



PLAN PARCIAL RENOVACIÓN URBANA “DISTRITO DEL OCIO” CHAPINERO

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE
PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA DISTRITO DEL OCIO
CHAPINERO

Rafael Nicolás Aragón Guerrero;
Natalia Duque León

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

Trabajo Final
PhD. Arq. Juan Eduardo Chica Mejía

Mayo de 2023



RESUMEN

El Plan parcial de renovación urbana Distrito del Ocio Chapinero se localiza en las cercanías del centro de la ciudad de Bogotá, colindando con la futura estación de la primera línea del metro (PLMB) entre la Calle 63 y la Av. Caracas. Este plan busca ser un nodo metropolitano de ocio en la ciudad articulando las dinámicas recreativas presentes por toda la Calle 63 y actividades de ocio en la localidad de Chapinero. El plan parcial se plantea bajo un modelo DOTS (Desarrollo orientado al Transporte Sostenible), el cual permite el desarrollo de una estrategia intermodal en conjunto con la futura estación del metro en la Calle 63, priorizando los medios de transporte amigables con el medio ambiente, como el caminar y andar en bicicleta. La intervención urbanística tiene como objeto la articulación de las diferentes dinámicas de ocio en el sector de Chapinero, como lo son los moteles, los bares, y el comercio enfocado en nuevas economías naranjas; esto mediante la renovación de los usos del suelo con el objetivo de generar mixturas en las nuevas áreas útiles propuestas, la incorporación de nuevos beneficios urbanísticos y la amplia oferta de cesiones públicas dentro del Plan.

Palabras claves:

Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Sostenible (DOTS); Plan parcial; Primera línea del Metro de Bogotá (PLMB); turismo cultural y recreativo; intermodalidad.

ABSTRACT

The partial urban renewal plan is located in the vicinity of the city center of Bogotá, bordering the future first line metro station (PLMB) between Rue 63 and Av. and Caracas. This plan seeks to be a metropolitan node of leisure in the city articulating the recreational dynamics present throughout Rue 63 and those leisure activities in the town of Chapinero. This is under a DOTS (Sustainable Transport Oriented Development) model, which allows the development of an intermodal strategy in conjunction with the future metro station on Rue 63, prioritizing environmentally friendly means of transport such as walking and cycling. The urban intervention has as its object the articulation of the different leisure dynamics in the Chapinero sector, such as motels, bars, and trade focused on new orange economies; this through the renewal of soil uses with the aim of generating mixtures in the new useful areas proposed, the incorporation of new urban benefits and the wide offer of public cessions within the Plan.

Keywords:

Transport-Oriented Urban Development (TOD); Partial Plan; First Line of the Bogotá Metro (PLMB); cultural and recreational tourism; intramodality.

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN.....	3
PALABRAS CLAVES:.....	3
ABSTRACT.....	4
KEYWORDS:	4
1. INTRODUCCIÓN.....	10
1.1. JUSTIFICACIÓN	10
1.2. OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL	12
1.2.1. <i>Objetivo general</i>	12
1.2.2. <i>Objetivos específicos</i>	12
1.3. MARCO NORMATIVO	12
1.4. DETERMINANTES NORMATIVOS	14
1.5. LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	17
2 DIAGNÓSTICO.....	19
2.1. ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL.....	19
2.2. ESPACIO PÚBLICO PEATONAL Y PARA EL ENCUENTRO	21
2.3. ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD - RED VIAL	24
3.5.1. <i>Accesibilidad y vías con mayor conectividad</i>	29
3.5.2. <i>Análisis DOTS (Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible)</i>	29
2.4. ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS	33
2.5. ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA, CREATIVA Y DE INNOVACIÓN	34
2.6. TRATAMIENTOS URBANÍSTICOS	36
2.7. FUNCIONAL DE SERVICIOS – SOCIOECONÓMICO Y ESPACIAL	37
2.8. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	38
2.9. RELACIÓN CON CENTRALIDADES.....	39
2.10. CONDICIONES MORFOLÓGICAS DE DENSIDAD Y ALTURAS.....	41
EN 32 MANZANAS QUE TIENE EL ÁREA DE INTERVENCIÓN:	41
2 CORRESPONDEN A 0-1 PISO: 6.25 %	41
25 CORRESPONDEN A 2-4 PISOS :78.125 %.....	41
5 CORRESPONDEN A 5-6 PISOS: 15.62%	41
2.11. MORFOLOGÍA Y FORMA URBANA	41
2.12. CONCLUSIONES DIAGNOSTICO	42
3. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL	44
3.1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.....	44
3.1.1. <i>Objetivo general</i>	44

3.1.2.	<i>Objetivos específicos</i>	44
3.2.	LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICOS	45
3.2.1	<i>espacio público que prioriza el peatón</i>	45
3.2.2.	<i>Fortalecimiento de ejes comerciales</i>	45
3.2.3.	<i>Impulso al turismo de ocio</i>	45
3.2.4.	<i>Tensiones educativas</i>	45
3.2.5.	<i>La vivienda como elemento de amortiguación urbana</i>	45
3.2.6.	<i>Vías con prioridad peatonal</i>	46
3.2.7.	<i>Condiciones de localización de las áreas privadas afectadas al uso público (apau)</i>	46
3.2.8.	<i>Conformación de corredores verdes y alamedas</i>	46
3.2.9.	<i>Nodos de intermodalidad</i>	46
3.4.	NUEVA ÁREA NETA	48
3.5.	NUEVA ÁREA ÚTIL	48
3.5.3.	<i>Descripción general del planteamiento urbanístico y cuadro general de áreas</i>	48
3.6.	ESTRUCTURAS Y SISTEMAS DEL PLAN PARCIAL	49
3.6.1.	<i>Sistema ambiental</i>	49
3.6.2.	<i>Sistema de movilidad</i>	50
3.6.3.	<i>Sistema de equipamientos</i>	51
3.7.	ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO (AMD)	53
3.7.1.	<i>Lineamientos de intervención de las AMD</i>	53
4.	NORMA URBANA	55
4.1.	NORMAS DE EDIFICABILIDAD	57
4.5.1.	<i>Ficha normativa MZ – 03 tipología vivienda de alquiler-comercio</i>	57
4.5.2.	<i>Ficha normativa MZ – 10 tipología hostales-comercio nuevas tendencias-bares</i>	59
4.5.3.	<i>Ficha normativa Mz – 13 tipología equipamiento</i>	62
4.5.4.	<i>Ficha normativa MZ – 14 tipología vivienda no vis- patrimonio</i>	64
5.	GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS	66
5.1.	CONDICIONES INICIALES DEL SUELO	66
5.2.	ESTUDIO DE MERCADO POR TIPO DE USO	67
5.2.1.	<i>Uso residencial</i>	68
5.2.2.	<i>Uso comercial</i>	68
5.2.3.	<i>Uso de oficinas</i>	69
6.	CONCLUSIONES	76

LA SUSTENTABILIDAD DEL PLAN PARCIAL SE LOGRA MEDIANTE LA INCORPORACIÓN DE UNA NUEVA OFERTA INMOBILIARIA EN EL SECTOR COMO SON EL COMERCIO ENFOCADO A NUEVAS TENDENCIAS, UNA AMPLIA VARIEDAD

PLAN PARCIAL DISTRITO DEL OCIO CHAPINERO

DE BARES Y EL TURISMO COMO ELEMENTO DETONANTE DE LAS DINÁMICAS QUE SE ESPERAN CONVERJAN EN EL PLAN. ESTA ESTRATEGIA FRENTE A LAS NUEVAS OCUPACIONES Y USOS DEL SUELO DEL SECTOR SE ARTICULA A LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD INTERMODAL VINCULADA A LA PLMB, LOS SISTEMAS DOTS Y AL INCREMENTO DEL ESPACIO PÚBLICO; PERMITIENDO QUE EL PLAN SE CONSOLIDE COMO UN NODO METROPOLITANO DE OCIO, EL CUAL ACTIVARÁ LA VIDA URBANA EN EL TERRITORIO. 76

PARA LAS NORMAS ESTABLECIDAS EN EL DISEÑO DE LAS MANZANAS, LA MIXTURA DE USOS ES UN EJE PREDOMINANTE PARA LA VOCACIÓN DEL PROYECTO, ADEMÁS DE QUE ESTO GENERA MAYORES INGRESOS Y POR TANTO MAYOR INTERÉS DESDE LA RENTA URBANA. LOS RETROCESOS Y LAS ALTURAS DE LAS EDIFICACIONES RESPONDEN TAMBIÉN A LA ESTRATEGIA DE AMPLIACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO, ZONAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y MEJORES ANDENES YA QUE AL SER MAYORES ESTOS RETROCESOS Y LA ALTURA MAYOR, EL ÁREA LIBRE ES MUCHO MÁS AMPLIA Y SE VUELVE UN EJE IMPORTANTE EN LA PROPUESTA. 76

PARA TENER UN EQUILIBRIO EN EL MODELO DE GESTIÓN ENTRE LAS CARGAS Y BENEFICIOS, SE PLANTEA GENERAR EDIFICACIONES DE MAYOR ALTURA PARA QUE LAS ÁREAS VENDIBLES TENGAN MEJORES INGRESOS Y PUEDA ASUMIR LAS CARGAS QUE TENDRÁ EL PROYECTO, GENERANDO UN MODELO CORRECTO DE FINANCIACIÓN Y UN BUEN BALANCE. 76

BIBLIOGRAFÍA..... 77

Lista de Figuras

Ilustración 1	15
Ilustración 2	16
Ilustración 3.	17
Ilustración 4	18
Ilustración 5	19
Ilustración 6	20
Ilustración 7.	22
Ilustración 8.	23
Ilustración 9.	25
Ilustración 10.	26
Ilustración 11.	27
Ilustración 12	28
Ilustración 13	28
Ilustración 14.	29
Ilustración 15	31
Ilustración 16.	32
Ilustración 17.	33
Ilustración 18.	34
Ilustración 19.	35
Ilustración 20	35
Ilustración 21	36
Ilustración 22.	37
Ilustración 23	38
Ilustración 24	40
Ilustración 25	40
Ilustración 26.	41
Ilustración 27.	42
Ilustración 28	47
Ilustración 29.	50

Ilustración 30.	51
Ilustración 31.	52
Ilustración 32	54
Ilustración 33	55
Ilustración 34	58
Ilustración 35	60
Ilustración 36	62
Ilustración 37.	64
Ilustración 38	67
Ilustración 39	71
Ilustración 40.	73

Lista de Tablas

Tabla 1	13
Tabla 2	49
Tabla 3	57
Tabla 4	68
Tabla 5	69
Tabla 6	69
Tabla 7	70
Tabla 8	72
Tabla 9	72
Tabla 10	74
Tabla 11	74

1. INTRODUCCIÓN

1.1. JUSTIFICACIÓN

La propuesta del Plan Parcial Distrito del Ocio-Chapinero (en adelante PP-DOC) contenida en este documento, se ubica en las proximidades del centro de la ciudad de Bogotá, entre las calles 64 y 58 y las carreras 13 y 17, en las localidades de Barrios Unidos, Teusaquillo y Chapinero. Este sector se caracteriza por contar con un alto desarrollo comercial, educativo, diversidad en bares, restaurantes, moteles y demás actividades recreativas enfocadas en un público de más de 18 años de edad; además es reconocido por ser el punto de encuentro de las diferentes comunidades LGBTI. Posee una posición estratégica que lo conecta con toda la ciudad, al estar vinculado con vías principales que atraviesan de norte a sur y de occidente a oriente, como la Calle 63 y la Av. Caracas.

Esta zona presenta un déficit importante de espacio público evidenciado en: carencia de zonas verdes y espacios recreativos como parques y plazoletas, poca arborización y abandono de varias edificaciones, donde actualmente se desarrollan actividades de reciclaje de residuos y venta de sustancias ilícitas.

Por medio de esta propuesta se busca mejorar las condiciones de habitabilidad de la población que frecuenta la zona, las condiciones del entorno urbano a nivel de espacio público y potencializar las dinámicas de ocio y comercio en el sector. Lo anterior, mediante un diseño urbano que tenga en cuenta la intermodalidad de los diferentes medios de transporte en la ciudad, la promoción del ocio en nuevos sistemas de espacio público y un comercio ligado a nuevas formas de emprendimiento.

De forma específica, el sector tiene condiciones particulares para consolidar, potenciar a través de esta propuesta, las cuales se mencionan a continuación:

1-Ausencia de espacio público, déficit alto en zonas verdes y arborización, generando un impacto negativo ambiental –paisajístico, desconectado de la estructura ecológica cercana al sector. Según el informe de la DADEP de 2021 sobre indicadores de espacio público por

habitante en la ciudad “(...)Las localidades en las cuales el indicador disminuyó significativamente son: Usaquén, que pasó de 5,17 m²/hab a 4,34 m²/hab y **Chapinero, que pasó de 7,68 m²/hab a 5,42 m²/hab.**” (DADEP, 2021).

2-Deterioro y marginación en edificaciones, vías y espacio público, que no permiten el total desarrollo de las actividades, generando inseguridad, sobre todo en la avenida Caracas y Calle 63. Esto se concreta en la falta de mobiliario urbano como luminarias y ausencia de canecas de basura, provocando que se arrojen basuras sobre el espacio público e incitando a que se generen espacios inseguros frecuentando por robos y venta de sustancias ilícitas. De acuerdo con los datos de la Secretaria Distrital de Seguridad, Chapinero es la cuarta localidad con más hurtos, además presenta conflictos sociales que genera comportamientos contrarios al cuidado e integridad del espacio público, donde el 58,7 % obedece al consumo y porte de sustancias psicoactivas y 31,3 % a la ocupación de comercio informal. (DANE, 2018).

3-A pesar de tener diversidad en actividades de aprendizaje, ocio y un desarrollo económico fuerte, este sector de Chapinero no cuenta con una identidad espacial, en la medida en que todas estas actividades se encuentran segregadas en el territorio, sin un vínculo que promueva de manera integral su desarrollo.

4-El sector cuenta con la presencia de la Iglesia de Lourdes, edificación que le otorga una impronta de reconocimiento al lugar en la ciudad., conjuntamente con la plazoleta que antecede la iglesia y donde se concentran diversas actividades comerciales.

A partir de lo anterior, se plantean los objetivos del PP-DOC, los cuales surgen como posibles soluciones a las problemáticas actuales, bajo estrategias de mejoramiento, transformación y potencialización de esta pieza de la ciudad.

1.2 OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL

1.2.1 Objetivo general

Generar un Proyecto Integral de desarrollo urbano, donde se potencialice y se reconozca las dinámicas y actividades que ya tiene el área de intervención, promoviendo un desarrollo económico y social, mejor habitabilidad y condiciones urbanas.

1.2.2 Objetivos específicos

1. Formular una propuesta basada en modelos de ciudad densa y compacta, con mixtura de usos en el mismo sector.
2. Buscar la conectividad con la ciudad como un eje importante en la propuesta, con centralidades con carácter de entretenimiento y recreativo, que puedan fomentar la vocación del sector y un reconocimiento de los mismos habitantes y la población flotante.
3. Generar espacios públicos, como: vías, andenes, alamedas, zonas verdes, arborización y mobiliario urbano, articulando las dinámicas y actividades urbanas propias del sector, integrando los sistemas de movilidad que existen e incluyendo la primera línea del metro, permitiendo con ello mejor accesibilidad, esparcimiento y condiciones de habitabilidad en la zona.
4. Consolidar una estructura de comercio y vivienda, implementación de equipamientos educativos y culturales para fomentar la vocación del sector.

1.3 MARCO NORMATIVO

La formulación de este plan parcial se justifica en el marco normativo que se expone a continuación, en la tabla 1.

*Tabla 1**Marco normativo PP-DOC*

CATEGORIA	NORMAS
LEYES	<ul style="list-style-type: none"> • LEY 9ª DE 1989: La ley 9 de 1989 establece, en su artículo 39, que los planes de renovación urbana son aquellos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad. (Funcion Publica, 1989) • LEY 388 DE 1997 DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, artículo 19, se establece que “Los planes parciales son los instrumento mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana (Funcion Publica, 1997)
RESOLUCIONES	<ul style="list-style-type: none"> • ACUERDO 413 DE 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”, (Concejo de Bogota, 2021) • RESOLUCIÓN 0374 DE 2021: a Mesa Directiva del Honorable Concejo de Bogotá convocó y expidió la reglamentación para el desarrollo del cabildo abierto a celebrar en cumplimiento del artículo 2 de la Ley 507 de 1999, con el fin de obtener previo al estudio y análisis del proyecto de revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. (Concejo de Bogota D.C, 2021)

DECRETOS

- **DECRETO NACIONAL 2181 DE 2006** El Decreto Nacional 2181 de 2006 reglamentó parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales contenidas en la Ley 388 de 1997, en lo concerniente al procedimiento para su formulación, adopción y contenido, el cual se aplica de manera íntegra en la presente formulación. (Juriscol, 2006)
- **DECRETO 555 DE 2021**, por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. (Alcaldía de Bogotá D. C, 2021)
- **DECRETO 552 DE 2018**, Contiene; las actividades susceptibles de aprovechamiento económico permitidas en el espacio público aprobadas por el Distrito Capital. (Alcaldía de Bogotá D.C, 2021)
- **DECRETO NÚMERO 647:** “Por el cual se establecen las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la primera línea del Metro de Bogotá en el marco del Plan de ordenamiento Territorial de Bogotá, D.C, y se dictan otras disposiciones” (Ministerio de Salud y protección Social, 2022)

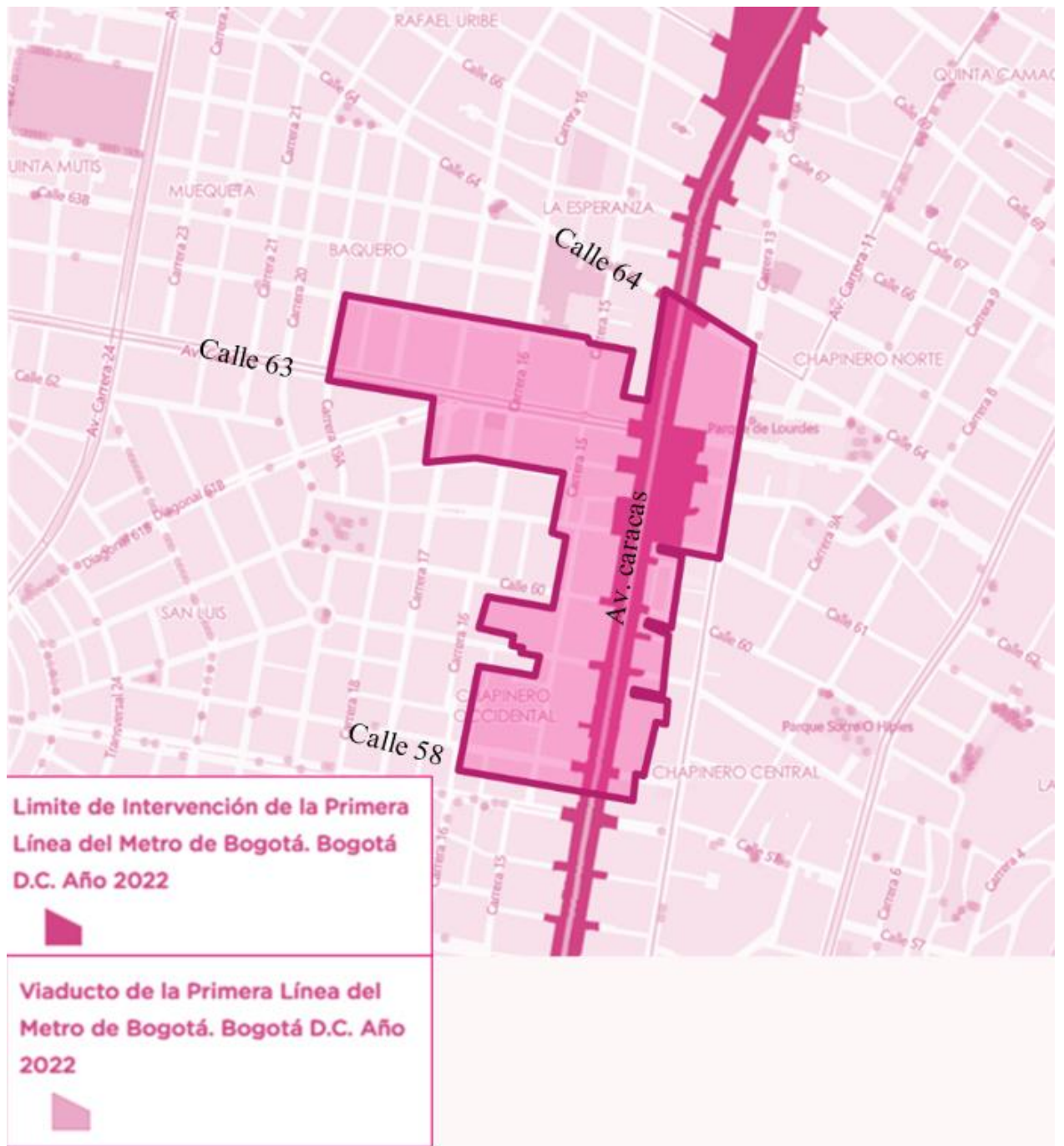
Nota: elaboración propia.

1.4.DETERMINANTES NORMATIVOS

Según el Decreto 647 por el cual “(...) se establecen las directrices para la implantación de los proyectos de infraestructura de transporte de la primera línea del Metro de Bogotá” contenido dentro del Decreto 555 de 2021 por el cual se aprueba el Plan de Ordenamiento Territorial (PO) vigente (Alcaldía de Bogotá D. C, 2021), el PP-DOC se localiza en una de las Área de Integración Multimodal (AIM) definidas por el POT en los entornos de las estaciones del Metro para potencializar modelos de Desarrollo Urbano Orientados al Transporte Sostenible (DOTS). La zona se localiza sobre la proyección de la estación Calle 63 de la PLMB. (Ilustraciones 1 y 2).

Ilustración 1

Trazado Del Metro, 2022



Nota: Tomado de mapas Bogotá

Ilustración 2

Usos, 2022



Nota: Tomado de mapas Bogotá

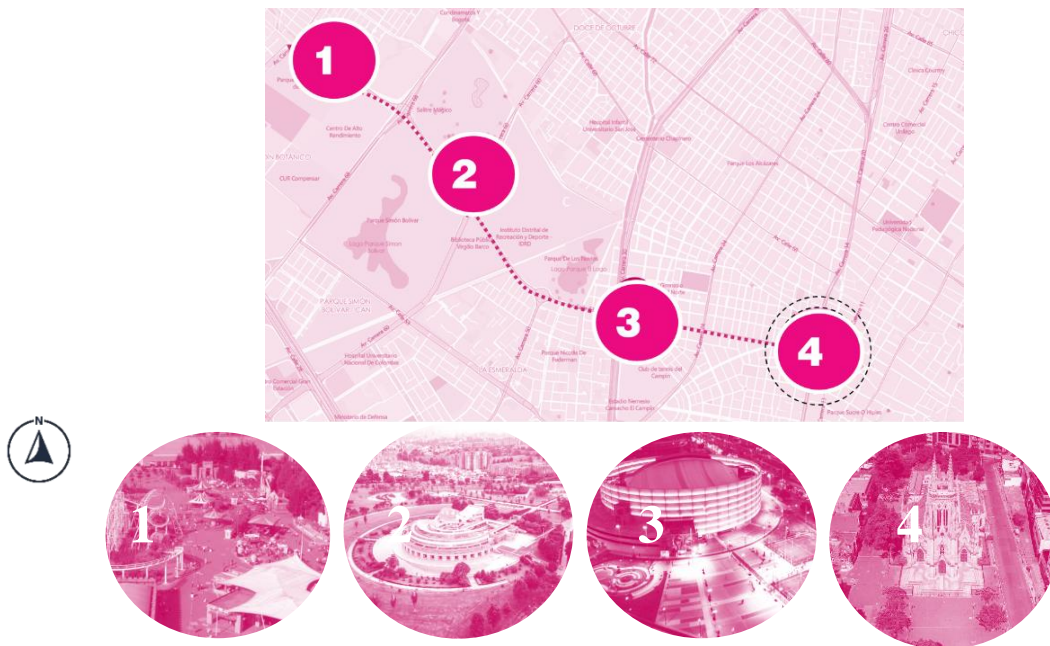
1.5 LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Para la conceptualización y ubicación de lo que será la pieza de intervención del PP-DOC, se tiene en cuenta en una primera instancia el área de integración multimodal (AIM), localizada en torno a la estación de la PLMB de la calle 63 con Avenida Caracas. Esta zona limita de norte a sur con las calles 64 y la calle 59, y en sentido oriente occidente con la carrera 13 y la carrera 17, definida por el POT vigente para la ciudad de Bogotá (Alcaldía de Bogotá D. C, 2021) (Ilustración 3). Esta AIM cuenta con un área aproximada de 17 Ha. A partir de este polígono se realiza un análisis cualitativo del estado actual de las edificaciones, su función y el rol que cumplen en el entorno inmediato, con el fin de determinar un polígono acorde con las necesidades del sector, el cual pueda articular en buena forma, los diferentes usos del suelo existentes junto con los propuestos en el PP-DOC. El resultante es el polígono delimitado en línea color rojo, que comprende un área aproximada de 22 Ha. (Ilustraciones 3 y 4).

ÁREA DE INTERVENCIÓN, ESCALA MACRO

Ilustración 3.

Localización de hitos sobre la calle 63 cercanos al área de estudio



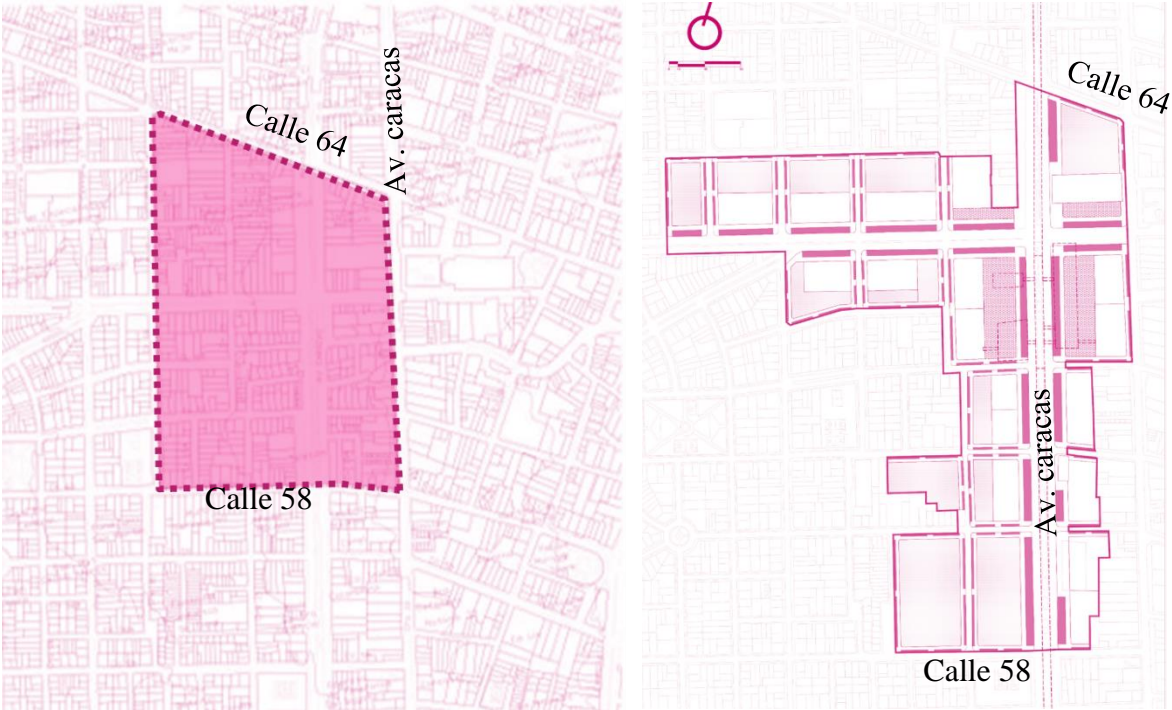
Nota: Elaboración propia

ÁREA DE INTERVENCIÓN

POLÍGONO RESULTANTE

Ilustración 4

Área de intervención original y Polígono resultante



Nota: elaboración propia

2 DIAGNÓSTICO

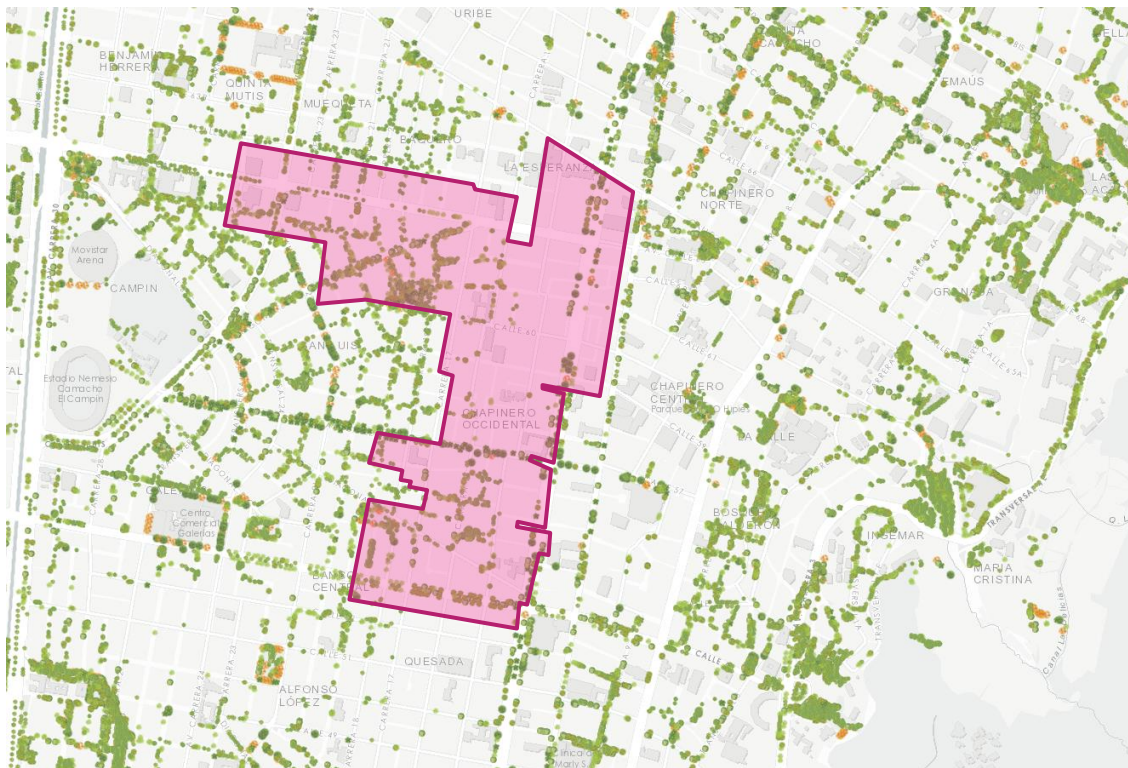
A continuación, se realiza el análisis y diagnóstico urbano del área de intervención, según las estructuras de organización del territorio, contenidas en el actual POT (Alcaldía de Bogotá D. C, 2021).

2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

En el área de intervención no hay grandes masas de zonas con arborización o presencia de cuerpos de agua. La vía que cuenta con mayor arborización dentro del polígono es la avenida Caracas y la calle 15, entre las carreras 60 y 62, como se evidencia en la ilustración 5.

Ilustración 5

Arbolado Urbano, Tomado de Mapas Bogotá

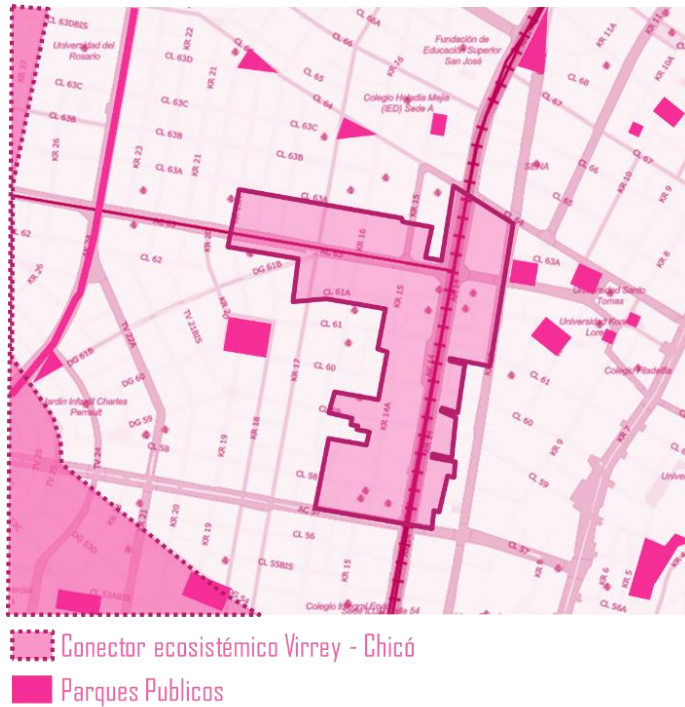


Nota: Tomado de Mapas Bogotá

Del 100% del total de la arborización, el 15% se encuentra en las vías de la zona sobre las franjas blandas de los andenes; por tanto, la zona presenta un déficit que no cumple con los estándares esperados. Según el diagnóstico del espacio público en Bogotá (Alcaldía Mayor de Bogotá D. C, 2016), las localidades Barrios Unidos y Teusaquillo presentan un índice de espacio público total muy bajo, el cual es menor a los 2m²/ hab. En cuanto a Chapinero, este índice es de 16,64 m² / hab (sobresale en lado oriental después de la carrera Séptima). (DADEP, 2021)

Dentro del actual POT se proyectan los conectores ecosistémicos los cuales cumplen la función de facilitar la interacción entre animales y plantas de otros lugares. La conectividad es una característica del paisaje que permite el movimiento, dispersión e interacción de especies y flujos importantes para mantener la biodiversidad que habita los ecosistemas de nuestra ciudad y que es indispensable para la vida (Observatorio Ambiental del Bogotá, 2023), como se puede evidenciar en la ilustración 6.

Ilustración 6

Estructura Ecológica Principal. 2021

Nota: Tomado De; Galería Mapas Pot 555 De 2021.

2.2 ESPACIO PÚBLICO PEATONAL Y PARA EL ENCUENTRO

En el área de intervención en cuanto a zonas verdes se encuentran parques de proximidad o los denominados “parques de bolsillo” (con un tamaño de 0,11 hectáreas y un perímetro de 202m); contando en su área de aferencia con solo 2 parques, el parque de Lourdes y el parque San Luis. Las plazas, plazoletas y alamedas son muy pocas o nulas. Las franjas verdes o ambientales solo cubren el 1 % respecto al tamaño del sector. Los andenes más amplios se encuentran en la avenida Caracas y están enfocados entre las calles 61 y 63 en el costado occidental (las medidas están entre 10 a 12 metros). En cuanto a las vías barriales, los andenes más amplios son de 5 m, pero se encuentran de 1 y 2 metros. En general, estos andenes carecen de arborización y franjas de paisajismo y resiliencia urbana, siendo de suelos duros y deteriorados, en algunos casos con diferentes texturas; no hay una homogeneidad o un patrón continuo. (DADEP, 2021). (Ilustración 7).

Ilustración 7.

Espacio Público Peatonal Y Para El Encuentro, 2021



Nota: Tomado De; Galería Mapas Pot 555 De 2021.

El área de intervención se encuentra ubicado en las localidades de Barrios Unidos, Teusaquillo y Chapinero, en donde estas localidades manejan indicadores de espacio público total medios (39,03 m²/hab), (38,27 m²/hab) y medio alto (51,10 M²/hab), respectivamente; siendo de los más altos de la ciudad, aunque en el sector estas condiciones son más bajas. (DADEP, 2021).

El área de intervención se encuentra totalmente urbanizada, a excepción de algunos predios baldíos sobre la Av. Caracas en el costado occidental, los cuales son utilizados actualmente para el expendio de sustancias ilícitas y el arrojo clandestino de diferentes residuos. Cuenta con una

población aproximada de 2.722 personas, para una densidad estimada de 90,37 per/ha. (DANE, 2018). (Ilustración 8). A su vez, dicha población se divide en dos grupos conforme a sus ingresos per cápita, que van a estar relacionados con el lugar de residencia; un grupo será la población que reside al oriente de la Av. Caracas con ingresos superiores al \$1.350.000, y el otro la población que se ubica al occidente de la Av. Caracas, con ingresos inferiores al \$1.350.000. (IDECA, 2017)

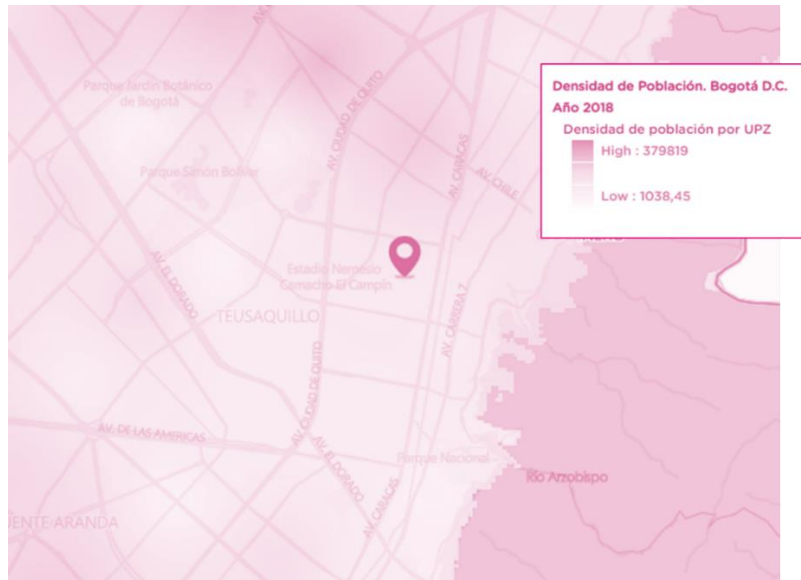
El lugar de intervención se compone por una mezcla en los usos del suelo, donde predomina el uso de vivienda y el comercial, seguido por el uso de oficinas y el educativo. Se evidencian 3 rangos predominantes de la altura de las edificaciones: de 0 a 1 piso, de 2 a 4 pisos y de 5 a 6 pisos, lo que configura un perfil urbano con un rango medio bajo, exceptuando aquellas edificaciones con alturas importantes como el edificio Infinitum de Oikos, en la calle 59 con Av. Caracas.

Por otro lado, existen algunos equipamientos de carácter educativo con un enfoque técnico / tecnológico en las intermediaciones de la Av. Caracas, los cuales se encuentran dispersos en el territorio, sin prescindir de áreas de esparcimiento para su comunidad educativa. En consecuencia, población estudiantil de dichas instituciones recurre a actividades y lugares de ocio que se encuentran en otros sectores de la ciudad.

Un tema álgido en el sector es la inclusión y aceptación de las diferentes comunidades LGBTI, que han ido apropiando cada vez más la zona, mediante la presencia de lugares y establecimientos para su congregación, como lo es la reconocida discoteca Teatron, entre muchas otras. Esto ha hecho que el sector se consagre como distrito LGBTI, de carácter trascendental en la sostenibilidad social de la ciudad de Bogotá.

Ilustración 8.

Densidades Urbanas



Nota: Tomado de Mapas Bogota

Ilustración 8.

2.3 ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD - RED VIAL

Sobresalen tres tipos de vías: arterial, intermedia y local. La Avenida Caracas, que atraviesa el sector, es una vía arterial que conecta al sector de norte a sur con toda la ciudad. La calle 63, que está categorizada como vía intermedia, conecta al sector desde el oriente hasta el occidente de la ciudad. Otras vías importantes son la carrera 13, que es una vía intermedia que conecta al sector a nivel de escala zonal; las otras vías son locales y generalmente se conectan a la avenida Caracas y la Calle 63. (Ilustración 9).

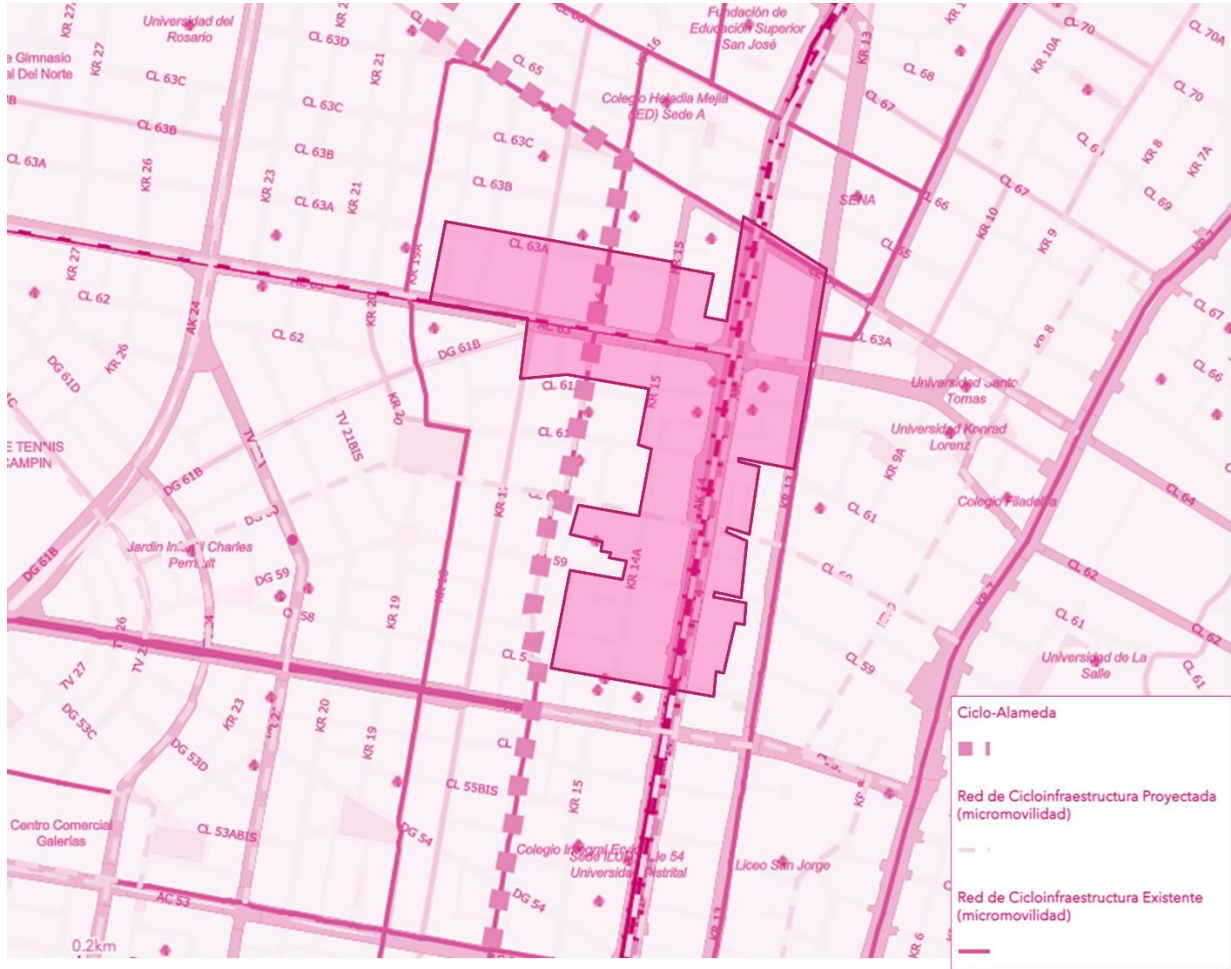
Ilustración 9.*Espacio Público Peatonal Y Para El Encuentro, 2021*

Nota: Tomado De; Galería Mapas Pot 555 De 2021.

En el sector se evidencia que hay ciclo rutas, principalmente por las carreras 13,18,19 y 20, y la calle 60, pero no tienen una continuidad, ya que hay tramos donde se interrumpe y no genera conexiones directas. (Ilustración 10).

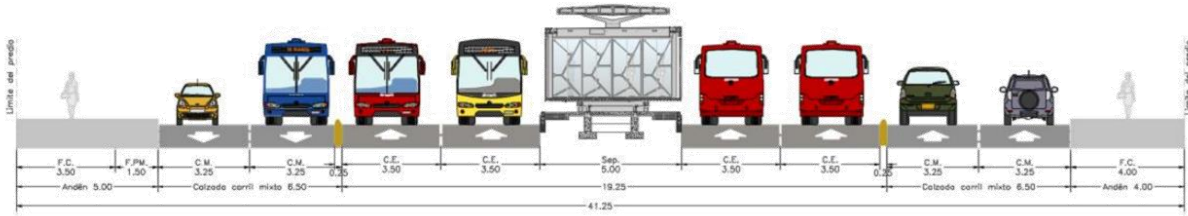
Ilustración 10.

Espacio Público Para La Movilidad Red De Ciclo Infraestructura Y Ciclo Alamedas,
2021



Nota: Tomado De; Galería Mapas Pot 555 De 2021.

La Ilustración 11 muestra el perfil actual de la avenida Caracas entre calles 26 y 72, que contiene 4 carriles en cada sentido; dos de cada uno habilitados para el sistema de Transmilenio y otros dos que son para vehículos particulares, seguidas a estas calzadas peatonales, la arborización o separadores con zonas verdes son inexistentes (Consortio Metro Bogotá, 2017).

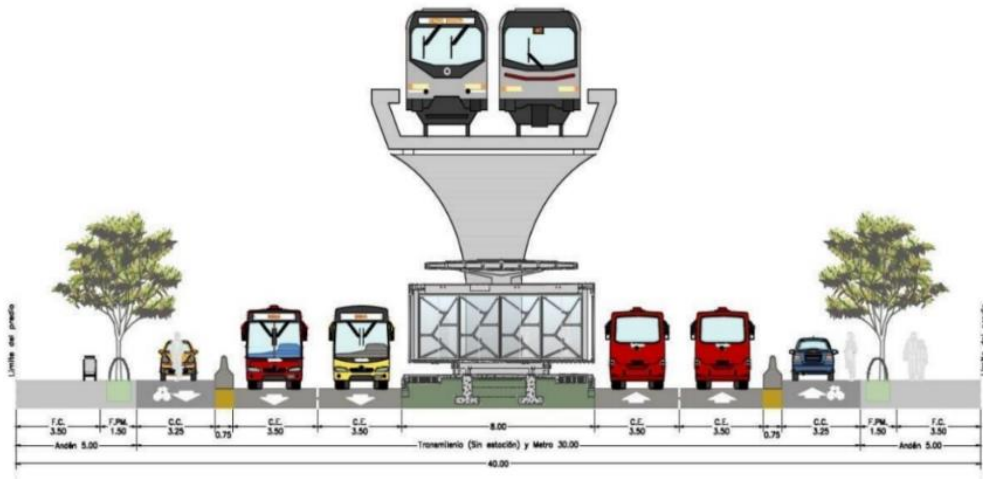
*Ilustración 11. .**Perfil Avenida Caracas Entre Calle 26 y Calle 72 Actual*

Nota: tomado de metrodebogota.gov.co

En la ilustración 12 se muestra la propuesta y proyección de la Avenida Caracas entre calles 26 y 72, implementando el viaducto del metro, en donde toma un carril de cada sentido de la vial, manteniendo los dos carriles del Transmilenio por cada sentido y se reduce de 2 carriles a un carril en vehículos particulares. En las calzadas peatonales se implementa separadores verdes con arborización como barrera ambiental. (Consortio Metro Bogotá, 2017).

Ilustración 12

Perfil Avenida Caracas Entre Calle 26 y Calle 72 con Implementación del Metro.

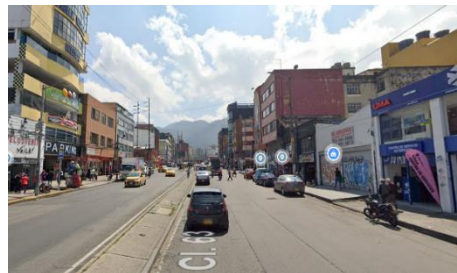


Nota: Fuente: metrodebogota.gov.co

En cuanto al perfil de la Calle 63, esta calle tiene un perfil con 4 carriles, dos tienen sentido occidente-oriente y dos sentido oriente a occidente. Esta condición se mantiene hasta el cruce de esta calle con la carrera 15, a partir del cual todos los carriles cambian a tener sentido occidente oriente. En la sección de la calle 63 por el sector de intervención, el perfil de la calle tiene un separador sin zonas verdes y arborización al igual que las calzadas peatonales. (Consortio Metro Bogotá). (Ilustración 13).

Ilustración 13

Perfil Calle 63 desde Carrera 15 hacia Avenida Caracas



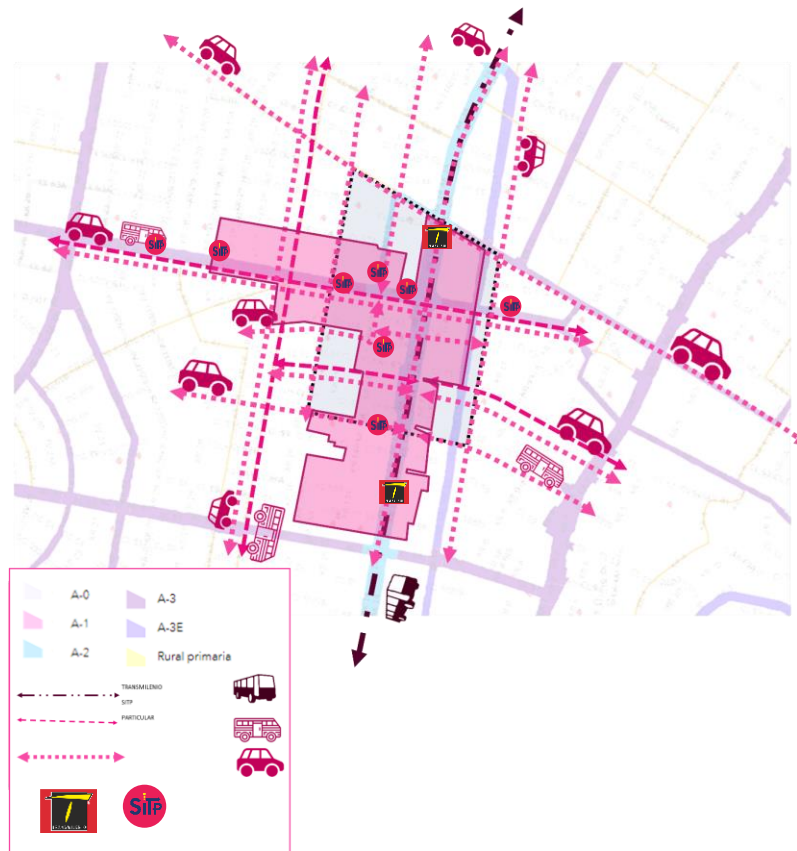
Nota: Tomado de Google maps Street view

3.5.1. Accesibilidad y vías con mayor conectividad

En cuanto a la accesibilidad vehicular a la zona, la Avenida Caracas permite acceder desde el norte y sur, por medio de transporte vehicular privado y el sistema de Transmilenio. La Calle 63 permite acceder desde el occidente y oriente, por medio de transporte público (buses SITP) y vehículos particulares. (Ilustración 14).

Ilustración 14.

Espacio público para la movilidad red vial, 2021



Nota: Tomado de; galería mapas pot 555 de 2021.

3.5.2. Análisis DOTS (Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible)

A continuación, se detallan las condiciones sobre la movilidad para el encuentro y la accesibilidad desde la perspectiva de los DOTS.

Espacio público peatonal y para el encuentro en la perspectiva DOTS

El sector presenta un gran movimiento peatonal, siendo mayor por la avenida Caracas, en consecuencia la mezcla de usos presentes allí y la troncal de Transmilenio, la cual recibe gran cantidad de afluencia de personas que estudian y laboran en la zona. La accesibilidad al sector se genera por medio de vías zonales y barriales que en su mayoría llegan a la avenida Caracas y la calle 63 (Ilustración 15). En cuanto a tiempos de desplazamientos de forma peatonal, se evidencia un tiempo aproximado de 10 a 15 min, tomando como punto de referencia la estación de transmilenio en la Av. Caracas con calle 63, hasta la Cra 7ma por el Oriente, y de la misma forma por el occidente, hasta la Cra 17. (Google, 2023). Dichos tiempos se ven relacionados a algunos hitos importantes en el territorio como lo son la plaza e iglesia de Lourdes en la Calle 63 con Cra 13, el parque San Luis y el parque de los Hippies, por lo que en los desplazamientos de forma peatonal priman los que están dispuestos en sentido oriente – occidente.

Ilustración 15

. *Espacio público peatonal y para el encuentro, 2021*



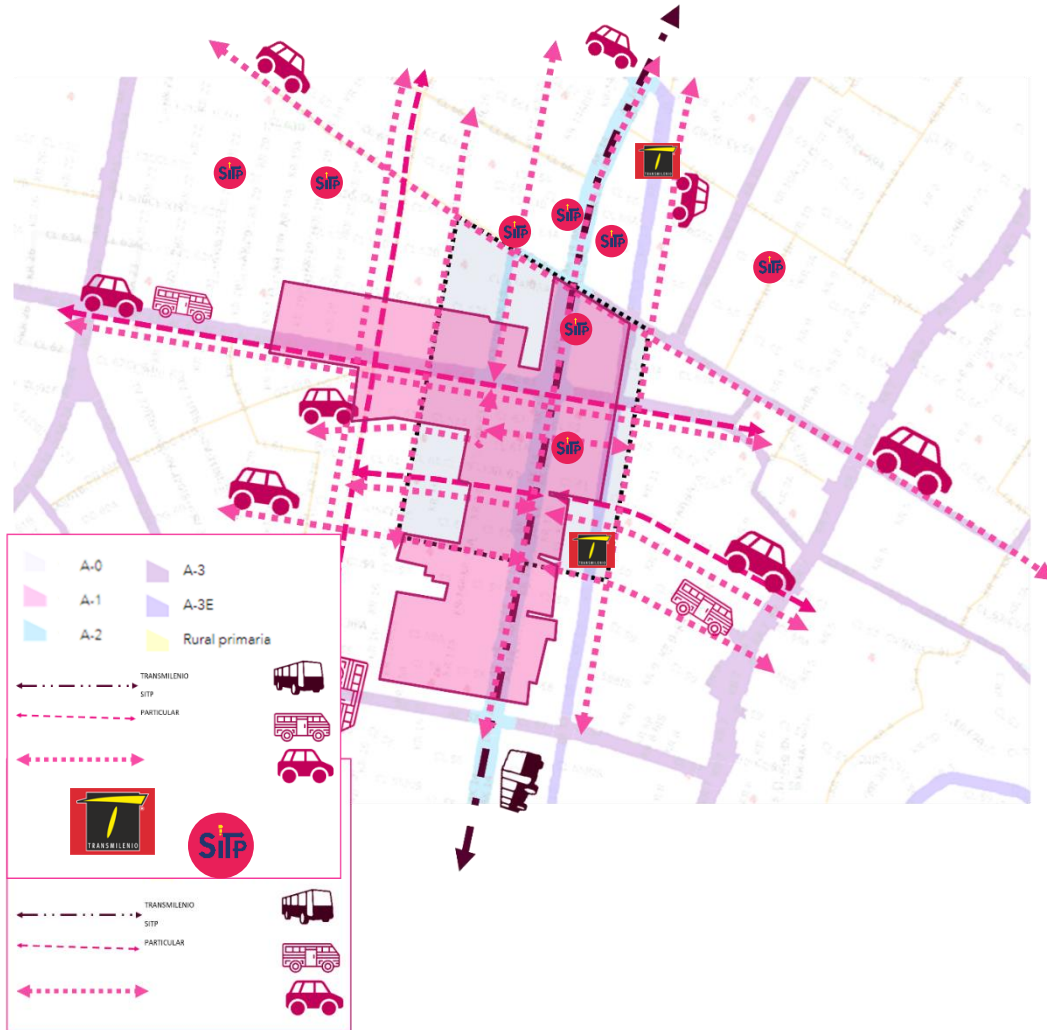
Nota: , Tomado de; galería mapas POT (Decreto 555 de 2021).

Espacio público para la movilidad en transporte público en la perspectiva DOTS

La conectividad mediante transporte público se genera a partir del *sistema integrado de transporte público* (SITP), el cual permite la conexión del sector de manera metropolitana con el resto la ciudad; este recorre el eje de la av. Caracas en sentido norte sur y se complementa con los buses urbanos, implementados en sectores estratégicos, que logran la integralidad del sistema. (Ilustración 16).

Ilustración 16.

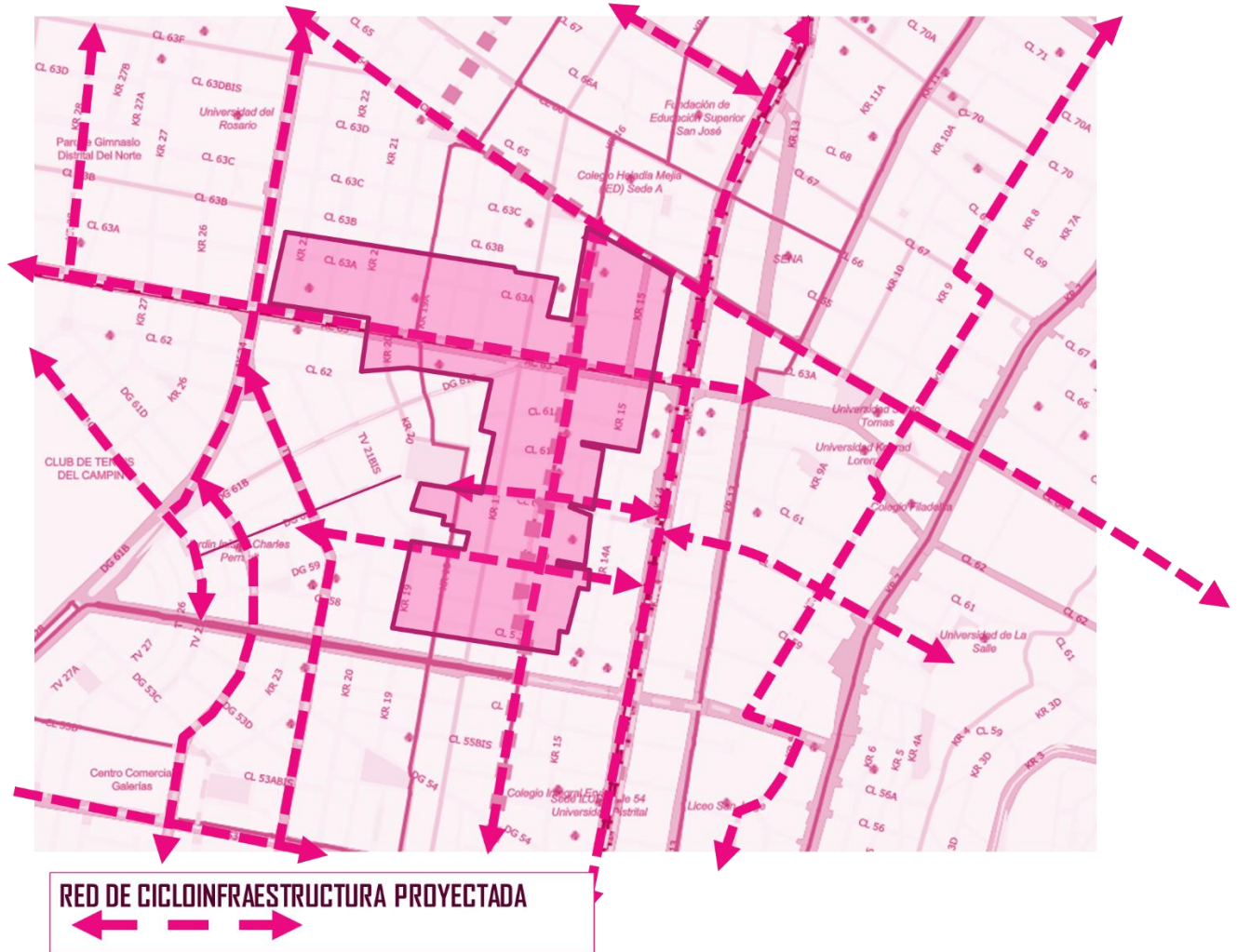
Espacio público para la movilidad red vial, 2021



Nota: Tomado de; galería mapas POT (Decreto 555 de 2021)..

Espacio público para la movilidad red de ciclo infraestructura y ciclo alamedas

El Distrito proyecta la *unidad de Chapinero Verde e Inteligente*, conteniendo una amplia red de carriles exclusivos y de prioridad para los biciusuarios; se incorpora la red dentro del polígono de intervención. (Ilustración 17).

*Ilustración 17.**Espacio público para la movilidad en bicicleta, 2021*

Nota: tomado de; galería mapas POT (Decreto 555 de 2021).

2.4 ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS

Se evidencia en la ilustración 18, que en el sector está el Teatro Libertador, un bien de interés Patrimonial de carácter metropolitano. Se encuentran además, otros 4 equipamientos de escala barrial, que tienen funciones de espacios artísticos, fundaciones, pero no poseen un gran protagonismo en la ciudad. Alrededor del sector se encuentra la iglesia de Lourdes, el Teatro Libre de Chapinero, el castillo Travel. Por tanto, se evidencia que es un sector con una carga importante de bienes patrimoniales.

*Ilustración 18.**Datos bienes de Interés Patrimonial*

Nota: Fuente Elaboración propia base mapasbogota.gov.co

2.5 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA, CREATIVA Y DE INNOVACIÓN

Se evidencia en la zona de estudio tres usos del suelo predominantes: vivienda, comercio y oficinas.

En 32 manzanas que tiene la intervención, la distribución de usos se da tal como se muestra en las ilustraciones 19 y 20:

-21 corresponde a vivienda: 65,62%.

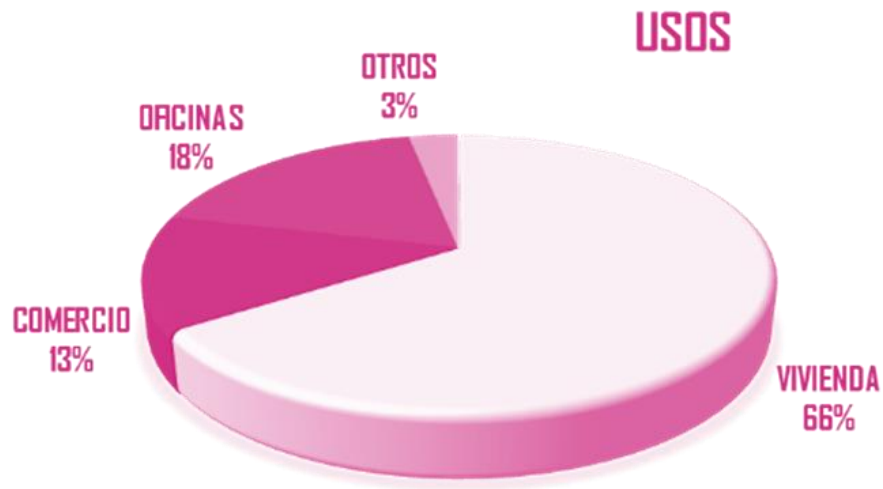
-5 corresponde a oficinas: 18,75%

-4 corresponde a comercio: 12,5%

-1 corresponde a otro uso: 3,12%

Ilustración 19.

Datos de Usos



Nota: Fuente Elaboración propia base Google Maps

Ilustración 20

Usos del suelo, 2021

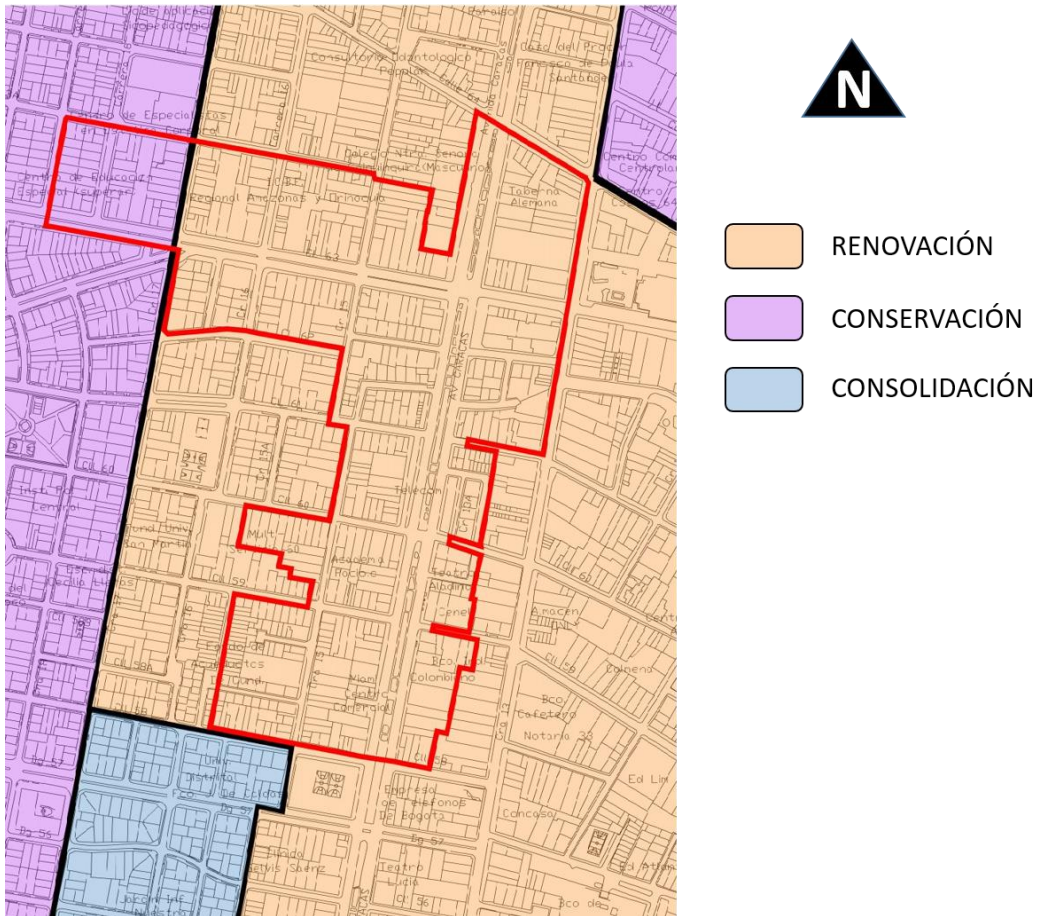


Nota: Tomado de; Galería Mapas POT (Decreto 555 de 2021)..

En cuanto a áreas de actividad, la zona está definida según el POT, como un Área Estructurante AAE-Receptora de vivienda de interés social y grandes servicios metropolitanos. En el POT el sector a intervenir del PP-DOC, se ubica en la actuación estratégica 11: “Chapinero Verde e Inteligente”, y específicamente está en el área de integración multimodal, como se evidencia en la ilustración 22.

Ilustración 22.

Tratamientos urbanísticos



Nota: Tomado de: galería mapas POT (Decreto 555 de 2021),. mapa; tratamientos urbanísticos.

2.7 FUNCIONAL DE SERVICIOS – SOCIOECONÓMICO Y ESPACIAL

En general, el área de actividad predominante es de carácter residencial. Es importante mencionar que los usos comerciales son más fuertes y generan dinámicas que le dan una vocación al sector. Por tanto, son estas actividades las que se quieren fortalecer para lograr el

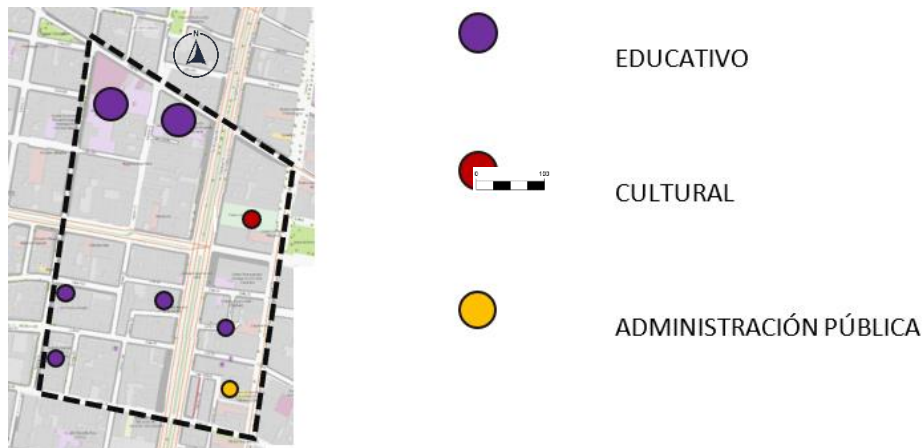
reconocimiento que busca el plan parcial; esto apoyado con la inclusión de corredores verdes para amortiguar las intervenciones y dar soporte a las actividades y la ocupación propuesta en el proyecto.

2.8 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

El área de intervención es una zona con una alta oferta de equipamientos, prevaleciendo los que tienen carácter educativo, salud y administración pública. Sobresale en el sector los siguientes equipamientos; una sede de la Universidad Libertadores; la Fundación Tecnológica Colombo Germánica; el colegio Antonio Nariño HH Corazonistas; el colegio Filadelfia para Sordos; el centro Panamericano de Capacitación Sede Chapinero; el Instituto Ingabo Sede Chapinero; la Agencia Nacional para la superación de la Pobreza Extrema y el Teatro Libertador. Se evidencia que sobresale el carácter educativo en estos equipamientos, además de la administración pública y lo cultural. En cuanto a salud se encuentran consultorios, pero más allá de estos no existe una infraestructura dotacional con gran presencia. (Ilustración 23).

Ilustración 23

Datos equipamientos área de intervención



Nota: Elaboración propia base mapasbogota.gov.co

En cuanto a equipamientos educativos, los datos arrojan que el total de equipamientos educativos entre las dos localidades donde se encuentra el área de intervención es de 108, y el

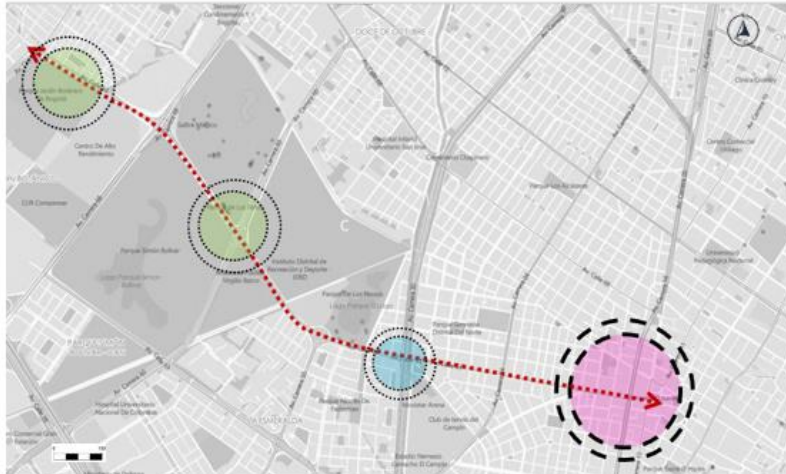
sector tiene 6, teniendo un 5% de los equipamientos totales de la localidad. En cuanto a usos culturales entre las dos localidades hay 77 y el sector posee 1, teniendo el 1,27 % de los totales. Finalmente, en equipamientos de administración pública se tiene un total de 95 equipamientos entre las dos localidades, y el sector tiene 1, el 1,05 % de los totales.

2.9 RELACIÓN CON CENTRALIDADES

El sector del plan parcial tiene una conexión con otras centralidades recreativas, de ocio y comerciales de la ciudad. Por la calle 63, la zona se conecta con el nodo de parques metropolitanos, como el parque Simón Bolívar, equipamientos culturales y educativos, como la biblioteca Virgilio Barco. Adicionalmente, por esta vía, la zona se conecta con el estadio El Campin, la arena Movistar y el Centro de Alto Rendimiento. Otras centralidades que están cerca al área de intervención son los centros de ocio de las calle 85 y calle 93, aunque estas áreas están más ligadas a actividades nocturnas, restaurantes y comercio, pero manteniendo el foco recreativo y de diversión. Estos puntos se conectan en gran parte por la carrera 11 con la zona. (Ilustraciones 24 y 25).

Ilustración 24

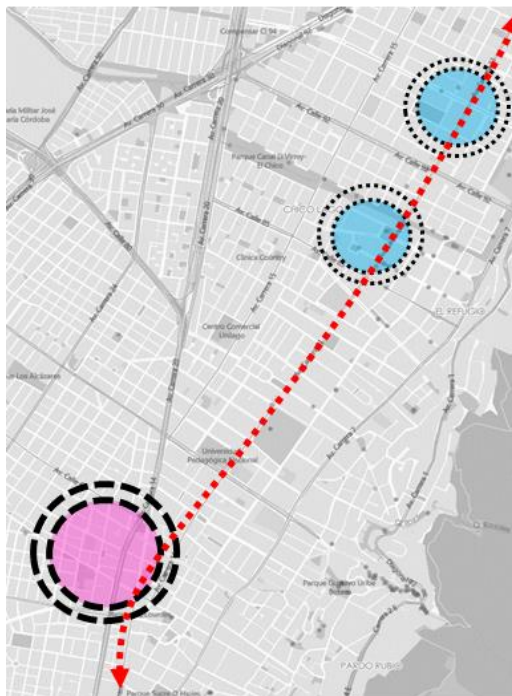
Datos de Centralidades



Nota: Elaboración propia base mapasbogota.gov.co

Ilustración 25

Datos de Centralidades



Nota: Elaboración propia base mapasbogota.gov.co

2.10 CONDICIONES MORFOLÓGICAS DE DENSIDAD Y ALTURAS

En 32 manzanas que tiene el área de intervención:

2 corresponden a 0-1 piso: 6.25 %

25 corresponden a 2-4 pisos :78.125 %

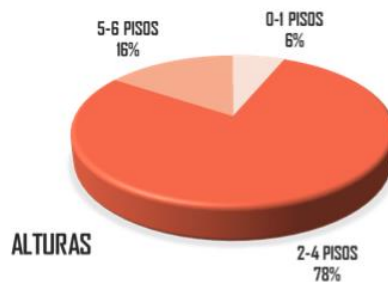
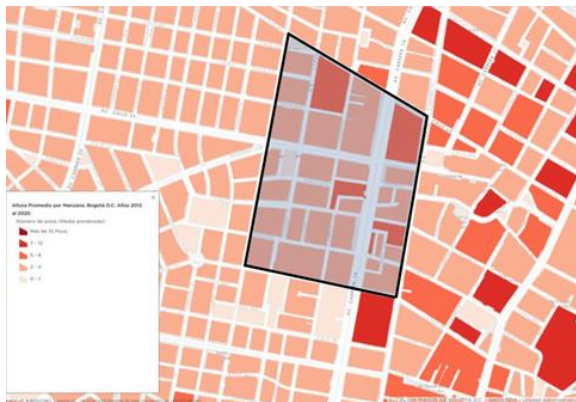
5 corresponden a 5-6 pisos: 15.62%

En la zona prevalecen las edificaciones con alturas entre 2 a 4 pisos, seguido por edificaciones de 5 a 6 pisos y, finalmente edificaciones de un piso; se resalta que la altura tiene ser baja a media. También las edificaciones con mayor altura se encuentran por la Avenida Caracas y la Calle 63, la altura va disminuyendo hacia el occidente, mientras que hacia el oriente la altura aumenta. Además, los usos también son una determinante en la altura pues se evidencia que, al tener un uso comercial, oficinas y equipamiento hace que esta aumente a diferencia de la vivienda que en su mayoría no supera los 3 pisos. (Ilustración 26).



Ilustración 26.

Datos de Alturas



Nota: Fuente Elaboración propia base mapasbogota.gov.co

2.11 MORFOLOGÍA Y FORMA URBANA

En cuanto a la morfología urbana, prevalecen las formas ortogonales en la mayoría de las manzanas; sólo 4 de las 32 manzanas tienen formas de trapecios; esto debido a la calle 64 que es una diagonal y rompe las formas rectas de las demás vías, y por tanto, modifica estas manzanas (Ilustración 27). De forma específica:

-28 manzanas tienen formas ortogonales: 87.5 %

-4 manzanas son atípicas: 12.5%

Ilustración 27.

Mapas de Morfología Urbana



Nota: Elaboración propia, base mapasbogota.gov.co

2.12 CONCLUSIONES DIAGNOSTICO

1. EL sector propuesto para desarrollar el PP-DOC. posee un alto déficit en zonas verdes, arborización y espacio público, ya que el indicador es bajo en comparación a los datos que tiene las localidades de Teusaquillo y Chapinero, que son las localidades con indicadores más altos de la ciudad. Por tanto, es importante que en la propuesta se aumente estos espacios y condiciones, para mejorar el sector, beneficiando las condiciones ambientales, espaciales, sociales y económicas.
2. Se evidencia un desarrollo comercial y económico en el sector, con actividades únicas que tienen reconocimiento en la ciudad, pero debido a que en varios puntos del sector hay deterioro y marginación, se genera inseguridad y espacios abandonados. Por tanto, dichas actividades no

tienen las mejores condiciones para que puedan generar mayores beneficios para el sector. Con la propuesta del PP-DOC se plantea potencializar y organizar estas actividades a través de la implementación de usos que complementen las condiciones actuales del sector.

3. El sector tiene una buena conexión desde las circulaciones vehiculares y peatonales, además presenta vías y transporte que la conecta con toda la ciudad en todos los sentidos. La ubicación es estratégica ya que tiene una cercanía con centralidades de carácter recreativo y entretenimiento (eje Calle 63), que complementa la visión y los objetivos del PP-DOC. Por tanto, es realmente importante aprovechar y aumentar estas conexiones, y por medio de la propuesta, lograr el reconocimiento que el sector debe tener.

4. Al incluir la futura estación de la calle 63 del metro, se busca, que apoye, potencialice y complemente las conexiones de transporte, flujos particulares y vehiculares, también el desarrollo económico y social del sector, llegando a ser un punto neurálgico con dinámicas comerciales y actividades que apoyen la vocación del PP-DOC.

3. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

3.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El plan parcial de renovación urbana “Distrito del ocio Chapinero” (PP-DOC), logrará establecerse como pieza urbana clave en la ciudad, que fomenta el ocio como una estrategia de turismo cultural y recreativo para la zona. Esto se logra mediante una reestructuración y potencialización de los usos del suelo presentes en el sector, como lo es el fortalecimiento de los ejes comerciales en la calle 63 y la articulación idónea de la actividad de los moteles como fuente generadora del ocio en el sector. A su vez, un determinante clave para la creación del plan es potenciar un modelo DOTS (Territorial, 2020), el cual busca implementar una intermodalidad entre los diferentes sistemas de transporte, priorizando aquellos sistemas que no repercuten de manera negativa en el medio ambiente, como lo son el caminar en el espacio público y el movilizarse en bicicleta.

3.1.1. Objetivo general

Conformar una nueva pieza de ciudad, en la cual se articula la primera línea del metro elevado como elemento trascendental en la configuración de un nodo de conexión intermodal, a partir de estrategias DOTS, que priorizan sistemas de transporte amigables con el medio ambiente.

3.1.2. Objetivos específicos

-Implementar un perfil acorde dentro de un modelo DOTS en la Av. Caracas y Cll 63, contemplando los criterios del nuevo POT “Bogotá reverdece – Decreto 555”, la estación de la primera línea del metro y el déficit de espacio público actual en la zona.

-Activar los bordes urbanos estableciendo criterios urbanísticos en los cuales se determine la integración de comercios y servicios en las primeras plantas de los edificios.

-Promover la mixtura de usos en los nuevos productos inmobiliarios, mediante la adecuación de nuevas manzanas, que permitan óptimos beneficios urbanísticos a promotores y propietarios.

3.2. LINEAMIENTOS DE INTERVENCIÓN URBANÍSTICOS

3.2.1 espacio público que prioriza el peatón

La estrategia se logra a partir de la incorporación de perfiles viales que cuenten con andenes de min 4 m, más control ambiental, además de nuevos carriles de ciclorruta en la calle 63 y Avenida Caracas, que se conectan al sistema de ciclorrutas metropolitano; así como parques y plazoletas que sirven de complemento a los DOTS, que se contemplan en el plan parcial.

3.2.2. Fortalecimiento de ejes comerciales

Se fomenta la presencia de nuevas formas de negocio y emprendimiento, con edificaciones como coworking, talleres de emprendimiento y comercio de escala local, orientado a nuevas tendencias del mercado inmobiliario.

3.2.3. Impulso al turismo de ocio

A través de oferta hotelera, hostales y vivienda de alquiler, se busca fomentar el turismo asociado a nuevas dinámicas recreativas y de ocio que se proyectan establecer mediante el Plan parcial.

3.2.4. Tensiones educativas

El plan parcial busca activar las dinámicas urbanas, mediante la incorporación de equipamientos educativos y nuevos espacios para la experimentación e innovación.

3.2.5. La vivienda como elemento de amortiguación urbana

Se incorporan edificaciones con uso de vivienda No VIS en el eje de la Av. Caracas hacia el oriente, complemento de las actividades comerciales y de ocio, en donde el valor del suelo por metro cuadrado es más alto, y VIS/VIP en aquellos extremos de la propuesta urbana que se relacionan directamente con barrios consolidados.

3.2.6. Vías con prioridad peatonal

Mediante el tratamiento de nivel y/o materiales se priorizará el paso peatonal de la Cra 15 dentro del Plan parcial, propiciando un nuevo eje comercial de ocio que vincule las dinámicas presentes de los moteles con las nuevas dinámicas que se generará a través del Plan Parcial.

3.2.7. Condiciones de localización de las áreas privadas afectadas al uso público (apau)

En el plan parcial se configuran Áreas Privadas Afectas al Uso Público (APAU) dentro de las áreas útiles propuestas en aquellos predios que colindan directamente contra vías de conexión metropolitana, las cuales buscan complementar y activar los bordes urbanos mediante nuevas dinámicas comerciales y de servicios.

3.2.8. Conformación de corredores verdes y alamedas

Se proyectan zonas de cesión contiguas junto a la calle 63^a, la calle 62 y la Cra 15, las cuales establecen nuevas áreas de espacio público con gran variedad de zonas verdes, en donde se desarrollarán sistemas DOTS, como alamedas con franjas de ciclo infraestructura y grandes andenes; estas a su vez se conectan con vías principales como la Calle 63 y sus diferentes sistemas de espacio público.

3.2.9. Nodos de intermodalidad

Se establecen áreas de cesión en conjunto con los sistemas DOTS como lo es la estación del metro en la Calle 63, la ciclo infraestructura proyectada y SITP. Estos nodos actuarán como plazoletas de servicio para dichos sistemas, así como de conexión intermodal, en donde existirán elementos de dotación como bici parqueaderos, que complementen las dinámicas intermodales.

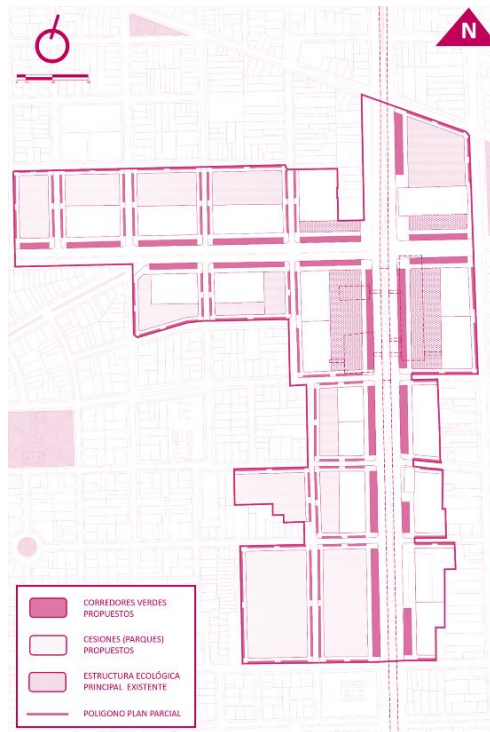
3.3. NUEVA ÁREA BRUTA

El polígono del Plan parcial parte de la conceptualización del área de integración multimodal A.I.M de la Calle 63, la cual se enmarca como futura estación de la primera línea del metro de Bogotá. El Plan contempla vincular la A.I.M y algunas manzanas contiguas a la A.I.M,

las cuales se rehabilitarán y renovarán mediante la incorporación de usos mixtos; la nueva área bruta corresponde a **223.266,08 m²**, ampliando el área de la AIM original, la cual era de 174.539,4 m² (Alcaldía de Bogotá D.C, 2021, pág. Artículo 160). El POT promueve y proyecta sobre esta futura área infraestructura de acceso y tránsito de alta capacidad, mayor calidad de uso peatonal, mayor capacidad de ciclo parqueaderos, parqueaderos disuasorios que promuevan el transporte sostenible, permitiendo la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte dentro del marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible. Adicionalmente, las AIM pretenden ser áreas para la captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos para generar vitalidad urbana y dinámicas de proximidad, que aporten a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales, generando además equidad y sostenibilidad social promoviendo la localización de viviendas VIS y VIP (Alcaldía de Bogotá D.C, 2021, pág. Artículo 101).

Dentro y colindante al territorio de esta AIM se identifican 3 principales tensiones comerciales captadoras de empleo en la ciudad; la avenida Caracas, la Calle 63 y la Cra. 14, teniendo estos ejes diferentes usos relacionados a industrias creativas, como: moda, música, arte y diseño; e industrias del ocio como: teatros, moteles, clubs nocturnos, entre otros. (Ilustración 28).

Ilustración 28

Plan parcial propuesta

Nota: Elaboración propia

3.4. NUEVA ÁREA NETA

El área neta a urbanizar dentro del plan parcial tiene un **área de 148.958,09 m²**, siendo esta el resultante de descontar las cargas generales descritas como afectaciones generadas por la proyección de vías principales de transporte; para el caso del PP-DOC serán la proyección del cambio de perfil de la Avenida Caracas y la Calle 63.

3.5. NUEVA ÁREA ÚTIL

El área útil total del Plan parcial se estima en 7,3 Ha, la cual se prorrotea en las manzanas que acoge el Plan Parcial mediante el instrumento de reparto equitativo de cargas y beneficios.

3.5.3. Descripción general del planteamiento urbanístico y cuadro general de áreas

El área de intervención del plan está conformada por 18 manzanas del barrio Chapinero Norte, Occidental y Oriental, que surtirán un proceso de renovación en aras de articular el

contexto urbano a la futura línea del metro y demás medios de transporte masivo. Estas manzanas están localizadas entre la calle 57 y la calle 64 y las carreras 15 y 13 de la ciudad. Las 18 manzanas se constituyen en 3 Unidades de Actuación Urbanística y/o Gestión (UAU), las cuales se podrán desarrollar independientemente mediante un tratamiento urbanístico homogéneo, que garantice la integración del plan parcial de renovación urbana en el sector. (Tabla 2).

Tabla 2

Cuadro de áreas generales-Plan Parcial

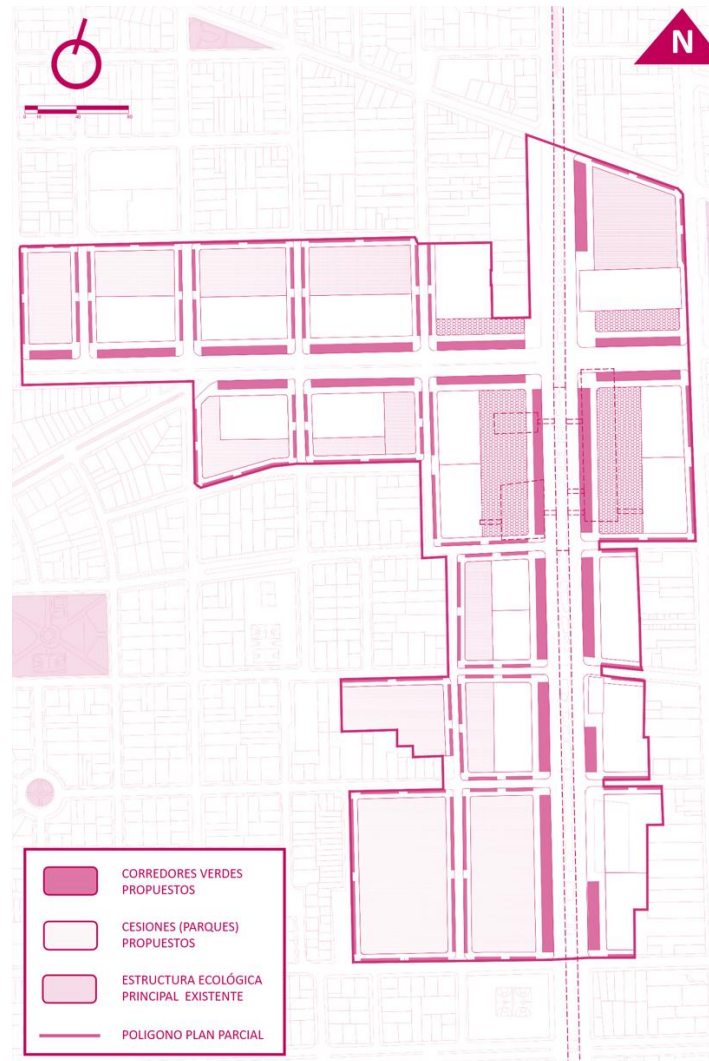
CUADRO DE ÁREAS GENERALES - PLAN PARCIAL				
N°	PLAN PARCIAL (DISTRITO DEL OCIO - CHAPINERO)	PORCENTAJE PARTICIPACIÓN	TOTAL DEL PP M2	
ÁREA BRUTA	1	ÁREA BRUTA	100%	223266,08
	1.1	SUELO NO OBJETO DE REPARTO		3153,80
	1.2	SUELO OBJETO DE REPARTO		220112,28
	2	AFECCIONES	31,87%	71154,19
	2.1	CARGAS GENERALES		70846,3
	2.1.1	RESERVA AV. CARACAS	20,27%	45251,83
	2.1.2	RESERVA CLL 63	11,46%	25594,47
	3	ÁREA NETA URBANIZABLE	66,72%	148958,09
CESIONES	3	ÁREA NETA URBANIZABLE	100,00%	148958,09
	3.1	CONTROLES AMBIENTALES		23831,28
	3.2	ÁREA BASE CÁLCULO DE CESIONES		125126,81
	4	CESIONES OBLIGATORIAS	65,00%	81332,43
	4.1	CESION PARQUES CON TRASLADO VÍAS	62,00%	77578,62
	4.2	CESIÓN PARQUES PÚBLICOS Y PLAZOLETAS		66636,31
	4.3	MALLA VIAL LOCAL		10942,31
	4.4	CESIÓN EQUIPAMIENTO PÚBLICO	3,00%	3753,8043
	4.5	TOTAL CESIONES PÚBLICAS + C.A.		105163,71
	5	ÁREA ÚTIL	29,40%	43794,38

Nota: elaboración propia

3.6. ESTRUCTURAS Y SISTEMAS DEL PLAN PARCIAL

3.6.1. Sistema ambiental

Las zonas verdes propuestas dentro del plan parcial se componen de los controles ambientales (C.A.) y las cesiones obligatorias de espacio público (C.E.P); en donde se configuran C.A. de 11m contra las vías de conexión principal: Calle 63 y Avenida Caracas, y C.A. de 3m en los perfiles viales de las vías locales del plan. Estos C.A. se conectan con la estructura ecológica principal y a su vez complementan los sistemas DOTS del plan. La propuesta contempla un 65% del área neta urbanizable para C.E.P distribuida equitativamente dentro del plan, que buscan crear nuevos frentes urbanos y activar la vida urbana dentro el espacio público. (Ilustración 29).

Ilustración 29.*Plan parcial - Sistema ambiental*

Nota: elaboración propia

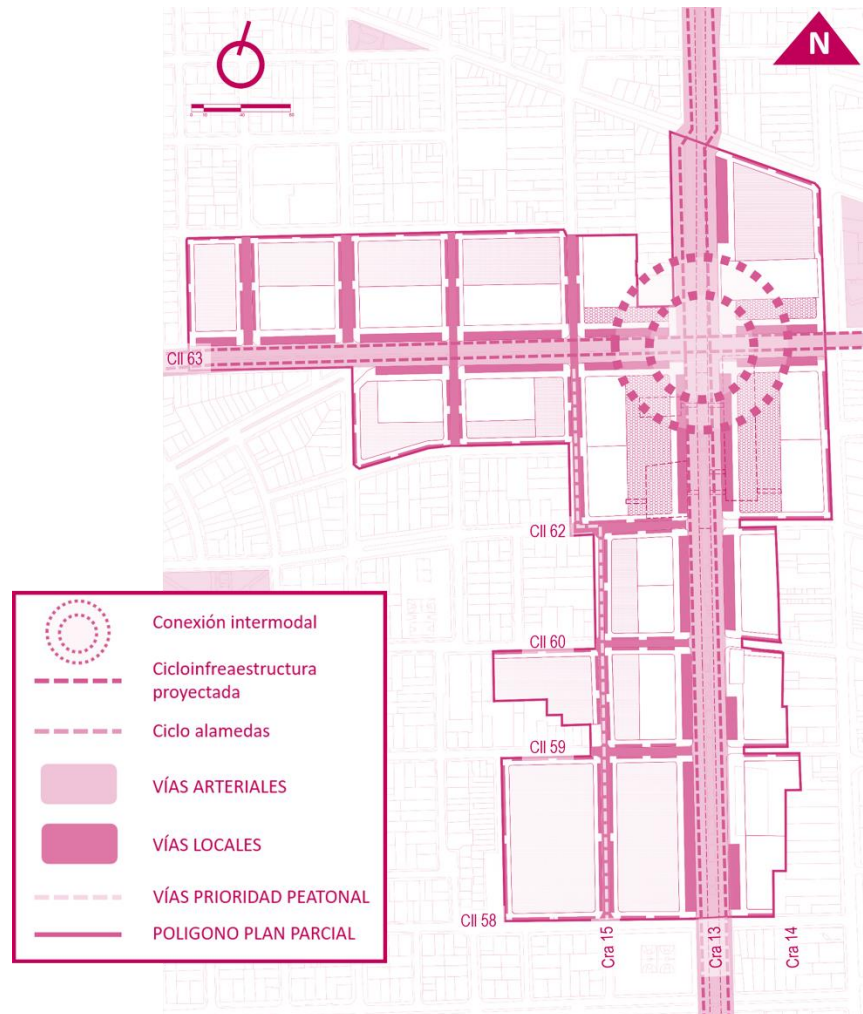
3.6.2. *Sistema de movilidad*

La propuesta de movilidad se fundamenta en el concepto de modelo DOTS., donde se busca priorizar medios de transporte sostenibles y amigables con el medio ambiente, como lo son el caminar y el transportarse en bicicleta; por ello una estrategia dentro del plan es contemplar andenes de min. 4 m dentro del Plan parcial, sin tener en cuenta los C.A. Esto posibilitará el recorrer y disfrutar de un espacio público de calidad dentro de toda la propuesta urbana. Además, se plantea incorporar ciclo carriles sobre la malla vial arterial, articulándose al sistema de

ciclorrutas metropolitanas; una estrategia clave dentro de los modelos D.O.T (Territorial, 2020). Todos los sistemas de intermodalidad se articulan con la futura estación de la PLMB de la Calle 63 con la Avenida Caracas. En el Plan se propone, además, priorizar la Cra. 15 con el fin de configurar un nuevo eje de ocio y disfrute para el peatón. (Ilustración 30).

Ilustración 30.

Plan parcial - Sistema Vial



Nota: elaboración propia

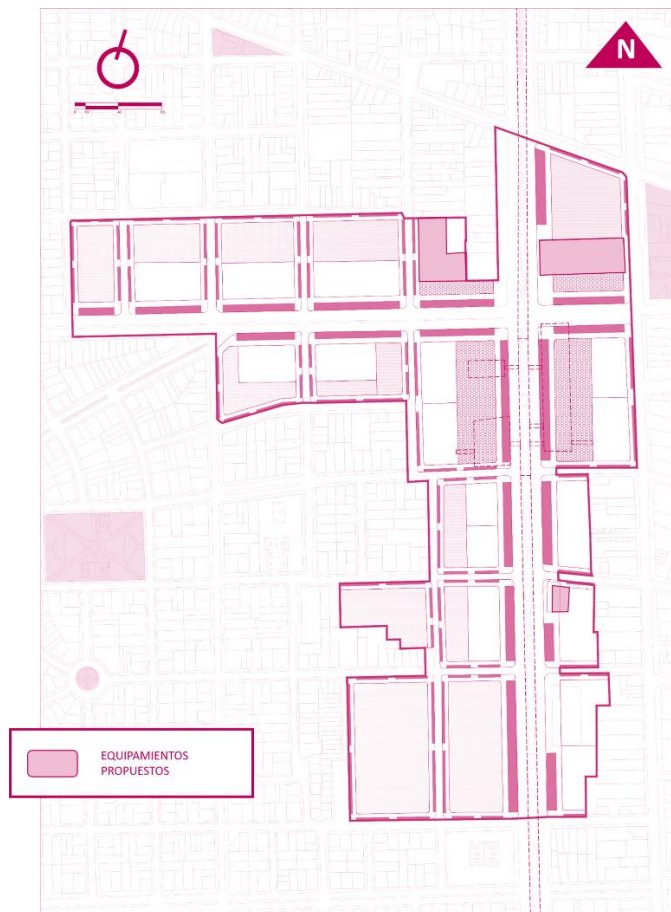
3.6.3. Sistema de equipamientos

El Plan parcial busca activar la vida urbana del sector, mediante la implantación de un equipamiento nuevo de educación superior y dos equipamientos culturales, en edificaciones existentes de carácter patrimonial, los cuales son contemplados dentro de Áreas de Manejo

Diferenciado (AMD) sobre la Avenida Caracas, fortaleciendo así la oferta educativa existente. Se propone destinar un predio de cesión obligatoria, para el equipamiento educativo de **3.473,99 m²**, pudiendo llegar a una edificabilidad de **25.456,06 m²**; ubicado sobre la calle 60 con carrera 15. A su vez se propone un teatro y galería sobre la Calle 63 con Cra 14 en los primeros pisos del Edificio de seguros Bolívar de carácter patrimonial, el cual se desarrollará en una AMD con una edificabilidad de **13.692,68m²**, Adicionalmente, se incorpora dentro de edificaciones existentes de carácter patrimonial, un equipamiento con uso cultural (casa de la cultura), el cual estará localizado sobre la carrera 14 con calle 60, con un área construida de 1.332,10m². (Ilustración 31).

Ilustración 31.

Plan parcial - Sistema de equipamientos



Nota: elaboración propia

3.7. ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO (AMD)

Dentro del Plan parcial se establecen A.M.D, que buscan la preservación de inmuebles de interés cultural y su integración en el Plan como hitos de la memoria histórica de la ciudad. Dentro de estas edificaciones se encuentra el edificio de Seguros Bolívar al norte del Plan parcial, reconocido como BIC al ser el edificio comercial más alto de su época, con un estilo arquitectónico modernista, que fue utilizado para diversos fines gubernamentales y comerciales. Así mismo se localizan dos inmuebles residenciales de 4 pisos cada uno con un estilo arquitectónico “inglés” que refleja las influencias internacionales de su periodo de creación, localizados un poco más hacia el sur por la Avenida Caracas. Estos edificios integrarán nuevos usos o cambiarán su uso según sea el caso, en aras de aprovechar beneficios urbanísticos adicionales. Las áreas y predios objeto como A.M.D, se configuran como áreas rentables dentro del plan, las cuales entrarán dentro el reparto de cargas y beneficios. (Ilustración 32).

3.7.1. Lineamientos de intervención de las AMD

Consolidación volumétrica e incorporación de nuevos usos

Los predios y edificaciones bajo el régimen de A.M.D, deberán mantener las condiciones volumétricas existentes, así como el paramento actual de las construcciones, en donde se permitirá la incorporación de nuevos usos de carácter dotacional y de servicios para la comunidad.

Beneficios urbanísticos

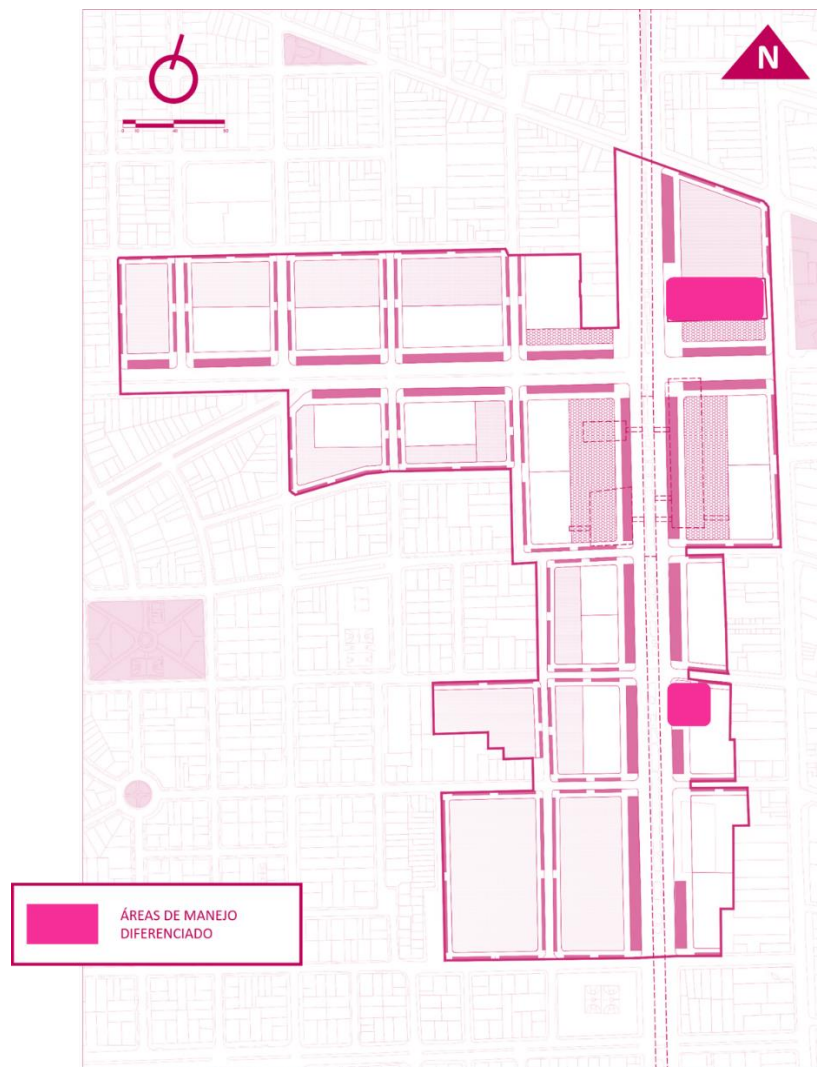
Los predios y edificaciones contempladas como A.M.D podrán articularse en el plan parcial como productos inmobiliarios de carácter público/privado, obteniendo así beneficios en la edificabilidad, que deberán prever para su ejecución, un nuevo diseño y reforzamiento estructural.

Materialidad

En el caso en que los predios objeto de A.M.D apliquen beneficios urbanísticos, esta nueva edificabilidad deberá mantener las condiciones materiales existentes, mediante acabados similares a los dispuestos en dichas construcciones.

Ilustración 32

Plan Parcial - Áreas de manejo diferenciado A.M.D



Nota: elaboración propia

4. NORMA URBANA

La propuesta normativa para el PP-DOC está enfocada en potencializar las actividades de ocio y turismo en el sector, vinculadas a los sistemas DOTS y a una estrategia de diversidad de usos del suelo, que, sumada con la propuesta de espacio público, configurará los nuevos flujos y dinámicas de la población que frecuenta o reside en el sector. Dicha mixtura se pretende lograr mediante la incorporación de usos en altura, a partir del incremento de la edificabilidad dentro del Plan Parcial, el cual busca fomentar edificaciones con diversas y novedosas actividades que incrementen el capital económico, dentro y en los alrededores del Plan. (Ilustración 33).

Ilustración 33

Esquema de usos Plan Parcial Distrito del Ocio Chapinero.















Nota: elaboración propia

Una estrategia clave en la concepción del Plan parcial es la articulación y potencialización de la estación del Metro en la Calle 63, a la cual se pretende otorgar mayores beneficios urbanísticos, brindando la oportunidad a los promotores y/o desarrolladores, de aumentar la edificabilidad de la estación, así como de integrarla a las nuevas edificaciones que comparten usos a fines o complementarios. Esto permitirá un desarrollo de las dinámicas urbanas en diferentes niveles y una mejor conectividad, con las nuevas edificaciones dentro del plan, a las personas que frecuentan la zona.

Como parte de las estrategias de usos en el Plan, se establece el comercio local y el comercio vinculado a nuevas tendencias, con el fin de configurar bordes blandos que activen la vida urbana en los primeros pisos de las edificaciones, y a su vez estos puedan complementarse con los nuevos sistemas de espacio público orientados en DOTS y la estación del Metro en la Calle 63. Cabe resaltar, que el comercio enfocado a nuevas tendencias está encaminado a la promoción de actividades de ocio dentro del Plan y en las inmediaciones del sector. Esta determinante de uso del suelo atraerá nuevas formas de emprendimiento económico enfocados en una *economía naranja*, en la cual se presentan modelos económicos orientados a la explotación del arte, la innovación tecnológica y las nuevas concepciones culturales. (Tabla 3).

Tabla 3*Clasificación de usos dentro del Plan Parcial*

	CLASIFICACIÓN	CATEGORIZACIÓN	ESCALA
RESIDENCIAL CON ZONAS DELIMITADA DE COMERCIO			
1	 RESIDENCIAL VIP	PRINCIPAL	N/A
2	 RESIDENCIAL VIS	PRINCIPAL	N/A
3	 RESIDENCIAL NO VIS	PRINCIPAL	N/A
4	 RESIDENCIAL - ALQUILER	PRINCIPAL	N/A
5	 COMERCIO Y SERVICIOS	COMPLEMENTARIO	Vecinal - Zonal
COMERCIO Y SERVICIOS			
6	 COMERCIO LOCAL	COMPLEMENTARIO	Zonal
7	 COMERCIO NUEVAS TENDENCIAS		Vecinal
8	 SERVICIOS EMPRESARIALES (COWORKING)		Vecinal
9	HOTELERÍA Y TURISMO		
10	 HOTEL	PRINCIPAL	N/A
11	 HOSTAL		
DOTACIONAL			
12	 EQUIPAMIENTOS CULTURALES	PRINCIPAL	Zonal
13	 SERVICIO DE TRANSPORTE		Metropolitana

Nota: elaboración propia

4.1. NORMAS DE EDIFICABILIDAD

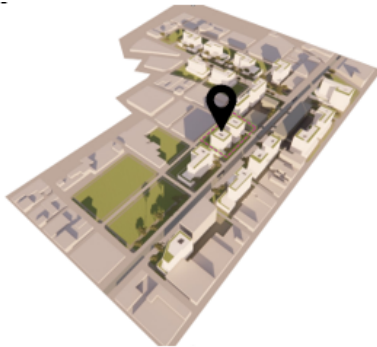
Para determinar las normativas volumétricas que regirán dentro del Plan Parcial, se aborda el Decreto 555 de 2021, por el cual se adopta el POT de Bogotá, y en el que se establecen los principales criterios urbanísticos, que darán forma a la propuesta urbanística que espera configurar el Plan parcial. A continuación, se describen las fichas normativas del plan según áreas homogéneas en edificabilidad y usos.

4.5.1. Ficha normativa MZ – 03 tipología vivienda de alquiler-comercio

Esta tipología de manzana, se establece para las manzanas 3,6, 15 y 16 es comercio y vivienda de alquiler, con una superficie de 5.514,70 m², su índice de construcción máximo es de 5,64, e índice de ocupación de 0,48. Debe haber un predominio de usos relacionado con vivienda de alquiler y comercio en los primeros 4 pisos. (Ilustración 34).

Ilustración 34

Ficha normativa MZ-03



Nota: elaboración propia

- Se debe localizar comercio en los 2 primeros pisos, el cual se destinará para actividad comercial local de los visitantes para las tipologías que desarrollen vivienda de alquiler. En los siguientes dos pisos se desarrollará comercio de bares. A partir del 5 piso hasta el último piso de la edificación, se debe destinar vivienda de alquiler, siendo éste el uso predominante de la manzana.

- Los aislamientos mínimos para esta tipología de manzana entre edificaciones son 2/5 de la altura promedio de las edificaciones.

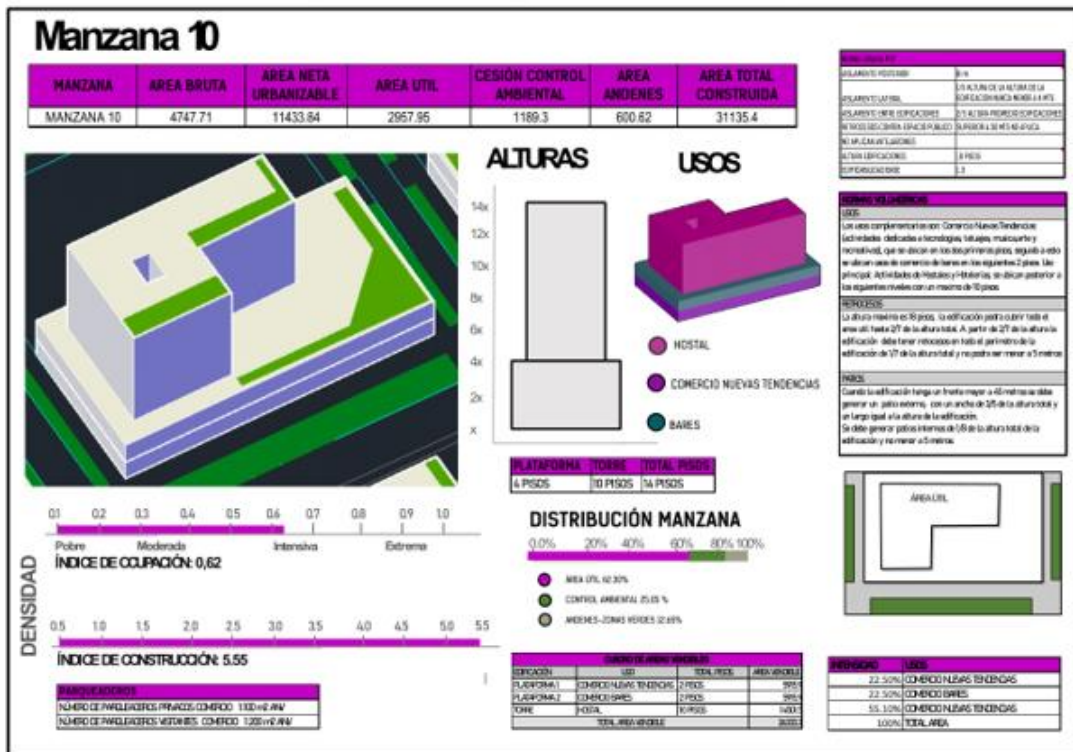
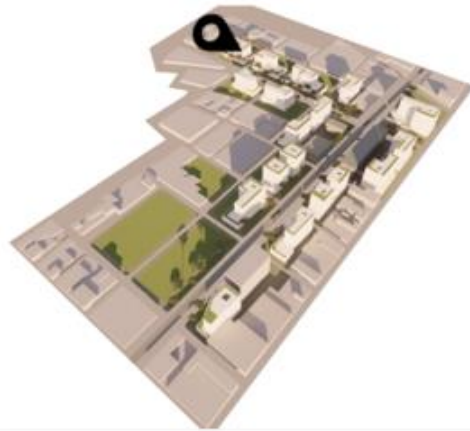
- Los aislamientos laterales corresponderán a $1/5$ de la altura total de la edificación, nunca menor a 4 metros.
- Los aislamientos posteriores serán de 8 metros, y en los retrocesos contra espacio público que sea superior a 30 metros, no aplicara.
- Debe existir un control ambiental en el frente de las edificaciones o cuando se encuentren frente a vías principales, estos deben ser de 8 metros.
- Están permitidos los sótanos y semisótanos. Para sótanos un máximo de 3 y en el caso de semisótanos, estos no pueden sobresalir más de 1,50m del nivel del terreno.
- Para estacionamientos deberá haber 1 estacionamiento privado por cada 100 m^2 de ANV y 1 de visitantes por cada 200 m^2 de ANV. Estos deben siempre ir ubicados en sótanos, no se permiten a nivel. Se debe acceder desde una vía local.
- Los andenes siempre deben ir con zonas verdes y diseñados en concordancia con los sistemas socioeconómicos del sector.
- La altura máxima es de 18 pisos. A partir de $2/7$ de la altura, la edificación debe tener un retroceso de $1/7$ de la altura total y no podrá ser menor a 5 metros.
- Las edificaciones no podrán tener un frente mayor a 35 metros, se debe generar un aislamiento de $1/5$ de la altura total. Debe haber patios internos de $1/8$ de la altura total de la edificación y no menor a 5 metros.
- No es obligatorio los antejardines.
- Se debe implementar un porcentaje mínimo de área de techos verdes para aumentar la cobertura verde en todo el proyecto.

4.5.2. Ficha normativa MZ – 10 tipología hostales-comercio nuevas tendencias-bares

Esta tipología de manzana, se establece para las manzanas 7,8,10, 11 y 12, que corresponde a comercio nuevas tendencias (actividades dedicadas a las tecnologías, zonas de tatuajes, música arte y recreativas de entretenimiento), comercio de bares y hostales, con una superficie de $4.747,71 \text{ m}^2$, su índice de construcción máximo es de 5,55, e índice de ocupación de 0,62. El uso predominante debe ser de hostales. (Ilustración 35).

Ilustración 35

Ficha normativa MZ-10



Nota: elaboración propia

- El uso total y predominante debe ser para equipamientos dotacionales.
- Los aislamientos mínimos para esta tipología de manzana entre edificaciones son 2/5 de la altura promedio de las edificaciones.

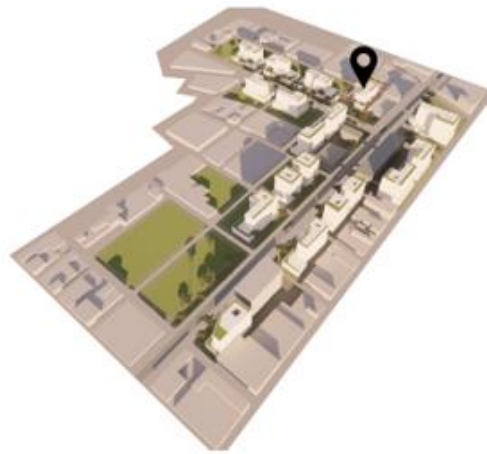
- Los aislamientos laterales corresponderán a $1/5$ de la altura total de la edificación, nunca menor a 4 metros.
- Los aislamientos posteriores serán de 8 metros, y en los retrocesos contra espacio público que sea superior a 30 metros, no aplicará.
- Debe existir un control ambiental en el frente de las edificaciones o cuando se encuentren frente a vías principales; estos deben ser de 8 metros.
- Están permitidos los sótanos y semisótanos. Para sótanos un máximo de 3 y en el caso de semisótanos, estos no pueden sobresalir más de 1,50m del nivel del terreno.
- Para estacionamientos deberá haber 1 estacionamiento privado por cada 100 m^2 de ANV y 1 de visitantes por cada 200 m^2 de ANV. Estos deben siempre ir ubicados en sótanos, no se permiten a nivel. Se debe acceder desde una vía local.
- No se permiten cerramientos de ningún tipo.
- Los andenes siempre deben ir con zonas verdes y diseñados en concordancia con los sistemas socioeconómicos del sector.
- La altura máxima es de 14 pisos. La edificación podrá cubrir toda el área útil hasta $2/7$ de la altura total. A partir de $2/7$ de la altura, la edificación debe tener retrocesos en todo el perímetro de la edificación de $1/7$ de la altura total y no podrá ser menor a 5 metros.
- Cuando la edificación tenga un frente mayor a 45 metros se debe generar patios externos con un ancho de $3/5$ de la altura total y el largo debe ser igual a la edificación, se debe generar patios internos de $1/8$ de la altura total de la edificación y no menor a 5 metros.
- No es obligatorio los antejardines.
- Se debe implementar un porcentaje mínimo de área de techos verdes para aumentar la cobertura verde en todo el proyecto.

4.5.3. Ficha normativa Mz – 13 tipología equipamiento

Esta tipología de manzana corresponde a la manzana 13 con uso de equipamientos educativo, con una superficie de 6.428,36 m², su índice de construcción máximo es de 3,96, e índice de ocupación de 0,28. (Ilustración 36).

Ilustración 36

Ficha normativa MZ



Nota: elaboración propia

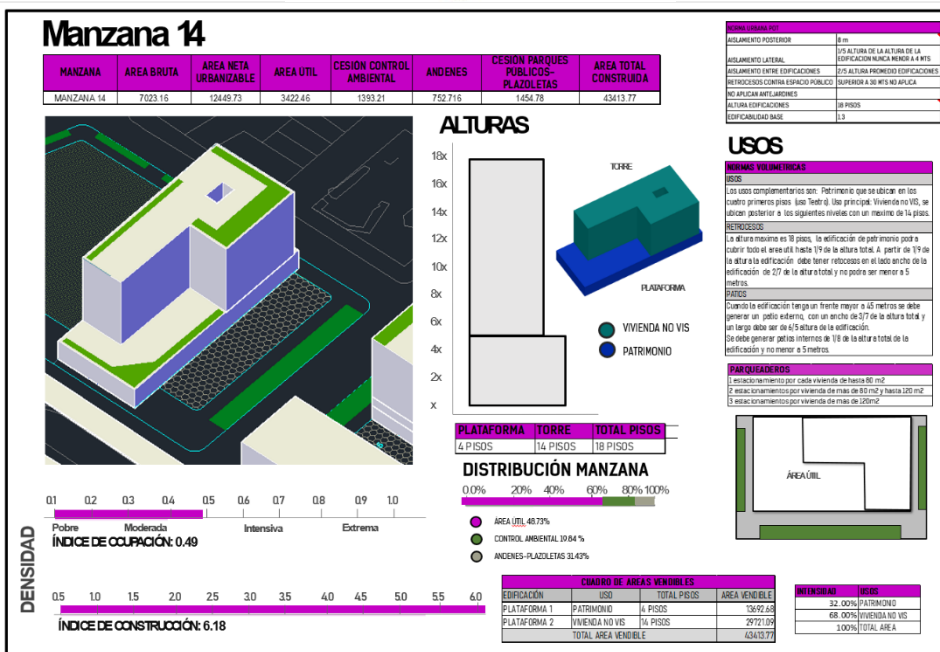
- Se debe localizar uso de equipamiento con carácter educativo en toda el área útil de la edificación, siendo el uso predominante de esta manzana. Hostales, siendo éste el uso predominante de la manzana.
- Los aislamientos mínimos para esta tipología de manzana entre edificaciones son $2/5$ de la altura promedio de las edificaciones.
- Los aislamientos laterales corresponderán a $1/5$ de la altura total de la edificación, nunca menor a 4 metros.
- Los aislamientos posteriores serán de 8 metros, y en los retrocesos contra espacio público que sea superior a 30 metros, no aplicará.
- Debe existir un control ambiental en el frente de las edificaciones o cuando se encuentren frente a vías principales, estos deben ser de 8 metros.
- Están permitidos los sótanos y semisótanos. Para sótanos un máximo de 3 y en el caso de semisótanos, estos no pueden sobresalir más de 1,50m del nivel del terreno.
- Para estacionamientos deberá haber 1 estacionamiento privado por cada 100 m² de ANV y 1 de visitantes por cada 200 m² de ANV. Estos deben siempre ir ubicados en sótanos, no se permiten a nivel. Se debe acceder desde una vía local.
- Los andenes siempre deben ir con zonas verdes y diseñados en concordancia con los sistemas socioeconómicos del sector.
- La altura máxima es de 18 pisos. La edificación debe tener aislamientos posteriores y laterales de 8 metros.
- Cuando la edificación tenga un frente mayor a 45 metros se debe generar un patio externo con un ancho de $3/5$ de la altura total y el largo debe ser $1/2$ del largo total de la edificación.
- No es obligatorio los antejardines.
- Se debe implementar un porcentaje mínimo de área de techos verdes para aumentar la cobertura verde en todo el proyecto.

4.5.4. Ficha normativa MZ – 14 tipología vivienda no vis- patrimonio

Esta tipología de manzana se establece para la manzana 14, es comercio nuevas tendencias (actividades dedicadas a las tecnologías, zonas de tatuajes, música arte y recreativas de entretenimiento), comercio de bares y hostales, con una superficie de 7.023,16 m², su índice de construcción máximo es de 6,18, e índice de ocupación de 0,49. (Ilustración 37).

Ilustración 37.

Ficha normativa MZ-14



Nota: elaboración propia

- En esta manzana se tiene un área de manejo diferenciado (AMD) el cual corresponde a un teatro; por tanto, se conserva. En los siguientes pisos se debe desarrollar vivienda no VIS, siendo el uso predominante.
- Los aislamientos mínimos para esta tipología de manzana entre edificaciones son $2/5$ de la altura promedio de las edificaciones.
- Los aislamientos laterales corresponderán a $1/5$ de la altura total de la edificación, nunca menor a 4 metros.
- Los aislamientos posteriores serán de 8 metros, y en los retrocesos contra espacio público que sea superior a 30 metros, no aplicará.
- Debe existir un control ambiental en el frente de las edificaciones o cuando se encuentren frente a vías principales, estos deben ser de 8 metros.
- Están permitidos los sótanos y semisótanos. Para sótanos un máximo de 3 y en el caso de semisótanos, estos no pueden sobresalir más de 1,50m del nivel del terreno.
- Los estacionamientos deberán ser de 1 por cada vivienda de hasta 80 m²; 2 estacionamientos por cada vivienda de más de 80 m² hasta 120 m²; 3 estacionamientos por cada vivienda de más de 120 m².
- Los andenes siempre deben ir con zonas verdes y diseñados en concordancia con los sistemas socioeconómicos del sector.
- La altura máxima es 18 pisos, la edificación de patrimonio podrá cubrir toda el área útil hasta $1/9$ de la altura total. A partir de $1/9$ de la altura la edificación debe tener retrocesos en el lado ancho de $2/7$ de la altura total y no podrá ser menor a 5 metros.
- Cuando la edificación tenga un frente mayor a 45 metros se debe generar un patio externo, con un ancho de $3/7$ de la altura total y un largo debe ser de $6/5$ altura de la edificación. Se debe generar patios internos de $1/8$ de la altura total de la edificación y no menor a 5 metros.
- No es obligatorio los antejardines.
- Se debe implementar un porcentaje mínimo de área de techos verdes para aumentar la cobertura verde en todo el proyecto.

5. GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

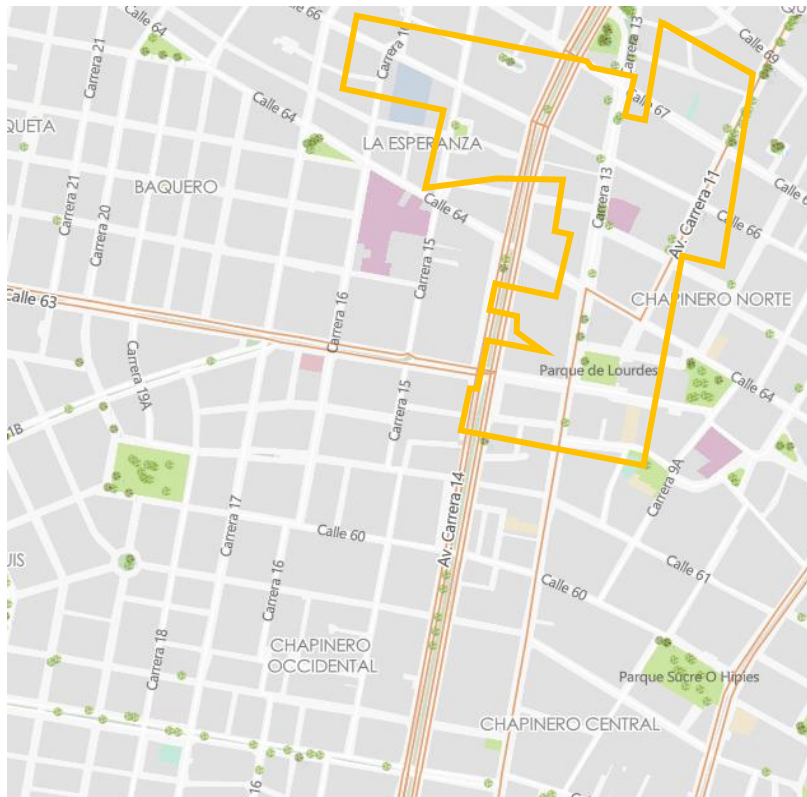
El esquema del Plan Parcial Distrito del Ocio Chapinero define los valores iniciales del suelo que se aporta al Plan Parcial, según el área construida y los usos predominantes. Posteriormente, se identifican las cargas urbanísticas (generales y locales) y los beneficios, expresados en los productos inmobiliarios que se pondrán en venta, los cuales son el resultado de la concreción de los aprovechamientos urbanísticos definidos para el Plan Parcial.

5.1. CONDICIONES INICIALES DEL SUELO

El plan parcial en sus condiciones iniciales del suelo se compone por un total de 27 manzanas que suman un área total de 26 hectáreas. En cuanto a los usos de suelo y condición, se puede evidenciar que es una zona totalmente urbanizada, con usos predominantes de comercio y vivienda. El valor medio del m² por usos, se estableció luego de hacer un promedio de los valores encontrados en el estudio de mercado realizado, con predios de la zona de los barrios Chapinero Occidental. (Ilustración 38).

Ilustración 38

Condición actual predio



Nota: elaboración propia

5.2. ESTUDIO DE MERCADO POR TIPO DE USO

Al realizar la revisión normativa para el proyecto, se establece que los usos a considerar son: vivienda (VIS, VIP y NO VIS), comercio (Local, bares y nuevas tendencias) y servicios como: hoteles, hostales, vivienda de alquiler y oficinas. A continuación, se presenta el estudio del mercado para cada uno de los usos.

5.2.1. *Uso residencial*

Para obtener los datos de los valores en vivienda se toman de los barrios Chapinero Occidental y San Luis para así determinar el promedio del valor del m2. Se analizan 15 proyectos de estratos entre 3 y 4, de diferentes áreas y antigüedad. En la tabla 4 se presenta los proyectos de viviendas y el precio medio de referencia obtenido, que es de \$ 3.469.470.

Tabla 4.

Estudio de Mercado Vivienda

ID	LOCALIZACIÓN	AREA CONSTRUIDA	VALOR M2	ANTIGÜEDAD
1	CHAPINERO OCC	180	2500000	16 A 30 AÑOS
2	CHAPINERO OCC	76,97	3702274	16 A 30 AÑOS
3	CHAPINERO OCC	398,4	3765060	9 A 15 AÑOS
4	CHAPINERO OCC	163	2914110	16 A 30 AÑOS
5	CHAPINERO OCC	52	4134615	MAS DE 30 AÑOS
6	CHAPINERO OCC	300	2266666	MAS DE 30 AÑOS
7	CHAPINERO OCC	114	3508772	MAS DE 30 AÑOS
8	CHAPINERO OCC	1000	4000000	MAS DE 30 AÑOS
9	CHAPINERO OCC	600	3666666	MAS DE 30 AÑOS
10	CHAPINERO OCC	190	2368412	MAS DE 30 AÑOS
11	CHAPINERO OCC	350	2714285	MAS DE 30 AÑOS
12	CHAPINERO OCC	74	4324324	16 A 30 AÑOS
13	CHAPINERO OCC	480	1745833	16 A 30 AÑOS
14	CHAPINERO OCC	56	5000000	16 A 30 AÑOS
15	CHAPINERO OCC	58	5431034	16 A 30 AÑOS

Nota: elaboración propia

5.2.2. *Uso comercial*

Las áreas comerciales es un uso también predominante, debido a la vocación y las actividades que busca fomentar el plan parcial. El análisis se basó en el estudio del uso de comercio en los barrios Chapinero Occidental y San Luis. Se analizaron 15 propiedades de diferentes tipos de comercio y se determinó un precio de referencia medio de \$5.967.027. (Tabla 5).

Tabla 5.*Estudio de Mercado Comercio*

ID	LOCALIZACIÓN	AREA CONSTRUIDA	VALOR M2	ANTIGÜEDAD
1	CHAPINERO OCC	230	6521739	9 A 15 AÑOS
2	CHAPINERO OCC	43	6279069	MAS DE 30 AÑOS
3	CHAPINERO OCC	2	9000000	16 A 30 AÑOS
4	CHAPINERO OCC	111	6486486	MAS DE 30 AÑOS
5	CHAPINERO OCC	36	5555555	16 A 30 AÑOS
6	CHAPINERO OCC	12	5000000	MAS DE 30 AÑOS
7	CHAPINERO OCC	5	9600000	16 A 30 AÑOS
8	CHAPINERO OCC	114	5263158	MAS DE 30 AÑOS
9	CHAPINERO OCC	20	4450000	1 A 8 AÑOS
10	CHAPINERO OCC	342	3947368	16 A 30 AÑOS
11	CHAPINERO OCC	550	4545454	MAS DE 30 AÑOS
12	CHAPINERO OCC	180	3611111	1 A 8 AÑOS
13	CHAPINERO OCC	138	5987876	16 A 30 AÑOS
14	CHAPINERO OCC	22	4090909	MAS DE 30 AÑOS
15	CHAPINERO OCC	24	9166666	16 30 AÑOS

Nota: elaboración propia

5.2.3. Uso de oficinas

Para el uso de oficinas la zona de referencia son los barrios Chapinero y San Luis. Se toman 15 predios con este uso de diferentes áreas, y años de antigüedad. En la tabla 6 se presenta los proyectos comparables donde el precio de referencia medio para el uso de oficinas, es de \$4.950.149

Tabla 6*Estudio de mercado de Oficinas*

ID	LOCALIZACIÓN	AREA CONSTRUIDA	VALOR M2	ANTIGÜEDAD
1	CHAPINERO OCC	50	3700000	16 A 30 AÑOS
2	CHAPINERO OCC	120	2416666	MAS DE 30 AÑOS
3	CHAPINERO OCC	37	5945945	16 A 30 AÑOS
4	CHAPINERO OCC	28	6428571	16 A 30 AÑOS
5	CHAPINERO OCC	51	4705882	MAS DE 30 AÑOS
6	CHAPINERO OCC	23	3695652	16 A 30 AÑOS

7	CHAPINERO OCC	18	4166666	16 A 30 AÑOS
8	CHAPINERO OCC	94	5308510	16 A 30 AÑOS
9	CHAPINERO OCC	70	3285714	16 A 30 AÑOS
10	CHAPINERO OCC	99	5676767	16 A 30 AÑOS
11	CHAPINERO OCC	51	7254901	MAS DE 30 AÑOS
12	CHAPINERO OCC	17	7058823	1 A 8 AÑOS
13	CHAPINERO OCC	50	4500000	MAS DE 30 AÑOS
14	CHAPINERO OCC	34	6470588	16 A 30 AÑOS
15	CHAPINERO OCC	45	3637555	16 30 AÑOS

Nota: elaboración propia

5.3. CARGAS URBANÍSTICAS

De acuerdo con lo definido en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan de Ordenamiento Zonal (POZ) se consideran cargas generales en el Plan Parcial aquellas cargas que deben ser repartidas en escala de ciudad debido al beneficio general que producen y cuyo costo debe ser distribuido entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas, mediante un sistema que garantice el reparto equitativo de cargas y beneficios.

Las cargas locales corresponden a aquellas cargas que deben ser asumidas directamente por los propietarios del suelo o los desarrolladores interesados, en contraprestación a los beneficios básicos.

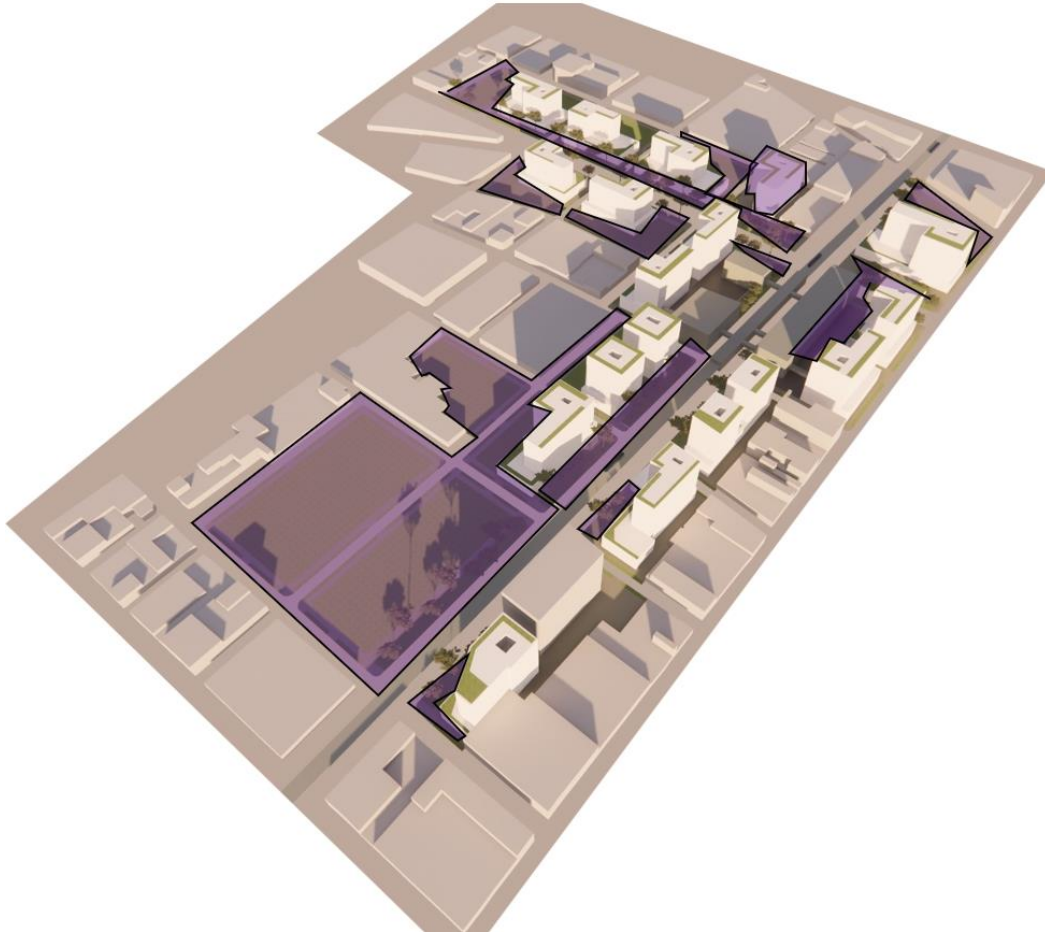
A continuación, en la tabla 7 e ilustración 39 se muestran las cargas generales y locales definida en la formulación del instrumento:

Tabla 7.

Cargas generales y locales Plan Parcial Distrito del Ocio Chapinero

Cargas del proyecto	Área (m2)	Porcentaje
Parque Local (nuevo o que se adecua)	53.172,23	0,24
Plazas	13.464,08	0,06
Andenes	66.636,31	0,30
Via Malla Vial arterial (V0 a V3)	70.846,30	0,32
Malla Vial Local (V7 - V8)	10.942,31	0,05
Equipamiento educativo	3.753,80	0,02
TOTAL	218.815,04	100%

Nota: elaboración propia

*Ilustración 39**Cargas Urbanísticas*

Nota: elaboración propia

Una vez identificadas las cargas urbanísticas generales, se calculan los costos de construcción de cada uno de los componentes de los sistemas públicos, para lo cual se toma un presupuesto. Como se indica en la tabla 8, el cálculo de los costos por m² de las cargas urbanísticas representa un valor total de \$190.801 millones de pesos. Se atribuye el incremento de los costos de urbanización a las zonas de protección ambiental, la malla vial arterial e intermedia, ampliación de andenes, propuesta de plazas y parques. También se contempla que otro de los aspectos del incremento del costo total del proyecto son los valores para los equipamientos culturales.

Tabla 8.*Costos de Urbanización*

CARGAS DEL PROYECTO	Área (m2)	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Parque Local (nuevo o que se adecua)	53.172,23	\$ 221.884,66	\$ 11.798.102.174,99
Plazas	13.464,08	\$ 221.884,66	\$ 2.987.472.813,01
Andenes	66.636,31	\$ 221.884,66	\$ 14.785.575.476,15
Vía Malla Vial arterial (V0 a V3)	70.846,30	\$ 2.103.586,00	\$ 149.031.284.831,80
Malla Vial Local (V7 - V8)	10.942,31	\$ 481.970,00	\$ 5.273.865.150,70
Equipamiento educativo	3.753,80	\$ 1.844.718,10	\$ 6.924.710.736,07
TOTAL	218.815,04		\$ 190.801.011.182,72

Nota: elaboración propia

5.4. BENEFICIOS

Las áreas vendibles del proyecto se conforman por usos comerciales y de servicios de escala zonal y de ciudad como usos predominantes, seguido por unidades de vivienda VIP, VIS y No VIS de estrato 3, en donde se proyectan aproximadamente 3.414 viviendas. El área total construida del proyecto corresponde a 73.622,35 m². En la tabla 9 e ilustración 40 se especifican las edificabilidades totales por cada uno de los usos propuestos.

Tabla 9.*Área vendible por uso*

Manzana	m2 útiles	Residencial			Comercio			Equipamientos		Servicios				TOTAL	
		VIP	VIS	E3	Bar	Ivas Tendend	Escala Local	Educativo	Cultural	Hostales	Vivienda Alquiler	Hoteles	Empresariales		
Manzana 2	2.780,63		23.490,15				8.341,89							11.122,52	42.954,56
Manzana 3	3.092,21				7.435,98		7.435,98				34.448,80				49.320,76
Manzana 6	5.054,96				13.110,03		13.110,03				34.035,84				60.255,90
Manzana 7	2.630,67		18.879,75				13.153,35								32.033,10
Manzana 8	2.460,80	14.986,66					12.304,00								27.290,66
Manzana 10	2.957,96				5.915,92	8.873,88				23.202,40					37.992,20
Manzana 11	3.053,57				9.160,71	9.160,71				17.336,16					35.657,58
Manzana 12	3.540,61				10.621,83	10.621,83				20.688,48					41.932,14
Manzana 13	3.473,99							27.274,35							27.274,35
Manzana 14	3.422,46			31.843,95					13.689,84						45.533,79
Manzana 15	5.178,87				13.451,37		13.451,37					46.084,32			72.987,06
Manzana 16	3.312,02			25.690,35		11.560,35									37.250,70
Manzana 17	3.103,74				6.752,76		6.752,76		2.202,40					6.752,76	22.460,68
Manzana 18	2.207,60				19.725,15	4.865,76	4.865,76								29.456,67
Total	73.622,35	14.986,66	42.369,90	77.259,45	71.314,36	40.216,77	79.415,14	27.274,35	15.892,24	61.227,04	68.484,64	46.084,32	17.875,28		562.400,15
TOTAL			134.616,01			190.946,27		43.166,59			193.671,28				

Nota: elaboración propia

*Ilustración 40.**Beneficios*

Nota: elaboración propia

Con la propuesta del área vendible para las 18 manzanas se determinan 4 tipologías de manzanas en donde se determina un índice promedio de construcción máximo, los cuales son: para usos de vivienda VIS-comercio y vivienda No VIS-comercio de 6,18; hotel-hostales y comercio-servicios de 5,55; vivienda de alquiler-comercio de 5,64 y para equipamientos, de 3,96. El índice de ocupación promedio es de 0,49 para vivienda-comercio; de 0,62 para hotel-hostales y comercio; y de 0,48 para vivienda de alquiler y comercio-servicios. Estos valores responden a la priorización de espacio público y áreas libres que requiere la estructura ecológica principal de la zona.

Según el estudio de mercado para determinar el valor de m² promedio de los predios; en vivienda se toman los valores de proyectos con antigüedad máxima de 3 años, con los siguientes valores, para vivienda VIP \$ 2.485.714, vivienda VIS \$ 4.142.857 y vivienda No VIS \$10.900.000. Para comercio se obtiene un valor promedio de \$ 13.243.333. En cuanto a

equipamientos privados, tales como edificaciones de carácter educativo y cultural se asigna un valor promedio de \$ 14.616.432 y para oficinas el valor es de \$ 13.747.500.

Al generar usos mixtos y mayor altura en las edificaciones, se incrementa dichos ingresos por ventas y se garantiza mejores aprovechamientos económicos. En la tabla 10 se especifica la utilidad esperada, costos directos, indirectos y el balance por cada uno de los usos propuestos.

Tabla 10

Beneficios Plan Parcial Distrito del Ocio

USO	Costos Directos Construcción		Costos Indirectos		Utilidad esperada		Vr. De Venta		Balance por uso	
	m2 de construcción	Costo total	% sobre ventas	Costo total	% sobre ventas	Utilidad total	m2 de construcción	Vr. Venta total		
Residencial	VIP	\$ 919.714	\$ 13.783.441.015	14%	\$ 4.172.286.144	4%	\$ 1.192.081.755	\$ 2.485.714	\$ 29.802.043.886	\$ 10.654.234.971
	VIS	\$ 1.217.466	\$ 51.583.912.673	14%	\$ 19.659.633.600	8%	\$ 11.234.076.343	\$ 4.142.857	\$ 140.425.954.286	\$ 57.948.331.669
	E3	\$ 4.033.000	\$ 311.587.361.850	14%	\$ 82.528.544.490	11%	\$ 64.843.856.385	\$ 10.900.000	\$ 589.489.603.500	\$ 130.529.840.775
Comercio	Bar	\$ 1.100.000	\$ 78.445.796.000	12%	\$ 118.610.043.552	17%	\$ 168.030.895.032	\$ 13.860.000	\$ 988.417.029.600	\$ 623.330.295.016
	Nuevas Tendencias	\$ 1.000.000	\$ 40.216.770.000	12%	\$ 62.641.640.952	17%	\$ 88.742.324.682	\$ 12.980.000	\$ 522.013.674.600	\$ 330.412.938.966
	Escala Local	\$ 850.000	\$ 67.502.869.000	12%	\$ 122.839.338.552	10%	\$ 102.366.115.460	\$ 12.890.000	\$ 1.023.661.154.600	\$ 730.952.831.588
Dotacionales (privados, no	Educativo	\$ 950.000	\$ 25.910.632.500	12%	\$ 45.792.865.604	4%	\$ 4.820.000	\$ 13.991.432	\$ 381.607.213.369	\$ 309.898.895.265
	Cultural	\$ 950.000	\$ 15.097.628.000	12%	\$ 29.066.459.435	4%	\$ 5.650.000	\$ 15.241.432	\$ 242.220.495.288	\$ 198.050.757.853
Servicios	Hostales	\$ 1.100.000	\$ 67.349.744.000	12%	\$ 97.497.938.496	17%	\$ 138.122.079.536	\$ 13.270.000	\$ 812.482.820.800	\$ 509.513.058.768
	Vivienda Alquiler	\$ 1.100.000	\$ 75.333.104.000	12%	\$ 113.246.200.704	17%	\$ 160.432.117.664	\$ 13.780.000	\$ 943.718.339.200	\$ 594.706.916.832
	Hoteles	\$ 1.100.000	\$ 50.692.752.000	12%	\$ 77.145.151.680	17%	\$ 109.288.964.880	\$ 13.950.000	\$ 642.876.264.000	\$ 405.749.395.440
	Empresariales	\$ 1.100.000	\$ 19.662.808.000	12%	\$ 30.009.020.064	17%	\$ 42.512.778.424	\$ 13.990.000	\$ 250.075.167.200	\$ 157.890.560.712
TOTAL		\$ 817.166.819.039		\$ 803.209.123.273		\$ 886.775.760.161		\$ 6.566.789.760.328	\$ 4.059.638.057.856	

Nota: elaboración propia

5.5. BALANCE DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL DISTRITO DEL OCIO

Según los costos de construcción y urbanización determinados, se genera el resultado del balance final y general de la propuesta, teniendo en cuenta la variación futura de los costos del proyecto. Según el balance obtenido se determina que es correcto el reparto equitativo de cargas y beneficios, mostrando una correcta financiación del Plan Parcial, pues determina un valor residual del suelo del 151%; un porcentaje del 2.9% para costos de urbanización y; una plusvalía del 11.99%, tal como se muestra en la tabla 11.

Tabla 11

balance del proyecto

Suelo Bruto	
-------------	--

Suelo útil (a intervenir)	73.622	
Valor total		
Ingresos por ventas	\$ 6.566.789.760.328	100%
Valor inicial del suelo	\$ 1.540.660.914.106	
Costos de la urbanización	\$ 190.801.011.183	2,9%
Costos directos e indirectos de construcción y utilidad	\$ 2.507.151.702.473	
Valor residual del suelo (A-B-C-D)	\$ 2.328.176.132.566	151,12%
Plusvalía (E-B)	\$ 787.515.218.460	11,99%

Nota: elaboración propia

6. CONCLUSIONES

La sustentabilidad del Plan Parcial se logra mediante la incorporación de una nueva oferta inmobiliaria en el sector como son el comercio enfocado a nuevas tendencias, una amplia variedad de bares y el turismo como elemento detonante de las dinámicas que se esperan converjan en el plan. Esta estrategia frente a las nuevas ocupaciones y usos del suelo del sector se articula a la estrategia de movilidad intermodal vinculada a la PLMB, los sistemas DOTS y al incremento del espacio público; permitiendo que el plan se consolide como un nodo metropolitano de ocio, el cual activará la vida urbana en el territorio.

Para las normas establecidas en el diseño de las manzanas, la mixtura de usos es un eje predominante para la vocación del proyecto, además de que esto genera mayores ingresos y por tanto mayor interés desde la renta urbana. Los retrocesos y las alturas de las edificaciones responden también a la estrategia de ampliación y mejoramiento del espacio público, zonas de protección ambiental y mejores andenes ya que al ser mayores estos retrocesos y la altura mayor, el área libre es mucho más amplia y se vuelve un eje importante en la propuesta.

Para tener un equilibrio en el modelo de gestión entre las cargas y beneficios, se plantea generar edificaciones de mayor altura para que las áreas vendibles tengan mejores ingresos y pueda asumir las cargas que tendrá el proyecto, generando un modelo correcto de financiación y un buen balance.

Bibliografía

- Alcaldía de Bogotá D. C. (29 de Diciembre de 2021). Decreto 555 de 2021 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. Bogotá D. C, Colombia.
- Alcaldía de Bogota D.C. (29 de Diciembre de 2021). *Secretaria de Planeación*. Obtenido de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=119582>
- Alcaldía Mayor de Bogota D. C. (2016). *Diagnostico del espacio publico en Bogota D. C, Docuemnto Tecnico*. Bogota D.C: Bogota Humana.
- Bogota, M. (2002). *www.metrodebogota.gov.co*. Obtenido de Metro Bogota: www.metrodebogota.gov.co
- Concejo de Bogota. (10 de septiembre de 2021). *concejodebogota.gov*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://concejodebogota.gov.co/cbogota/site/artic/20210911/asocfile/20210911121910/edicio__n_3229_pa_413_de_2021_1.pdf
- Concejo de Bogota D.C. (21 de septiembre de 2021). *concejo debogota.gov*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://concejodebogota.gov.co/cbogota/site/artic/20210105/asocfile/20210105185611/edicion_690_resolucion_374_de_septiembre_de_2021.pdf
- DADEP. (2021). *Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público*. Bogotá.
- DANE. (2018). *Geoportal.dane.gov.co*. Obtenido de Censo Nacional de Poblacion y Vivienda: <https://geoportal.dane.gov.co/geovisores/sociedad/cnpv-2018/>
- Funcion Publica. (11 de enero de 1989). *funcionpublica.gov*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=1175>
- Funcion Publica. (18 de julio de 1997). *funcionpublica.gov*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>
- Juriscol. (29 de junio de 2006). *Sistema Unico de Informacion Normativa*. Obtenido de <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1871453#:~:text=Es%20el%20instrumento%20mediante%20el,mediante%20unidades%20de%20actuaci%C3%B3n%20urban%C3%ADstica%2C>
- Ministerio de Salud y proteccion Social. (27 de Abril de 2022). *Minsalud.gov*. Obtenido de chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/Decreto%20No.%20647%20de%202022.pdf

Observatorio Ambiental del Bogota. (16 de 01 de 2023). *Observatorio ambiental de Bogota D. C.*

Obtenido de [https://oab.ambientebogota.gov.co/conectores-ecosistemicos-que-son-y-cuantos-hay-en-](https://oab.ambientebogota.gov.co/conectores-ecosistemicos-que-son-y-cuantos-hay-en-bogota/#:~:text=Los%20conectores%20ecosist%C3%A9micos%20hacen%20parte,de%20consolidaci%C3%B3n%20y%20protecci%C3%B3n%20de)

[bogota/#:~:text=Los%20conectores%20ecosist%C3%A9micos%20hacen%20parte,de%20consolidaci%C3%B3n%20y%20protecci%C3%B3n%20de](https://oab.ambientebogota.gov.co/conectores-ecosistemicos-que-son-y-cuantos-hay-en-bogota/#:~:text=Los%20conectores%20ecosist%C3%A9micos%20hacen%20parte,de%20consolidaci%C3%B3n%20y%20protecci%C3%B3n%20de)

Territorial, F. -B. (Agosto de 2020). *Findeter*. Obtenido de

https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9617/E5_Resumen%20Ejecutivo_2020%2007%2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y