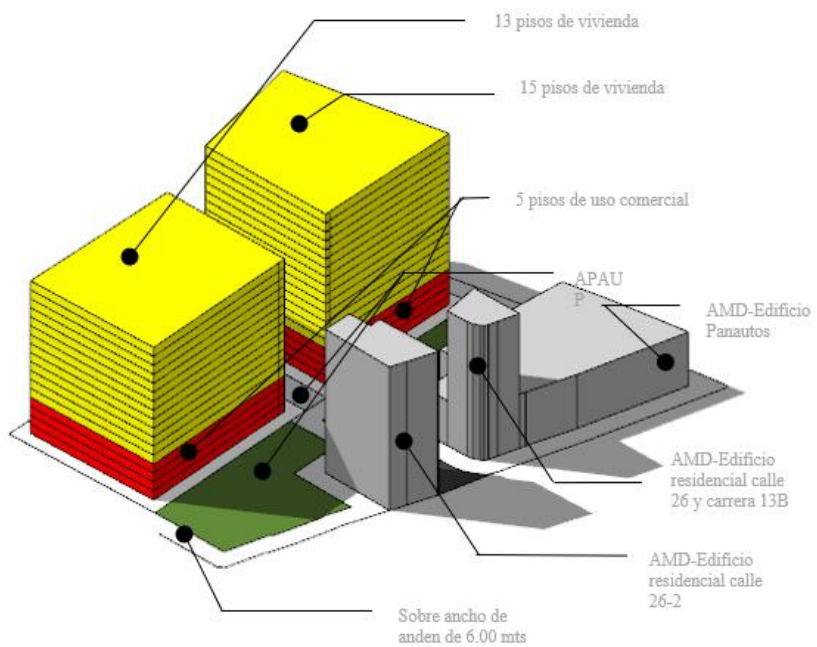
Área vivienda – N° Viviendas

17.304

Área comercio

1

Sótanos










Unidad de actuación urbanística

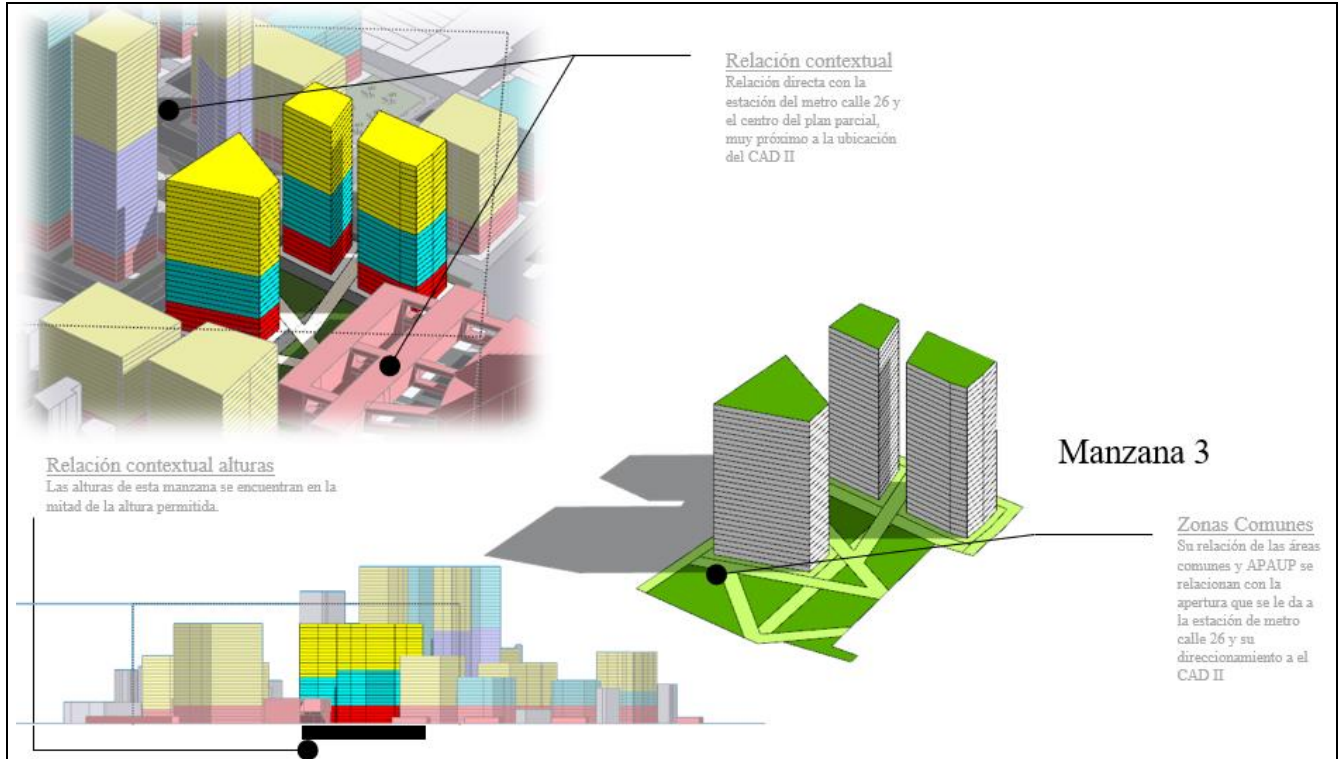
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_03

Esta manzana tendrá el recibimiento de todas las dinámicas que traerá la estación del metro calle 26, por lo cual deberá tener un espacio amplio de recibimiento, y fomentar aún más el uso residencial y comercial, también a través de su manejo en superficie debe mantener conexión espacial con las demás manzanas.

Tabla 11. Manzana 3

SECTOR 1		
		
Localización Manzana 3		
 Área neta urbanizable 14.901 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 349	 N° máximo de viviendas 1.04
 Índice de construcción 6.20	 Índice de ocupación 0,33	 Edificabilidad máxima 92.386 _{m2}
Índices		



Generalidades

3.277_{m²}

Área ocupada

28_{p-}

Pisos Altura

84_{mts}

91.756_{m²}

Área construida

7.426_{m²}

APAUP

45.757_{m²} – **763**_u

Área vivienda – N° Viviendas

29.614_{m²}

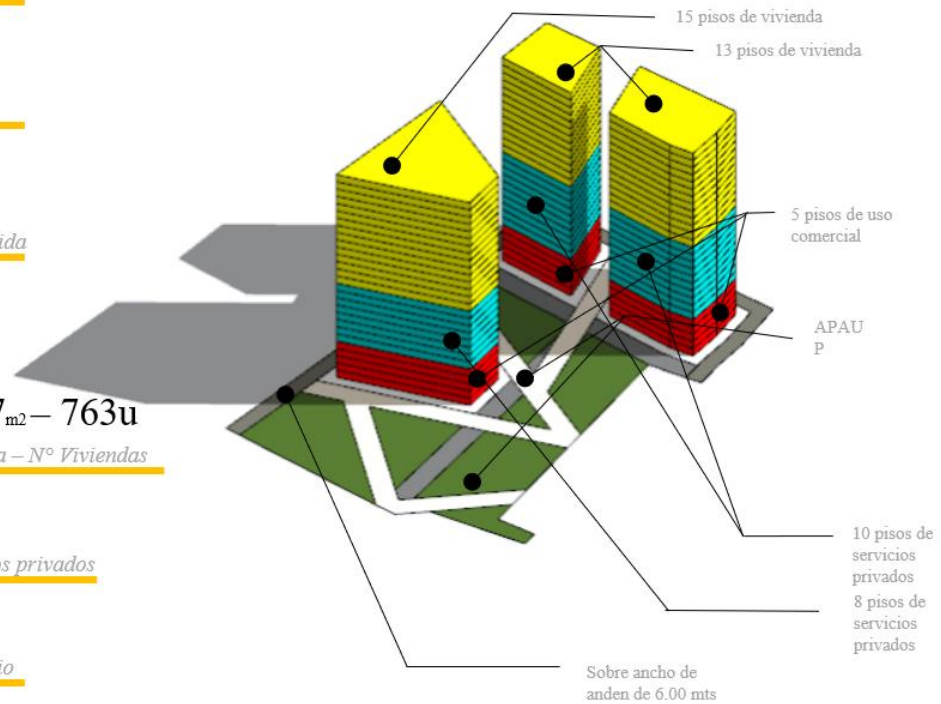
Área servicios privados

16.385_{m²}

Área comercio

3c/

Sótanos



Unidades de actuación urbanística

Fuente: Elaboración Propia

SECTOR 2

Este sector es uno de los más importantes del plan parcial en cuestiones de ocupación para equipamiento de carácter públicos y privados, es acá donde se desarrollará el CAD II, con el objetivo de que se lleve a cabo una agrupación de edificios que logren brindar la mayor diversidad de usos, pero manteniendo como uso principal el dotacional público.

Tabla 12. Ficha normativa Sector 2








PLAN PARCIAL METRO CALLE 26 FICHA NORMATIVA DE EDIFICABILIDAD	SECTOR 2			
	MANZANA 4			
	M4			
	I	II	III	IV
CONDICIONES GENERALES				
INDICE MAXIMO DE OCUPACION	0,18			
INDICE MAXIMO DE CONSTRUCCION	5,5			
ALTURA PERMITIDA (m)	140			
No. MAXIMO DE VIVIENDAS	378			
EDIFICABILIDAD MAXIMA (m2)	68.866			
NORMAS VOLUMETRICAS GENI				
ALTURA DE PISOS (pisos)	Max. 44 pisos			
ALTURA LIBRE ENTRE PLACAS (m)	3			
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua o Torre plataforma			
AISLAMIENTO ENTRE EDIFICIOS	Nota 5			
MANEJO DE VOLADIZOS	N/A			
RETROCESO EN PRIMER PISO	Nota 8			
SOTANO	Nota 1			
SEMISOTANO	No se permite			
CERRAMIENTO	No se permite			
PATIOS	Nota 9			
PARQUEADEROS	Nota 3-4			
ANTEJARDIN	Nota 6			
JARDINES EN TERRAZAS, INTERIORES Y FACHADAS	Nota 10			

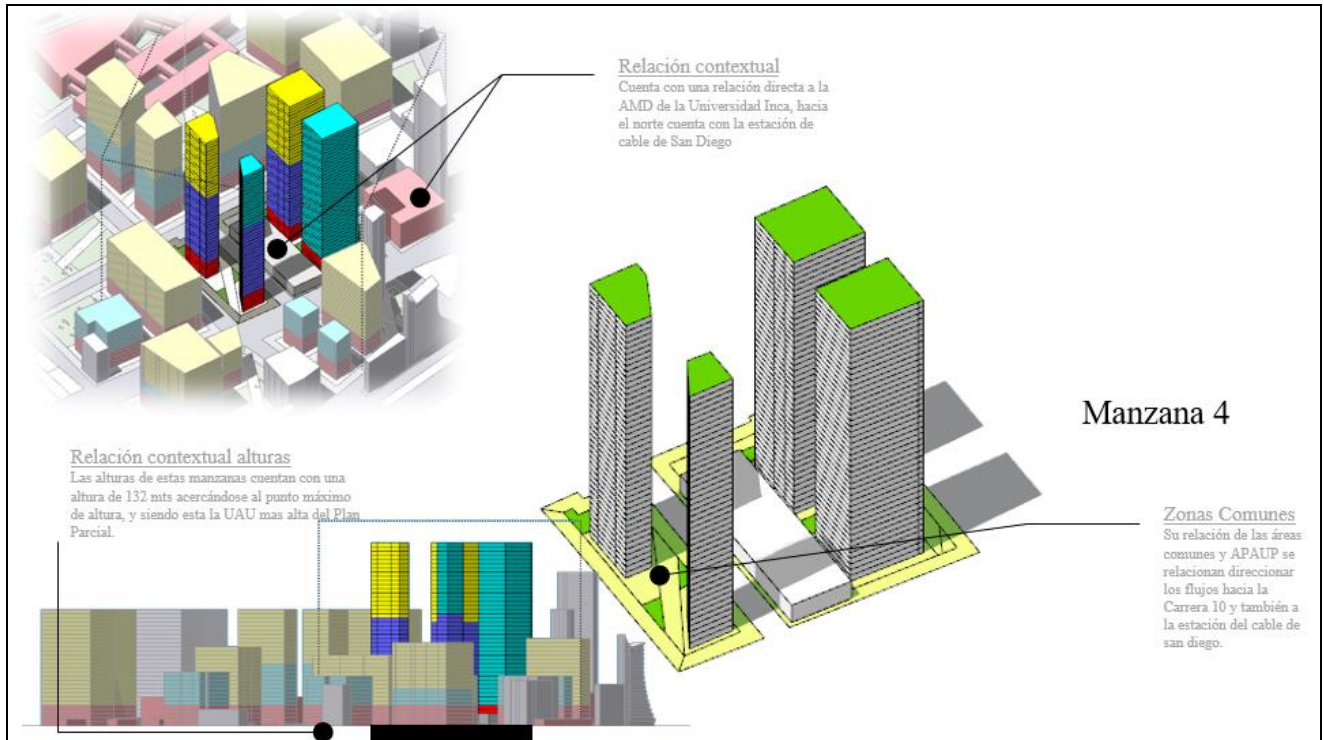
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_04

Esta manzana mantendrá en sus primeros niveles el uso comercial, en donde se complementará con usos dotacional público en su mayor parte y privado en los últimos pisos, se deberán desarrollar 4 bloques de edificios que logren dar una jerarquía en usos y morfología al plan parcial.

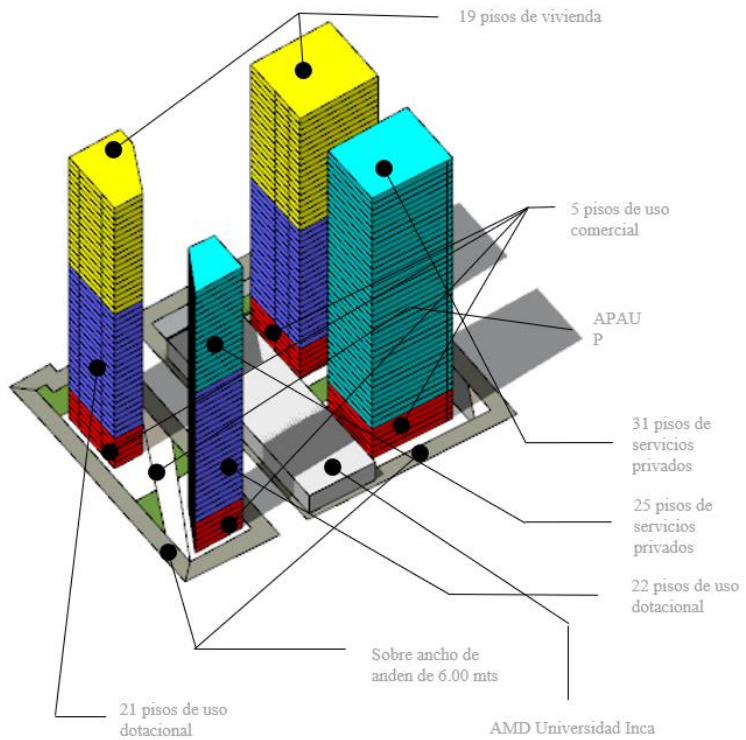
Tabla 13. Manzana 4

SECTOR 2		
		
Localización Manzana 4		
 Área neta urbanizable 10.542 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 300	 N° máximo de viviendas 378
 Índice de construcción 5.50	 Índice de ocupación 0,21	 Edificabilidad máxima 68.866 _{m2}
Índices		



Generalidades

- 2.236_{m2}
Área ocupada
- 44_p-132_{mts}
Pisos - Altura
- 67.967_{m2}
Área construida
- 2.608_{m2}
APAUP
- 23.750_{m2} —
Área vivienda 396_u° Viviendas
- 30.417_{m2}
Área dotacional
- 29.204_{m2}
Área servicios privados
- 11.180_{m2}
Área comercio
- 3_c/
Sótanos



Área de actuación urbanística

Fuente: Elaboración Propia

SECTOR 3

Este sector, se encuentra en los bordes hacia el sur con el distrito creativo de Bronx y hacia el oriente con la carrera 10, tiene como objetivo poder llevar las dinámicas y flujos del interior del plan parcial hacia el exterior, es por eso el sector cuenta con una similitud importante en términos de alturas y usos implementados.

Tabla 14. Ficha normativa Sector 3








PLAN PARCIAL METRO CALLE 26 FICHA NORMATIVA DE EDIFICABILIDAD	SECTOR 3								
	MANZANA 5, 6, 7, 8				Residencial con comercio y servicios				
	M5		M6		M7			M8	
	I	II	I	II	I	II	III	I	II
CONDICIONES GENERALES									
INDICE MAXIMO DE OCUPACION	0,27		0,35		0,25			0,22	
INDICE MAXIMO DE CONSTRUCCION	4,5		5,5		4,5			4,0	
ALTURA PERMITIDA (m)	140								
No. MAXIMO DE VIVIENDAS	1.140		819		680			890	
EDIFICABILIDAD MAXIMA (m2)	43.101		50.347		30.636			36.016	
NORMAS VOLUMETRICAS GENE									
ALTURA DE PISOS (pisos)	Max. 19 pisos	Max. 13 pisos	Max. 17 pisos	Max. 12 pisos	Max. 21 pisos	Max. 13 pisos		Max. 12 pisos	Max. 20 pisos
ALTURA LIBRE ENTRTE PLACAS (m)	3		3		3			3	
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua o Torre Plataforma								
AISLAMIENTO ENTRE EDIFICIOS	Nota 5								
MANEJO DE VOLADIZOS	Nota 7								
RETROCESO EN PRIMER PISO	Nota 8								
SOTANO	Nota 1		Nota 2		Nota 1	Nota 2		Nota 2	
SEMISOTANO	No se permite								
CERRAMIENTO	mite ningun tipo de cerramiento para ningun uso								
PATIOS	Nota 9								
PARQUEADEROS	Nota 3-4								
ANTEJARDIN	Nota 6								
JARDINES EN TERRAZAS, INTERIORES Y FACHADAS	Nota 10								

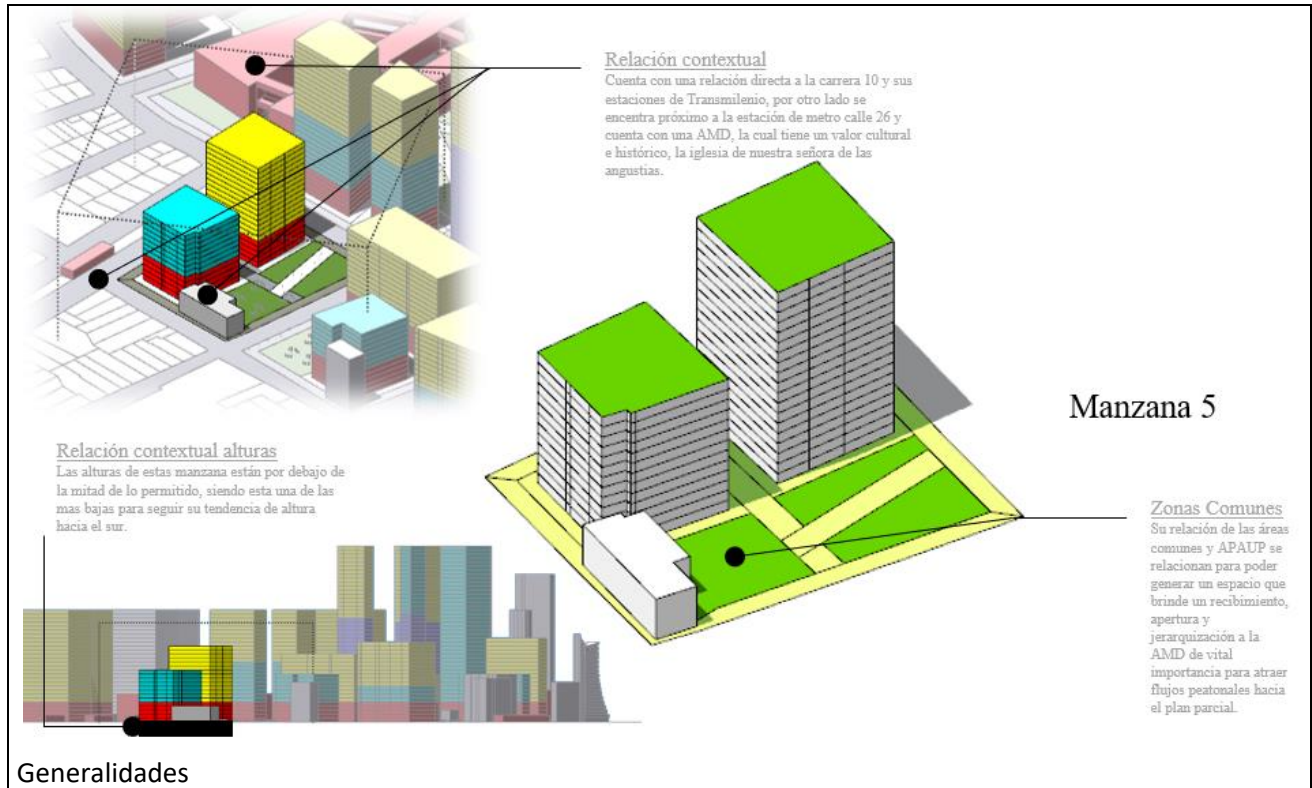
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_05

En esta manzana se desarrollará la vivienda VIS del proyecto, manteniendo como está un 70n % del total de m2 de vivienda dispuesto en el sector, de igual manera su objetivo es mediar con las alturas ya establecidas hacia el costado sur y oriental, por lo cual se maneja con mayor prudencia las alturas a través de la ficha de edificabilidad.

Tabla 15. Manzana 5

SECTOR 3		
		
Localización Manzana 5		
 <u>Área neta urbanizable</u> 9.578_{m2}	 <u>Densidad habitacional por Ha</u> 1.20	 <u>Nº máximo de viviendas</u> 1.14
 <u>Índice de construcción</u> 4.50	 <u>Índice de ocupación</u> 0,27	 <u>Edificabilidad máxima</u> 43.101_{m2}
Índices		



Generalidades

2.620_{m2}

Área ocupada

19-13_p-57-39_{mts}

Pisos - Altura

42.394

Área m² construida

3.089_{m2}

APAUP

19.446_{m2} – 324_u

Área vivienda – N° Viviendas

9.848_{m2}

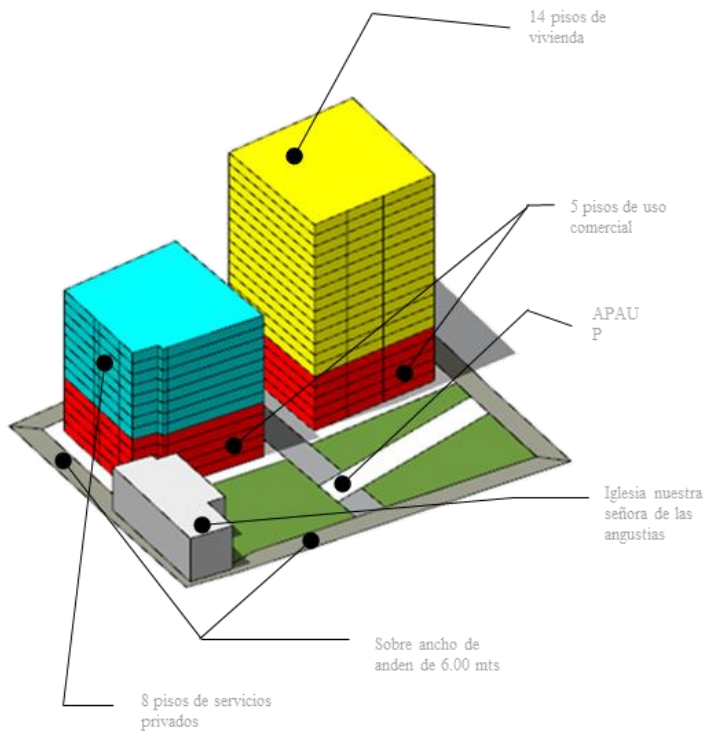
Área servicios privados

13.100

Área m² comercio

3c/u

Sótanos










Área de actuación urbanística

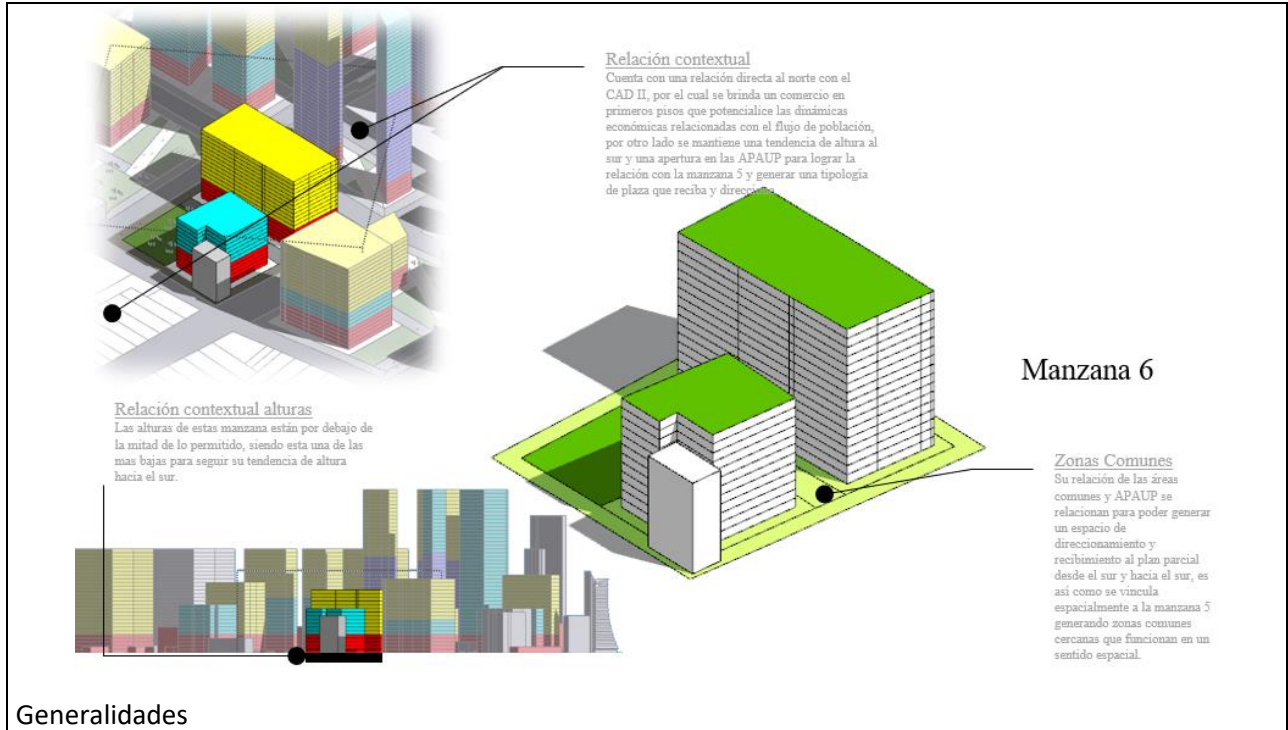
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_06

En esta manzana también se tiene proyectado desarrollar vivienda VIS del proyecto, manteniendo como esta un 70n % del total de m2 de vivienda dispuesto en el sector, y se disminuye altura sobre la Calle 22 para armonizar las alturas del sector.

Tabla 16. Manzana 6

SECTOR 3		
		
Localización Manzana 6		
 <u>Área neta urbanizable</u> 9.154_{m2}	 <u>Densidad habitacional por Ha</u> 350	 <u>Nº máximo de viviendas</u> 819
 <u>Índice de construcción</u> 5.50	 <u>Índice de ocupación</u> 0,35	 <u>Edificabilidad máxima</u> 50.347_{m2}
Índices		



Generalidades

3.218_{m2}
Área ocupada

17-12_p-51-36_{mts}
Pisos - Altura

49.726_{m2}
Área construida

2.168_{m2}
APAUP

26,664_{m2} – 444u
Área vivienda – N° Viviendas

6.972_{m2}
Área servicios privados

16.090_{m2}
Área comercio

2c/
Sótanos

12 pisos de vivienda

5 pisos de uso comercial

APAUP

Edificio residencial calle 26 y carrera 13B

Sobre ancho de andén de 6.00 mts

7 pisos de servicios privados

Unidades de actuación urbanística

Fuente: Elaboración Propia

Manzana_07

La manzana 07 cuenta con un Bien Mueble correspondiente al Edificio Aseguradora del Valle, como un APAU dentro de los cuales se tienen las siguientes consideraciones:

Tabla 17. Manzana 7

SECTOR 3		
		
Localización de Manzana 7		
 Área neta urbanizable 6.808 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 1.00	 N° máximo de viviendas 680
 Índice de construcción 4.50	 Índice de ocupación 0,25	 Edificabilidad máxima 30.636 _{m2}
Índices		

Relación contextual
Cuenta con una relación directa al norte con la estación del cable de sandiego la cual le traerá un flujo poblacional importante al ser direccionado hacia el sur, también contando con una tensión importante en la carrera 10, trayendo flujos poblacionales importantes de las estaciones de Transmilenio allí ubicadas.

Relación contextual alturas
Las alturas de esta manzana están por debajo de la mitad de lo permitido, siendo esta una de las más bajas para seguir su tendencia de altura hacia el sur.

Manzana 7

Zonas Comunes
Su relación de las áreas comunes y APAUP se relacionan para poder generar un espacio de direccionamiento entre los flujos poblacionales que vienen desde el Plana parcial hacia la carrera 10, en medio de los edificios.

Generalidades

1.682_{m2}

Área
ocupada

21-13-13_p-63-39-39_{mts}

Pisos -
Altura

30.706

Área construida

1.575_{m2}

APAUP

21,424_{m2} – 357_u

Área vivienda – N° Viviendas

4.039_{m2}

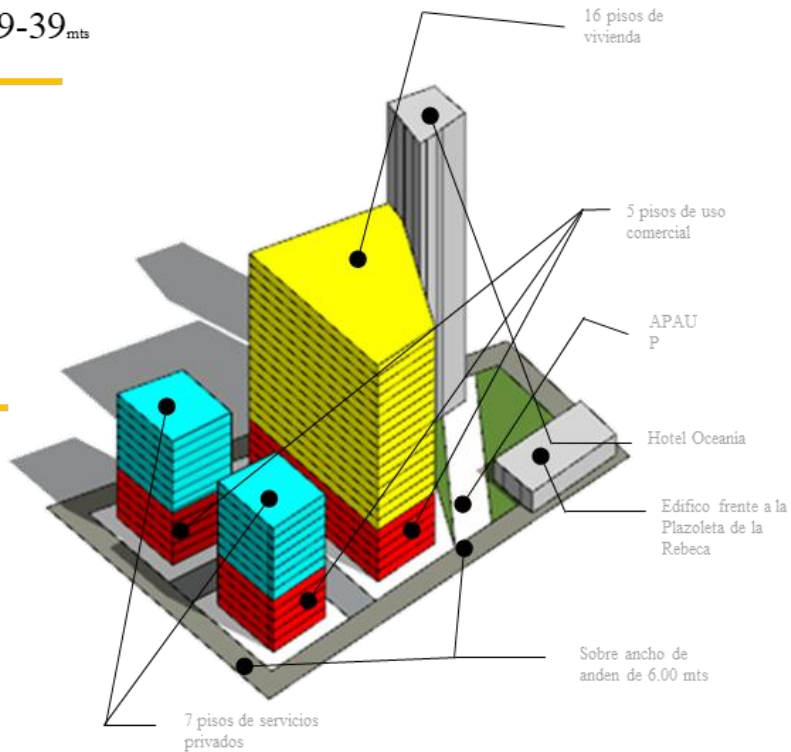
Área servicios privados

8.410_{m2}

Área comercio

2_{c/u}

Sótanos










Unidad de actuación urbanística

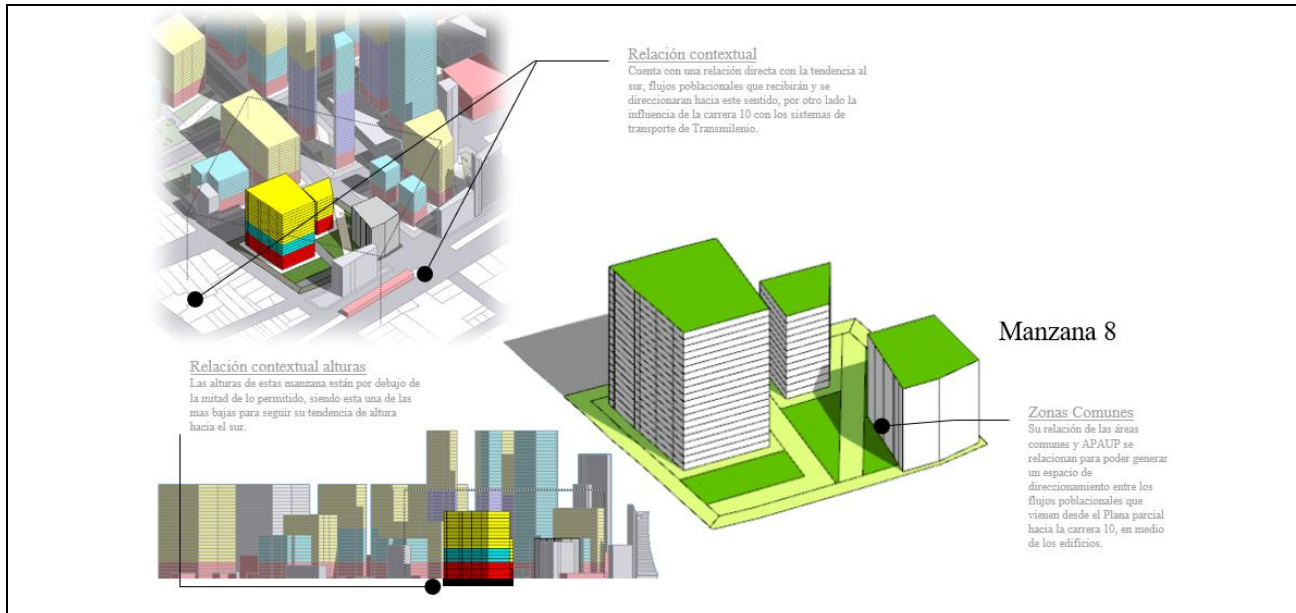
Fuente: Elaboración Propia

Manzana_08

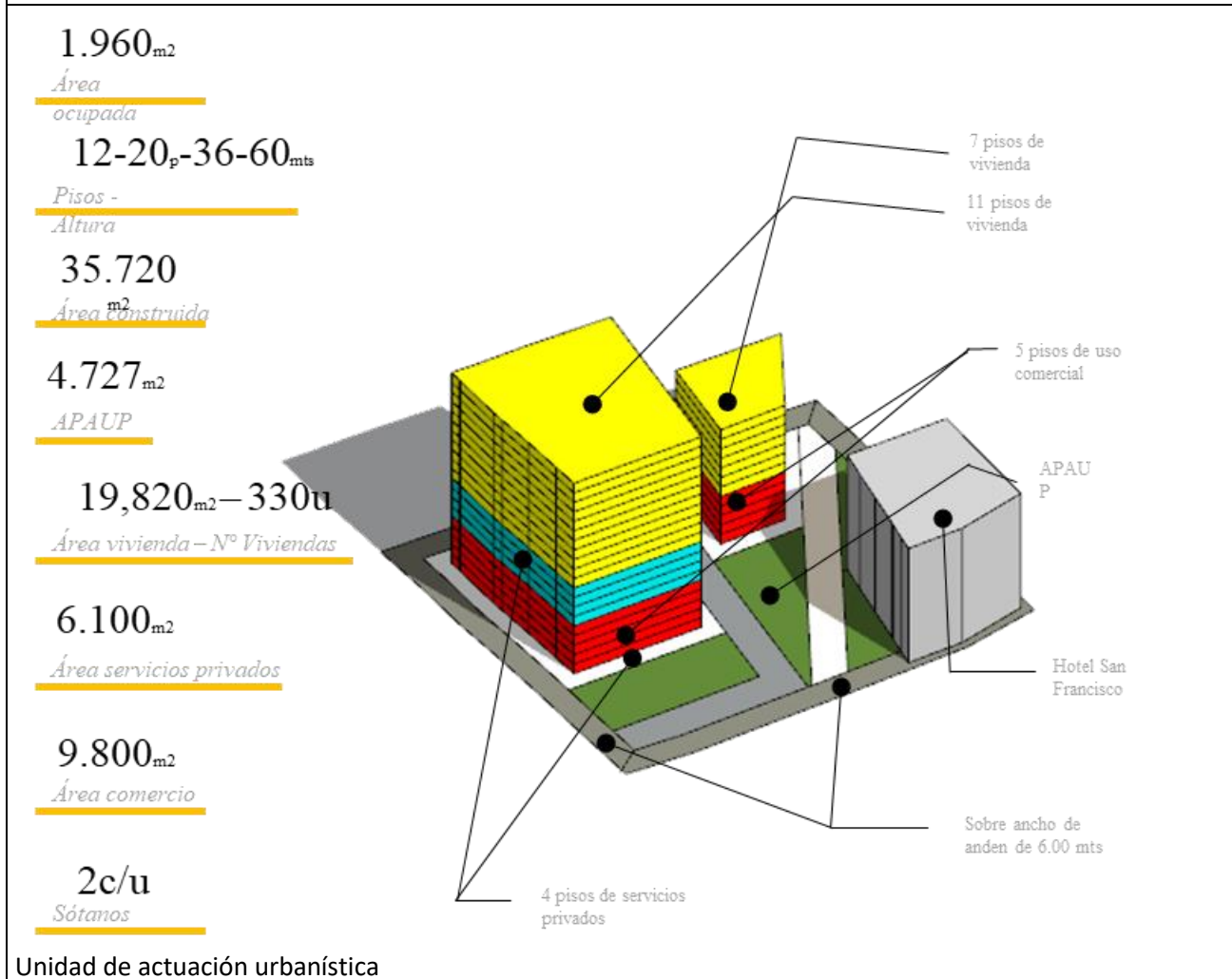
En esta manzana se desarrollará la vivienda VIS del proyecto, y de igual manera se disminuye su altura para armonizar con las alturas de las viviendas del sector.

Tabla 18. Manzana 8

SECTOR 3			
		<p>Localización Manzana 8</p>	
 Área neta urbanizable 9.004 _{m2}	 Densidad habitacional por Ha 1.00	 N° máximo de viviendas 890	
 Índice de construcción 4.00	 Índice de ocupación 0,22	 Edificabilidad máxima 36.016 _{m2}	
<p>índices</p>			



Generalidades



Unidad de actuación urbanística

Fuente: Elaboración Propia

NORMAS DE USO

A través de los parámetros establecidos en la normativa de edificabilidad, se plantean características espaciales que afectan en gran medida el funcionamiento del plan parcial, donde se establece que el uso residencial no debe superar el 60% del total de metros cuadrados del proyectos, dejando así que los demás usos se distribuyan entre un 40% y un 45%, por otro lado se establece que en todos los bloques de edificios a desarrollar el comercial debe ocupar los primeros niveles para así mantener flujos constantes en todo el plan, se establecen parqueaderos en la mayoría de edificaciones tanto para vehículos como para patinetas eléctricas y bicicletas, donde se especifican las metodologías de aplicación de las mismas. Las condiciones de localización de los parqueaderos están especificadas en la nota 4 de la normativa de edificabilidad de cada sector, siempre y cuando estos se ubiquen en los primeros pisos de los edificios y no den en la fachada hacia espacio público.

A continuación, se encuentran plasmadas las notas particulares que se localizan en la ficha de edificabilidad, las cuales se presentan en la tabla como un carácter especial agregado en cada especificación, se encuentra un ejemplo a continuación:

Tabla 19. Normas de uso para los sectores

USOS	CLASIFICACIÓN	ESCALA	DESCRIPCIÓN	SECTOR 1			SECTOR 2				SECTOR 3								EXIGENCIA DE PARQUEADEROS	
				MANZANA 1,2 Y 3			MANZANA 4				MANZANA 5, 6, 7, 8									
				Residencial con comercio y servicios			Dotacional con comercio, servicios y vivienda				Residencial con comercio y servicios									
				M1		M2	M3			M4				M5		M6		M7		
I	I	II	I	II	III	I	II	III	IV	I	II	I	II	I	II	III	I	II		
VIVIENDA	N/A	N/A	La tipología de vivienda debe manejar un promedio de 60 m2	P*	P*1	P*2	C	PR	C	PR	P**	PR	P**	PR	P*	PR	PR	P**	P*7	Por cada unidad de vivienda se deberá disponer una solución de parqueadero para bicicleta o patineta eléctrica.

Fuente: Elaboración Propia

- Usos principales (P):** Actividades señaladas como predominantes para una zona y que responden a la vocación o carácter de esta.
- Usos complementarios (C):** Actividades que pueden coexistir con los usos principales sin que los desplacen.
- Usos Restringidos (R):** Actividades que por los impactos que genera us ejercicio, requireen de una manejo especial
- Usos prohibidos (PR):** Actividades que riñen con la vocación predoinante de la zona y generar efectos negativos no mitigables, sobre los usos principales y complementarios.

Notas particulares

*Solo se permite uso residencial en estas unidades desde el nivel 6 en adelante.

**Solo se permite uso residencial en estas unidades desde el nivel 6 en adelante, debe fijarse el 70% como vivienda VIS.

*1 solo se permite uso residencial en estas unidades desde el nivel 14.

*2 solo se permite uso residencial en estas unidades desde el nivel 16.

*3 solo se permite uso comercial en estas unidades hasta el nivel 5.

*4 solo se permite uso empresarial desde el nivel 6 en adelante.

*5 solo se permite uso empresarial desde el nivel 28 en adelante.

*6 estos usos no pueden superar los 150 m².

*7 solo se permite uso residencial en estas unidades desde el nivel 10 en adelante

*8 solo se permite uso empresarial en estas unidades desde el nivel 6 hasta el nivel 9.

(Estas notas se encuentran relacionadas en la Tabla 20.)

NORMAS DE EDIFICABILIDAD

La normativa de edificabilidad tiene como objetivos principales dar las directrices para que se plasmen los aislamientos necesarios para lograr las intenciones de comunicación espacial del proyectos, así como también se le da un manejo a las alturas efectivo y también relacionado con la densidad habitacional que se quiere lograr y en que sectores, por otro lado se dan incentivos en los índices de construcción al momento en el que se decida implementar infraestructura verde que logre impactar positivamente las condiciones ambientales del proyecto.

En esta tabla de normativa de edificabilidad, debe realizarse la lectura entendiendo que existen notas que especifican las condiciones a tener en cuenta al momento de desarrollar una propuesta, estas anotaciones están ubicadas en la parte inferior de la tabla, en donde en las casillas está expresado el número de nota que aplica para la lectura y el carácter especial si lo tiene, que lo especifica aun más, es un sistema de lectura por convenciones textuales.

Tabla 20. Ficha normativa de los sectores

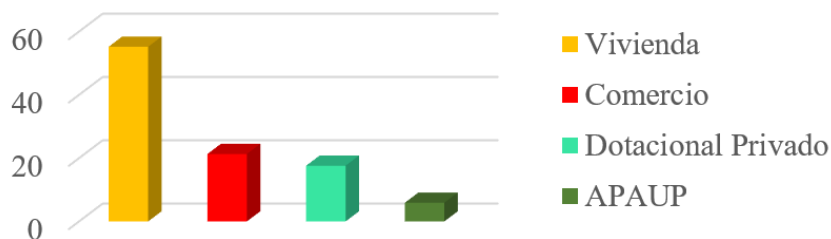
PLAN PARCIAL METRO CALLE 26 FICHA NORMATIVA DE EDIFICABILIDAD	SECTOR 1			SECTOR 2				SECTOR 3									
	MANZANA 1, 2 Y 3 Residencial con comercio y servicios			MANZANA 4 Dotacional con comercio, servicios y vivienda				MANZANA 5, 6, 7, 8 Residencial con comercio y servicios									
	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8									
	I	I	II	I	II	III	I	II	III	IV	I	II	I	II	III	I	II
CONDICIONES GENERALES																	
INDICE MÁXIMO DE OCUPACION	0,34	0,27	0,33	0,18	0,27	0,35	0,25	0,22									
INDICE MÁXIMO DE CONSTRUCCION	9,65	4,83	6,2	5,5	4,5	5,5	4,5	4,0									
ALTURA PERMITIDA (m)	120	140	140	140	140	140	140	140									
Nº MÁXIMO DE VIVIENDAS	1.009	1.510	1.048	378	1.140	819	680	890									
EDIFICABILIDAD MÁXIMA (m2)	63.237	78.014	92.386	68.866	43.101	50.347	30.636	36.016									
NORMAS VOLUMÉTRICAS GENERALES																	
ALTURA DE PISOS (pisos)	Min. 28 pisos	Min. 19 pisos	Min. 28 pisos	Max. 44 pisos	Max. 19 pisos	Max. 13 pisos	Max. 17 pisos	Max. 12 pisos	Max. 21 pisos	Max. 13 pisos	Max. 12 pisos	Max. 20 pisos					
ALTURA LIBRE ENTRE PLACAS (m)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3					
TIPOLOGÍA EDIFICATORIA	Continua en bloque	Continua en bloque o torre en tipología aislada*	Continua en bloque o torre en tipología aislada 1*	Continua o Torre plataforma 2*	Continua 3*	Continua 3*	Continua 3*	Continua 3*	Continua 4*	Continua 4*	Continua 4*	Continua 5*					
AISLAMIENTO ENTRE EDIFICIOS	N/A	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5	Nota 5					
MANEJO DE VOLADIZOS	Nota 7	Nota 7	Nota 7	N/A	Nota 7	Nota 7	Nota 7	Nota 7	Nota 7	Nota 7	Nota 7	Nota 7					
RETROCESO EN PRIMER PISO	Nota 8	Nota 11	Nota 12	Nota 13	Nota 14	Nota 15	Nota 16	Nota 17									
SOTANO	Solo se permite un nivel de sotano	Solo se permite un nivel de sotano	Nota 1	Nota 1	Nota 1	Nota 2	Nota 1	Nota 2	Nota 1	Nota 2	Nota 2	Nota 2					
SEMISOTANO	No se permite			No se permite				No se permite									
CERRAMIENTO	No se permite ningún tipo de cerramiento para ningún uso																
PATIOS	Nota 9			Nota 9				Nota 9									
PAPQUEADEROS	Nota 4	Nota 3-4		Nota 3-4				Nota 3-4									
ANTEJARDIN	N/A	Nota 6	Nota 6	Nota 6				Nota 6									
JARDINES EN TERRAZAS, INTERIORES Y FACHADAS	Nota 10			Nota 10				Nota 10									

Fuente: Elaboración Propia

- DISTRIBUCIÓN DE USOS DE LA EDIFICABILIDAD

El objetivo de plantear los usos en determinadas zonas del plan parcial y en determinadas proporciones es que no se supere el 60% de vivienda, para que así quede más libre y pueda ascender la distribución de usos entre comercio y dotacional privado. (Ilustración 38)

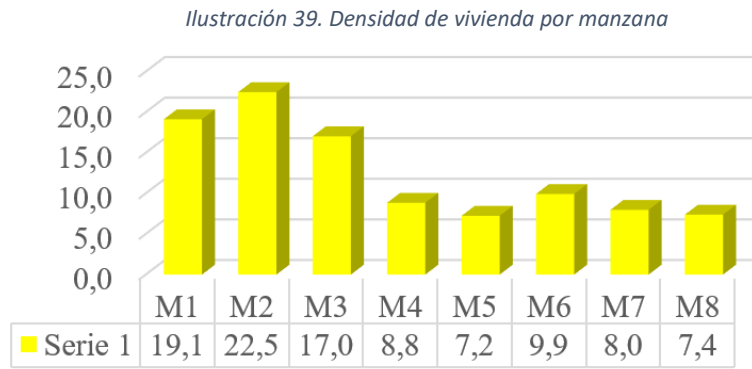
Ilustración 38. Distribución de usos de la edificabilidad



Fuente: Elaboración Propia

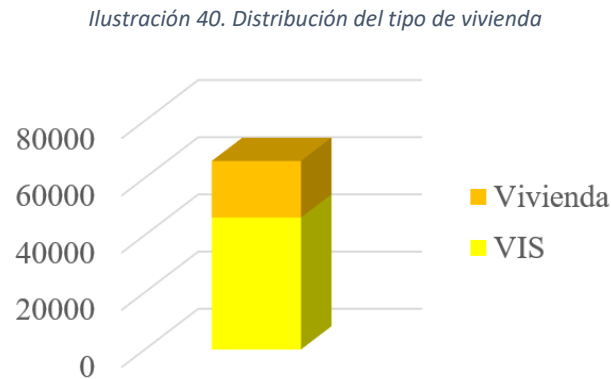
- VIVIENDAS

Del total de viviendas, se distribuyen de la siguiente manera por manzanas, en donde se evidencia que hay una mayor densidad habitacional en las primeras 3 manzanas ubicadas al noroccidente. (Ilustración 39)



Fuente: Elaboración Propia

Hacia el sur se plantea una concentración de la vivienda VIS, ubicándose así en las manzanas 5, 6 y 8, en donde se mantiene un total de la vivienda planteada del 70% a destinarse para VIS. Destinando así del total de 65,930 m2 de vivienda, 46,151 m2 a VIS.



Fuente: Elaboración Propia

- ALTURAS

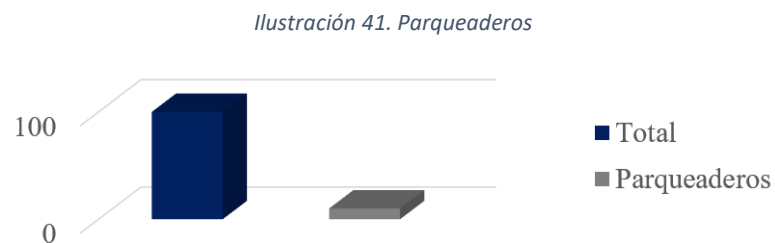
A través de la normativa de edificabilidad se logra plantear una tendencia de altura más fuerte hacia el norte y occidente del plan parcial, dejando así las manzanas cargadas al sentido sur, con alturas por debajo de la mitad permitida y así mantener un relacionamiento con el contexto.

- AISLAMIENTOS

A través de los aislamientos a vías locales o arteriales, se logra mantener una coherencia con el planteamiento inicial de forma para mantener espacio de conexión y tránsito peatonal de gran tamaño.

- PARQUEADEROS

Dentro de las manzanas se dispone aproximadamente un total de un 10% al 15% de la edificabilidad para el usos de parqueaderos, que debe cumplir con condiciones espaciales específicas para cumplir la normativa dispuesta para patinetas y bicicletas. Estos valores no están incluidos dentro de la edificabilidad, pero se hace una proporción de cuanto es aproximadamente lo destinado a parqueaderos de la edificabilidad total. (Ilustración 41)

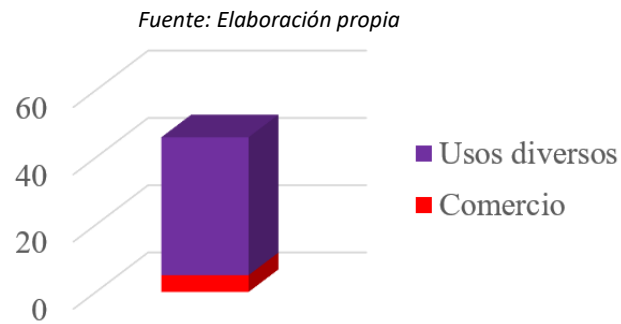


Fuente: Elaboración propia

- OTROS

De los aproximados 46 pisos permitidos para la zona, se establece y se limita que solo se puede plantear comercio en los primeros 5 pisos en 4 diferentes escalas, urbana, zonal, vecinal A y B. (Ilustración 42)

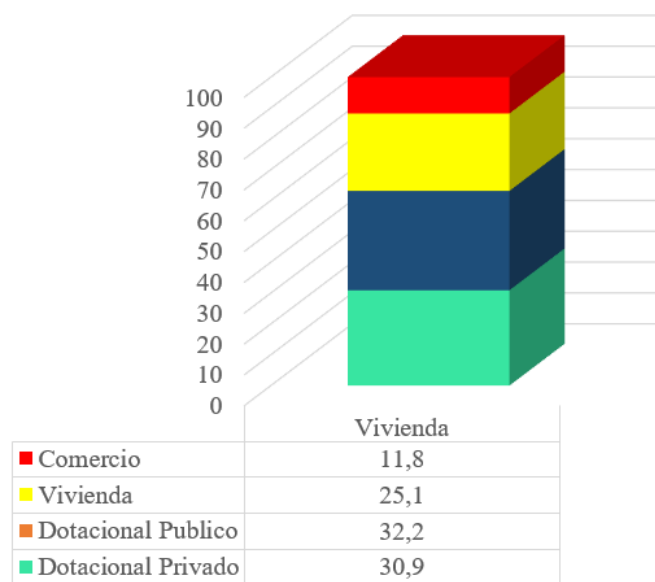
Ilustración 42. Usos diversos y comercio



- **DISTRIBUCIÓN DE USOS EN BASE A LA TOTALIDAD DE LA EDIFICABILIDAD**

La manzana 4, cuenta con una condición especial, y es la de albergar en sus espacio el CAD II, es así como acá se ven concentrados la mayor variedad de usos, como comercio, vivienda, dotacional privado y publico, en donde se ve distribuido de la siguiente manera.(Ilustración 43)

Ilustración 43. Distribución de la totalidad de usos



Fuente: Elaboración propia

- **TERRAZAS Y FACHADAS VERDES**

A través de la normativa y postulando beneficios en puntos del índice de construcción, se plantea que si se postula en fachas, terrazas o interiores zonas verdes, se pueden beneficiar de un aumentos en la edificabilidad. (Ilustración 44)

Ilustración 44. Propuesta de terrazas verdes



Fuente: Elaboración Propia

GESTIÓN

La gestión para la viabilidad de proyectos como el plan parcial Estación Metro Calle 26 parte desde el análisis de la condición actual del sector, por lo tanto, se evalúan las cargas del proyecto y los costos de urbanización a partir de las manzanas útiles y los usos que se encuentran allí. Para ello vienen otra etapa que corresponde al análisis del valor de venta del producto inmobiliario (según condiciones de mercado que incluyen localización, tamaño, calidad, etc), los costos directos de construcción (relacionado principalmente con los insumos necesarios), los costos indirectos de construcción (costos financieros, legales, fiduciarios, de promoción y venta, impuestos, honorarios de personal y mano de obra, gerencia de proyecto, vigilancia, licencias y finalmente la utilidad del constructor e inversionistas, que se determinan en el balance del proyecto.

En el desarrollo de la fase de gestión, se llevó a cabo una serie de determinaciones para lograr la consolidación efectiva de todos los datos y así poder comprender al final de los resultados los ingresos

por ventas, los costos de urbanización, costos directos e indirectos de construcción y utilidad y por último la plusvalía.

En una etapa inicial se obtuvieron el total de metros cuadrados por cada uso con los que contaba cada manzana de desarrollo del plan parcial, para posterior a esto, establecer un valor por metros cuadrado y así tener un total de \$636.618.009.891 MCTE de valor total del suelo a comparar junto con edificaciones.

Tabla 21. Cuadro de desarrollo de metro cuadrado por Valor de construcción

Manzana	m2 de construcción y/o	Vr. Construcción (m2)-uso principal	Avalúo total
Mz 1 VIVIENDA	7.349,00	\$3.184.000	\$23.399.216.000
Mz 1 COMERCIO	7.349,00	\$3.541.753	\$26.028.342.797
Mz 1 DOT. PRIVADO	1.840,00	\$3.073.128	\$5.654.555.520
Mz 1 SUELO	1.849,00	\$2.767.557	\$5.117.212.893

Fuente: Elaboración Propia

Los costos de urbanización tuvieron en cuenta las zonas de protección ambiental de las vías arteriales, parques locales, plazas, alamedas, vías a desarrollar, equipamiento culturales y distritales. (Tabla 22)

Tabla 22. Cargas del proyecto

CAGAS DEL PROYECTO	Área (m2)	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Zonas de protección ambiental (nuevo o que se adecua)	3.283,00	\$ 400.000,00	\$ 1.313.200.000,00
Parque Local (nuevo o que se adecua)	13.556,00	\$ 370.000,00	\$ 5.015.720.000,00
Parque Zonal (nuevo o que se adecua)	-	-	\$ 0,00
Plazas	12.896,00	\$ 700.000,00	\$ 9.027.200.000,00
Alamedas (nuevo o que se adecua)	-	-	\$ 0,00
Andenes	24.160,00	\$ 260.000,00	\$ 6.281.600.000,00
Vía Malla Vial arterial (V0 a V3)	15.924,00	-	\$ 0,00
Vía soterrada	-	-	\$ 0,00
Vía Malla Vial Intermedia (V4 - V6)	14.660,00	\$ 3.193.288,00	\$ 46.813.602.080,00
Malla Vial Local (V7 - V8)	1.955,00	\$ 3.193.288,00	\$ 6.242.878.040,00
Vía Peatonal (V9)	-	-	\$ 0,00
BiciCarril (o Cicloruta)	2.158,00	\$ 580.000,00	\$ 1.251.640.000,00
Equipamiento cultural	863,00	\$ 1.187.283,00	\$ 1.024.625.229,00
Equipamiento distrital	2.236,00	\$ 2.800.000,00	\$ 6.260.800.000,00
Equipamiento educativo	2.668,00	\$ 2.800.000,00	\$ 7.470.400.000,00
Puente vehicular	-	-	\$ 0,00
Senderos	-	-	\$ 0,00
	-	-	\$ 0,00
TOTAL	94.359,00		\$ 90.701.665.349,00
DEMOLICIÓN	m2 de construcción	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Áreas construidas a demoler	\$ 93.359,00	\$ 95.775,00	\$ 8.941.458.225,00

TOTAL COSTO URBANIZACIÓN \$ 99.643.123.574,00

Fuente: Elaboración Propia

Posterior a esto se desarrolló la obtención de valores del metro cuadrado de construcción por cada uno de los usos a desarrollar, estableciendo valores promedio de desarrollo de la ciudad con características similares a los que se desarrollaran en el plan parcial, es así como se tiene en cuenta que se desarrollara vivienda de interés social en la parte sur del plan. De igual manera se desarrollará vivienda estrato 4, comercio escala zonal, usos empresariales en su mayoría oficinas. (Tabla 23)

Tabla 23. Costos del proyecto

COSTOS DIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN	\$ 601.787.450.000
COSTOS INDIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN	\$ 389.110.943.281
UTILIDAD ESPERADA	\$ 456.391.229.033
INGRESOS TOTALES POR VENTAS	\$ 3.213.255.194.312

Fuente: Elaboración Propia

CARGAS URBANÍSTICAS

De acuerdo con la ley 388 y según lo defina cada Plan de Ordenamiento Municipal, es posible asignar como responsabilidad a cargo de los propietarios el aporte de suelo para las infraestructuras y espacios públicos generales. Así lo estipula el artículo 39 de la ley 388 que señala que “el costo de infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirá entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas por medio de cualquier sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y los beneficios de las actuaciones” . Por tanto, el POT y los planes parciales deben concretar esos sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios, utilizando básicamente los mecanismos de compensación o transferencia de derechos de construcción.

La adecuada relación entre espacio público (vías, zonas verdes y equipamientos) y número de habitantes regula la densidad de vivienda, como soporte para producir las normas sobre índices de ocupación y construcción que definen las condiciones morfo-tipológicas (relaciones entre espacios públicos y privados, alturas y volumetría de las edificaciones). Se llega así a un momento de control en el que el aumento de las viviendas construidas (incremento de los metros edificables y/o disminución del tamaño de las viviendas) hace imposible cumplir con los estándares urbanísticos, lo que limita el índice de construcción. Es necesario, entonces, que en los cálculos se consideren los metros cuadrados construibles, el tamaño de las viviendas y el número de personas que habitará cada vivienda. Con este tipo de regulaciones se promueven, además, otro tipo de tipologías, desincentivando las unidades cerradas y los espacios de uso privado a favor del espacio público.

BALANCE DE PROYECTO DE PP

Una vez se estima el valor del suelo urbanizado, y teniendo ya calculados los costos de construcción de infraestructura, se puede obtener el primer balance de la operación, considerando que estos cálculos no tienen en cuenta la dimensión temporal del flujo de recursos, que, como su nombre lo indica, incorpora los impactos financieros de la variable tiempo a ella asociados. (Tabla 24).

Tabla 24. Balance general del proyecto

	Valor total		
A Ingresos por ventas	\$ 3.213.255.194.312		\$ 2.547.021.000.000
B Valor inicial del suelo	\$ 636.618.009.891		\$ 80.010.414.921
C Costos de la urbanización	\$ 99.643.123.574	3%	\$ 48.379.289.325
D Costos directos e indirectos de construcción y utilidad	\$ 1.447.289.622.314		\$ 1.625.490.611.056
E Valor residual del suelo (A-B-C-D)	\$ 1.029.704.438.533	162%	\$ 793.140.684.698
F Plusvalía (E-B)	\$ 393.086.428.642	12%	\$ 713.130.269.777

Fuente: Elaboración Propia

Este primer balance muestra la relación entre el mayor valor del suelo producido por la asignación de la norma urbanística y por la urbanización y el efecto de la adscripción de cargas urbanísticas a los propietarios de suelo. Cuando se incorpora de manera clara los costos de urbanización, estas cargas afectan al propietario del suelo y no se vuelven un costo de construcción que pueda ser trasladado al precio final de las viviendas.

Cuando concurren inversionistas - públicos o privados - a la financiación de dichas cargas, del valor de venta del suelo se debe deducir la recuperación de dichos recursos e, incluso, la remuneración de ese capital, lo que quiere decir que el propietario perderá, de todas maneras, el derecho a parte de los aprovechamientos, para pagar los costos de urbanización.

CONCLUSIONES

- Los espacios públicos existentes con respecto al plan parcial son mínimos, por lo tanto, la propuesta implementa los mecanismos necesarios para facilitar la accesibilidad de espacios y aumentar el área de dichos espacios. Mitigar el efecto de las barreras urbanas y las vías arterias, y disponer de elementos de circulación peatonal, que es lo que se busca con la nueva propuesta de manera óptima.
- La armonización con el Plan Especial de Manejo y Protección es importante, ya que da herramientas para las áreas de manejo diferenciado y permite visibilizar las edificaciones de carácter patrimonial a partir de la identificación de los Bienes de Interés Cultural.
- Se incrementó en más de 50 puntos porcentuales el área bruta del proyecto, llegando así a un total de 148 mil metros cuadrados sobre 93 mil metros cuadrados del plan parcial anterior, generando efectos muy positivos en el área neta urbanizable, marcando un incremento de aproximadamente 30 mil metros cuadrados, permitiendo así lograr en una fase inicial nuestros objetivos de modificación.
- Para llevar a cabo el objetivo de cumplir un aumento en los espacios peatonales y espacio público efectivo, la diferencia entre el área ocupada del anterior plan al propuesto es muy mínima, y en proporción al área bruta incluso pierde puntos porcentuales, teniendo el plan parcial inicial el 28 % del área bruta destinada a área ocupada, mientras que la propuesta tiene un 18% de área ocupada sobre una mucho mayor área bruta, mostrando, así como cumplimos con este objetivo.
- Se realiza un incremento en proporciones de cada uno de los planes parciales, de más de aproximadamente 15 puntos porcentuales en el uso comercial, 7 puntos porcentuales de incremento a la vivienda VIS ya que la del anterior plan parcial no contaba con este uso.
- En la comparativa, se identifica un incremento positivo hilado al objetivo de aumentar el espacio público, donde se encuentra un incremento de más de 12 mil metros cuadrados, que, en proporciones de diferencia entre los planes parciales, es un incremento de casi 5 puntos porcentuales para espacio público.

BIBLIOGRAFÍA

- Colado, S. y Gutierrez, A. y Vives, C. y Valencia, E. (2014). Smart City. Hacia la gestión inteligente. Barcelona, España. Marcombo. Capítulos 3 y 4. Pág. 19 – 90
- 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
- Soja, Edward W. Posmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Traficantes de sueños. 2008. Capítulo 7. Cosmópolis. La globalización del espacio urbano
- Vegara, Alfonso. 2009. Territorios Inteligentes. Revista Ambienta. Pág. 34 – 58
- Vegara, Alfonso. De las Rivas, José Luis. 2004. Territorios Inteligentes. Nuevos Horizontes del Urbanismo. Capítulo 12. Territorios Inteligentes. Pág. 266 – 291
- Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito dispuesto en la Ley 388 por medio del Decreto 619 del 28 de Julio de 2000.