

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE (DTS)
PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA CALLE 72
Especialización en Diseño Urbano

Arq. Andrés Camilo Ángel Useche
Arq. Daniel Camilo Pérez Cabrera

Trabajo Final
Facultad De Artes y Diseño
Universidad De Bogotá Jorge Tadeo Lozano

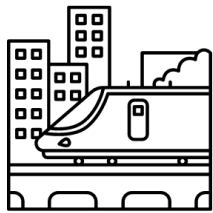
Docente:
PhD. Arq. Juan Eduardo Chica

Bogotá, Mayo de 2023

ANDRES ANGEL
DANIEL CABRERA



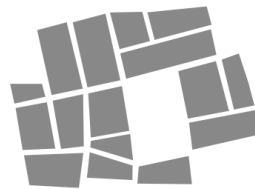
PLAN PARCIAL AV CHILE CLL 72



Promover la articulación multimodal con el desarrollo inmobiliario en el entorno del polígono.



Impulsar nuevos espacios públicos como estrategia de conexión que permitan consolidar corredores verdes urbanos



Definir un planteamiento de usos del suelo desde la mixtidad que permita el desarrollo de conexión entre vivienda, comercio y servicios



Definir parámetros normativos que permitan hacer uso del potencial de edificabilidad y densidades habitacionales vinculados a la nueva infraestructura

RESUMEN

Este documento contiene el planteamiento conceptual y técnico del proyecto urbanístico: Plan Parcial de renovación urbana Calle 72, en el entorno de la futura estación de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), el cual define de manera general el estado actual del territorio y los parámetros de intervención urbana para el desarrollo de proyectos en la zona de intervención. La propuesta urbana busca consolidar el área de intervención a partir de la diversificación de usos del suelo, desde una oferta de servicios, comercio, proyectos de vivienda y dotacionales que fortalezcan las estructuras urbanas. Así mismo, desde la mixtificación de usos se busca generar un mayor aprovechamiento del suelo urbano, consolidando la zona de intervención como una centralidad económica y de servicios para Bogotá.

PALABRAS CLAVE

Urbanismo; Centralidad; Movilidad intermodal; Planes Parciales; Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB)

ABSTRACT

The main objective of this document is to give technical development to the urban project approach: urban renewal calle 72, in the surroundings of the future station of the first line of the Bogotá metro (PLMB), which initially seeks to define in a general way the current state of the territory and the parameters of urban intervention for the development of projects in the area of intervention. The urban proposal seeks to consolidate the area of intervention from the diversification of land uses, from an offer of services, commerce, housing and endowment projects that strengthen urban structures, likewise from the mixtification of uses it seeks to generate a greater use of urban land, generating an important milestone in the sector.

KEYWORDS

Town planning; centrality; Intermodal mobility; Partial Plans; First Metro Line of Bogotá (PLMB)

Tabla de Contenido

1- INTRODUCCIÓN.....	11
1.1 JUSTIFICACIÓN	11
1.2 LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN.....	12
1.3 CONDICIONES NORMATIVAS	14
1.4 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	16
2.0 DIAGNÓSTICO	17
2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	27
2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO	32
2.3 ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS	¡Error! Marcador no definido.
2.4 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA, CREATIVA Y DE INNOVACIÓN	35
2.5. CONCLUSIONES DIAGNÓSTICO	37
3.0. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL.....	39
3.1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS	40
3.2. PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA.....	42
3.3. ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	44
0.4 NORMA URBANA.....	46
4.1 NORMAS DE USO Y NORMAS DE EDIFICABILIDAD.....	52
5.0. GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS.....	57

5.1. CONDICIONES INICIALES DEL SUELO	57
5.2 CARGAS URBANISTICAS.....	59
5.3 BENEFICIOS	62
5.4 BALANCE DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL.....	64
06. CONCLUSIONES	65
07. BIBLIOGRAFÍA	67

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1 Localización Polígono	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 2 Modificación polígono de análisis	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 3 Polígono de trabajo	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 4 Usos Del Suelo cli 72 Av chile	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 5 Tensiones del lugar.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 6 población.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 7 Usos del suelo.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 8 Número de pisos	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 9 Edificabilidad	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 10 Predios de renovación	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 11 Línea del metro	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 12 Area de influencia linea del metro	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 13 Calidad del aire.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 14 Temperatura promedio	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 15 Ruido	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 16 Corredores verdes	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 17 DOTS.....	33
Ilustración 18 Usos.....	¡Error! Marcador no definido.

Ilustración 19 Espacio Publico	35
Ilustración 20 Usos predominantes.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 21 Tensiones viales.....	37
Ilustración 22 Imaginarios plan parcial.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 23 Unidades de actuación	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 24 Planta plan parcial	41
Ilustración 25 Imaginarios del Plan Parcial	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 26 Conectividad.....	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 27 Ficha normativa	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 28 Ficha Normativa	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 29 Ficha Normativa	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 30 Ficha Normativa	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 31 Ficha Normativa	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 32 Renders	¡Error! Marcador no definido.
Ilustración 33 Render	57
Ilustración 34 Render	62

Índice de Tablas

Tabla 1 Malla vial	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 2 Normativa.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 3 Cuadro de áreas.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 4 Índices	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 5 Ocupación.....	45
Tabla 6 Render	46
Tabla 7 Unidades de Actuación.....	57
Tabla 8 Valor del suelo.....	58
Tabla 9 Avalúo del suelo	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 10 Cargas del proyecto	60
Tabla 11 Costo Urbanización.....	61
Tabla 12 Costos directos	63
Tabla 13 Indices	¡Error! Marcador no definido.

1. INTRODUCCIÓN

Dentro del crecimiento continuo de la población y el desarrollo ciudad de Bogotá se hace necesario la implementación de planes de desarrollo y gestión del territorio, los cuales den orden a las intervenciones urbanas para el aprovechamiento del suelo. Asimismo, determinantes como los sistemas de transporte público, y específicamente, la futura primera línea del metro de Bogotá (PLMB), toma relevancia desde la reconstrucción urbana del territorio hasta la intermodalidad de transporte para plantear nuevas alternativas de movilidad.

De esta manera, el reconocimiento de estas variables del territorio constituye un punto de partida para la planificación del desarrollo urbano de la centralidad calle 72 con Avenida Caracas, en los entornos de la futura estación de la PLMB, a partir de usos que se conecten y sean complementarios en el sector, consolidando de esta manera esta centralidad económica de la ciudad.

1.1 JUSTIFICACIÓN

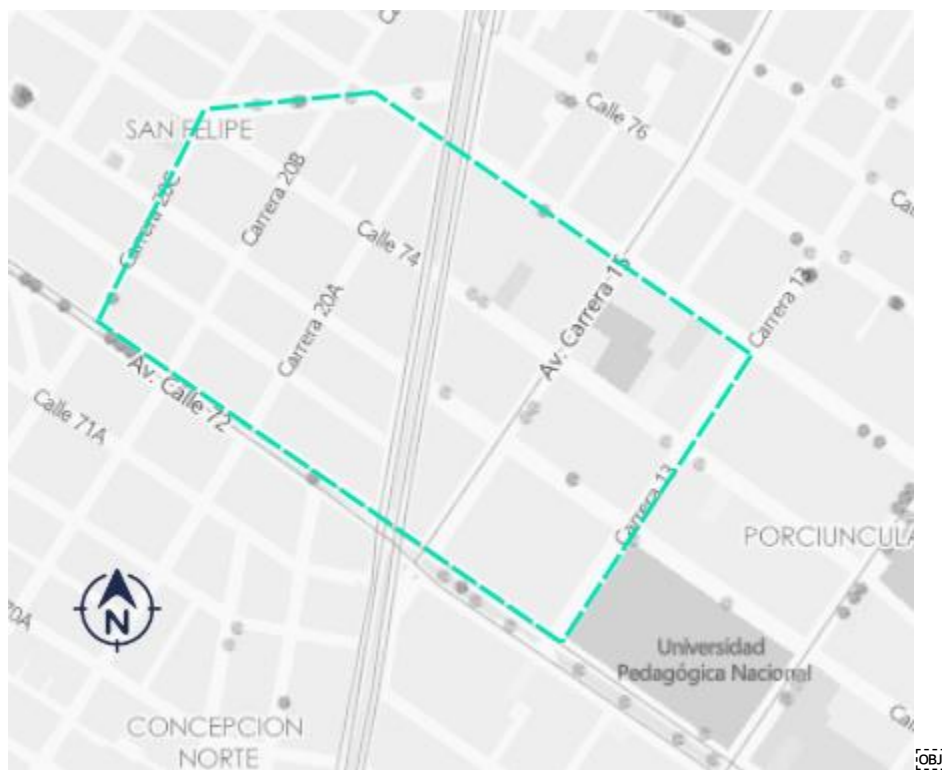
Dentro de la formulación del plan parcial Av. Calle 72, se hace una identificación de los sistemas que componen las variables del lugar, identificando las determinantes del territorio y estrategias que se conecten directamente con sistemas de revitalización urbana. En consecuencia, el plan parcial plantea como una estrategia central la diversificación de usos del territorio, con el objetivo de promover un nuevo modelo de ciudad enfocado en la movilidad sostenible en concordancia con el decreto N°555 de diciembre de 2021, por el cual se adopta el nuevo Plan de ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá.

El plan parcial cuenta con una localización estratégica dentro de la ciudad en relación directa al proyecto del Metro. Dentro del polígono de intervención del plan parcial de renovación urbana calle 72, se encuentran proyectadas dos líneas del metro interconectadas, que en articulación con las estaciones de Transmilenio de la avenida Caracas, plantean una oportunidad de reforzamiento de la centralidad existente. La zona cuenta con tratamientos del suelo de renovación urbana, que busca mejorar la conectividad intermodal del territorio en concordancia con los usos presentes en desarrollo urbanístico del área.

Proyectos vinculados desde el POT vigente como el de reverdecimiento de la ciudad y los principios de conexión del territorio desde las distintas escalas de recorrido, toman relevancia desde la oferta de vivienda, empleo, y equipamientos de cuidado.

1.2 LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Ilustración 1; Localización polígono

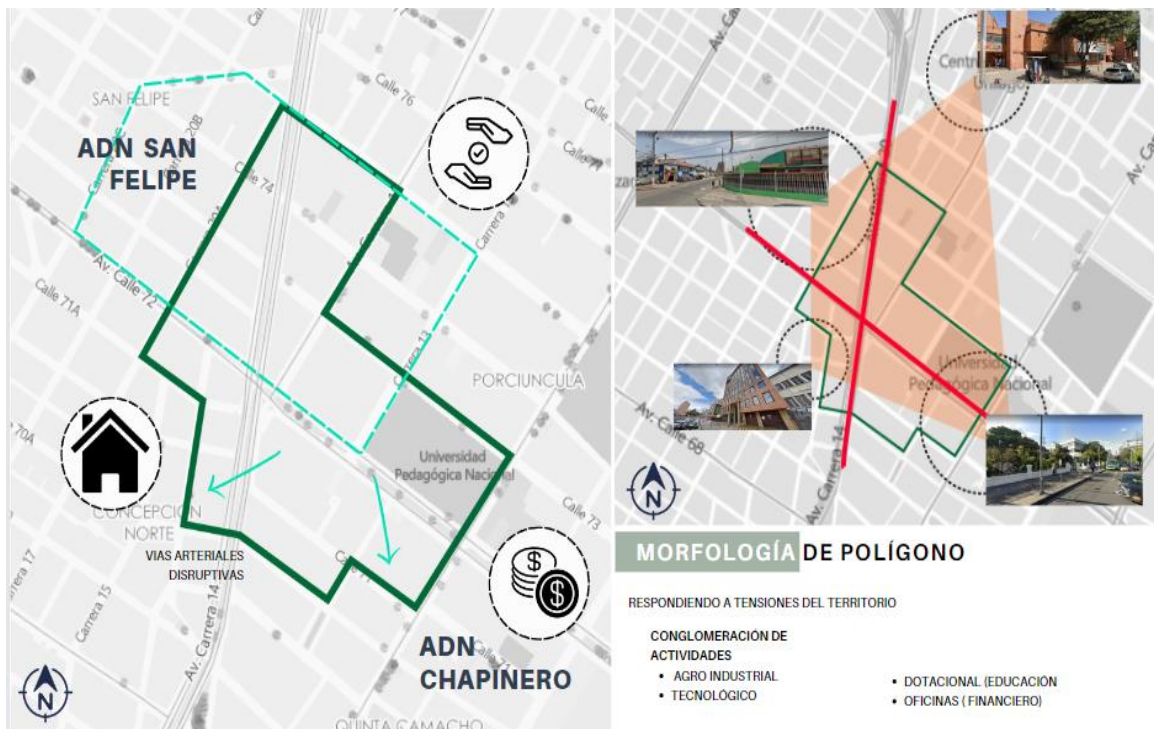


Fuente: Elaboración propia

Dentro del reconocimiento del entorno a trabajar, se hace una delimitación del área de intervención. Esta área en su génesis recoge la delimitación del Área de Integración Multimodal (AIM) Calle 72, definida en el POT, y delimitada al norte y al sur por las calles 75 y 72, respectivamente; al oriente por la carrera 13 y al occidente por la carrera 20a. (Ilustración 1) (Ilustración 1)

La delimitación del polígono de intervención finalmente abordado en el plan parcial, descrito en este documento, tiene una variación con respecto a su trazado inicial, atendiendo a la identificación de nodos estratégicos dentro del territorio, Entre esos nodos se identifica el centro de alta tecnología “UNILAGO”, entidades educativas universitarias, centros de comercio agro industrial y oficinas de carácter financiero, conformando así, un nuevo polígono que acoge la estación del metro en los dos costados de la avenida Caracas y de la Calle 72, y extendiéndose a partir de la tensión existente entre estos nodos. (Ilustración 2)

Ilustración 2; Modificación polígono de análisis.

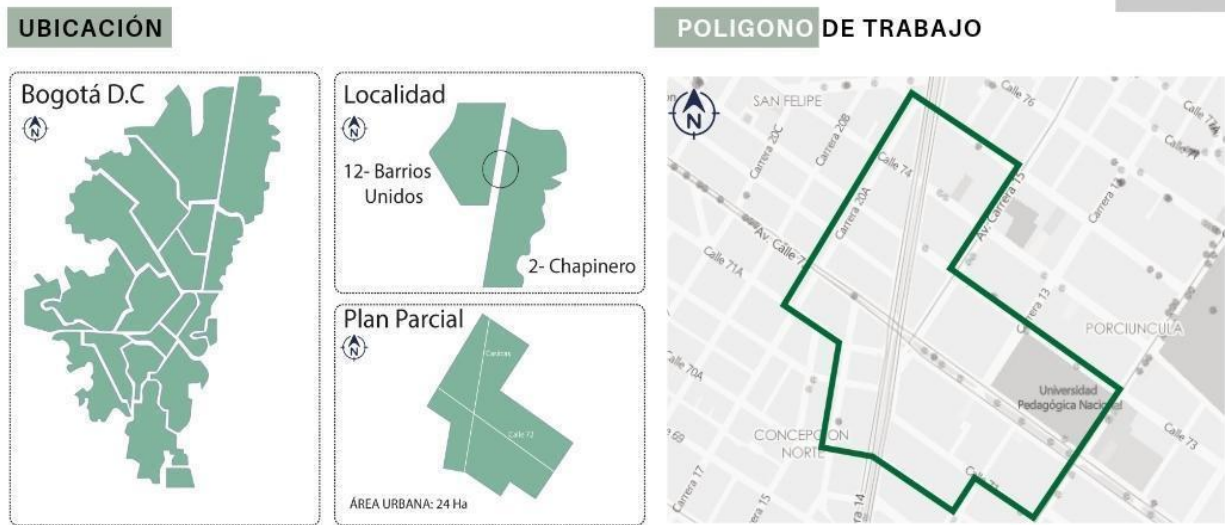


Fuente: Elaboración propia

Según la morfología del polígono se empiezan a configurar varios volúmenes, dando relevancia a encontrar de manera adecuada una conexión estratégica integral del espacio público, sistemas complejos de función urbana y los usos presentes en el sector de manera tradicional,

consolidando actividades de comercio vivienda y servicios financieros identificados. (Ilustración 3).

Ilustración 3; Polígono de trabajo



Fuente: Elaboración propia

1.3 CONDICIONES NORMATIVAS

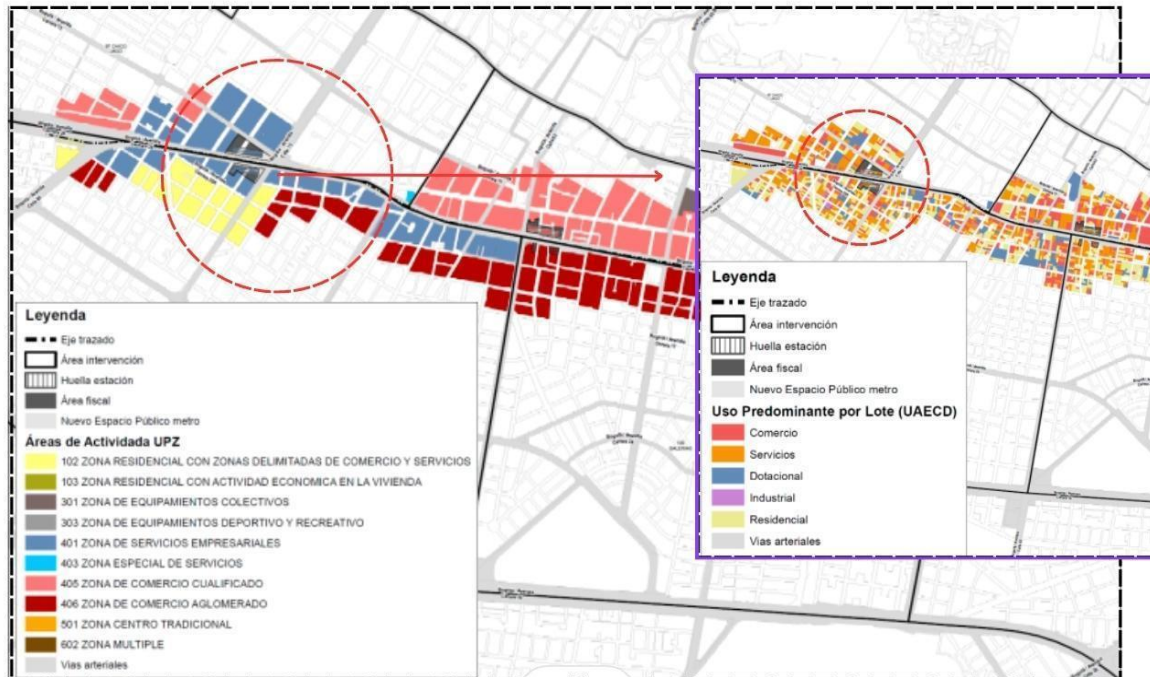
El espacio que abarca el polígono de intervención consta de 14 manzanas, las cuales se encuentran contenidas dentro de los parámetros del decreto 823 del 2019, en el cual se incorporan las áreas de tratamiento urbanístico de renovación en espacios continuos al corredor de la PLMB. En este mismo decreto se establece para la zona que, mientras el índice de construcción sea menor o igual a 9.0, el reparto de las cargas y beneficios estará contenido a formulación de los planes parciales bajo la normatividad del decreto distrital 823 de 2019.

El POT vigente, establece la inclusión de proyectos estratégicos que garanticen la prestación de servicios a la ciudadanía de Bogotá, y teniendo en cuenta la magnitud en articulación al desarrollo de sistemas multimodales en los corredores de la PLMB, reconocer que son proyectos con un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible. Se prioriza de esta manera todo el sistema de transporte público sostenible, integrado por la red de metro

regional, incluida por la PLMB la extensión con el Regiotram de Occidente; el Regiotram del Norte; la infraestructura de soporte del sistema Transmilenio; el corredor verde de la carrera Séptima; y la inclusión de un sistema de rutas público de bicicletas.

En cuanto a las áreas de actividad presentes en todo el corredor, se tiene que la mayor presencia según lo dispuesto por los respectivos decretos reglamentarios se concentra en las zonas residenciales con zonas delimitadas de comercio y servicios, con más de la mitad del área total (51,28%). Cabe destacar, que dentro de esta área de actividad existen subsectores que en efecto tienen por objeto concentrar las áreas económicas (generalmente sobre corredores intermedios o que con el tiempo han consolidado cierta actividad comercial o de servicios), pero también están compuestos por subsectores cuya área de actividad corresponde a zonas residenciales exclusivas, más limitadas en áreas comerciales, debido a su vocación principalmente habitacional.

Adicionalmente, se encuentran las áreas residenciales con actividad económica en la vivienda (17,58%). En estas áreas se clasifican principalmente áreas de origen informal, ya legalizadas, que en su mayoría se corresponden con el tratamiento de mejoramiento integral y en cuyos inmuebles se ubican pequeños locales comerciales o de servicios de tipo vecinal, así como variada industria artesanal. (Ilustración 4)

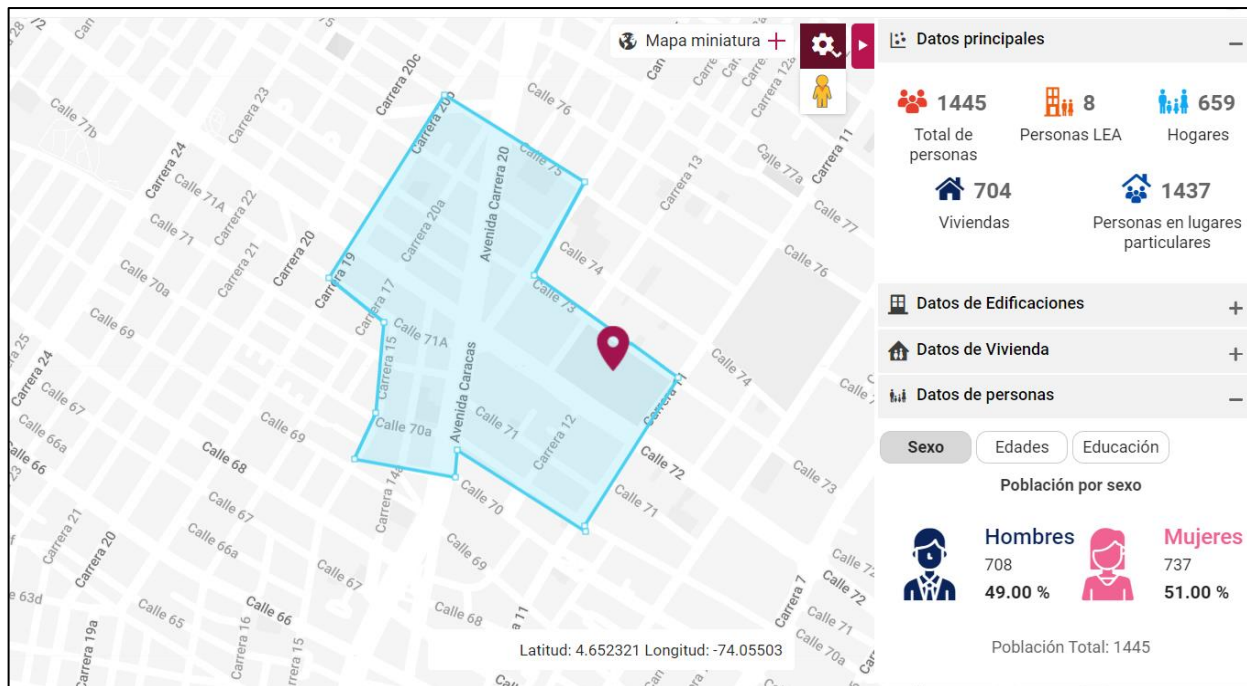
Ilustración 4; Usos del suelo cll av chile.

Fuente: POT

1.4 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

Se hace la identificación de 14 manzanas que contienen actividades que dentro del análisis de cargas y beneficios del proyecto pueden viabilizar la intervención en el suelo, respondiendo a dinámicas sociales presentes en el entorno, su oferta y consolidación de productos inmobiliarios que viabilicen el planteamiento. Así mismo, se hace la identificación de factores existentes, que evidencian actualmente una desarticulación con las nuevas dinámicas sectoriales. Estos corresponden con nuevas actividades económicas que se comienzan a situar en el entorno inmediato a la propuesta, como nuevas ofertas de servicios, áreas de innovación y nuevas tecnologías, así como la implementación de nuevas dinámicas en la mixtificación de usos, en articulación con equipamientos de educación, venta de productos agroindustriales y oferta de servicios de alta tecnología. (Ilustración 5)

Ilustración 6; Población



Fuente: DANE

Usos del suelo

Ilustración 7; Usos del suelo



Fuente: Elaboración propia

Dentro del polígono a intervenir se encuentran gran variedad de usos del suelo, al ser esta una centralidad importante de la ciudad. Particularmente, hacia la avenida Caracas se encuentran usos de vivienda en gran escala, comercio de tipo barrial e industrial, sectores comerciales de tecnología, y bares. Hacia la av Chile se encuentran usos como oficinas, coworking, vivienda tipo living y educacionales importantes como las universidades Pedagógica y Sergio Arboleda. (Ilustración 7)

En cuanto a las áreas de actividad dispuestos según los respectivos decretos reglamentarios se evidencia la presencia de zonas comerciales aglomeradas en el sector noroccidente del polígono, lo cuales tienen una vocación de uso para comercio agroindustrial y pequeños comercios de escala barrial. En el sector sur occidente predomina el uso residencial, a la par de nuevas áreas y servicios que se van articulando a las denominadas ADN (Áreas de Desarrollo Naranja) de San Felipe y Chapinero.

Las ADN son una forma de enunciar a los Distritos Creativos, y son definidas como espacios geográficamente delimitados donde convergen la cultura, la creatividad y el

emprendimiento. Funcionan como áreas de desarrollo económico, social y cultural, consolidando escenarios para la renovación urbana, la generación de empleo y la creación, producción, distribución, exhibición, comercialización y consumo de bienes y servicios culturales y creativos. Dentro de la nueva propuesta del POT de Bogotá, las ADN son consideradas como Áreas de Oportunidad Económica que tienen el potencial para la consolidación de iniciativas de economías asociativas en relación con la cultura y la creatividad, dadas unas características físicas del espacio en el que se encuentran. Estos espacios se caracterizan por la alta aglomeración de actividades de producción cultural y creativa, así como por la concentración de equipamientos e infraestructura estratégica para el sector. Finalmente, es importante destacar las dimensiones sociales de las ADN como escenarios vivos en los que se construye tejido social a través de las relaciones entre los ciudadanos, el intercambio de historias, memorias y formas de vida. Asimismo, se reconoce el poder transformador del arte, la cultura, y la creatividad en quienes habitan en estos territorios.

- | | |
|--|--|
| <p>1. Identificación de los instrumentos jurídicos presentes en el territorio.
.....</p> | <p>1. Promover espacios adecuados para el desarrollo de actividades culturales y creativas.
.....</p> |
| <p>2. Identificación y delimitación de polígonos.
.....</p> | <p>2. Fortalecer el capital humano del sector.
.....</p> |
| <p>3. Caracterización de las áreas delimitadas.
.....</p> | <p>3. Ampliar mecanismos de apoyo financiero.
.....</p> |
| <p>4. Generación de mecanismos de articulación con entidades públicas y privadas.
.....</p> | <p>4. Apoyar estrategias de ampliación de mercado.
.....</p> |
| <p>5. Formulación de un plan de trabajo para su sostenibilidad.
.....</p> | |
| <p>5. Promover líneas de gestión de conocimiento del sector cultural y creativo.
.....</p> | |

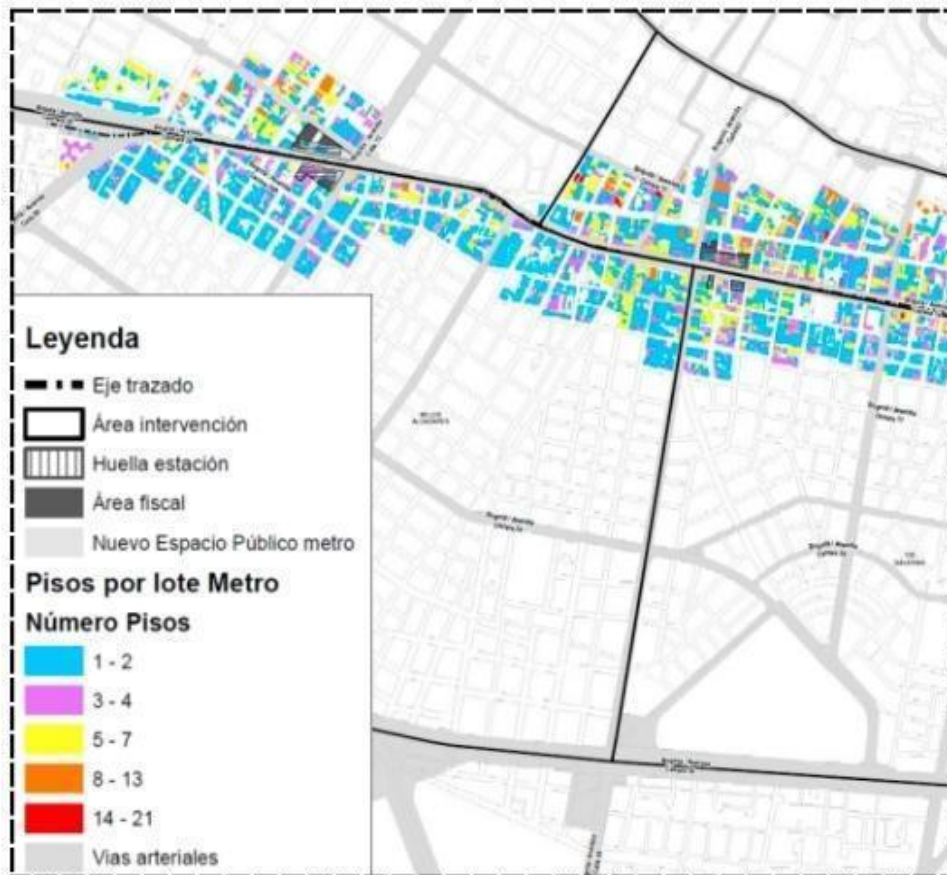
Se generan nuevos usos económicos dentro del sector que poco a poco se está transformando en un nodo intermedio entre las áreas de desarrollo apalancadas a la nueva troncal de metro, las mayores transformaciones del suelo residencial localizadas tanto en el Barrio San Felipe de la Cll. 72, como en el Barrio Colombia al sur de la misma. Para el caso del costado oriental de la Av. Caracas, se puede afirmar que se han consolidado los usos allí existentes, principalmente el uso comercial.

En el plan parcial se identifican 3 tipos de manzanas y se definen áreas aproximadas que van entre 3.126 a 4.500 m².

En el área de influencia el polígono de intervención, el 53,1% del área del suelo tiene como uso predominante el comercio, especialmente importante sobre las vías principales y concentrado en lotes de mayor tamaño en el costado oriental de la Av. Caracas. Con respecto al uso residencial, pese a su tendencia decreciente, este mantiene una participación del 29,8 %, especialmente en el costado sur de la Calle 72 y occidente de la Av. Caracas.

Dos equipamientos de escala urbana se destacan en el área de influencia, la Universidad Pedagógica y el colegio Gimnasio Moderno, así como el edificio de la Bolsa de Valores de Bogotá. (Ilustración 8)

Ilustración 8; Número de pisos



Fuente: Elaboración propia.

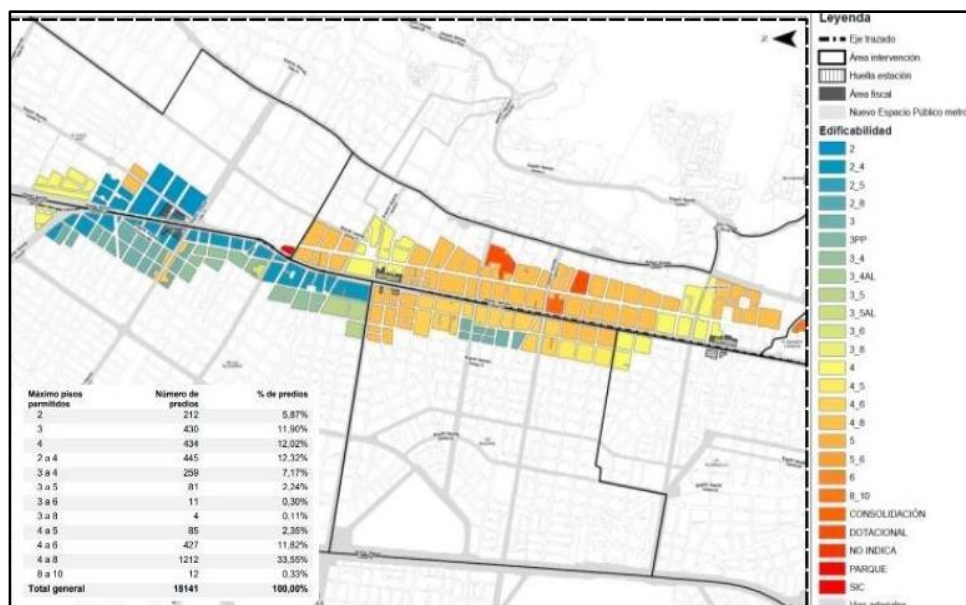
Se identifica una serie de usos horizontales de baja escala y mayor porcentaje de edificaciones de baja y mediana altura (entre 1 y 3 pisos), gracias a la estructura reticular de la configuración de manzanas.

En cuanto a las áreas de actividad presentes en todo el corredor, se tiene que la mayor presencia según lo dispuesto por los respectivos decretos reglamentarios se concentra, en primer lugar, en las zonas residenciales con zonas delimitadas de comercio y servicios, con más de la mitad del área total (51,28%). Cabe destacar que dentro de esta área de actividad existen subsectores que en efecto tienen por objeto concentrar las áreas económicas (generalmente sobre corredores intermedios o que con el tiempo han consolidado cierta actividad comercial o de servicios), pero también están compuestos por subsectores cuya área de actividad corresponde a

zonas residenciales exclusivas, más limitadas en áreas comerciales, debido a su vocación principalmente habitacional.

En segundo lugar, se encuentran las áreas residenciales con actividad económica en la vivienda (17,58%). En estas áreas se clasifican principalmente áreas de origen informal, ya legalizadas, que en su mayoría se corresponden con el tratamiento de mejoramiento integral y en cuyos inmuebles se ubican pequeños locales comerciales o de servicios de tipo vecinal, así como variada industria artesanal. (Ilustración 9)

Ilustración 9; Edificabilidad

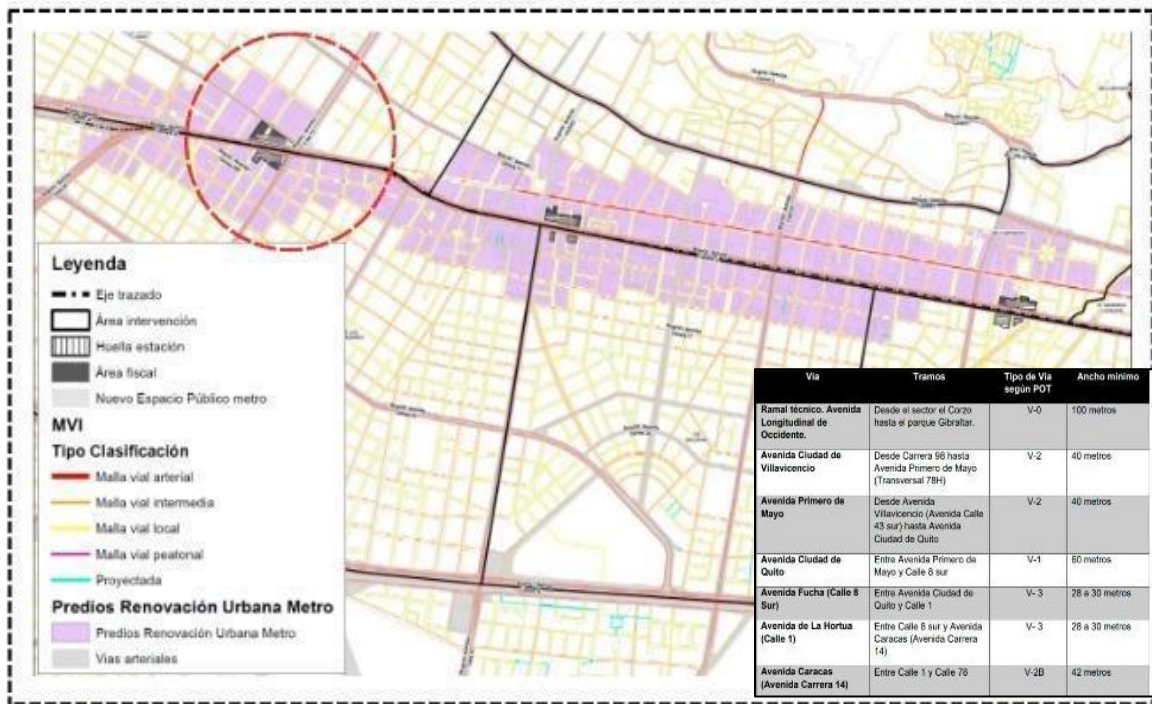


Fuente: POT

Se deben tener en cuenta la relevancia en articulación con el uso residencial necesario desde la propuesta para atacar el déficit de vivienda que presenta la ciudad en lo que respecta a la oferta VIS y VIP.

El desarrollo multimodal, plantea una mixtificación de servicios vinculados al desarrollo urbano orientado al transporte (DOT), que se evidencian en el sector de intervención para garantizar una conexión diversa, activando el sector en zonas intermedias y conectando los espacios urbanos dotacionales comerciales y espacio público. (Ilustración 10)

Ilustración 10; Predios de renovación



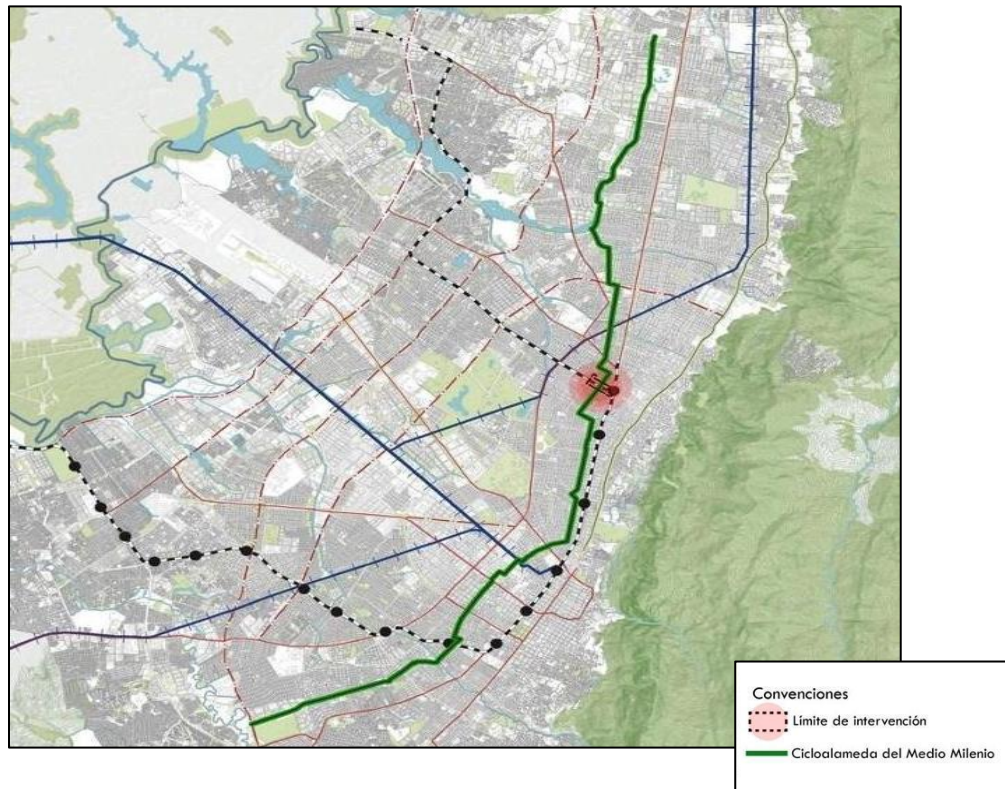
Fuente: POT

Movilidad

A continuación, el presente diagnóstico del sistema de movilidad que comprende, por un lado, el sistema vial constituidos por elementos como la jerarquización vial, configuración del perfil vial y los sentidos de estos, y, por otro lado, el sistema de transporte público existente, realizado con base en el estudio de tránsito realizado para el plan parcial de renovación urbana Calle 72 y el área de influencia delimitado. (Tabla 1).

En correspondencia a los sistemas de integración vial, conectando los proyectos en infraestructura de desarrollos por el IDU, se identifican los siguientes proyectos de intervención de malla vial. (Ilustración 11 y tabla 2).

Ilustración 11; Línea del metro



Fuente: POT

Tabla 1; Malla vial

MALLA VIAL ARTERIAL - AV. CARACAS (AC 20)								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
1	CONCESION 163-2019	EMPRESA METRO DE BOGOTÁ S.A. Primera Línea del Metro - Tramo 1	EN EJECUCION	Construcción	20/10/2020	13/03/2028	10,3%	Mediante radicación IDU número 20215261470842, se informó el inicio de obras de la fase previa en corredor vial de la Calle 72 con av. Caracas, En la actualidad existen varias obras anteriores dentro del área objeto de intervención en las obras (fase previa) que actualmente cuentan con pólizas de estabilidad vigentes a favor del IDU. Por este motivo, el M.1 confirma que asumirá la responsabilidad por cualquier daño que se ocasiona sobre las obras con pólizas anteriores.
MALLA VIAL ARTERIAL - AV. CHILE CALLE 72.								
N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
2	IDU-1299-2021	ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN, AJUSTES DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS EXISTENTES, Y/O ELABORACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, PARA EL CORREDOR VERDE DE LA CARRERA 7 DESDE LA CALLE 32 HASTA LA CALLE 93A, RAMAL DE LA CALLE 72 ENTRE CARRERA 7 Y CARRERA 13 Y DEMÁS	EN EJECUCION	Estudios y diseños	17/09/2021	16/11/2022	4%	Meta física del proyecto 1,6 km de vías, 39800 m ² de espacio público y 11,3 km de ciclovías.
3	IDU-1692-2020	CONSERVACION DE LA MALLA VIAL ARTERIAL NO TRONCAL - VIGENCIA 2020-GRUPO 5	EN EJECUCION	Conservación	27/01/2021	26/11/2021	82%	Mantener Km-cantil de Malla Vial Arterial 23,39 Km de cantil. En la actualidad se trabaja en el recibo de sardines existente.
4	IDU-1611-2019	MANTENIMIENTO, REHABILITACION Y RECONSTRUCCION DE ESPACIO PUBLICO ASOCIADO A PARADEROS DEL SITP	TERMINADO- TRAMITE ACTA RECIBO FINAL DE OBRA	Conservación	10/02/2020	25/01/2021	98%	La obra incluye el mantenimiento de 86 unidades Paraderos SITP y 10.823 m ² de Espacio público.
5	1573 de 2020	DISEÑOS CICLOALAMEDA DEL MEDIO MILENIO TRAMO 3 Y TRAMO 4	SUSPENDIDO	Estudios y diseños	1/03/2021	28/01/2022	70%	El alcance del proyecto son los Diseños de la Cicloalameda Medio Milenio, desde el Troncal hasta la Calle 108. El consultor reporta un avance del 76% de la Fase de Estudios y Diseños.

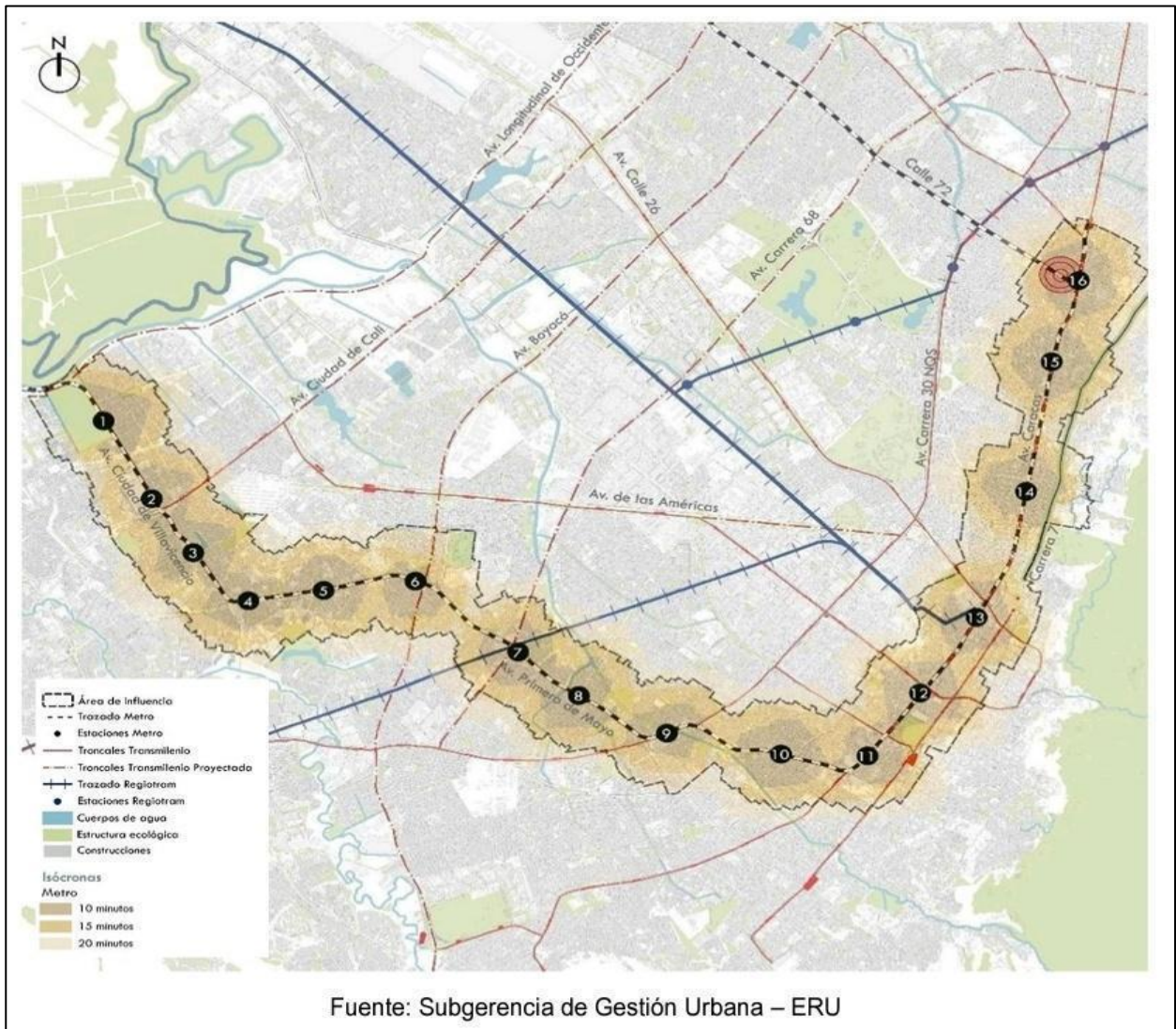
MALLA VIAL LOCAL / INTERMEDIA - CARRERA 73 COSTADO ORIENTE AV CARACAS

N.	CONTRATO	NOMBRE	ESTADO	ETAPA	FECHAS		% EJEC.	OBSERVACIONES
					INICIO	FIN		
7	IDU-1299-2020	CONEXIÓN PEATONAL CALLE 73 ENTRE CARRERA 7 Y AVENIDA CARACAS	EN EJECUCION	Construcción	18/12/2020	5/05/2022	7,17%	Alcance del proyecto: construcción de espacio público en la Calle 73, (8.956,0 m2) zona verde (190,0 m2) (0,63 Km) de Cicloruta.

Fuente: POT

Dentro del decreto 557 de 2013 se hace el trazado general del proyecto de la PLMB, el cual consta de 16 estaciones con una longitud aproximada de 24 Kilómetros que serán construidos en un sistema elevado. El trazado cuenta con la integración total al sistema existente de las troncales de Transmilenio, consolidando sectores de espacio público de infraestructura de transporte dentro de la ciudad y dando cabida al intercambiador vía de la calle 72 con Av. Caracas que ayudará a descongestionar la circulación de vehículos por el sector. (Ilustración 12)

Ilustración 12; Área de influencia línea del metro.



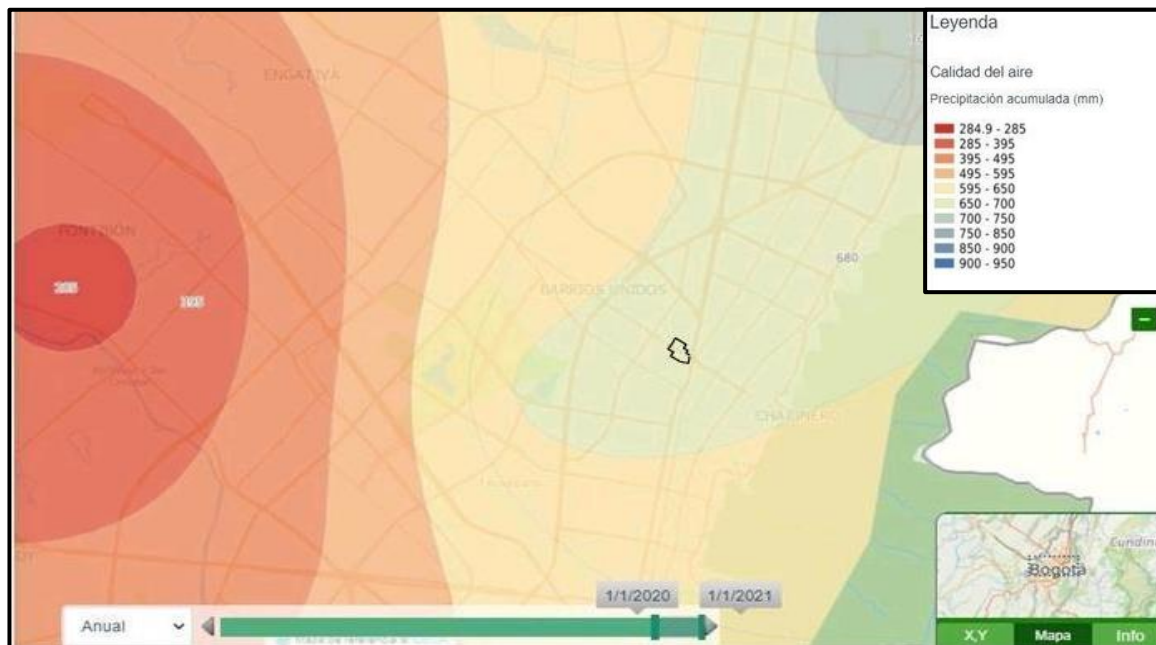
Fuente: Subgerencia de gestión- ERU

Estructura Ecológica Principal

En lo que respecta al área de influencia de la zona de intervención se tiene en cuenta la estructura ecológica principal dentro del polígono de influencia directa e indirecta del proyecto teniendo en cuenta los impactos que se pueden presentar dentro del proceso de planeación del proyecto dentro de la importancia de la articulación directa con los corredores viales asociados a la infraestructura y su impacto dentro de las variables de precipitación, temperaturas, calidad del aire, ruido, corredores ecológicos

Precipitación:

Dentro del área de estudio la precipitación del aire va de manera descendente en dirección de los cerros orientales hacia el occidente de la ciudad, en el cual se muestra una precipitación promedio desde los 680 mm y máximas de 836 mm, dentro de un promedio anual de 797 mm, información suministrada por el visor geográfico ambiental. (Ilustración 13)

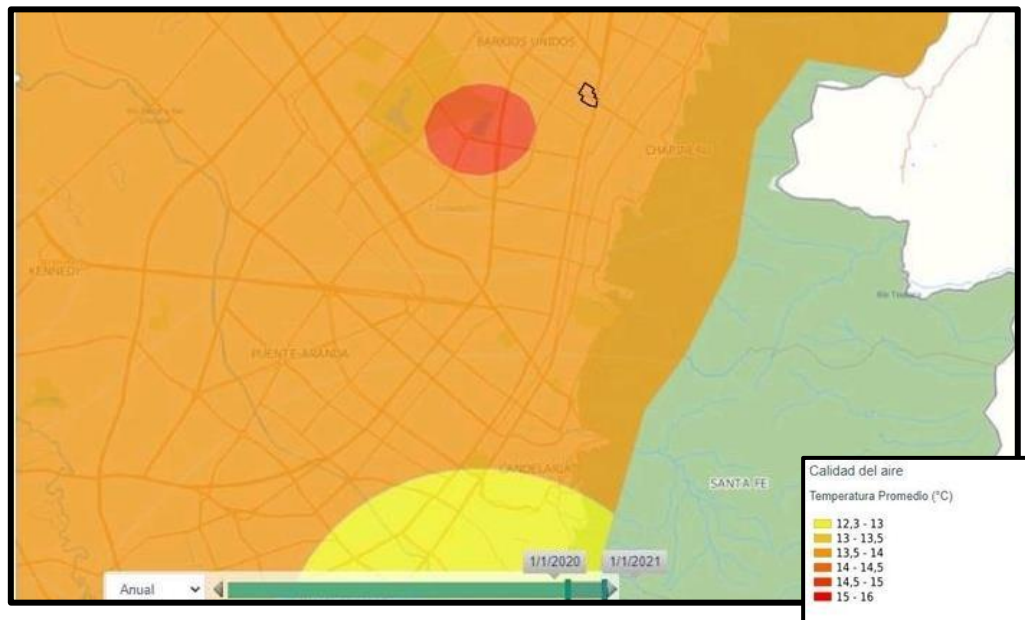
Ilustración 13; Precipitaciones

Fuente: Visor geográfico ambiental

Temperatura:

La temperatura del aire promedio anual de los últimos años tiene una temperatura promedio de 14,6 °C, acompañados de una temperatura promedio de la superficie terrestre de estándares entre 25.5 y 28 °C, una vez identificados los mapas de calor dentro de la isla de calor urbana tiene incrementos de temperatura de periodos promedio desde el 2008 al 2018 en una variabilidad de 0.7 dentro del estudio realizado, resaltando las partes de la ciudad con déficit en arbolado y zonas verdes. (*visor geográfico ambiental, 2022*). (Ilustración 14)

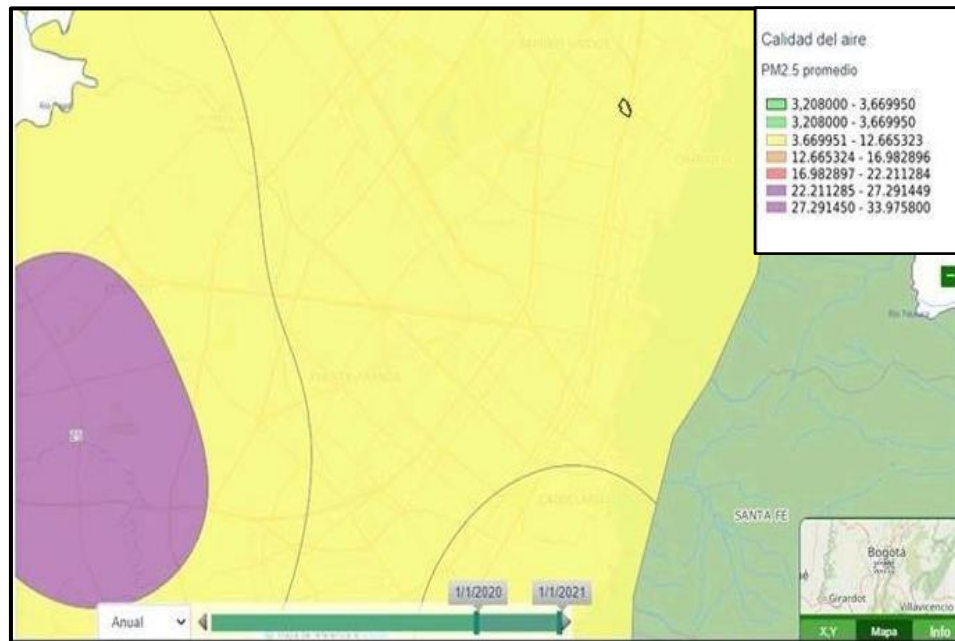
Ilustración 14; Temperatura promedio



Fuente: Visor geográfico ambiental

Calidad del aire:

Dentro del área se determina, que las partículas PM está en un valor de 2,5, son partículas muy pequeñas en el aire que tiene un diámetro de 2.5 micrómetro aproximadamente en casi de PM de 2,5. Dentro de un rango de 4 años se encontraron datos que sobrepasan los límites permisibles anuales. (visor geográfico ambiental, 2022) (Ilustración 15).

Ilustración 15; Calidad del aire

Fuente: Visor geográfico ambiental

Ruido:

En la ilustración 16 se hace un reconocimiento de los niveles de ruido, reconociendo que los mayores niveles se encuentran junto a las vías con mayor flujo vehicular en las manzanas entre carrera 20 y av Chile. Sin embargo, los niveles de ruido diurnos superan los 80 dB(A) en las zonas de alto flujo con una variación a los 45 y 70 dB(A) en manzanas con usos de vivienda, por lo cual las manzanas dentro del planteamiento no estarían en cumplimiento en el límite permitido en zonas residenciales en base a las resoluciones pertinentes. (visor geográfico ambiental, 2022)

Ilustración 16; Ruido

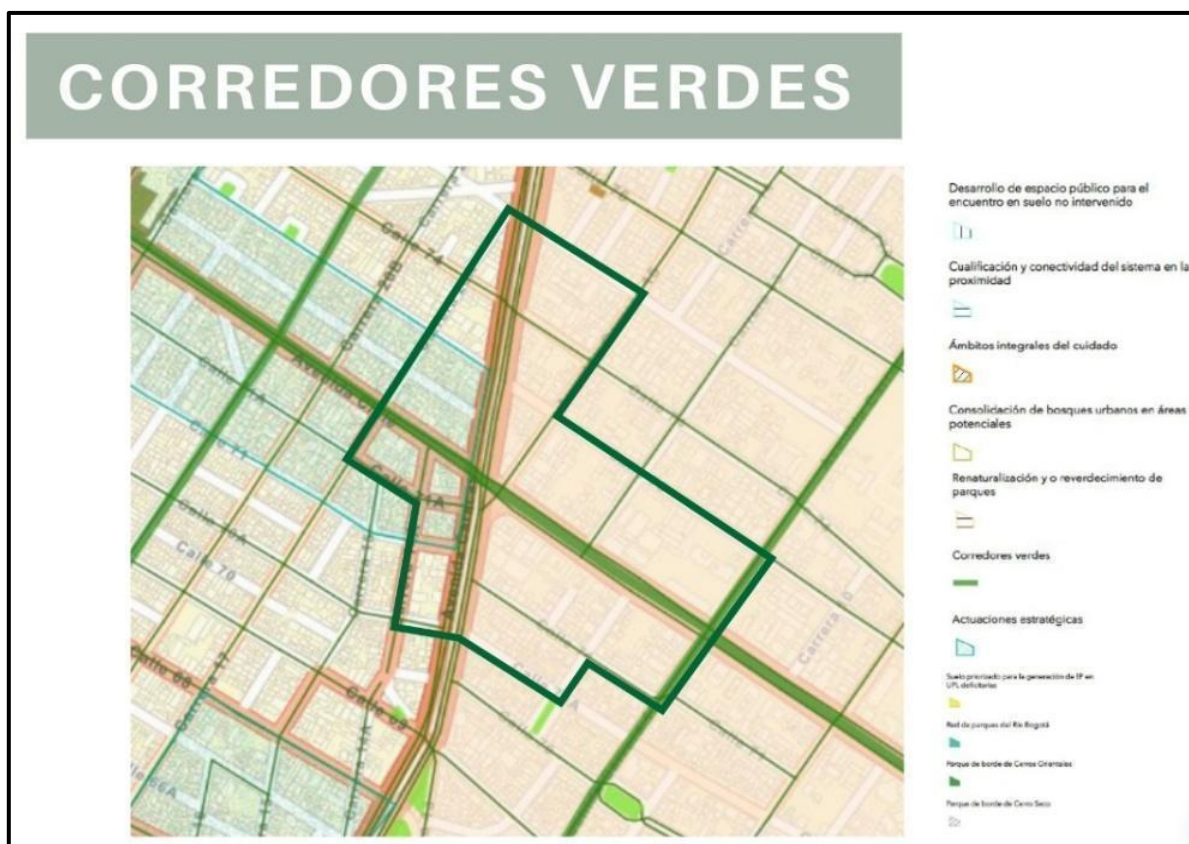
Fuente: Visor geográfico ambiental

El enlace de la estructura ecológica principal tiene como función básica garantizar el bienestar dentro de la sostenibilidad y generar una construcción de procesos ecológicos dentro del territorio, con base a la conexión de corredores ecológicos, parques urbanos, áreas protegidas y manejo de afluentes como el río Bogotá. (Ilustración 17).

- Paisaje: generar urbanismo desde el paisaje, devolver un lugar central en la ciudad a las dinámicas naturales de los cerros, hacerlos penetrar en la Séptima.
- Agua: incluir las quebradas, canales, escorrentías o láminas como elementos estructuradores, el agua con un lugar central en la Séptima.
- Usos: diseñar desde la perspectiva, escala y relaciones humanas de las personas que habitarán la Séptima.
- Movilidad: Integrar las estaciones de transporte público a la vida del Ecotono y diseñarlas como espacios donde el “estar” adquiera valor.
- Energía: Innovar usando recursos renovables, energía solar, eólica, opciones de recarga automática de vehículos eléctricos y sistemas de pavimentación purificadores.

De esta manera Bogotá "apuesta por la transformación urbana de su vía más emblemática, generando una nueva relación de los ciudadanos con ella, trazando una ruta hacia la ciudad sostenible, que será" referente en el desarrollo de Bogotá al incluir de manera estructurante la conectividad ambiental, el paisaje urbano, la cobertura verde y las quebradas, honrando la promesa de que el corredor Verde, sea verde.

Ilustración 17; Corredores verdes



Fuente: Mapas Bogotá

Estructura Funcional y del Cuidado

En el lugar de intervención se encuentran diferentes sistemas de transporte masivos para conectar con la ciudad. La Cll 72 es un lugar importante de población flotante. Sobre la Av Caracas con Cll 72 se encuentra Transmilenio, buses, toda la conectividad para carros privados, amplios andenes para conectar

los peatones desde la Carrera Séptima hasta la avenida Caracas; además de conexión de ciclorrutas por toda la av Chile.

Varios planes parciales que se desarrollan en la zona tratan de trabajar toda la humanización de las vías, tratando de darle prioridad siempre al peatón, que este se pueda movilizar por todo el entorno sin tener varios peligros de conectividad en los andenes y seguridad. (Ilustración 18).

Ilustración 18; DOTS



Fuente: Elaboración propia

En los equipamientos principales de la zona se encuentran la Universidad Pedagógica sobre la Av Chile que abarca una manzana importante del lugar y gran variedad de oficinas. Hacia el norte se encuentra un hito tecnológico importante para la ciudad: Unilago. (Ilustración 19).

Ilustración 20; Espacio público



Fuente: Elaboración propia

Estructura Integradora de Patrimonios

Dentro de las zonas del plan parcial no se encontraron bienes de interés cultural a tratar, el más cercano es la iglesia La ubicada por la av Chile y algunas casas patrimoniales, pero estas edificaciones no se encuentran incluidas en las manzanas a tratar ubicada por la av Chile y algunas casas patrimoniales, pero estas edificaciones no se encuentran incluidas en las manzanas a tratar

Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

La Calle 72 es un lugar que cuenta con vivienda de paso, equipamientos de oficinas, una zona muy comercial debido al gran flujo de población flotante de estudiantes, personas de oficinas o simplemente personas que viven en el sector: La estación de Transmilenio de la cll 72 es un conector entre la zona y la ciudad muy importante. Adicionalmente, las diferentes

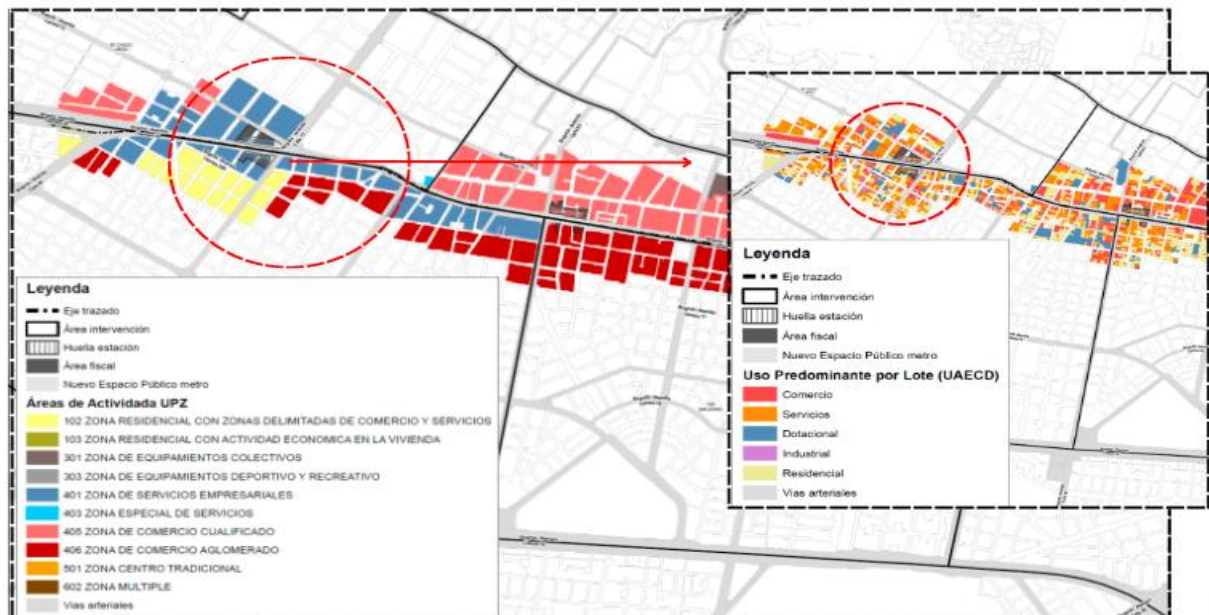
conexiones del sector permiten tener un perfil muy agradable al peatón dejando explorar medios de transporte más amigables con el medio ambiente y trabajando mejor con las normas de conectividad de corredores verdes y todo lo que quiere implementar el POT,

Hacia la Calle76 se da un uso más comercial artístico. Asimismo, en la carrea15 se encuentra un comercio tecnológico; un hito importante para la ciudad en temas de tecnología el Centro Tecnológico Unilago.

El plan parcial Calle 72 pretende generar una unión armónica entre todos estos usos, corregir algunas anomalías que están dañando el perfil por falta de espacio público, comercio mal ubicado, y vacíos urbanos que generan inseguridad en el sector.

Toda esta mezcla de usos hace que la zona tenga un cambio de perfil en el día muy variado con relación a las noches y fines de semana. Algo relevante a explorar en el Plan Parcial, para hacer de esta zona un lugar de ciudad cosmopolita, que pueda brindar usos 24/7 en favor de la mayor vitalidad de la zona. (Ilustración 21).

Ilustración 21; Usos predominantes



Fuente: POT

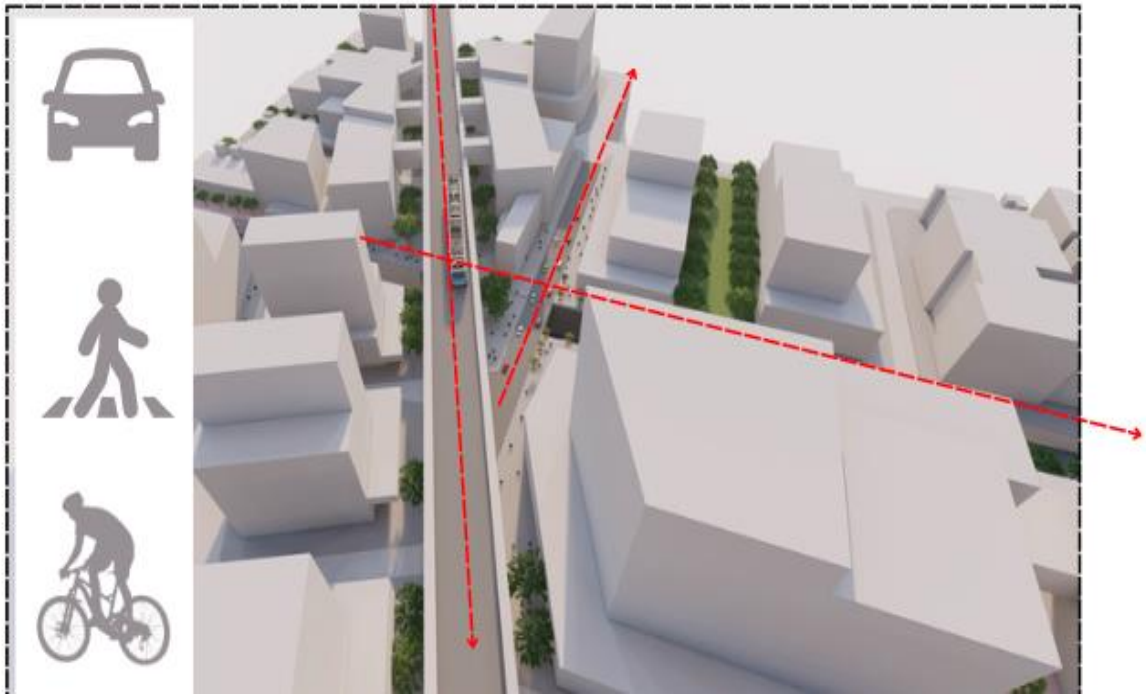
Conclusiones Diagnóstico

Dentro de la formulación del plan parcial es pertinente tomar en cuenta el desarrollo que hasta ahora se ha venido dando dentro del sector. Se destacan los servicios financieros, comercio y servicios ubicados sobre la calle 72.

Es de gran importancia que dentro del planteamiento morfológico se tenga en cuenta el rango de unidades en volumen dentro de una adecuada disposición en el espacio para disminuir el impacto de isla de calor dentro del polígono, conectando al mismo tiempo el sistema de espacio público.

En lo que respecta a la infraestructura de movilidad se plantea una oportunidad de configurar un sistema urbano multimodal que consolide la zona contigua del sistema con el mejoramiento de la malla vial integral en las manzanas que se articulan directamente con el DOTS, para generación de espacio público y multimodal de usos de servicio comercio y residencia. En el polígono a intervenir se encuentran con varios retos que genera el estado actual del lugar, los cambios de perfil tan drásticos que se generan en los cambios de horario hacen que el lugar en ciertas horas se vuelva muy solo e inseguro. La avenida Caracas en un lugar que genera mucha gentrificación, por motivos de inseguridad y el cambio de perfil hace que los usos encuentran una problemática grande con los vendedores informales, también se tiene un déficit en de vivienda que se proponen en algunas manzanas no funcionen, en el espacio público de zonas verdes y plazoletas.

Ilustración 22; Tensiones viales



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 23; Imaginario plan parcial



Fuente: Elaboración propia

2. PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

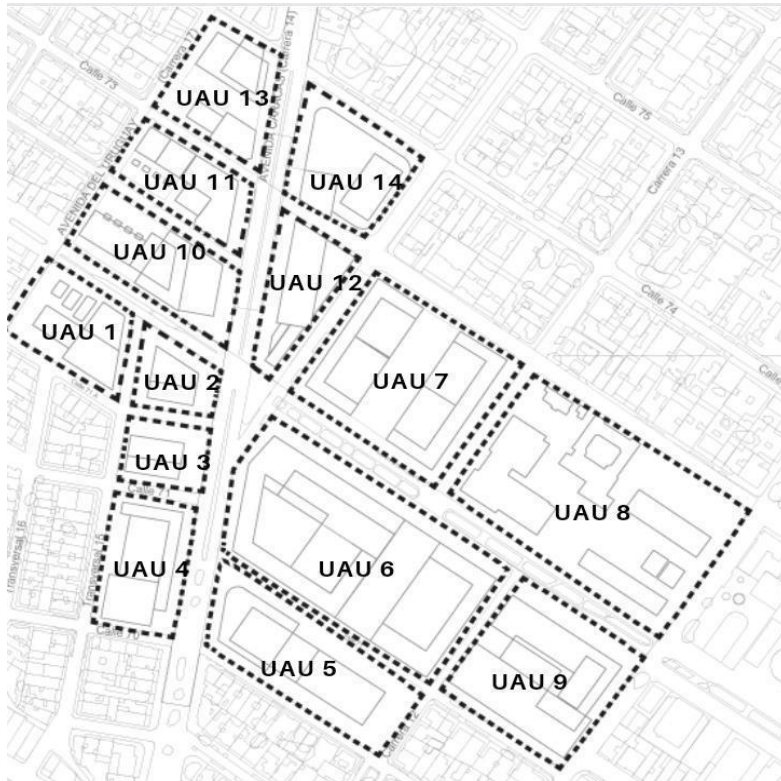
Se hizo un análisis para determinar qué manzanas podían funcionar mejor dentro del plan parcial planteado de la Calle 72, pues el perfil de la avenida Caracas es muy cambiante y hace funcionar todas las manzanas de diferente manera, en algunos puntos generando aglomeración de habitantes de calle.

La propuesta plantea el concepto de esquinas con el propósito de generar unos usos que potencialicen todo lo que pasa alrededor del metro y toda la infraestructura importante que se está haciendo como el deprimido que cruza la Avenida Caracas y la nueva ubicación del monumento de los héroes que queda dentro del plan parcial. Estas esquinas generan hitos importantes en la ciudad, que buscan generar mayor seguridad en el sector.

Se acogen varios perfiles urbanísticos para responder a la multiescalaridad funcional del lugar; entre ellos la conservación del comercio agroindustrial que se da en el lugar. También se plantean otros usos de acuerdo al perfil, como oficinas y algunas plataformas comerciales. Las manzanas que colindan con el metro se les da un tratamiento comercial por ser de las manzanas que más pesan se generó todo un urbanismo, se abrieron centros para generar permeabilidad, se plantearon plazoletas para no erradicar el comercio informal. También se plantea comercio en gran escala conectado con la estación, zonas bancarias y un edificio de parqueos.

Hacia la Calle 72 se buscan respetar ciertos usos, en las intervenciones se plantearon plataformas de comercio, vivienda, vivienda de paso y oficinas. Se generan espacios públicos para mantener los DEMOS y que trabajen con algunos equipamientos para mejorar todo el tema de infraestructura. En la manzana de la Universidad Pedagógica se busca intervenir en ciertos puntos para amarrar la Universidad con algunos usos de coworking y usos complementarios en otros puntos del plan parcial. (Ilustración 24).

Ilustración 24; Unidades de actuación



Fuente: Elaboración propia

3.1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

Dentro del objetivo del plan parcial se debe definir la normatividad que permita generar un proyecto que se articule directamente con la línea del metro de la calle 72 y la troncal de Transmilenio de la Av Caracas.

La propuesta busca integrar las ideas de planteamiento a el desarrollo de transporte DOTS desde las determinantes de potencialización del espacio urbano, atrayendo así una mayor inversión dentro del sector y los usos del suelo planificados para mezclar usos que den un mayor dinamismo a la sostenibilidad del sector a intervenir. En términos generales, la propuesta busca:

- Destaca el valor comercial de la zona.

- Articular los usos propuestos sin generar daños en el perfil, sea comercial vivienda, o dotacional.
- Mejorar las esquinas, puesto que la Calle 72 tiene esquinas comerciales importantes. Por lo tanto, se busca darle un tratamiento al deprimido planteado sobre esta avenida para no generar daños urbanos en esas zonas y seguir manteniendo el buen flujo de personas.
- Destacar el valor del modelo DOTS para los peatones.
- Mantener un equilibrio de usos donde funcione muy bien la vivienda.
- Gestionar el comercio informal moderado en las diferentes zonas verdes como actividades de DEMOS (distritos especiales de mejoramiento y organización sectorial).
- En las manzanas que están ubicadas al occidente de la avenida Caracas que tienen una escala más barrial, dar un impacto con usos horizontales en comercio que ayuden al barrio y densificar otras viviendas con más vivienda. (Ilustración 25).

Ilustración 25; planta plan parcial



Fuente: Elaboración propia

Se busca además generar ejes verdes dentro del plan parcial, para equilibrar lo construido con las diferentes zonas y marcar un eje importante dentro de todo el desarrollo urbano. Adicionalmente, se busca que dentro de todas las manzanas se dé un equilibrio de llenos y vacíos.

3.2 PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

Ilustración 26; imaginarios plan parcial



Fuente: Elaboración propia

Se generaron varios criterios de intervención para el plan parcial Calle 72. Se plantean varias estrategias para mejorar todo el tema de DOTS, entendiendo que el peatón es el más importante en esta conectividad, se busca humanizar más los espacios y potencializar todos los transportes de energías limpias.

La vivienda se plantea como punto estratégico en las manzanas que tienen un perfil también barrial, se busca potencializar el barrio con varios usos comerciales y densificar en otros sentidos de la manzana donde tenemos un perfil de una vía principal como la Caracas.

El tema de comercio informal es algo que se viene dando desde hace mucho tiempo en la zona, sin mayor control. Se busca darle un manejo de una manera articulada al tratamiento del espacio público. (Ilustración 27).

Ilustración 27; Conectividad



Fuente: Elaboración propia

3.3 ÁREAS DE MANEJO DIFERENCIADO

En las áreas de manejo diferenciado se genera una normativa del lugar según el POT, donde se identifican ciertos porcentajes que se deben generar en espacio público equipamientos y vivienda como se muestra en las tablas 2 y 3.

Tabla 2; Normativa

AREA TOTAL PLAN PARCIAL	65% ESPACIO PUBLICO	35% AREA CONSTRUIDA
212.415.481	138.070.063	74.345.418
25M DE FRENTE PARA TENER ALTURAS ADICIONALES		
AREA VIVIENDA 1ER NIVEL	15.428	
16.993.238	VIS	
12.744.929	VIP	

AREA TOTAL PLAN PARCIAL	65% ESPACIO PUBLICO	35% AREA CONSTRUIDA
212.415.481	138.070.063	74.345.418
25M DE FRENTE PARA TENER ALTURAS ADICIONALES		
AREA VIVIENDA 1ER NIVEL	15.428	
16.993.238	VIS	
12.744.929	VIP	

Fuente: Elaboración propia

En las tablas 4 y 5 se describe el área de cada manzana, el área de construcción con sus respectivos índices, también se muestran las áreas útiles, y se describen los diferentes usos que se propusieron por manzana y el número de pisos en cada uso propuesto.

Tabla 4; Índices

INDICE DE CONSTRUCCIÓN	AREA UTIL	ALTURA MAXIMA PISOS	AREA DE CONSTRUCCIÓN	INDICE DE CONSTRUCCIÓN
MANZANA 1	8.028,51	12,00	55.141,31	6,87
MANZANA 2		12,00	108.666,49	
MANZANA 3	4.007,11	12,00	25.966,66	6,48
MANZANA 4	6.847,09	13,00	42.474,86	6,20
MANZANA 5	9.086,35	10,00	75.823,94	8,34
MANZANA 6	7.208,00	12,00	52.536,40	7,29
MANZANA 7	8.006,35	8,00	27.360,68	3,42
MANZANA 8	9.247,57	10,00	62.869,64	6,80
MANZANA 9	7.491,88	8,00	30.374,90	4,05
MANZANA 10	19.066,33	8,00	80.811,81	4,24
MANZANA 11	28.800,41	15,00	271.548,90	9,43
MANZANA 12	13.041,48	12,00	71.135,60	5,45

Fuente: Elaboración propia

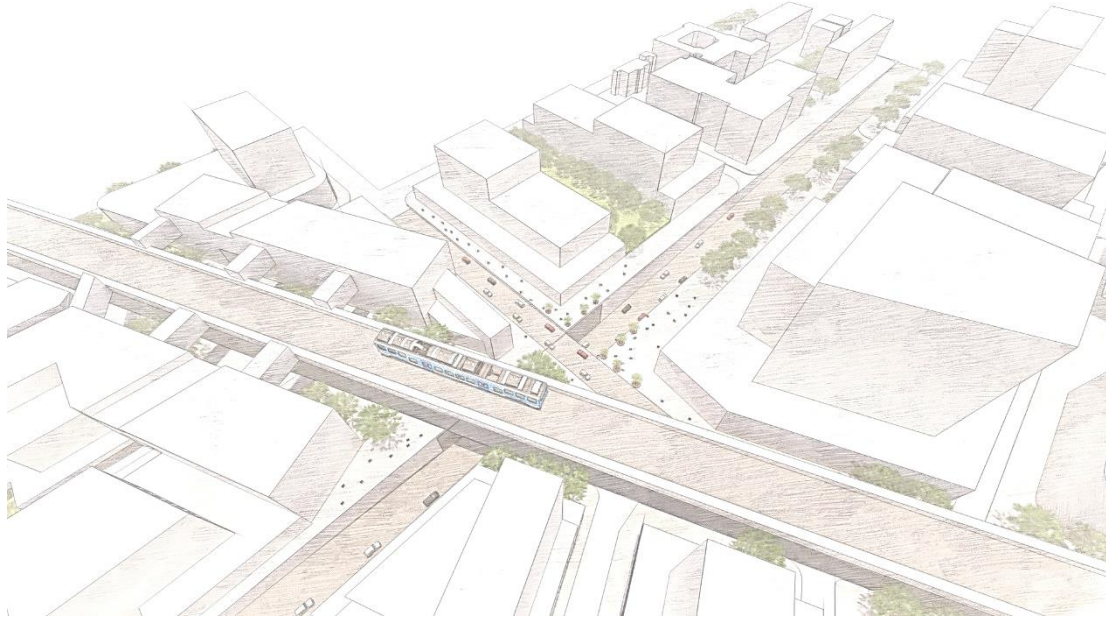
Tabla 5; Ocupación

INDICE DE CONSTRUCCIÓN	AREA UTIL	USO/PISOS	USO/PISOS	USO/PISOS	AREA DE OCUPACIÓN
MANZANA 1	8.028,51	COMERCIO / 3 PISOS	VIVIENDA / 12 PISOS	VIVIENDA / 10 PISOS	4.595,11
MANZANA 2		COMERCIO / 2 PISOS	VIVIENDA / 12 PISOS	VIVIENDA / 10 PISOS	9.055,54
MANZANA 3	4.007,11	COMERCIO / 2 PISOS	DOTACIONAL / 5 PISOS	VIVIENDA / 12 PISOS	2.163,89
MANZANA 4	6.847,09	VIVIENDA COMERCIO / 8 PISOS	VIVIENDA / 13 PISOS	VIVIENDA / 10 PISOS	3.267,30
MANZANA 5	9.086,35	DOTACIONAL COMERCIAL / 8 PISOS	COMERCIO / 3 PISOS	OFICINAS COMERCIO / 10 PISOS	7.582,39
MANZANA 6	7.208,00	INTERMODAL COMERCIAL / 8 PISOS	OFICINAS COMERCIO / 12 PISOS	COMERCIAL / 4 Y 8 PISOS	4.378,03
MANZANA 7	8.006,35	DOTACIONAL COMERCIAL / 8 Y 4 PISOS	DOTACIONAL COMERCIAL / 8 Y 2 PISOS		3.420,09
MANZANA 8	9.247,57	INTERMODAL / 8 PISOS	DOTACIONAL PARQUEADERO / 3 PISOS	DOTACIONAL COMERCIAL / 10 PISOS	6.286,96
MANZANA 9	7.491,88	INTERMODAL 8 PISOS	COMERCIO / 5 PISOS		3.796,86
MANZANA 10	19.066,33	VIVIENDA DE PASO / 8 Y 5 PISOS	VIVIENDA Y DOTACIONAL / 8 Y 5 PISOS	COMERCIO / 3 PISOS	10.101,48
MANZANA 11	28.800,41	VIVIENDA / 15 Y 12 PISOS	OFICINAS COMERCIO / 12 PISOS	OFICINAS COMERCIO / 12 Y 5 PISOS	18.103,26
MANZANA 12	13.041,48	VIVIENDA COMERCIO / 12 Y 3 PISOS	VIVIENDA COMERCIO / 10 Y 3 PISOS		5.927,97

Fuente: Elaboración propia

3. NORMA URBANA

Ilustración 28; Render



Fuente: Elaboración propia

El plan parcial consta de 14 manzanas donde se proponen una mixtura de usos, según el estudio del lugar y cada necesidad del sector. Se proponen usos de vivienda VIS, VIP y No VIS, usos comerciales, dotacionales y espacio público, donde se busca hacer toda la integración del lugar con la PLMB. El metro es una tensión importante para la ciudad, generando conectividad, densidad poblacional para el sector, usos comerciales formales e informales.

Para empezar a diseñar la normativa del plan parcial Calle 72 se tuvo en cuenta los diferentes lineamientos de la normativa del sector y el decreto 555 (POT de Bogotá). En cada manzana útil dependiendo del uso, las alturas se calculan según el ancho de la vía. Se tuvieron en cuenta varios factores para ganar altura extra generando retrocesos, para generar algunas alturas adicionales en las manzanas más grandes (según el POT se puede crecer si se dan anchos de fachada mayores o iguales a 25 metros). En estos sectores de renovación no se cuenta con cesiones pero sí con unos aislamientos posteriores mayores o iguales a 4 metros

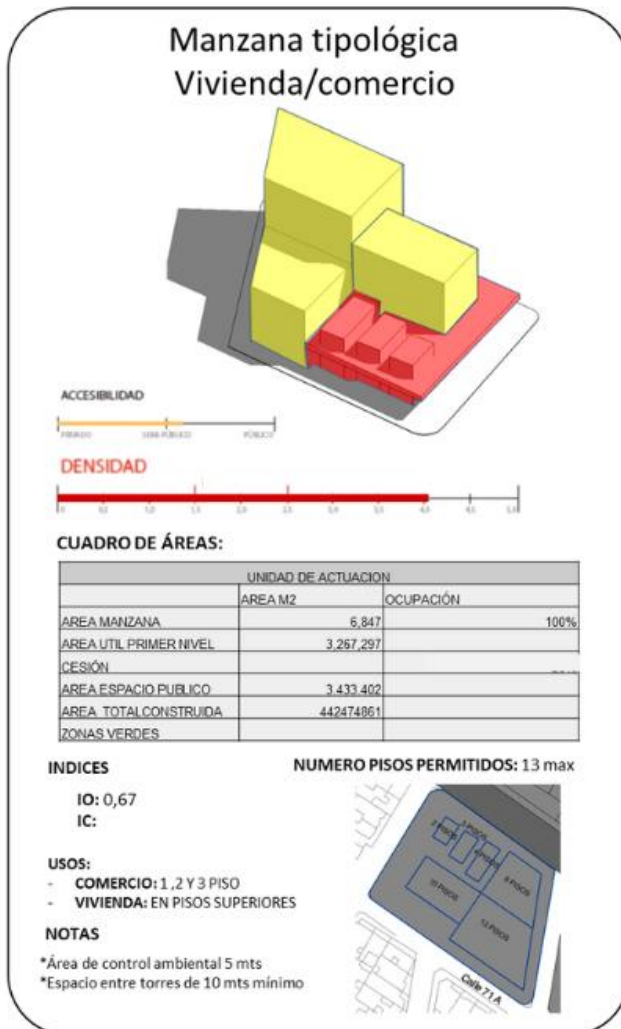
Se tenía el reto además de generar bastante espacio público en un lugar tan densificado, mínimo un 65% en zonas verdes vías y plazoletas, el resto de porcentaje equilibrarlo en vivienda comercio y equipamientos dotacionales del plan parcial. Se generaron varias zonas verdes al interior de varias manzanas y algunas se manejaron como zonas publico privadas para generar mejores beneficios en algunos temas privados del proyecto.

En la manzana con la Universidad Pedagógica se generan actuaciones como la apertura de la manzana para generar espacio público que alimente el plan parcial y toda la población flotante que conlleva renovar este nodo tan importante de la ciudad.

Dentro del planteamiento de plan parcial se plantean herramientas como fichas normativas de acuerdo a usos presentes del suelo y condiciones correctas de edificabilidad con el fin de concentrar en un formato gráfico la norma urbana que se aplica en el plan parcial, respecto a índices de ocupación en las mazanas tipológicas según sus usos.

En la ilustración 28 se encuentran descritos los índices de ocupación y construcción correspondientes a los sectores definidos para usos de vivienda y comercio bajo una tipología de torre plataforma con una seri de índices promedio de ocupación de 0.67 e índices de construcción 5.23 para el planteamiento de torres.

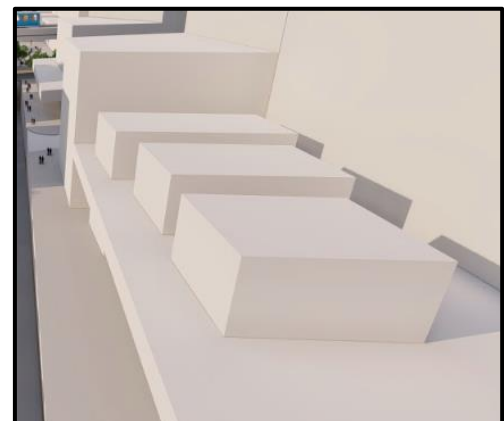
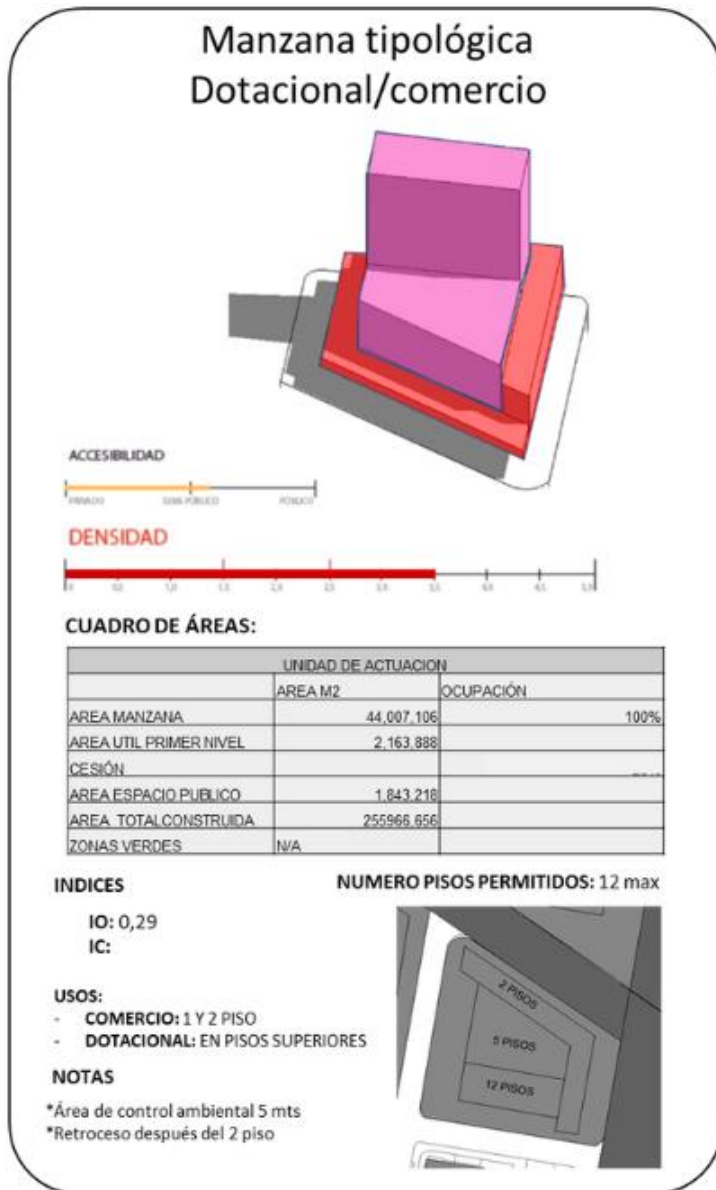
Ilustración 28; Manzana tipológica vivienda/ comercio



Fuente: Elaboración Propia

En la ilustración 29, se encuentran los índices que determinan la intervención de las manzanas tipológicas con usos dotacionales y de comercio, distribuidos de nuevo en una torre plataforma que da un mayor valor a el suelo desde la ocupación de la manzana y el crecimiento en altura de estos edificios en el plan parcial

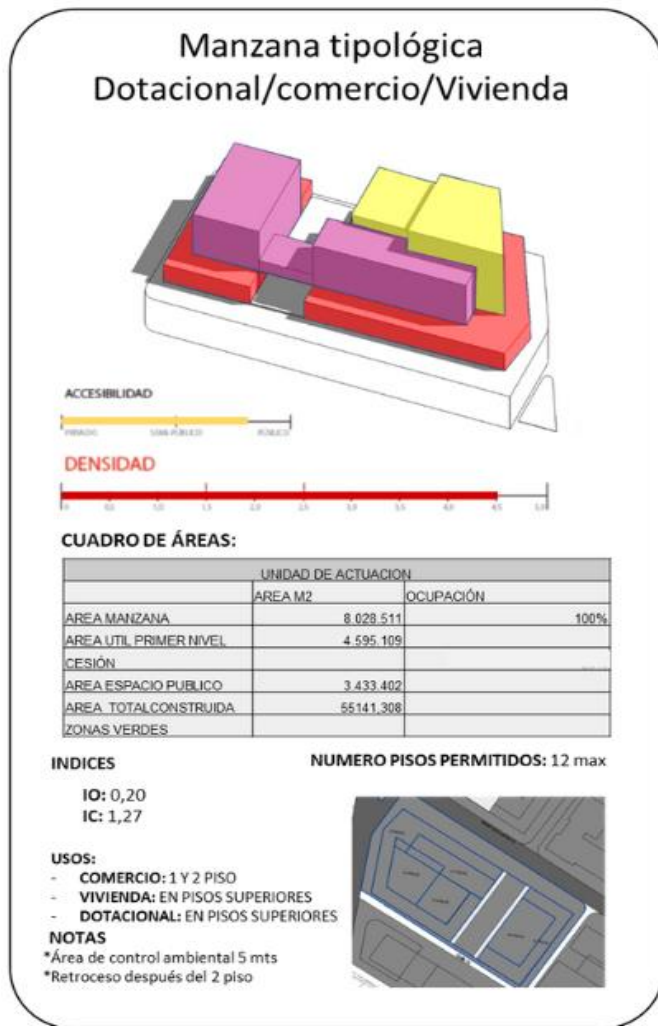
Ilustración 29; manzana tipológica dotacional/comercio



Fuente: Elaboración propia

El tipo de manzanas con la tipología de la ilustración 30, da al territorio un planteamiento de barras y torres plataforma que demuestran la mixticidad de usos en el territorio con índices que aprovechen la huella del edificio dentro de las manzanas para generar morfologías que permitan una mayor relación con el entorno urbano.

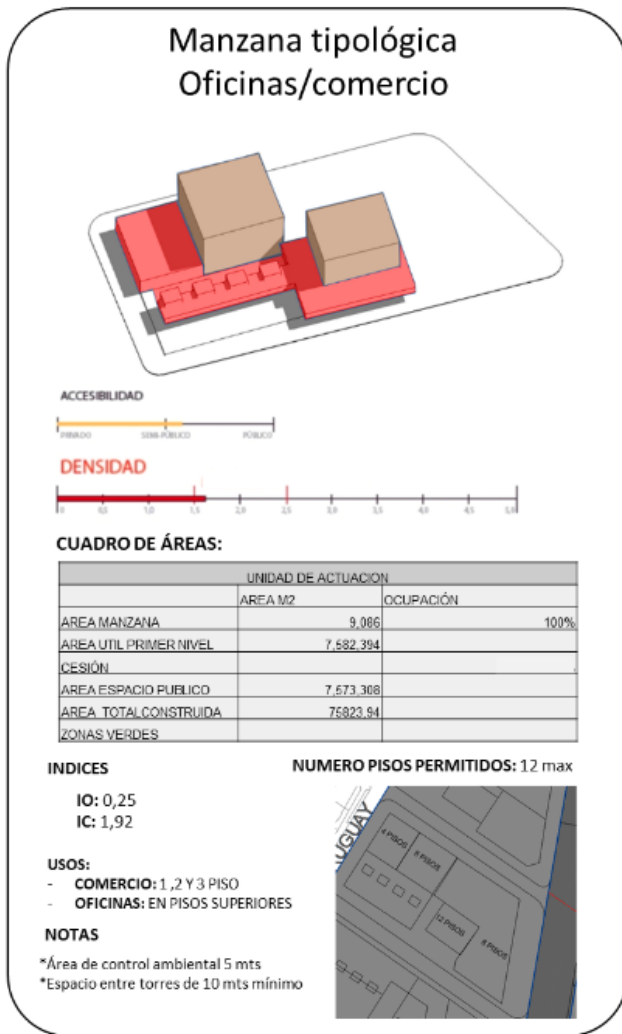
Ilustración 30; manzana tipológica dotacional/comercio/ servicios.



Fuente: Elaboración propia

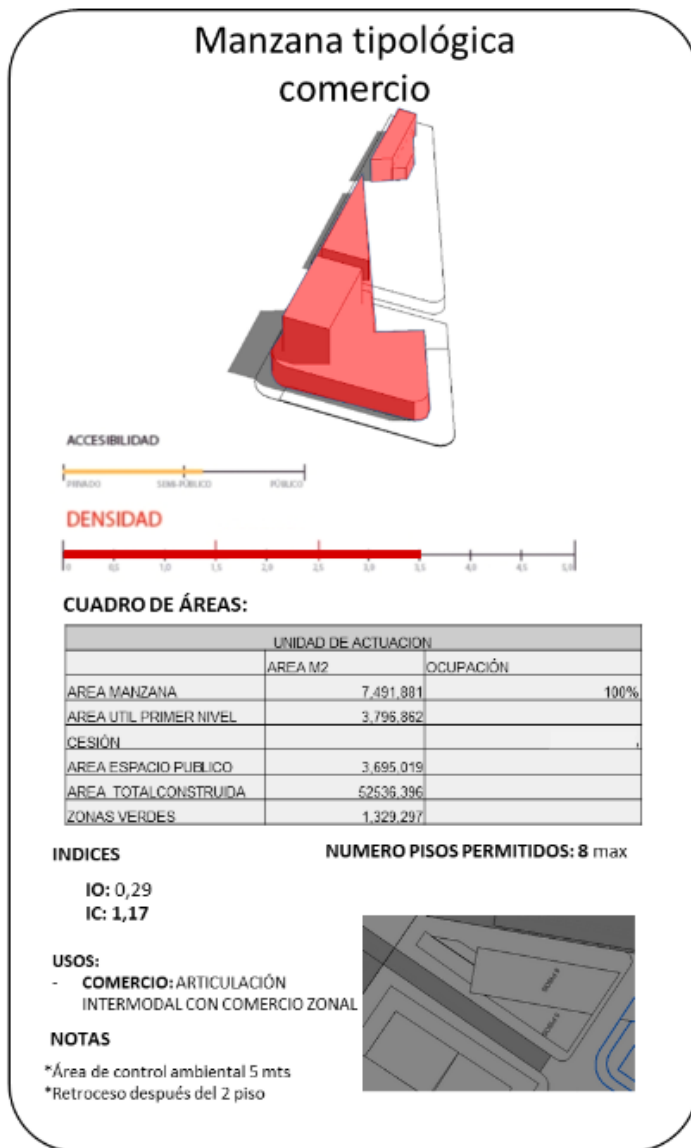
En la ilustración 31 y la ilustración 32, se resumen los índices y tipologías para los usos de comercio, oficinas presentes en varias de las manzanas del plan parcial, en las cuales también se articula la estación de metro como usos de comercio articulador del espacio público en altura y transporte.

Ilustración 31; manzana tipológica oficinas/ comercio.



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 32; manzana tipológica comercio



Fuente: Elaboración propia

4.1 NORMAS DE USO Y NORMAS DE EDIFICABILIDAD

El plan parcial plan parcial Calle 72 se plantea bajo diferentes usos. En el costado occidental de la avenida Caracas se maneja un perfil más barrial, en estas manzanas se mantiene el perfil existente y se densifica con más vivienda y comercio horizontal para hacer todo el mejoramiento del barrio. Sobre la avenida Caracas se densifica con vivienda en altura, oficinas,

plataformas comerciales que alimentarán estos edificios y también ayudará al comercio del barrio, generando más población flotante y tratando puntos muertos donde se genera gentrificación. Adicionalmente, sobre las manzanas de la estación del metro se une la intermodalidad con comercio variado y actividades financieras. Se propone además un edificio de parqueaderos y bici parqueaderos que alimentará todo este uso de conectividad vial y ayudará al sector. Asimismo, en las manzanas hacia la av Chile se propone espacio público, vivienda de paso para cambiar el modelo de negocio, plataformas de comercio y oficinas. Se hace un manejo de las esquinas por ser de las más importantes de Bogotá. En la manzana de mayor tamaño del plan parcial, ubicada sobre la avenida Chile, se propone vivienda para estudiantes plataformas comerciales; Además se abre la manzana para generar un gran espacio público y manejar unas partes en cesiones y generar diferentes actividades para todos los peatones. Se plantea también oficinas y coworking. (Ilustración 33).

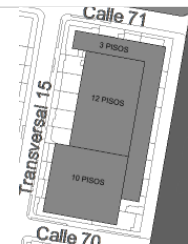
Ilustración 33; Renders



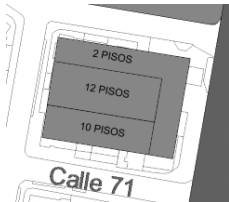
Fuente: Elaboración propia

Tabla 7; Unidades de actuación

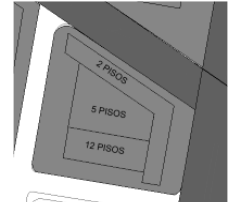
UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	8.028.511	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	4.595.109	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	3.433.402	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		



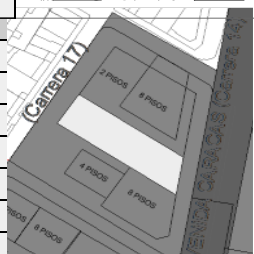
UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	3.917.028	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	9.055.541	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	-5.138.513	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	N/A	



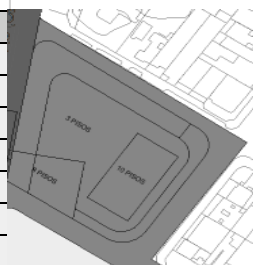
UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	4.007.106	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	2.163.888	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	1.843.218	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	N/A	



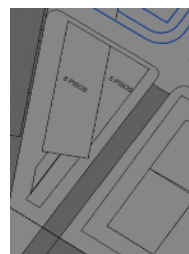
UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	8.006.353	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	3.420.085	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	4.586.268	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	1.379.974	




UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	9.247.565	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	6.286.964	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	2.960.601	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		




UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	7.491.881	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	3.796.862	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	3.695.019	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	1.329.297	




UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	6.847	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	3.267.297	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	-3.260.450	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		



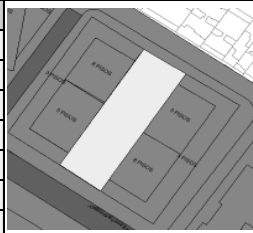
UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	9.086	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	7.582.394	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	-7.573.308	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		




UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	7.207.995	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	4.378.033	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	2.829.962	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		




UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	19.066.326	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	10.101.476	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	8.964.850	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	3.971.851	



UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	28.800.409	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	18.103.260	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	10.697.149	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES	1.020.053	



UNIDAD DE ACTUACION		
	AREA M2	OCUPACIÓN
AREA MANZANA	13.041.482	100%
AREA UTIL PRIMER NIVEL	5.927.967	
CESIÓN		
AREA ESPACIO PUBLICO	7.113.515	
AREA TOTALCONSTRUIDA		
ZONAS VERDES		



Fuente: Elaboración propia

5. GESTIÓN. REPARTO EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

5.1 CONDICIONES INICIALES DEL SUELO

Dentro del estado actual del polígono de intervención se encuentra que, la caracterización sectorial se enfoca en usos muy marcados y sectorizados en cada una de las manzanas, lo cual resulta en la migración de actores de territorio a otras áreas de la ciudad que ofrezcan una mayor diversificación y aglomeración de servicios. (Ilustración 34).

Ilustración 34; Render



Fuente: Elaboración propia

Para la identificación del estado actual del territorio se realizó un ejercicio de caracterización por usos del valor del metro cuadrado por cada uno de los usos que se pueden identificar en el polígono de intervención. Esto ayuda a generar un imaginario de los factores que

pueden afectar directamente la valorización del m2 construido por cada una de las manzanas y barrios circundantes al territorio que componen el plan parcial. (tabla 8)

Tabla 8; Valor del suelo

VIVIENDA				
Nº	BARRIO	AREA M2	VALOR M2	ANTIGUEDAD (AÑOS)
1	CHAPINERO	67,8	\$9.880.980	10
2	CHAPINERO	25,6	\$7.226.562,50	8
3	CHAPINERO	90	\$4.333.333,33	30
4	CHAPINERO	58	\$20.689.655,17	8
5	CHAPINERO	185	\$2.108.108,11	25
6	PORCIUNCULA	74	\$6.081.081,08	30
7	PORCIUNCULA	50	\$5.800.000,00	23
8	PORCIUNCULA	42	\$7.261.904,76	18
9	PORCIUNCULA	49	\$2.612.244,90	15
10	PORCIUNCULA	108	\$3.518.518,52	30
11	SAN FELIPE	130	\$6.538.461,54	8
12	SAN FELIPE	105	\$4.095.238,10	25
13	SAN FELIPE	49	\$2.387.755,10	8
14	SAN FELIPE	53	\$5.000.000,00	15
15	SAN FELIPE	68	\$5.147.058,82	13

OFICINAS				
Nº	BARRIO	AREA M2	VALOR M2	ANTIGUEDAD (AÑOS)
1	CHAPINERO	120	\$24.166.666,67	36
2	CHAPINERO	57	\$9.122.807,02	8
3	CHAPINERO	51	\$4.705.882,00	30
4	CHAPINERO	80	\$6.250.000,00	25
5	CHAPINERO	3950	\$4.492.405,00	27
6	PORCIUNCULA	90	\$8.800.000,00	12
7	PORCIUNCULA	64	\$5.136.250,00	8
8	PORCIUNCULA	330	\$4.498.668,00	15
9	PORCIUNCULA	25	\$6.800.000,00	12
10	PORCIUNCULA	222	\$7.500.675,00	12
11	SAN FELIPE	420	\$5.714.285,00	10
12	SAN FELIPE	203	\$4.165.123,00	15
13	SAN FELIPE	700	\$4.571.428,57	26
14	SAN FELIPE	375	\$4.266.666,67	30
15	SAN FELIPE	406	\$3.940.886,70	14

LOTES				
Nº	BARRIO	AREA M2	VALOR M2	ANTIGUEDAD (AÑOS)
1	CHAPINERO	179	\$3.491.620,11	12
2	CHAPINERO	158	\$3.778.481,01	30
3	CHAPINERO	360	\$2.366.666,67	22
4	CHAPINERO	1473	\$4.209.097,08	15
5	CHAPINERO	557	\$7.181.328,55	23
6	PORCIUNCULA	894	\$7.829.977,63	12
7	PORCIUNCULA	480	\$8.333.333,33	25
8	PORCIUNCULA	557	\$7.181.328,55	27
9	PORCIUNCULA	210	\$7.619.047,62	30
10	PORCIUNCULA	1473	\$4.209.097,08	30
11	SAN FELIPE	540	\$8.333.333,33	27
12	SAN FELIPE	262	\$4.961.832,06	28
13	SAN FELIPE	900	\$8.000.000,00	17
14	SAN FELIPE	449	\$4.008.908,69	23
15	SAN FELIPE	262	\$4.961.832,06	15

APARTA ESTUDIO				
Nº	BARRIO	AREA M2	VALOR M2	ANTIGUEDAD (AÑOS)
1	CHAPINERO	33	\$7.272.727	11
2	CHAPINERO	23	\$9.739.130,43	8
3	CHAPINERO	38	\$6.973.684,21	12
4	CHAPINERO	51	\$8.431.372,55	15
5	CHAPINERO	44	\$6.704.545,45	23
6	PORCIUNCULA	56	\$6.517.857,14	18
7	PORCIUNCULA	43	\$5.116.279,07	17
8	PORCIUNCULA	50	\$7.400.000,00	30
9	PORCIUNCULA	39	\$6.282.051,28	12
10	PORCIUNCULA	32	\$7.187.500,00	25
11	SAN FELIPE	31	\$8.387.096,77	30
12	SAN FELIPE	25	\$7.200.000,00	8
13	SAN FELIPE	22	\$6.363.636,36	10
14	SAN FELIPE	27	\$5.555.555,56	11
15	SAN FELIPE	47	\$5.063.829,79	13

Fuente: Elaboración propia

Para la identificación del estado actual del territorio se realizó un ejercicio de caracterización por usos del valor del metro cuadrado por cada uno de los que se pueden identificar en el polígono de análisis, lo cual ayuda a generar un imaginario de los factores que pueden afectar directamente la valorización del m2 construido por cada una de las manzanas y barrios circundantes al territorio que componen el plan parcial.

Tabla 9; Avalúo del suelo

Manzana	m2 de construcción y/o suelo (actual)	Vr. Construcción (m2)-uso principal y/o suelo Mz	Avalúo total
Mz 1	8.029,00	\$6.942.116	\$55.738.251.303
Mz 2	3.917,00	\$6.680.028	\$26.165.668.394
Mz 3	4.007,00	\$5.764.392	\$23.097.919.750
Mz 4	6.847,00	\$6.127.817	\$41.957.164.142
Mz 5	9.086,00	\$5.856.384	\$53.211.106.314
Mz 6	7.207,00	\$6.328.201	\$45.607.344.437
Mz 7	8.006,00	\$6.178.727	\$49.466.886.756
Mz 8	9.247,00	\$6.447.807	\$59.622.872.518
Mz 9	7.491,00	\$7.181.329	\$53.795.332.136
Mz 10	19.066,00	\$6.680.028	\$127.361.407.606
Mz 11	28.800,00	\$6.767.391	\$194.900.847.232
Mz 12	13.041,00	\$6.680.028	\$87.114.240.879
Total	124744		\$818.039.041.466,95

Fuente: Elaboración propia

Dentro del polígono a intervenir, como se puede evidenciar en la tabla 9, el metro cuadrado oscila entre los cinco millones (\$5.000.000) de pesos, en valor del suelo respecto a usos como vivienda y lotes que actualmente son utilizados como parqueaderos, valor que va aumentando de dos a tres millones más en usos de comercio y oficinas presente en algunos de los edificios del sector. Esto también tiene como determinante principal la ubicación de la manzana dentro del polígono, por su ubicación y conectividad se le puede dar mejor aprovechamiento por la diversidad de población flotante que visita el sector a diario, generando una transformación en el valor promedio del suelo que puede incrementarse en la propuesta a un valor aproximado de ocho millones doscientos (\$8.200.000) de pesos bajo la nueva mirada del proyecto de plan parcial.

5.2 CARGAS URBANISTICAS

Dentro de las cargas urbanísticas del plan parcial se identificaron las siguientes cargas o cesiones urbanísticas, a partir del planteamiento de intervención del espacio público y sus sistemas.

En primera instancia se encuentran las plazas con un área de 2.117 m² corresponden al 0,02% del área total de las cesiones urbanísticas, parques con un área de 8.555 m² que corresponden al 0.08% del total; los andenes con 65.299 m² corresponden al 0.65% del total; la

mallas vial arterial con una intervención de 18.814,60 m² corresponde al 0,17% del total; y finalmente una vía soterrada que se encuentra dentro del planteamiento del sistema multimodal de la estación del metro el plan parcial tiene 5.230 m² corresponde al 0,05% del total, como lo muestra la (tabla 10. Cargas del proyecto).

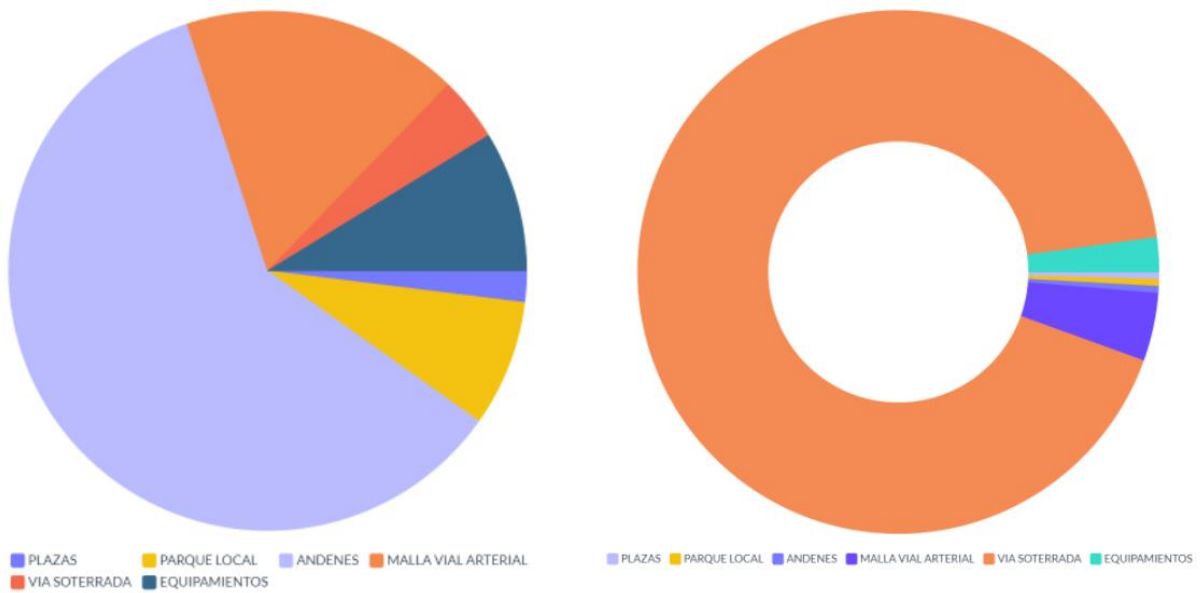
Tabla 10; Cargas del proyecto

Cargas del proyecto	Área (m²)	Porcentaje
Parque Local (nuevo o que se adecua)	8.555,00	0,08
Plazas	2.117,00	0,02
Andenes	65.299,00	0,60
Via Malla Vial arterial (V0 a V3)	18.814,60	0,17
Vía soterrada	5.230,00	0,05
Equipamiento educativo	9.486,00	0,09
TOTAL	109.501,60	100%

Fuente: elaboración propia.

Dichas cargas representan una inversión dentro del planteamiento proyectual de un capital que debe ser sustentado a partir de las ventas y valorización del territorio, usos y ventas de inmuebles ofrecidos por el plan. Se puede observar que el costo de las cargas del proyecto está en mayor medida sobre el proyecto de intervención de una vía soterrada, con un valor final de \$209.952 millones de pesos, generando en gran medida un desequilibrio en los costos de urbanización del proyecto, poniendo un reto al plan parcial nivelar los valores y lograr llegar a un punto de equilibrio entre dichos valores (Tabla 11)

Tabla 11; Costo de Urbanización



CARGAS DEL PROYECTO	Área (m2)	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Parque Local (nuevo o que se adecua)	8.555,00	\$ 221.884,00	\$ 1.898.217.620,00
Plazas	2.117,00	\$ 235.300,00	\$ 498.130.100,00
Andenes	65.299,00	\$ 221.884,00	\$ 14.488.803.316,00
Via Malla Vial arterial (V0 a V3)	18.814,60	\$ 2.213.586,00	\$ 41.647.735.155,60
Via soterrada	4.320,00	\$ 48.600.000,00	\$ 209.952.000.000,00
Equipamiento educativo	9.486,00	\$ 1.110.239,00	\$ 10.531.727.154,00
TOTAL	108.591,60		\$ 279.016.613.345,60

DEMOLICIÓN	m2 de construcción	Costo por m2 (\$)	Costo total (\$)
Áreas construidas a demoler	124744,00	\$ 95.775,00	\$ 11.947.356.600,00
TOTAL COSTO URBANIZACIÓN			\$ 290.963.969.945,60

Fuente: Elaboración propia

Identificando los factores que como se evidencia en la (tabla 11) los costos totales de urbanización de 290.963 millones de pesos están compensados en las ganancias generadas por del proyecto dando una mayor plusvalía al territorio al generar mayores índices de construcción en los usos que pueden generar un mayor retorno de la inversión al incrementar el valor del metro cuadrado de las manzanas en vivienda, comercio, bodegas y oficinas, en base a las necesidades propias del territorio.

5.3 BENEFICIOS

Ilustración 35; Render



Fuente: Elaboración propia.

Dentro el planteamiento del plan parcial, se generan iniciativas que promuevan la valorización del territorio desde la oferta y demanda de usos de vivienda, comercio, oficinas y demás usos dotacionales. (tabla 12. Costos directos)

Tabla 12; Costos directos

USO	m2 construcción	AV / AC	No. Unidades	Vr. De Venta		Balance por uso
				m2 de construcción	Vr. Venta total	
Residencial	VIP	7.965,00	6.372,00	\$ 3.584.000	\$ 22.837.248.000	\$ 11.401.021.350
	VIS	10.655,00	8.524,00	\$ 4.142.857	\$ 35.313.713.068	\$ 14.572.595.963
	E3	150.267,00	105.186,90	\$ 8.500.000	\$ 894.088.650.000	\$ 520.299.487.500
	E4	128.546,00	89.982,20	\$ 10.261.000	\$ 923.307.354.200	\$ 547.458.389.192
Comercio	Escala zonal	39.994,00	27.995,80	\$ 8.750.000	\$ 349.947.500.000	\$ 208.468.725.000
	Escala Local	111.612,00	78.128,40	\$ 6.250.000	\$ 697.575.000.000	\$ 449.238.300.000
Dotacionales	Educativo	23.517,00	16.461,90	\$ 11.541.432	\$ 271.419.856.344	\$ 205.651.529.329
(privados, no	Bienestar	29.176,00	20.423,20	\$ 12.717.466	\$ 371.044.788.016	\$ 283.960.421.933
Servicios	Empresariales	79.680,00	55.776,00	\$ 9.086.294	\$ 723.995.905.920	\$ 426.389.093.203
TOTAL		581.412,00			\$ 4.289.530.015.548	\$ 2.667.439.563.471
COSTOS DIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN			\$ 597.390.372.240			
COSTOS INDIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN			\$ 533.788.394.087			
UTILIDAD ESPERADA			\$ 490.911.685.750			
INGRESOS TOTALES POR VENTAS			\$ 4.289.530.015.548			

Fuente: Elaboración propia

Los altos índices de ocupación de vivienda dentro del territorio en diversas escalas, acompañados de servicios y comercio colindantes, se constituye en el planteamiento del plan parcial en un principio de centralidad que concentra la ciudad. Se busca de esta manera tratar de disminuir la brecha que generan los edificios, calles y configuración del espacio público en el territorio; entendiendo la planeación urbana como una herramienta para que ejercicios como el realizado en este Plan Parcial se construyan a partir de entender el espacio y las necesidades que tiene el territorio, y a su vez de manera prospectiva, analizar las estrategias de intervención que va plantar el sistema de metro dentro de las dinámicas sectoriales.

Tabla 13 ; Indices

Manzana	m2 útiles	IO	IC	Pisos promedio
Manzana 1	8.029,00	0,75	6,10	8
Manzana 2	3.917,00	0,54	4,45	8
Manzana 3	4.007,00	0,68	3,78	6
Manzana 4	6.847,00	0,64	5,78	9
Manzana 5	9.086,00	0,70	4,40	6
Manzana 6	7.208,00	0,50	2,10	4
Manzana 7	8.006,00	0,74	3,89	5
Manzana 8	9.248,00	0,53	2,14	4
Manzana 9	7.492,00	0,76	6,35	8
Manzana 10	19.066,00	0,56	3,64	7
Manzana 11	28.800,00	0,51	5,87	12
Manzana 12	13.041,00	0,69	5,23	8
TOTAL	124.747,00	0,61	4,66	8

Fuente: Elaboración Propia

Los valores de venta del proyecto se encuentran determinados por unos promedios de venta de los diferentes usos incorporados al plan parcial, dando una utilidad esperada de \$490.911 millones de pesos y un ingreso total por venta de \$4.28 billones de pesos en metros cuadrados construidos de uso residencial, comercial, dotacional y de servicios.

5.4 BALANCE DEL PROYECTO DEL PLAN PARCIAL

En la tabla 14 se observan los valores finales del planteamiento de plan parcial de la calle 72, en el cual se observa que los costos de urbanización se elevan hacia un 7% cuando debería estar entre un 1% y un 3%, debido a que los costos directos de construcción de la vía soterrada son altos en comparación a los ingresos de ventas que catapultarían este indicador a estos niveles. Sin embargo, se identifican valores de plusvalía altos en comparación al promedio, debido a lo anteriormente argumentado, en donde los usos más costosos en valor de metro cuadrado en venta de proyectos nuevos; esto hace que se solventen los costos y valores de urbanización para lograr llegar a un 17% en el valor de la plusvalía en correlación del valor inicial del suelo del proyecto y el valor residual del mismo.

Tabla 14; Balance general del plan parcial

Ingresos por ventas	\$ 4.289.530.015.548		100%	
Valor inicial del suelo	\$ 818.039.041.467		100%	
Costos de la urbanización	\$ 290.963.969.946	7%	wh	1%-3%
Costos directos e indirectos de construcción y utilidad	\$ 1.622.090.452.077			
Valor residual del suelo (A-B-C-D)	\$ 1.558.436.552.058	191%	150%	
Plusvalía (E-B)	\$ 740.397.510.591	17%	12% - 15%	

Fuente: Elaboración propia

6. CONCLUSIONES

En el análisis del lugar del plan parcial se tuvieron en cuenta muchos factores del lugar que fueron determinantes para escoger con cuidado cada uso, que hiciera posible la estrategia de una mixticidad de usos del lugar. Adicionalmente, generar espacio público y darle una relevancia importante al peatón, y no al carro, es un gran reto para potencializar la estrategia de intermodalidad en la zona, aprovechando la construcción de la PLMB. De forma específica con relación al Plan Parcial Calle 72 se concluye:

- El lugar es una zona muy densificada, por lo tanto, generar espacio público de calidad y zonas verdes juegan un papel importante para que los usos propuestos funcionen de la mejor manera.

-La zona cuenta con un volumen importante de vendedores ambulantes en el sector, entender que los vendedores informales casi siempre son los que conocen el mejor manejo de la calle o el andén, el comercio informal también se puede usar como una herramienta de diseño para enriquecer ciertos remates de la calle.

-La calle 72 es un lugar altamente densificado que cuenta con diversas problemáticas. Por lo tanto, el espacio público es clave para equilibrar la calidad del territorio bajo estas presiones urbanísticas.

-El tratamiento de las esquinas como estrategias urbanísticas, se vuelven puntos importantes que amarran y localizan mucho más a los peatones y ayudan a valorizar los usos del suelo, cuando se hacen de las esquinas puntos densificados e hitos para la ciudad.

- El peatón es más importante que el vehículo en la ciudad, diseñar en pro a que este tenga mejores andenes y espacio público, corresponde a una estrategia de valor, relevada por el modelo DOTS. Este modelo en el Plan Parcial se centra en la generación de nodos importantes en las esquinas, andenes grandes, una serie de ciclorrutas, todo un circuito conectado desde la avenida Caracas hasta la Avenida Séptima.

-En usos del Plan Parcial se plantean una serie de usos horizontales para hacer funcionar las manzanas que se tienen de escala barrial, buscando una mixticidad en vivienda y comercio.

-En las manzanas de intermodalidad por ser de las manzanas que más pesan en el sector, se generan estrategias de densificación con diferentes usos de comercio y temas bancarios.

-En la universidad Pedagógica se dio un manejo en el espacio público al abrir las instalaciones a la ciudad. Adicionalmente, se generan usos de coworking en el entorno de la Universidad para suplir algunos déficits de las universidades y que los estudiantes pudieran hacer uso de estos espacios.

-Se hace un estudio de las manzanas que podría funcionar con uso de oficinas; en su configuración este tipo de manzanas se mezclaron con plataformas densificadas de comercio y espacio público.

-En las manzanas de mayor tamaño del plan parcial, se planteó un centro abierto para conectar espacio público y zonas verdes, usos de vivienda oficinas y plataformas comerciales sobre las dos vías más importantes: la avenida Caracas y la avenida Chile.

7. BIBLIOGRAFÍA

De Erratas, F. E. (s/f).(2021). *Documento Diagnóstico PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ*. Gov.co. Recuperado el 15 de junio de 2023, de https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documento_diagnostico_dic2021.pdf

Secretaria distrital de ambiente (2021). Decreto 555 de 2021 POT. (s/f). Secretaría Distrital de Ambiente. Recuperado el 15 de junio de 2023, de <https://www.ambientebogota.gov.co/decreto-555-de-2021-pot>

De Bogotá, C. de C. (s/f). *Gestión urbana*. Org.co. Recuperado el 15 de junio de 2023, de <https://www.ccb.org.co/informacion-especializada/transformar-bogota/gestion-urbana>

Metro de Bogotá. (s/f). Metro de Bogotá | Inicia el proceso de contratación de la Línea 2 del Metro. Recuperado el 15 de junio de 2023, de <https://www.metrodebogota.gov.co/>

IDECA. (s/f). *Mapas Bogotá*. Gov.co. Recuperado el 15 de junio de 2023, de <https://mapas.bogota.gov.co/>

La creatividad, 12 Distritos Creativos en Bogotá Para el Arte la Cultura y. (2020, diciembre 18). *12 Distritos Creativos en Bogotá para el arte la cultura y la creatividad*. Bogota.gov.co; 12 Distritos Creativos en Bogotá para el arte la cultura y la creatividad. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/distritos-creativos-de-bogota>