

ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

CALLE 72

DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN DE BOGOTÁ D.C.

SUBSECRETARÍA DE PLANEACIÓN TERRITORIAL

DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO LOCAL

SUBDIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO LOCAL DEL CENTRO AMPLIADO

EMPRESA DE RENOVACIÓN Y DESARROLLO URBANO DE BOGOTÁ – ERU

SUBGERENCIA DE GESTIÓN URBANA

DOCUMENTO TECNICO DE SOPORTE

FEBRERO 2023

TABLA DE CONTENIDO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUCCIÓN | 5 |
| 2. CONTEXTO GENERAL..... | 7 |
| 2.1 Localización y datos generales..... | 7 |
| 2.2 Condicionantes del POT | 9 |
| 3. CARACTERIZACIÓN..... | 10 |
| 3.1 Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación - Componente Socioeconómico | 10 |
| 3.2 Dinámica poblacional..... | 11 |
| 3.3 Población del cuidado | 14 |
| 3.4 Jefatura de los hogares | 17 |
| 3.5 Población perteneciente a grupos étnicos | 17 |
| 3.6 Densidad..... | 18 |
| 3.7 Usos y precios del suelo | 20 |
| 3.8 Tejido productivo | 24 |
| 3.9 Desequilibrios habitacionales..... | 30 |
| 3.10 Inseguridad..... | 32 |
| 3.11 Morfología del Territorio | 34 |
| 3.12 Conclusiones componente socioeconómico | 38 |
| 4. Estructura Ecológica Principal - Componente Ambiental | 39 |
| 4.1 Conectores Ecosistémicos y Estructura Ecológica Principal (EEP) | 39 |
| 4.2 Arbolado Urbano | 42 |
| 4.3 Zonas Verdes | 44 |
| 4.4 Ruido | 47 |
| 4.5 Aire..... | 48 |
| 4.6 Ecurbanismo y construcción sostenible | 51 |
| 4.7 Gestión ambiental empresarial | 52 |
| 4.8 Conclusiones ambientales..... | 52 |
| 5. Riesgos y cambio climático..... | 54 |

| | | |
|---------|--|-----|
| 5.1 | Conclusiones riesgos y cambio climático | 57 |
| 6. | Estructura Funcional y del Cuidado - Componente Funcional | 58 |
| 6.1 | Sistema de Movilidad..... | 58 |
| 6.1.1 | Espacio público para la movilidad | 59 |
| 6.1.1.1 | Red de infraestructura peatonal..... | 59 |
| 6.1.1.2 | Accesibilidad | 61 |
| 6.1.1.3 | Seguridad | 62 |
| 6.1.1.4 | Dirección y Conexión..... | 62 |
| 6.1.1.5 | Calidad..... | 63 |
| 6.1.2 | Red de cicloinfraestructura | 64 |
| 6.1.3 | Red vial..... | 66 |
| 6.1.3.1 | Calles completas y franjas funcionales | 68 |
| 6.1.3.2 | Anchos de franjas funcionales | 70 |
| 6.1.3.3 | Estado de la red vial | 70 |
| 6.1.3.4 | Capacidad de la red | 72 |
| 6.1.3.5 | Siniestralidad | 73 |
| 6.1.3.6 | Caracterización de la red de transporte | 75 |
| 6.1.3.7 | Red de transporte público de pasajeros | 75 |
| 6.1.4 | Red de transporte de carga y para la actividad logística | 81 |
| 6.1.5 | Conclusiones y recomendaciones..... | 82 |
| 6.2 | Estructura Funcional y del Cuidado - Sistema del Cuidado | 85 |
| 6.2.1 | Déficit global de Equipamientos Actuación Estratégica Calle 72 | 89 |
| 6.2.2 | Recomendaciones..... | 94 |
| 6.2.3 | Construcción de Nodos a edificios híbridos: | 94 |
| 6.2.4 | Construcción de edificaciones adaptables para alojar varios servicios..... | 95 |
| 6.3 | Estructura Integral de Patrimonio - Componente Patrimonio | 96 |
| 6.3.1 | Estructura integradora de patrimonio..... | 97 |
| 6.3.2 | Normas e instrumentos para el patrimonio | 98 |
| 6.3.3 | El paisaje urbano | 101 |
| 6.3.4 | Las unidades de paisaje | 102 |

| | | |
|--------|---|-------------------------------|
| 6.3.5 | Caracterización de las unidades de paisaje | 104 |
| 6.3.6 | Reconocimiento visual representativo | 113 |
| 6.3.7 | Caracterización de bienes muebles | 115 |
| 6.3.8 | Caracterización de Bienes de Interés Cultural Inmuebles | 118 |
| 6.3.9 | Área de protección del entorno patrimonial | 130 |
| 6.3.10 | Reconocimiento manifestaciones culturales | 133 |
| 6.4 | Conclusiones | 134 |
| 7. | ÁREAS DE OPORTUNIDAD | ¡Error! Marcador no definido. |
| | MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO | 138 |
| | Componente Ambiental | 138 |
| | Riesgos y cambio climático | 138 |
| | Componente Funcional..... | 139 |
| | Peatonal..... | 139 |
| | Ciclista | 139 |
| | Red vial | 140 |
| | Transporte público | 140 |
| | Carga | 140 |
| | Sistema del Cuidado | 141 |
| | Componente Patrimonio | 141 |
| 8. | AJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DE LA AE CALLE 72 | 143 |
| 9. | DIRECTRICES PARA LA DEFINICION DE LO PÚBLICO | 150 |
| | Objetivos..... | 151 |
| | Reverdecer | 151 |
| | CUIDADO..... | 155 |
| | MOVILIDAD SOSTENIBLE | 157 |
| | SERVICIOS PÚBLICOS Y CIUDAD INTELIGENTE | 168 |
| | REACTIVACIÓN | 170 |
| | PATRIMONIO..... | 173 |
| | GESTIÓN, FINANCIACIÓN Y GOBERNANZA..... | 177 |
| | De financiación: | 177 |
| | Gobernanza: | 179 |
| 10. | ÁMBITOS DE GESTIÓN..... | 181 |

1. INTRODUCCIÓN

En primer lugar, es necesario destacar los principios del POT de Bogotá que orientan la formulación de las actuaciones estratégicas. La formulación de las actuaciones estratégicas se enmarca dentro de las “políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital” identificadas en el artículo 3 del Decreto 555 de 2021, Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial - POT de Bogotá D.C., y en particular, de las políticas de “ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo” y de “revitalización urbana y protección a moradores y actividades productivas”, definidas en los numerales 5 y 8 del artículo mencionado. Asimismo, las estructuras territoriales hacen parte de los elementos del Modelo de Ocupación Territorial - MOT del POT, a través de las cuales se intervienen las actuaciones estratégicas desde el territorio. De otra, el artículo 14 del POT establece las acciones del MOT, entre ellas los instrumentos y mecanismos de planificación, gestión y financiación, entre las cuales se destacan las actuaciones estratégicas.

Como resultado de lo definido en el Decreto 555 de 2021, Revisión General del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C., el Modelo de Ocupación Territorial (MOT) propuesto plantea una serie de políticas, objetivos, planes, estrategias e instrumentos encaminados a concretar dicho Modelo. Uno de esos instrumentos (tal vez el más importante) es el definido en Artículo 478 llamado “Actuaciones Estratégicas” (AE) que busca la concreción del Modelo de manera expedita y práctica a partir de la articulación de planes o proyectos en concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad. Así mismo en el Decreto 555 de 2021, Revisión General del POT, en el Capítulo V define una serie de responsables, condiciones y requerimientos para llevar a feliz término este objetivo. Es importante mencionar que el instrumento “Actuaciones Estratégicas” parte del trabajo adelantado en lo que en el Marco del Decreto 190 del 2004 se llamaba las “Operaciones Estratégicas” y de las lecciones aprendidas en su formulación y adopción. Este documento tiene como objetivo definir directrices u orientaciones vinculantes que encausen la formulación posterior, para ello se divide esencialmente en 3 capítulos.

En el primer capítulo se hace una profundización o caracterización del territorio a partir de 4 temas: el componente socioeconómico, el componente ambiental, el funcional y de soporte y

el patrimonial. Este capítulo busca de manera general, visibilizar algunas características territoriales del ámbito de la AE Pieza Calle 72.

El segundo capítulo define las oportunidades y desequilibrios orientados a cada uno de los componentes revisados en la caracterización. A partir de esta identificación se establecen entonces los objetivos de a ser concretado durante la formulación de la pieza.

Finalmente, se proponen las directrices definidas a partir de las condicionantes propuestas en el POT y de las características generales del territorio. Las directrices se concretan con un “esquema básico” que identifica elementos particulares y objetivos puntuales en zonas al interior del ámbito de la Actuación Estratégica Pieza Calle 72. Estas directrices son vinculantes y deben ser tenidas en cuenta para la formulación posterior.

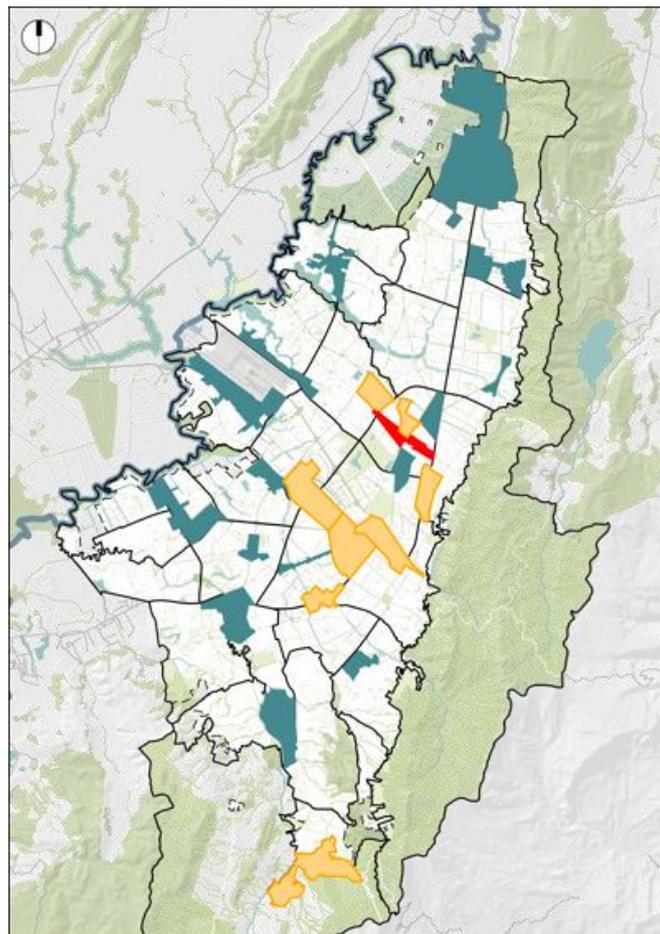
Es importante señalar que, en todo caso, para la formulación se debe estudiar y analizar en detalle lo propuesto en cada uno de los componentes y estructuras definidas por el Plan de Ordenamiento Territorial.

2. CONTEXTO GENERAL

2.1 Localización y datos generales

La Actuación Estratégica Pieza Calle 72 está localizada en la UPL Barrio Unidos, en un punto estratégico para la ciudad, en medio de sectores consolidados y a su vez en sectores con procesos de transformación. Sus límites son por el norte las calles 72, 73 y 74, hacia el sur la calle 68 y la calle 71, hacia el oriente la avenida caracas y hacia el occidente la Av. 68.

Mapa 1. Localización en Bogotá AE Calle 72



Fuente: Elaboración propia ERU Subgerencia de Gestión Urbana

Entre los diferentes elementos urbanos más representativos que se encuentran dentro del ámbito de la AE Pieza Calle 72 y en su contexto inmediato, está el barrio 7 de octubre, la futura estación de la primera línea del metro sobre la calle 72 con caracas, el cementerio de chapinero y el canal El Salitre. Adicionalmente, incorpora uno de los distritos creativos, San Felipe.

Esta pieza tiene una dimensión aproximada de 135 hectáreas y una población, censo a 2018, de 16.263 habitantes. Es un sector en donde la población ha venido decreciendo en un porcentaje anual promedio de 3,5%. La actividad de autopartes es muy predominante al igual que la transformación de vivienda por comercio y servicios.

Mapa 2. Localización en UPL - AE Calle 72



Fuente: Elaboración propia ERU Subgerencia de Gestión Urbana

Lo anterior, permite resaltar la importancia de la localización de la actuación estratégica Pieza Calle 72 en la articulación oriente y occidente del sector centro norte de la ciudad. Su delimitación estratégica se encuentran zonas importantes de oportunidad como lo es el trazado de la segunda línea del metro y sus AIM, un corredor importante y con inmenso potencial de la calle 68, y el canal El Salitre, por el cual se define un conector ecosistémico clave para implementar estrategias de reverdecimiento para la ciudad.

2.2 Condicionantes del POT

Entre los documentos del POT se encuentra el anexo 07, Guía para la formulación de las Actuaciones Estratégicas, allí se plantean unas condiciones básicas para tener en cuenta para la formulación de la AE, que comprende datos generales, proyectos estructurantes del POT, lineamientos y condiciones generales.

“1. La AE Calle 72 se ubica sobre un eje vial arterial concentra usos comerciales y residenciales y colinda con dinámicas económicas importantes asociadas con el proyecto de la segunda línea del Metro de Bogotá. Su stock inmobiliario tiene una edad que hace pertinente su repotenciación o renovación para adaptarse a las oportunidades derivadas del proyecto Metro.

2. Incentivar revitalización y redensificación urbana a lo largo del corredor de transporte de la Línea Metro de la calle 72, con actividad residencial o de servicios y mezcla de usos en primeros pisos.

3. Armonizar la propuesta con las dinámicas de su entorno para detonar e incentivar procesos de repotenciación o renovación urbana que permitan absorber los beneficios del proyecto Metro.

4. Conformar red de espacio público e infraestructura de transporte no motorizado que conecte el área con la zona de intercambio modal y las estaciones de la Línea Metro de la Calle 72.

5. Armonizar con las áreas de desarrollo naranja de San Felipe.”

Adicionalmente, son relevantes todos los artículos del POT con relación a las estructuras urbana como lo son, la Estructura Ecológica Principal, Estructura Integradora de Patrimonios, Estructura Funcional y del Cuidado y la Estructura Socioeconómica, Creativa y de la Innovación.

3. CARACTERIZACIÓN

Bogotá es un territorio articulado desde las escalas regional, distrital y local que se ordena a través de las áreas de importancia ambiental y de los patrimonios culturales; que responde a la emergencia climática y disminuye la vulnerabilidad territorial. Brinda soportes de proximidad con un mejor aprovechamiento del suelo para tener equilibrio territorial y propicia la revitalización sobre áreas consolidadas con oferta de vivienda, empleo, espacio público y equipamientos. En el Modelo de Ordenamiento Territorial (MOT) de Bogotá se encuentran las estructuras territoriales:

1. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación.
2. Estructura Ecológica Principal.
3. Estructura Funcional y del Cuidado.
4. Estructura Integradora de Patrimonios.

3.1 Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación - Componente Socioeconómico

Para abordar el componente socioeconómico se dividió el área de la Actuación Estratégica Calle 72 en 4 zonas. La división de las zonas se realizó teniendo en cuenta las características morfológicas, económicas y demográficas del territorio con el objetivo de comprender de mejor manera el comportamiento económico y la dinámica social que se desarrolla dentro de la actuación.

Se analizó la distribución del valor del suelo a nivel predial y se evidenciaron zonas con comportamientos relativamente homogéneos. De la misma forma se analizó la distribución espacial del uso predominante del suelo llegando a conclusiones similares.

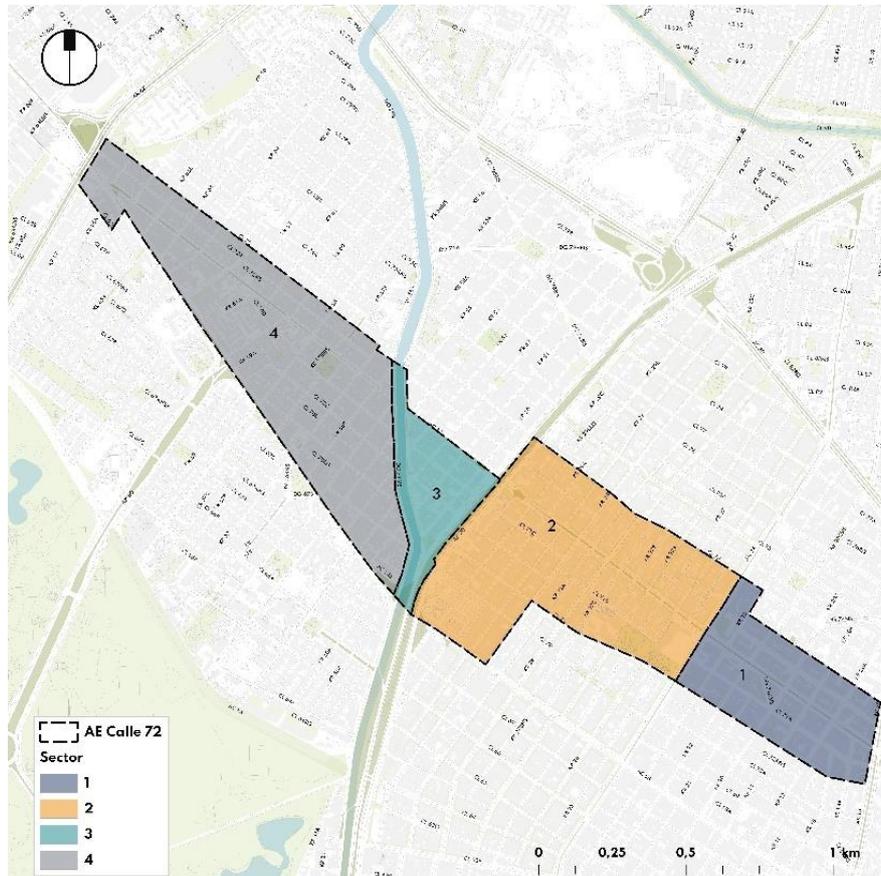
La zona 1 agrupa el 16,6% del área total de la Actuación estratégica y comprende el territorio entre la Avenida Carrera 20 (Avenida Caracas) y la Carrera 24 y entre la Calle 71 y la Calle 73.

La zona 2 agrupa el 35,5% del total del área de la actuación y se compone de las manzanas que se ubican entre la Carrera 24 y la Carrera 30 y entre la Calle 74 a la Calle 68, de acuerdo con la delimitación de la Actuación Estratégica.

La zona 3 corresponde al área más pequeña de la actuación (9,6%) y está conformada por el triángulo que se forma entre la Carrera 30, el Canal río Salitre y la Calle 72.

Finalmente, la zona 4 que agrupa la mayor área de la actuación con el 38,3%, está conformada por el territorio al occidente del Canal río Salitre hasta la Avenida 68 y entre calle 68 y 73.

Mapa 3. Subdivisión de la Actuación Estratégica Calle 72

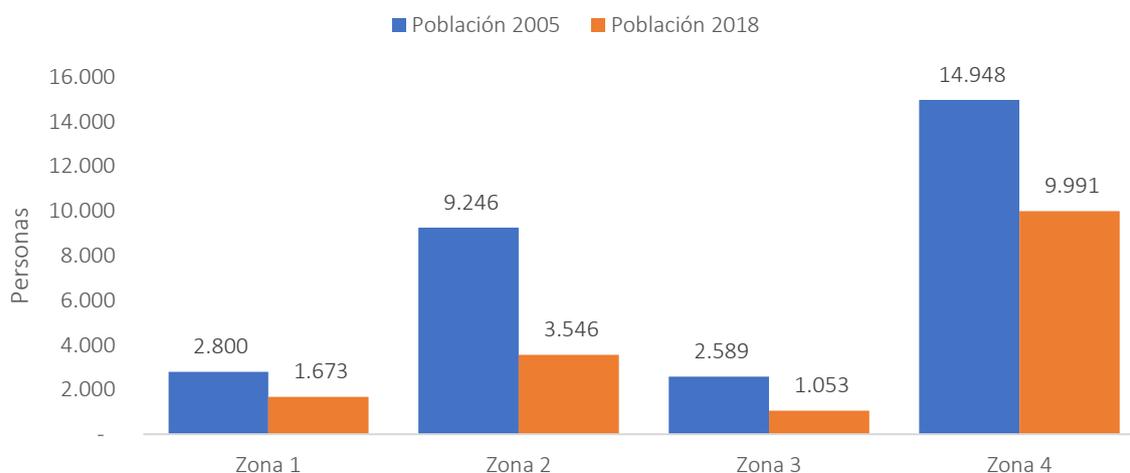


Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

3.2 Dinámica poblacional

A diferencia de lo registrado en toda la ciudad de Bogotá donde la población aumentó en más de 5 puntos porcentuales durante el periodo intercensal, dentro del área de la Actuación Estratégica Calle 72 la población disminuyó en 45,0%. De acuerdo con el Censo Nacional de Población y Vivienda de 2005 dentro de la Actuación vivían 29.583 personas concentradas principalmente en la zona 2 y 4; para el 2018, la población disminuyó a 16.263 es decir, una disminución promedio anual de 3,5%.

Figura 1. Población en 2005 y 2018 por zonas

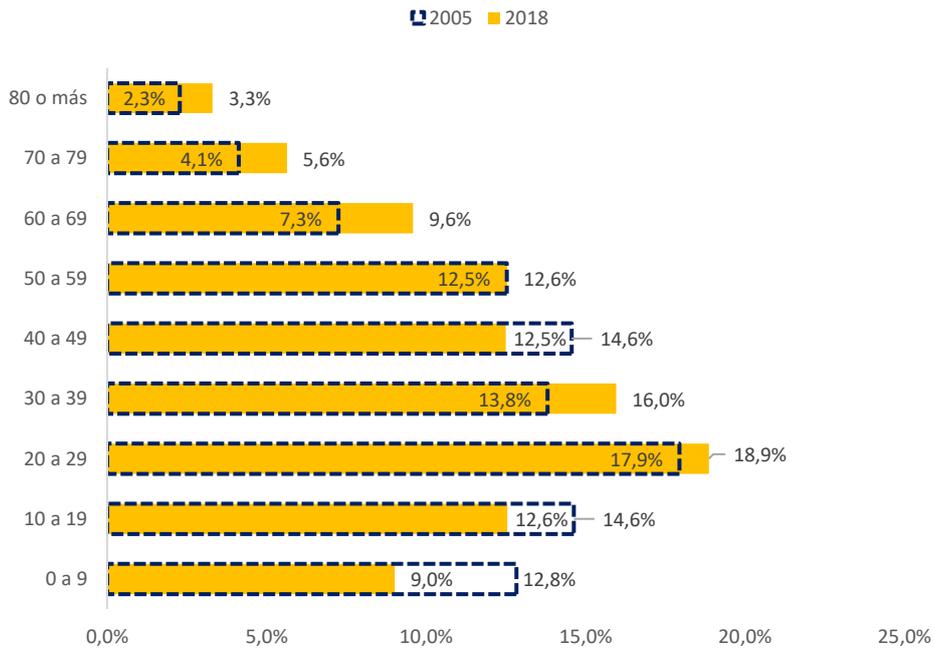


Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2005 y 2018

La zona que registró una mayor disminución de la población en el periodo intercensal fue la zona 2 que pasó de tener 9.246 habitantes a 3.546 (-61,6%); en la zona 1 se redujo la población en 40,3% pasando de 2.800 personas a 1.673; en la zona 3 la reducción fue de 59,3% pasando de 2.589 a 1.053 personas y en la zona 4 la reducción fue de 33,2% donde la población pasó de 14.948 a 9.991 personas.

Por grupos etarios, es posible notar que la mayor disminución de la población en el periodo intercensal fue en las personas jóvenes menores de 19 años que tuvieron una reducción de 56,8%, de hecho, este grupo (entre 0 y 19 años) junto con el de 40 a 49 años fueron los únicos que disminuyeron su participación en la pirámide poblacional. Por el contrario, aunque los adultos mayores de 60 años también tuvieron una variación negativa (-22,4%) como consecuencia de la reducción poblacional en el periodo intercensal, la participación porcentual con respecto a los otros grupos aumentó en 4,9%, lo cual indica que hubo una transición hacia personas de edad adulta sin que hubiera una renovación de la población.

Figura 2. Distribución etaria de la población 2005 y 2018



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2005 y 2018

Tabla 1. Personas por hogar

| Zona | 2005 | 2018 | Diferencia |
|--------|------|------|------------|
| Zona 1 | 3,1 | 2,3 | -0,8 |
| Zona 2 | 3,7 | 2,6 | -1,2 |
| Zona 3 | 3,8 | 2,9 | -0,9 |
| Zona 4 | 3,6 | 2,7 | -0,9 |
| Total | 3,6 | 2,7 | -0,9 |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2005 y 2018

Al mismo tiempo que disminuyó la población, el número de hogares dentro de la AE también registró una reducción importante en el periodo intercensal. En términos porcentuales mientras que la población se redujo en un 45,0%, el número de hogares lo hizo en un 25,7% durante el mismo periodo (2005 – 2018); este comportamiento se replica en cada una de las zonas donde la tasa de disminución de las personas es más pronunciada que la variación de los hogares hecho que sustenta la reducción en la composición de los hogares.

En 2005 las más de 29 mil personas que habitaban dentro de la AE estaban organizadas en 8.223 hogares, es decir en cada hogar había, en promedio, 3,6 personas; para 2018 el

promedio del número de personas por hogar disminuyó llegando a 2,7, lo que registró una disminución de casi una persona por hogar.

La zona 2 fue el área que registró un mayor cambio en la composición de los hogares al pasar de 3,7 a 2,6 personas por hogar, mientras que la zona 1 fue la que tuvo un menor ajuste en el número de personas por hogar durante el periodo intercensal.

Para 2018, los hogares dentro de la AE están conformados por un promedio de 2,7 personas donde la zona 1 registra el menor número habitantes dentro de una unidad habitacional (2,3) explicado por la dinámica que ocurre en ese territorio, que como se menciona más adelante, es población principalmente joven entre 20 y 39 años.

La zona 3 y zona 4 son las áreas que registraron el mayor número de personas por hogar lo que confirma la principal vocación de estas zonas que es la vivienda, donde se ubican familias conformadas en promedio de 2,7 personas.

3.3 Población del cuidado

Para analizar con mayor profundidad la estructura poblacional de la zona se calcularon los siguientes indicadores demográficos:

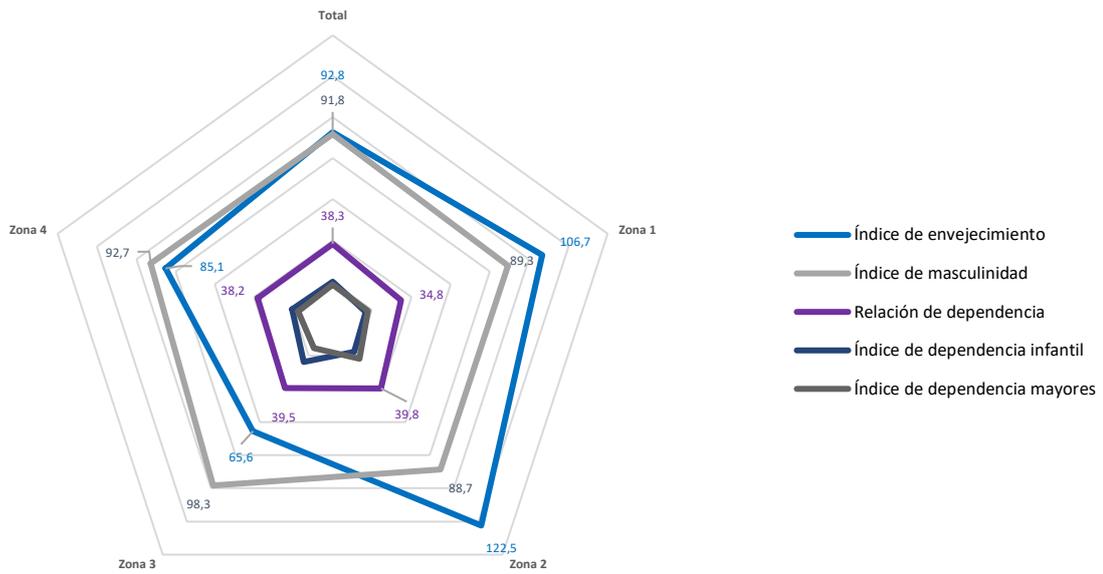
1. Índice de masculinidad: este indicador tiene por objetivo medir la relación de hombres frente a las mujeres en el territorio. Cuando el indicador supera los 100 indica que en el territorio hay más hombres que mujeres.
2. Índice de envejecimiento de la población: indica la relación entre personas adultas mayores (de 65 años o más) frente a la población infantil (menores de 15 años). Cuando el indicador es mayor a 100, indica que la población adulta mayor supera a la infantil.
3. Relación de dependencia: tomando como supuesto que la población inactiva o pasiva es toda persona que edades entre 0 y 15 o más de 65 años, mientras que la población activa es el resto de la población (más de 15 y menos de 65 años), la relación de dependencia determina la razón de personas inactivas frente a proporción de personas activas con el objetivo de medir la necesidad potencial de soporte social en el territorio. Cuando el indicador es mayor a 100 indica que hay una relación de dependencia de niños y adultos mayores hacia la población joven y adulta.

4. Índice de dependencia infantil: es un indicador que hace parte del indicador de relación de dependencia ya que es la razón de personas jóvenes (menores de 15 años) frente a la población activa (entre 15 y 65 años). Es útil cuando la relación de dependencia calculada anteriormente sea alta y se deba identificar si por causa de población infantil, cuando el indicador sea mayor a 100 indica que hay más niños que jóvenes / adultos.
5. Índice de dependencia mayores: es un indicador que hace parte del indicador de relación de dependencia ya que es la razón de personas adultas mayores (de más de 65 años) frente a la población activa (entre 15 y 65 años). Es útil cuando la relación de dependencia calculada anteriormente sea alta y se deba identificar si por causa de población adulta mayor, si el resultado supera 100 indica que hay más adultos mayores que jóvenes/ adultos.

Para la Actuación Estratégica de Calle 72 el índice de masculinidad demuestra que hay una mayor cantidad de mujeres que de hombres viviendo en cada una de las zonas de la actuación. Puntualmente, la población femenina asciende a 8.480 mujeres concentradas principalmente en la zona 4 (61,2%) y donde el 42,3% de ellas es cabeza de hogar.

Por su parte, el índice de envejecimiento fue de 92,8, lo cual indica que por cada 100 niños y jóvenes hay casi 93 adultos mayores. Este indicador por zonas muestra comportamientos diferentes, por un lado, las zonas 1 y 2 registran un indicador por encima de 100 lo cual se traduce en que allí la población mayor de 65 años supera a la población menor de 15 años, mientras que en la zona 3 y en la zona 4 esta relación es inversa, es decir, hay más niños menores de 15 años que adultos mayores de 65 años. Sin embargo, a nivel general no se evidencian desequilibrios en este indicador.

Figura 3. Indicadores demográficos. Total y por zonas



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2018

Finalmente, analizando la relación de dependencia dentro de la Actuación Estratégica es posible concluir que en ninguna de las zonas se evidencia una dependencia de la población inactiva frente a la activa, lo cual indica que el grueso de la población se concentra en edades económicamente productivas (entre 15 y 65 años).

Estos indicadores demográficos empiezan a dar conclusiones importantes en términos de la estructura de la población. Por ejemplo, las zonas que presentaron una mayor disminución de la población (zona 1 y 2) fueron las que registraron un índice de envejecimiento por encima de 100 lo que indica que allí hubo un proceso de transformación demográfica importante, principalmente relacionada con la disminución de la población infantil. Como se verá más adelante, la estructura económica de estas zonas desplazó a gran parte de la población quedando allí principalmente personas adultas de mayor arraigo al territorio.

El resultado de estos indicadores demográficos entrega conclusiones importantes para el proceso de formulación de la AE. Por ejemplo, aunque la relación de dependencia es baja, es evidente que las zonas 1 y 2 han tenido una transformación importante hacia personas de mayor edad, por lo cual sería importante priorizar en servicios del cuidado para esta población además de equipamientos para la población en edades activas y con una vocación al estudio o

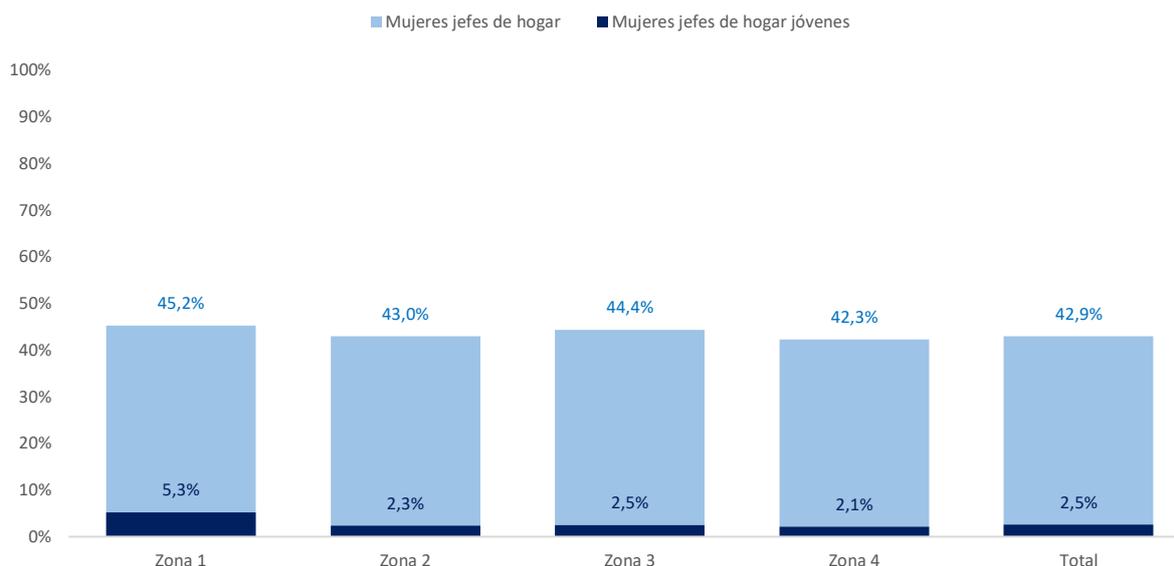
al trabajo; mientras que en las zonas 3 y 4 se podría priorizar procesos de revitalización enfocados a la vivienda en la zona 4 y a la actividad productiva en la zona 3.

3.4 Jefatura de los hogares

Analizando los datos de la jefatura de los hogares, de 6.108 hogares conformados dentro de la Actuación Estratégica el 57.1 % de los jefes son hombres mientras que el 42,9 % de los hogares está liderado por una mujer, de estos últimos, el 2,5% los hogares la jefa de hogar no supera los 25 años. Este indicador de jefatura femenina menor de 25 años se encuentra cerca de los resultados a nivel Bogotá, donde en la ciudad el 2,8% de los hogares son dirigidos por una mujer que no supera los 25 años.

Por zonas, el comportamiento es homogéneo. Los hogares liderados por una mujer oscilan entre el 42% y 45% del total de hogares en cada zona, sin embargo, los hogares liderados por mujeres menores de 25 años tienen una mayor participación en la zona 1 (5,3%) que en las otras zonas donde no superan el 2,5% del total de hogares.

Figura 4. Porcentaje de hogares con jefatura femenina



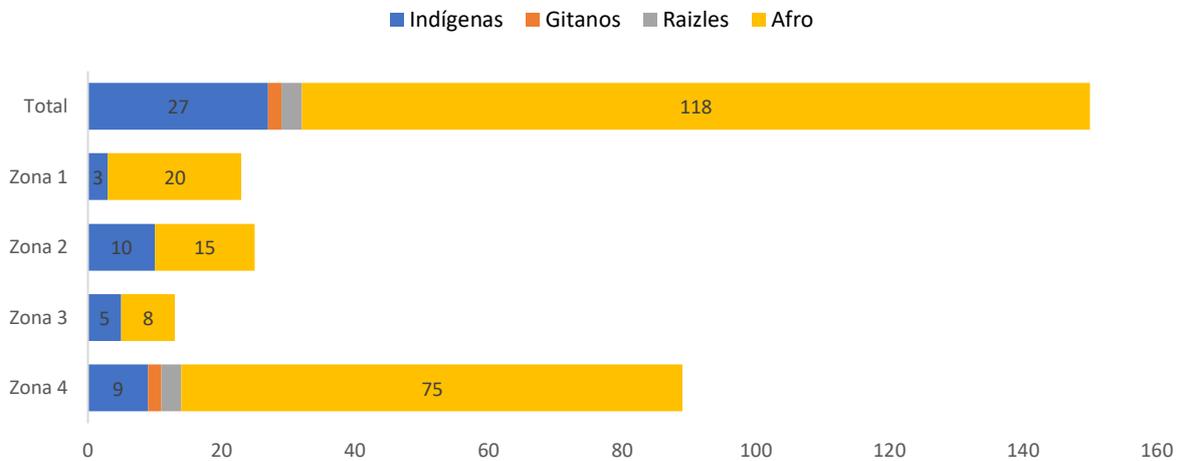
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2018

3.5 Población perteneciente a grupos étnicos

Con relación a la población que se identifica con algún grupo étnico, dentro de la Actuación Estratégica 150 personas se auto reconocieron como indígena, gitano, afro o raizal; esto

representa el 0,9% del total de población de la Actuación. En el territorio, el 60% están ubicados en la zona 4 la cual alberga el 33% del total de los indígenas de la Actuación, el 63% de los afros y el 100% de los gitanos y raizales.

Figura 5. Distribución de grupos minoritarios



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2018

3.6 Densidad

Al realizar una comparación entre la densidad poblacional resultante del censo de 2005 frente a la registrada en 2018, es posible notar que el territorio que abarca la Actuación Estratégica Calle 72 ha experimentado un cambio importante. En línea con lo ocurrido a nivel Bogotá, la densidad poblacional en la actuación Estratégica disminuyó en el periodo intercensal pasando de 476 a 226 habitantes por hectárea, no obstante, en términos porcentuales la disminución de la densidad en la Actuación fue mayor.

Densidad 2005: 476 Habitantes por hectárea

Densidad 2018: 226 habitantes por hectárea

Variación: -52,6%

Densidad Bogotá 2018: 520 habitantes por hectárea



El análisis por zonas arrojó que la zona 1 es el área menos densa, mientras que la zona 4, donde se ubica el 61% de la población, es el área con la mayor densidad dentro de la AE. Durante el periodo intercensal, la zona 3 fue la que tuvo una mayor reducción de la densidad pasando de 612 a 212 habitantes por hectárea. Sin embargo, las manzanas que registraron las mayores densidades en esta zona son la que se ubican sobre el corredor de la Calle 72. Por otra parte, la zona de menor cambio en la densidad entre 2005 y 2018 fue la zona 1 que pasó de 210 a 120 personas por hectárea, una reducción de 43%; en esta zona, en el costado sur de la calle 72 es donde se registraron los mayores cambios de densidad.

En la zona 2 se registró una disminución de la densidad del orden de 62,4% durante el periodo intercensal. Dentro de esta zona, se evidencia que el área entre la carrera 24 y la carrera 28 es menos densa que el área entre la calle 28 y la carrera 30.

Mapa 4. Densidad población en 2005 y 2018

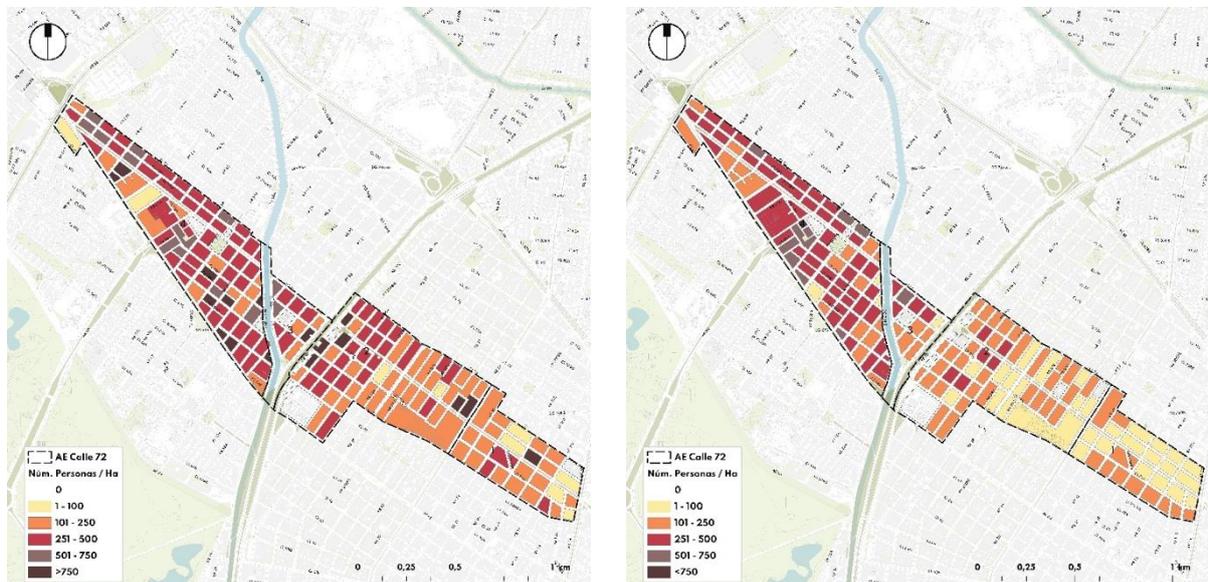


Tabla 2. Densidad de la población. 2005 y 2018

| Zona | 2005 Hab/Ha | 2018 Hab/Ha | Var% | Cambio poblacional |
|--------|----------------|----------------|--------|-----------------------|
| Zona 1 | 210,0 | 119,9 | -42,9% | -40,3% |
| Zona 2 | 381,8 | 143,7 | -62,4% | -61,6% |
| Zona 3 | 612,2 | 212,5 | -65,3% | -59,3% |

| | | | | |
|--------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Zona 4 | 606,6 | 320,6 | -47,2% | -33,2% |
| Total | 476,7 | 226,0 | -52,6% | -45,0% |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en CNPV 2018

3.7 Usos y precios del suelo

A nivel predial, de acuerdo con el uso catastral, el 55,9% de los metros cuadrados que se ubican dentro de la Actuación Estratégica son de uso residencial, el 20,0% son usos de comercio, el 17,2% están clasificados como uso logístico, el 5,2% como uso industrial y el 1,4% como uso dotacional.

En la tabla 3 es posible identificar que la zona 4, aporta la mayor cantidad de predios con uso residencial (51,5%), uso logístico (39,4%) y uso dotacional (30,9%), con relación al resto de zonas. La zona 2, por su parte, agrupa la mayor cantidad de usos comerciales con el 41,8% y también de usos industriales con el 38,6%.

Tabla 3. M² de usos del suelo

| Zona | Residencial | Comercial | Logístico | Industrial | Dotacional | Otro* | Total | Económico (comercial + logístico + industrial) | m ² de usos económicos por cada + 1.000 m ² de vivienda |
|--------|-------------|-----------|-----------|------------|------------|-------|-----------|---|--|
| Zona 1 | 91.270 | 75.762 | 39.529 | 11.906 | 3.611 | 433 | 222.512 | 127.197 | 717,6 |
| Zona 2 | 201.477 | 101.055 | 72.661 | 24.227 | 4.533 | 592 | 404.545 | 197.943 | 1.017,9 |
| Zona 3 | 34.053 | 13.431 | 13.361 | 2.952 | 3.303 | 732 | 67.832 | 29.744 | 1.144,9 |
| Zona 4 | 347.392 | 51.264 | 81.631 | 23.698 | 5.116 | 3.026 | 512.127 | 156.593 | 2.218,4 |
| Total | 674.192 | 241.512 | 207.183 | 62.782 | 16.563 | 4.783 | 1.207.015 | 511.477 | 1.318,1 |

*Otro incluye: parqueadero y otro

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

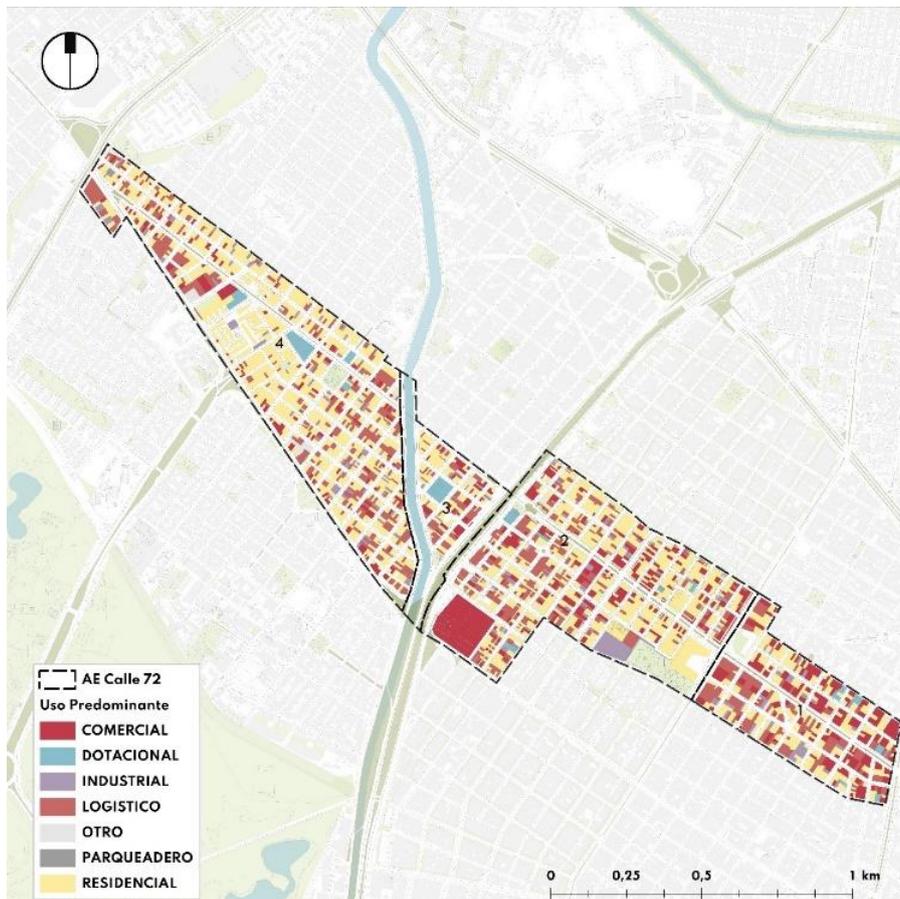
Al analizar el comportamiento por zonas, es posible evidenciar que en todas las cuatro el uso residencial tiene mayor participación que los otros usos de manera individual, sin embargo, al realizar un ejercicio tomando la sumatoria de los predios con uso económico (comercial, logístico e industrial) y comparándolo frente al uso residencial se encuentran resultados importantes.

Por un lado, según la base catastral, en la zona 1 hay 91.270 m² de uso residencial y 127.197 m² de usos económicos, al comparar estos resultados, es posible concluir que por cada 1.000 m² de uso económico en esta zona hay 717,6 m² de uso residencial. Por otro lado, al analizar

las zonas 2, 3 y 4, el ejercicio presenta resultados opuestos, es decir, hay más metros cuadrados de usos residenciales que de usos económicos.

Lo anterior ayuda a concluir que la zona 1, tiene una vocación más dedicada a actividades productivas en términos comerciales, logísticos e industriales que el resto de las zonas. En la zona 4, por el contrario, tienen una vocación más residencial. Estos resultados son posible evidenciarlos en la figura 12 donde en la zona 1 se presentan más predios en rojo, mientras que, en la zona 4 se presentan más predios amarillos. La zona 2 por su parte, aunque también tiene una predominancia residencial, es una zona mixta donde por cada 1.000 m² de usos económicos hay 1.017 de usos residenciales, allí se ubica un sector importante de comercio al occidente de la zona sobre el corredor de la Carrera 30. La zona 3, al igual que la zona 2, aunque hay más m² de usos residenciales, registra una cantidad importante de predios con usos diferente a la vivienda ubicados sobre el corredor de la carrera 30 y otro sobre la Calle 72.

Mapa 5. Uso del suelo predominante



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

Para complementar el análisis anterior, se realizó un ejercicio a nivel manzana con el objetivo de caracterizarlas en función de la mixtura de usos. Se establecieron tres posibles situaciones, por un lado, que la existencia de usos distintos al residencial (comercial, industrial, logístico, dotacional y otros) en la manzana fuera superior a la existencia de uso residencial, entonces se determina como “predominantemente económica”, si por el contrario, dentro de la manzana se encuentra en mayor medida el uso residencial, se estableció como una manzana “predominantemente residencial”; finalmente si en la manzana registra una participación relativamente homogénea entre usos, se establece que esta manzana es mixta.

Con base en el ejercicio anterior, del total de las manzanas que componen la Actuación Estratégica el 43,8% tiene uso mixto, el 29,5% tiene predominancia de uso residencial y el 26,7% tiene predominancia de uso diferente a vivienda (comercial, dotacional, industrial y parqueaderos). Por zonas es posible evidenciar que la zona 1 tiene una mayor cantidad de manzanas con usos diferentes a la vivienda, la zona 4, al contrario, tiene una mayor cantidad de manzanas con uso residencial y las zonas 2 y 3 en su mayoría manzanas mixtas.

Puntualmente es importante resaltar que en la zona 1, aunque en su mayoría son manzanas de usos diferentes a la vivienda, también tienen una participación importante las manzanas de uso mixto, de hecho, si se analiza la figura 13 es posible evidenciar que las manzanas mixtas se ubican sobre las vías paralelas a las vías principales, mientras que sobre la Calle 72 y la Carrera 24 se encuentran manzanas con una predominancia definida. Al analizar el comportamiento de la aprobación de licencias en sector entre 2016 y 2020 se identifica que el costado norte de la calle 72 la mayoría de las manzanas presenta una vocación, en cuanto al licenciamiento, de usos de servicios y usos mixtos. Para el costado norte, al igual que el indicador de mixtura, no hay una vocación definida de licenciamiento.

Por su parte, en la zona 4 que en su mayoría tiene manzanas con predominancia residencial (ubicadas principalmente al occidente de la zona y también en el área entre la calle 72 y la calle 74) también se evidencia una cantidad importante de manzanas con los usos mixtos principalmente ubicados entre la calle 68 y calle 72 entre el Canal río Salitre y la carrera 58. Sin embargo, en el costado más occidental de la zona aparecen manzanas con actividad económica dedicada al servicio al automotor que están catalogadas como predominantemente comercial o mixta. Esto se confirma con la vocación de la aprobación de licencias en los últimos años,

hacia el costado más occidental de se han otorgado más licencias de uso residencial mientras que cerca al canal del río la vocación de las licencias es mixta, de servicios y comercio.

Mapa 6. Predominancia en el uso de las manzanas

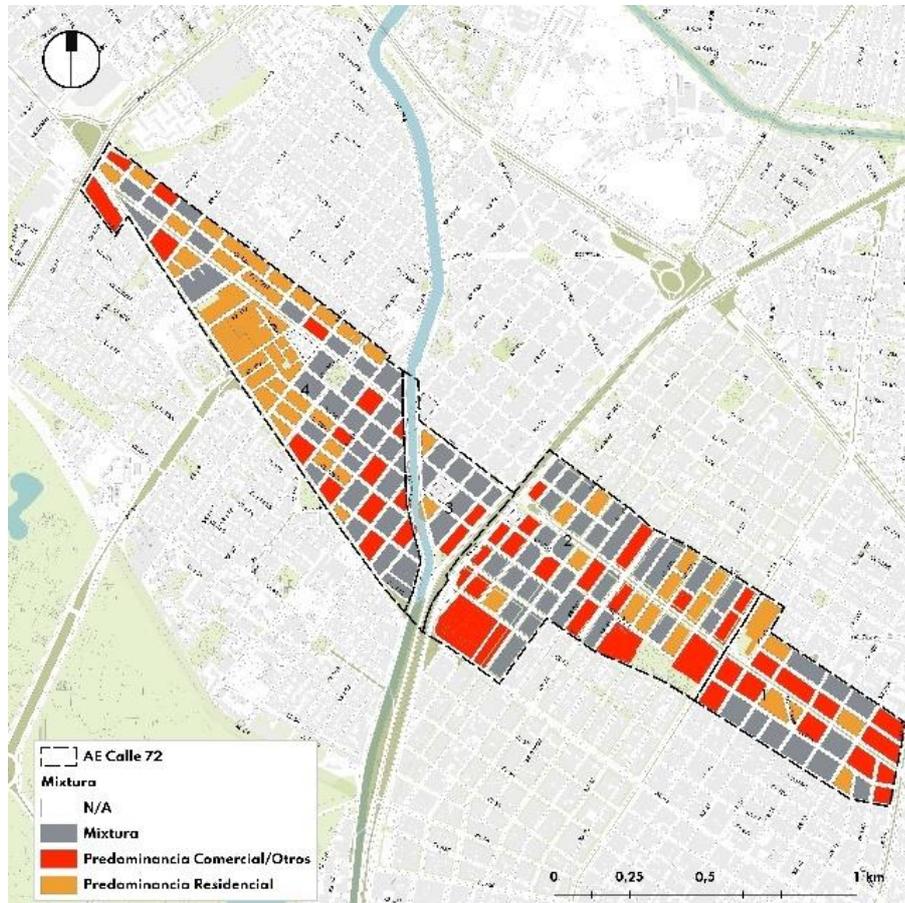


Tabla 4. Predominancia en el uso de las manzanas

| Zona | Predominancia Residencial | Mixtura | Predominancia Económica |
|----------|---------------------------|---------|-------------------------|
| Zona 1 | 21,4% | 35,7% | 42,9% |
| Zona 2 | 19,3% | 49,1% | 31,6% |
| Zona 3 | 18,2% | 63,6% | 18,2% |
| Zona 4 | 41,3% | 40,0% | 18,8% |
| Total AE | 29,5% | 43,8% | 26,7% |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

De acuerdo con las cifras de Catastro, en toda la Actuación Estratégica el precio promedio de referencia por m², en 2020 fue de \$2.578.447 pesos, con valores que oscilan entre \$705.000 y \$3.300.000. Discriminando el análisis, es posible evidenciar que la zona 1, en su mayoría

compuesta por manzanas con predominancia económica y mixta, ha incrementado su valor promedio en 89,9% si se compara con los valores de cinco años atrás (2015).

Mapa 7. Valor de referencia del suelo 2015 -2020



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

Puntualmente, la zona 1 presenta un precio promedio de referencia de suelo de \$2.942.857 pesos por m² con un rango entre \$2,7 y \$3,3 millones de pesos por m². En la zona 2, los precios promedio de referencia del suelo oscilan entre \$825.000 a \$3.300.00 con un promedio de \$2,6 millones de pesos por m². En la zona 3, se evidencia claramente que aquellas manzanas ubicadas sobre el corredor de la Carrera 30 y la calle 72 presentan los mayores precios promedio de referencia del suelo, mientras que las manzanas ubicadas sobre el Canal del Río Salitre presentan los menores promedios.

3.8 Tejido productivo

Con el análisis anterior, se empieza a entender que la conformación de sectores económicos, dentro de la actuación, ha sido impulsada por las aglomeraciones existentes en su entorno, como se verá más adelante, es resultado de la influencia del Barrio San Felipe, el 7 de agosto y el 12 de octubre.

De acuerdo con la Encuesta de Establecimientos Económicos de 2017 (EEE 2017) dentro de la Actuación Estratégica de Calle 72 se ubican 2.320 empresas que representan el 0,7% del total de establecimientos económicos de la ciudad y generan casi 12 mil empleos. Las principales actividades económicas que se ubican dentro del ámbito de la Actuación son de comercio (45,7%) y servicios (26,8%). La industria manufacturera y otros sectores participan con el 18,3% y el 9,2%, respectivamente. El tamaño más representativo en la Actuación Estratégica es la microempresa que participa con el 89,7% con un promedio de 3 trabajadores por establecimiento.

La zona que registra una mayor cantidad de establecimientos económicos es la zona 4 con el 45,8% del total de la Actuación Estratégica. En esta zona se resalta la presencia de establecimientos comerciales (48,1%), principalmente relacionados a la actividad de “Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios” que se ubican principalmente al costado más occidental de la Actuación, y en muchas ocasiones comparte espacio con destinos habitacionales (primer piso dedicado al comercio, segundo piso vivienda).

En esta misma zona hay una participación importante (25,7%) de establecimientos económicos dedicados a los servicios, dentro de este resaltan actividades como “actividades de servicios de comida y bebidas” con el 14% de participación sobre el total de establecimiento de la zona.

Si se analiza la información por número de empleados, la actividad comercio aporta el 45,6% de los empleos en la zona 4, principalmente el comercio dedicado a los automotores, mientras que la industria manufacturera genera el 24,3% de los empleos en la zona. En esta última actividad resaltan establecimientos económicos dedicados a la “Fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo” y “Fabricación de muebles, colchones y somieres”.

Tabla 5. Distribución de los establecimientos por actividad económica y zona

| Tipo de establecimiento | Actividad económica | Zona 1 | Zona 2 | Zona 3 | Zona 4 | Total AE |
|-------------------------|---|--------|--------|--------|--------|----------|
| Comercio | Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y | 18,10% | 24,10% | 6,50% | 23,30% | 21,30% |

| | | | | | | |
|------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | motocicletas, sus partes, piezas y accesorios | | | | | |
| | Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas | 21,70% | 16,70% | 24,70% | 22,60% | 20,90% |
| | Comercio al por mayor y en comisión o por contrata, excepto el comercio de vehículos automotores y motocicletas | 3,60% | 4,20% | 8,20% | 2,20% | 3,50% |
| | Total Comercio | 43,30% | 45,00% | 39,40% | 48,10% | 45,70% |
| Servicios | Actividades de servicios de comidas y bebidas | 15,30% | 14,20% | 8,80% | 14,10% | 14,00% |
| | Otras actividades de servicios personales | 2,50% | 1,80% | 1,20% | 3,40% | 2,60% |
| | Mantenimiento y reparación de computadores, efectos personales y enseres domésticos | 2,00% | 1,80% | 1,20% | 3,20% | 2,40% |
| | Publicidad y estudios de mercado | 3,60% | 2,00% | 0,00% | 0,90% | 1,60% |
| | Actividades de asociaciones | 0,20% | 2,00% | 0,60% | 1,10% | 1,20% |
| | Actividades de seguridad e investigación privada | 0,70% | 2,10% | 1,20% | 0,10% | 0,90% |
| | Actividades jurídicas y de contabilidad | 0,90% | 1,20% | 0,60% | 0,50% | 0,80% |
| | Resto | 5,60% | 3,50% | 2,40% | 2,40% | 3,30% |
| | Total Servicios | 30,90% | 28,60% | 15,90% | 25,70% | 26,80% |

| | | | | | | |
|----------------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Industria Manufacturera | Fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo | 0,50% | 3,20% | 3,50% | 4,60% | 3,30% |
| | Fabricación de muebles, colchones y somieres | 0,90% | 0,80% | 15,90% | 2,50% | 2,70% |
| | Actividades de impresión y de producción de copias a partir de grabaciones originales | 5,20% | 3,30% | 2,40% | 1,10% | 2,60% |
| | Elaboración de productos alimenticios | 2,00% | 2,00% | 1,20% | 1,70% | 1,80% |
| | Instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo | 0,90% | 0,90% | 1,20% | 1,40% | 1,20% |
| | Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería | 0,50% | 0,80% | 7,10% | 0,50% | 1,00% |
| | Fabricación de productos textiles | 1,40% | 0,60% | 1,80% | 0,60% | 0,80% |
| | Confección de prendas de vestir | 1,10% | 1,10% | 0,00% | 0,70% | 0,80% |
| | Fabricación de productos de caucho y de plástico | 0,00% | 0,00% | 4,10% | 0,30% | 0,40% |
| | Resto | 2,00% | 5,30% | 1,20% | 3,60% | 3,60% |
| | Total Industria Manufacturera | 14,60% | 14,60% | 38,90% | 16,90% | 17,80% |
| Otras actividades | Almacenamiento y actividades complementarias al transporte | 1,60% | 1,20% | 2,90% | 1,90% | 1,70% |

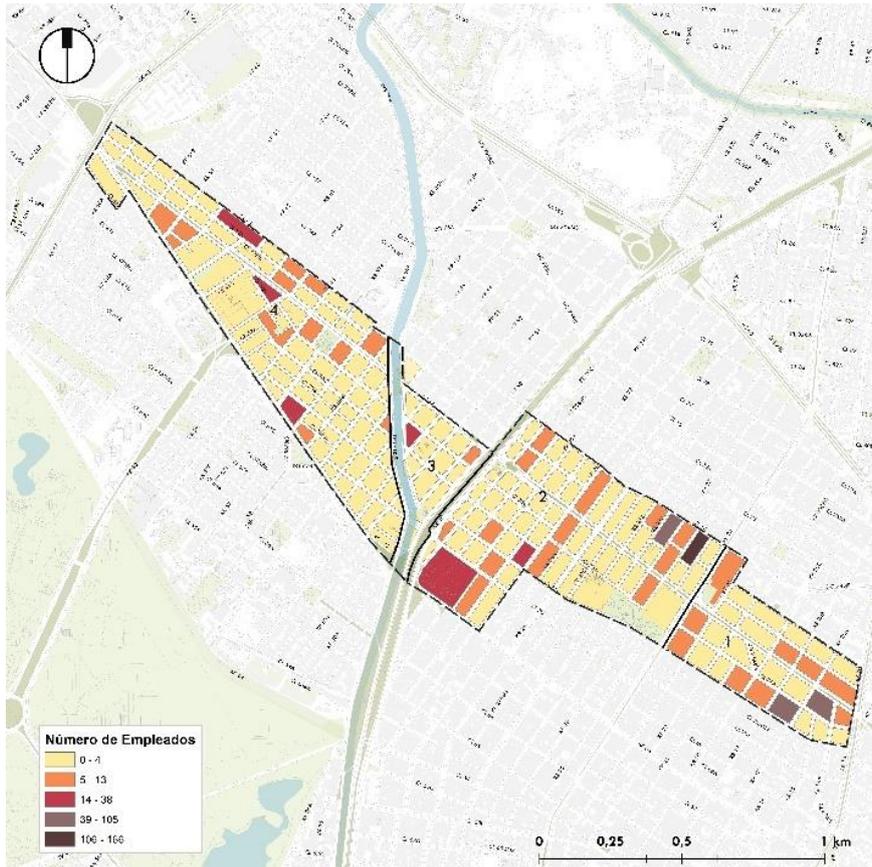
| | | | | | | |
|--------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | Educación | 3,80% | 1,20% | 0,00% | 1,10% | 1,60% |
| | Actividades de atención de la salud humana | 2,00% | 1,10% | 0,00% | 1,50% | 1,40% |
| | Telecomunicaciones | 0,70% | 0,90% | 0,60% | 0,70% | 0,70% |
| | Correo y servicios de mensajería | 1,10% | 0,60% | 0,60% | 0,70% | 0,70% |
| | Resto | 2,00% | 3,50% | 2,40% | 3,30% | 3,10% |
| | Total otras actividades | 11,30% | 8,50% | 6,50% | 9,20% | 9,20% |
| Total | | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Encuesta de Establecimiento Económicos

La zona 1 agrupa el 19% de los establecimientos económicos de la Actuación Estratégica, en esta zona se resalta el comercio como el establecimiento más representativo, en especial la actividad “Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas” con una participación de 21,7% sobre el total de empresas en la zona. También es importante resaltar la presencia de Servicios relacionados con la “Actividades de impresión y de producción de copias a partir de grabaciones originales” y otras actividades como “Educación” que se encuentran relacionados con la dinámica del Distrito Creativo de San Felipe.

En términos de empleo, esta zona agrupa el 20,6% de empleos de la zona. De los 2.466 empleos que hay en la zona, el 36% lo aportan las actividades de comercio y el 24,4% establecimientos económicos dedicados a los servicios. De manera más puntual se tiene que empresas dedicadas a “Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios” (17,5%), educación (13,2%), Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas (10,8%) y Actividades de servicios de comidas y bebidas (10,6%) agrupan el 52,1% de empleos en esta zona y se ubican sobre el corredor de la Carrera 24 y al costado suroriental de la actuación.

Mapa 8. Establecimientos económicos - Identificación de manzanas según cantidad de actividades



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Encuesta de Establecimiento Económicos

Por otro lado, la zona 2, agrupa gran parte de establecimientos dedicados al “Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios”, una actividad que se encuentra concentrada en el barrio “La Merced Norte” y está muy asociada a la aglomeración del 7 de agosto. En cuanto a la actividad de servicios, destaca los servicios relacionados con “Actividades de servicios de comidas y bebidas” que se encuentran repartidas en toda la zona y en cuanto a la industria manufacturera, al igual que en la zona 1, destaca “Actividades de impresión y de producción de copias a partir de grabaciones originales” que se encuentran ubicadas principalmente en la parte oriental de la zona.

Con relación a los empleos en la zona 2, se evidencia que agrupa el mayor número de empleados con 4.577 que representan el 38,2% de toda la actuación. La actividad económica que más empleos genera en este caso es servicios aportando el 48% de empleos de la zona (2.239 empleos) impulsados principalmente por establecimientos dedicados a actividades de

seguridad e investigación privada y a Actividades jurídicas y de contabilidad. Este tipo de empleo se ubica en la parte nororiental de la zona 2, por su parte, el empleo generado hacia la carrera 30 tiene que ver con las empresas dedicadas a “Comercio, mantenimiento y reparación de vehículos automotores y motocicletas, sus partes, piezas y accesorios” que aportan 607 empleos.

Finalmente, en la zona 3 la actividad económica más representativa es el comercio (39,4%), sin embargo, la industria manufacturera adquiere una importancia considerable aportando el 38,9% de las actividades económicas de la zona. Puntualmente, se encuentran industrias como “Fabricación de muebles, colchones y somieres” (15,9%), “Transformación de la madera y fabricación de productos de madera y de corcho, excepto muebles; fabricación de artículos de cestería y espartería” (7,1%) y “Fabricación de productos de caucho y de plástico” (4,1%). Esta industria se encuentra relacionada con la dinámica económica y la aglomeración de muebles ubicada en el barrio 12 de octubre.

3.9 Desequilibrios habitacionales

Al analizar el mercado de vivienda, de acuerdo con las cifras más recientes de Galería Inmobiliaria, entre abril del 2021 y mayo de 2022 dentro de la UPL de Barrios Unidos, donde se ubica la Actuación Estratégica, se comercializaron más de 2.700 unidades de vivienda (el 6,1% del mercado de Bogotá); la rotación promedio en esta UPL fue de 14,5 meses lo que indica que las unidades de vivienda que ofrecieron tardan en promedio 14,5 meses en que el mercado las absorba; este indicador se encuentra por encima del promedio de Bogotá que se ubica en 10,2 meses.

De acuerdo con el Registro Local de Obras, dentro de la Actuación Estratégica durante los últimos cinco años, se aprobaron para la construcción más de 75 mil m², de los cuales el 47,6% fue destinado para vivienda, 43,1% para servicios (turísticos, profesionales y logísticos, principalmente) y 9,3% para usos de comercio. Durante este periodo de tiempo, del total de metros cuadrados licenciados para vivienda el 20,4% se aprobó en la zona 2 mientras que el 73,9% fue en la zona 4.

Con respecto al lado de la demanda de vivienda, se tomó información del Censo Nacional de Población y Vivienda de 2018 con el objetivo de ahondar de manera espacial en el déficit de

vivienda. Cabe resaltar que este indicador está compuesto por dos tipologías, el déficit cuantitativo y el déficit cualitativo. A través del déficit cualitativo se identifica a los hogares que habitan en viviendas con deficiencias no estructurales y para las cuales es posible hacer mejoramientos o ajustes y lograr así las condiciones adecuadas de habitabilidad (hacinamiento mitigable, materiales inadecuados de pisos y acceso a servicios públicos). Por su parte, por medio del déficit cuantitativo se identifica a los hogares que habitan en viviendas con carencias estructurales y de espacio, para las cuales, según la metodología más actualizada, “se hace necesario adicionar nuevas viviendas al stock total de viviendas de tal forma que exista una relación uno a uno entre la cantidad de viviendas adecuadas y los hogares que requieren alojamiento” (en este déficit se cuentan hogares que habiten en contenedores, carpas, embarcación, vagones, cuevas o refugios naturales. así como aquellos que habiten viviendas con paredes inadecuadas, en cohabitación o con hacinamiento no mitigable), de los 6.108 hogares que habitan en la Actuación Estratégica, el 12,9% registró en déficit habitacional, 0,2 puntos porcentuales menos que el déficit a nivel Bogotá (12,7%). El déficit de mayor impacto en la Actuación es la cualitativo en donde el 9,6% de los hogares tienen una carencia no estructural en su vivienda, la distribución de los hogares con este tipo de déficit se encuentra ubicados en todas las zonas de la actuación.

En la zona 1, la manzana de mayor déficit cualitativo coincide con la ubicación de predios declarados como Bienes de Interés Cultural, sin embargo, también hay un grupo de manzanas con este déficit que se ubican al occidente de la zona, puntualmente en la carrera 24 con calle 72.

En la zona 2, el 10,4% de los hogares tienen déficit cualitativo, las manzanas que tienen carencias cualitativas se ubican principalmente en las inmediaciones del Cementerio; por su parte, la zona 3 registra una mayor cantidad de hogares en déficit (15,3%) en comparación con lo registrado en las demás zonas de la Actuación y también a nivel Bogotá, es importante mencionar que las cuatro manzanas que colindan con el Canal del río Salitre presentan déficit cualitativo; finalmente, la zona 4 registra que el 9,0% de los hogares presentan déficit cualitativo.

Por su parte, el déficit cuantitativo, aunque afecta al 3,3% de los hogares, este se encuentra por encima del promedio de Bogotá (2,1%) en 1,2 puntos porcentuales. La zona 3 y zona 4 son las que tienen mayores carencias físicas de las viviendas.

Mapa 9. Déficit habitacional cualitativo (izquierda) y cuantitativo (derecha)



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en DANE.

Tabla 6. Déficit habitacional cualitativo y cuantitativo

| | Total | Cuantitativo | Cualitativo |
|--------------|-------|--------------|-------------|
| Zona 1 | 8,9% | 0,7% | 8,2% |
| Zona 2 | 12,4% | 2,0% | 10,4% |
| Zona 3 | 18,9% | 3,6% | 15,3% |
| Zona 4 | 13,2% | 4,2% | 9,0% |
| Total AE | 12,9% | 3,3% | 9,6% |
| Total Bogotá | 12,7% | 2,1% | 10,6% |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en DANE.

3.10 Inseguridad

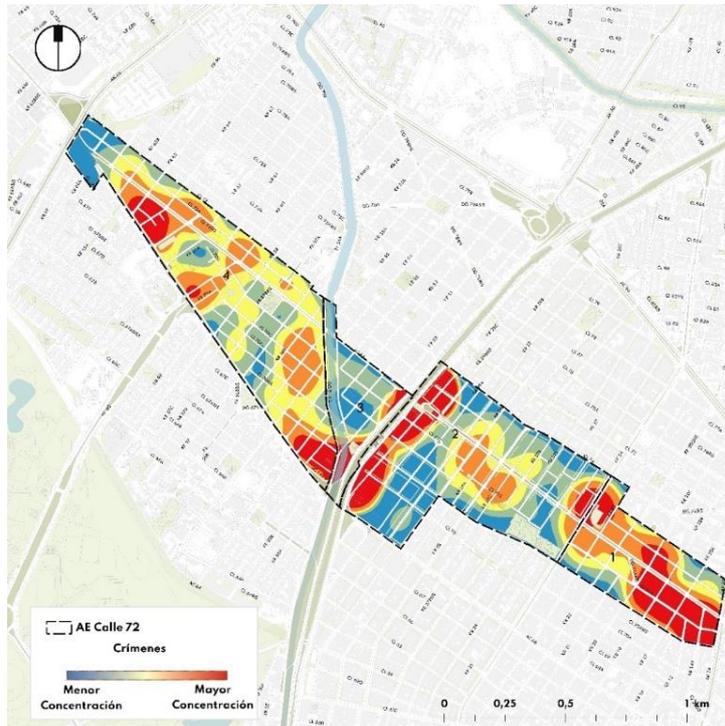
En el área de la Actuación Estratégica se identificaron focos de inseguridad relacionados con crímenes (hurto a personas, hurto a vehículos y homicidios). De oriente a occidente, en la zona 1 hay dos puntos de mayor concentración de crímenes; por un lado, está la parte suroriental

donde hay presencia de establecimientos económicos, y la mayoría de las manzanas son predominantemente comerciales o mixtas; el otro foco de inseguridad se ubica al costado norte de la intersección de la Calle 72 con Carrera 24, donde se encuentra un terreno desocupado, y una zona bastante comercial conformada por restaurantes y venta y reparación de vehículos (carros y motos).

Entre el área 2 y el área 3 se genera una concentración importante de crímenes. Esta concentración es a causa de la estación de Transmilenio donde los peatones al salir del sistema tienen que atravesar zonas sin movimiento debido a que allí hay culatas de edificaciones y en algunos casos comercio. En la intersección de la Carrera 30 y la Calle 68 ocurre algo similar debido a que allí se ubica el puente vehicular y el sendero peatonal es peligroso a causa de la poca actividad que hay en la zona, sumándole a esto la presencia de recicladores acampando en espacio público.

En la zona 4, se identifican concentraciones, pero en menor medida que lo registrado en las otras zonas. Por un lado, está la zona sur oriental donde confluyen servicios funerarios, una vía arterial, un tramo del río y como se comentó anteriormente, presencia de recicladores acampando en espacio público. Por el otro lado, sobre el costado más occidental de la Actuación, se identifica una concentración de crímenes cerca a unos conjuntos residenciales y a unas manzanas con uso mixto donde se ubica vivienda en segundos pisos y comercio dedicado a la reparación y venta de autopartes en el primero.

Mapa 10. Mapa de calor por número de crímenes

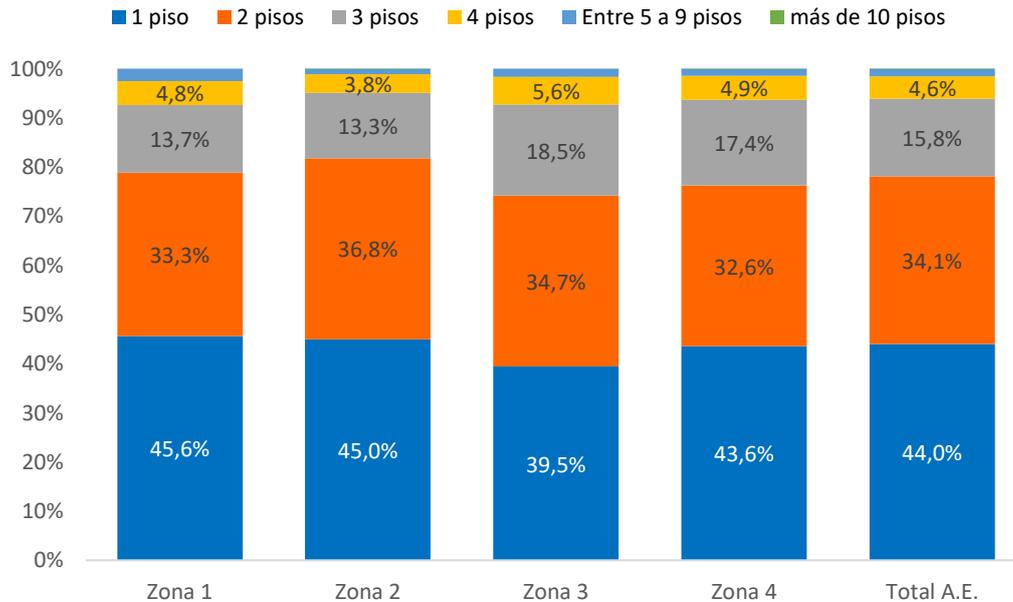


Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia

3.11 Morfología del Territorio

El territorio de la Actuação Estratégica de calle 72 está compuesto por edificaciones primordialmente de 1 y 2 pisos de altura con una vetustez promedio de más de 40 años. Aunque se evidencian edificaciones relativamente nuevas, no hay un patrón de estas en el territorio, es decir, se han construido de manera atomizada en cada una de las zonas. La zona 1 y 2 registran los edificios con mayor antigüedad promedio por encima de los 50 años de construcción.

Figura 6. Distribución del número de pisos de las edificaciones

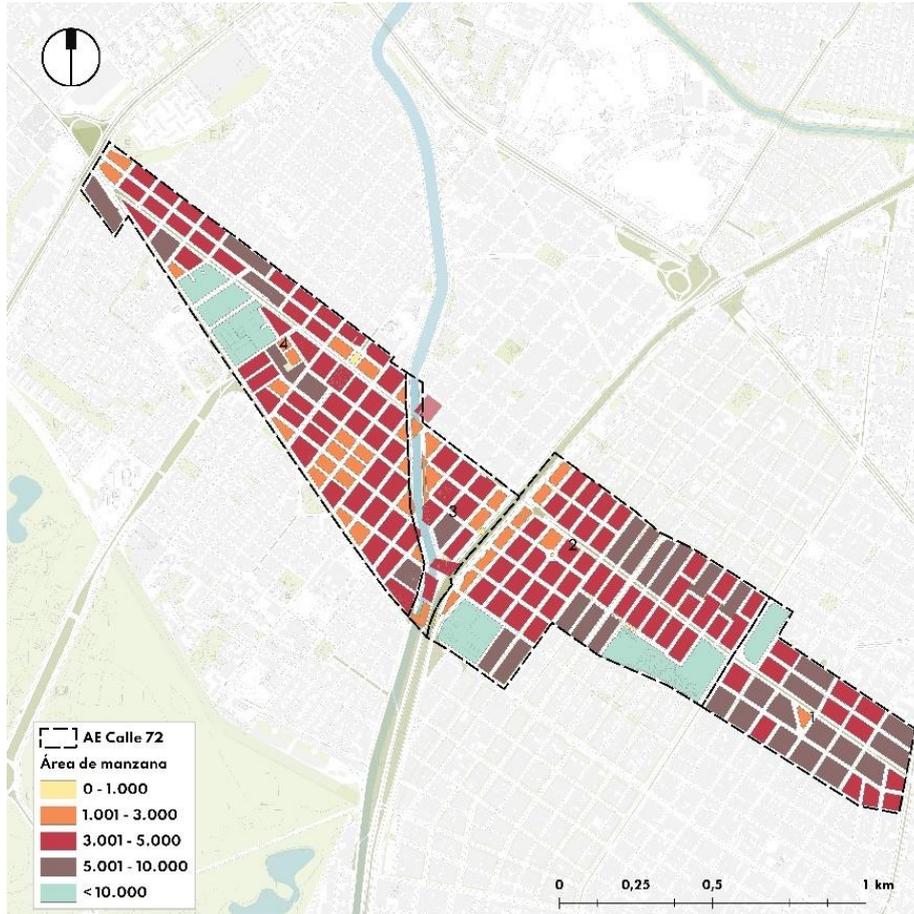


Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

La Actuación Estratégica está conformada por 188 manzanas con un tamaño promedio de 4.287 metros cuadrados. En la zona 1, el 50% de las manzanas tienen tamaños entre 5.000 y 10.000 m² y el 42,9% entre 3.000 y 5.000. En la zona 2 el 60% de las manzanas se encuentran entre 3.000 y 5.000 m², las manzanas de menor tamaño se ubican sobre el corredor de la Carrera 30.

En la zona 3, al igual que la zona 2, el 57,1% de las manzanas registra tamaños entre 3.000 y 5.000 m²; por último, en la zona 4, el tamaño del 57,1% de las manzanas está entre 3.000 y 5.000 m², la mayoría de las manzanas de mayor tamaño en esta zona se encuentran ubicadas al norte entre la calle 72 y la Avenida 68.

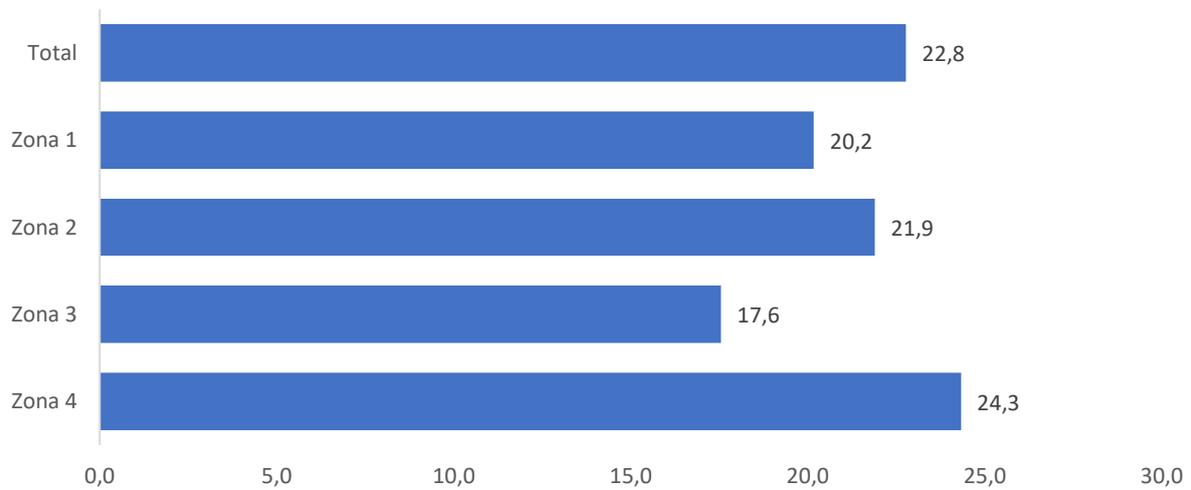
Mapa 11. Tamaño de las manzanas



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

En cuanto al número promedio de lotes por manzana, dentro de toda la Actuación Estratégica se ubican 22,8 lotes por manzana. La zona 4 es la única que supera este indicador total y ubica un promedio de 24,3 lotes por manzana, mientras que la zona 1, 2 y 3 ubican 20,2, 21,9 y 17,6 lotes por manzana, respectivamente.

Figura 7. Promedio de lotes por manzana

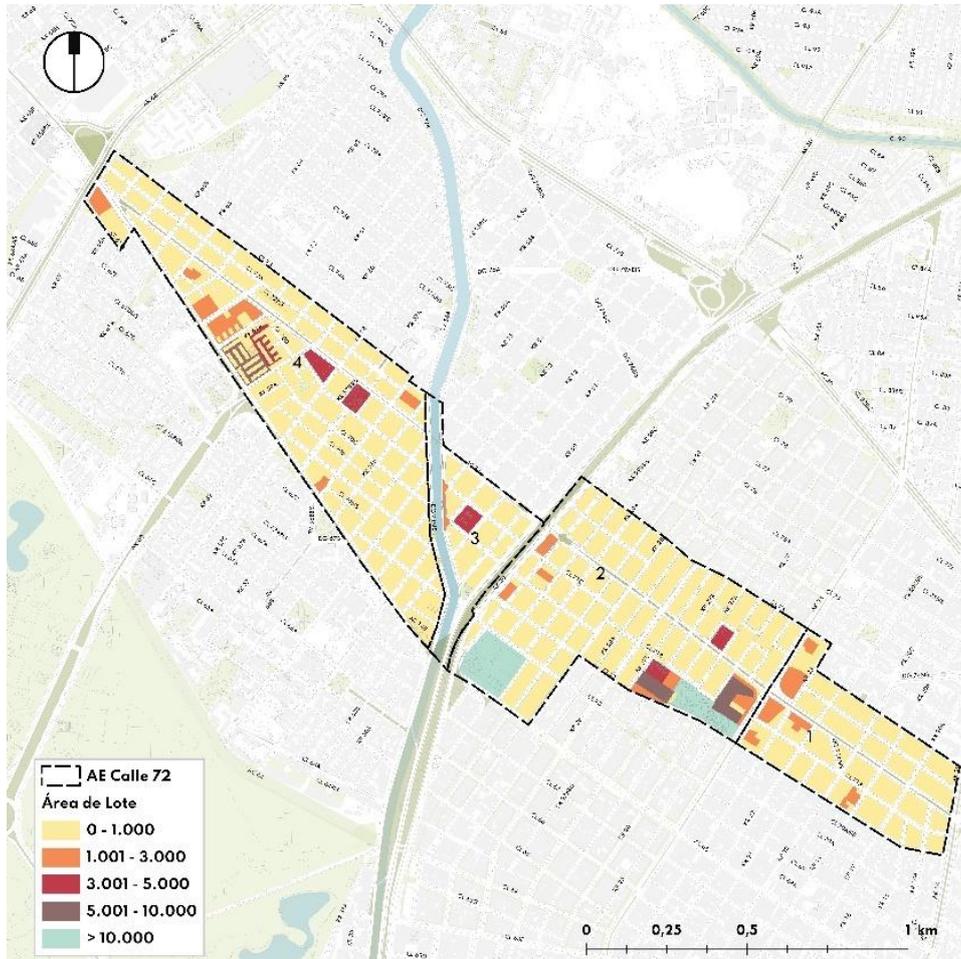


Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

Por lotes, la mayoría de los que se ubican dentro de la Actuación Estratégica no superan los 1.000 metros cuadrados, en todas las zonas el 98% de los lotes no superan dicha área.

No obstante, dentro de la zona 1 se encuentran predios entre 1.001 y 3.000 metros cuadrados ubicados sobre la carrera 24 y la calle 72. En la zona 2, los lotes de mayor tamaño se ubican a las inmediaciones del parque Alcázares.

Mapa 12. Área por lote



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en Catastro

3.12 Conclusiones componente socioeconómico

El área de la actuación registró una pérdida de población importante. Por un lado, este efecto está explicado en que las familias son cada vez más pequeñas debido a que han dejado de tener hijos y por lo tanto no ha habido una renovación de la población. Esto ha hecho que el crecimiento vegetativo de la población sea negativo. Este efecto se ha evidenciado en la estructura de la población con la transición a personas de mayor edad en el territorio; sin embargo, la mayor parte de la población continúa en edades activas y por lo tanto no hay fuertes dependencias económicas y demográficas en la Actuación Estratégica.

A nivel habitacional, el déficit de unidades habitacionales (cuantitativo) es más alto que el presentado a nivel Bogotá en 1,2 puntos porcentuales. y por lo tanto hay un reto importante en la generación de vivienda para disminuir tanto déficit cuantitativo como cualitativo. De

acuerdo con el Decreto 555 de 2021, esta Actuación Estratégica está inmersa en un área de actividad estructurante en zona receptora de vivienda de interés social que se debe aprovechar para equilibrar la densidad habitacional en el territorio.

En términos económicos, se evidencia que, de manera general, los establecimientos dedicados a la comercialización y servicios relacionados con automóviles están presentes en todo el territorio y con una participación importante. Este mercado está muy relacionado a lo que ocurre en la aglomeración económica del 7 de agosto donde estas actividades han permeado varias zonas de la actuación y se han empezado a instalar nichos económicos incipientes. No obstante, se identificaron otros establecimientos que también responden a demandas de actividades económicas del entorno, como ocurre en la zona 1 con todo el tema de publicidad y educación y en la zona 3 con actividades relacionadas con los muebles, que responden a dinámicas presentadas en el barrio San Felipe y Doce de Octubre, respectivamente.

Finalmente, en el tema morfológico, la actuación presenta grandes potenciales de desarrollo debido a que son sectores con bajas alturas, bajas densidades poblacionales y con manzanas que rondan entre los 3.000 y 5.000 m² principalmente.

4. Estructura Ecológica Principal - Componente Ambiental

4.1 Conectores Ecosistémicos y Estructura Ecológica Principal (EEP)

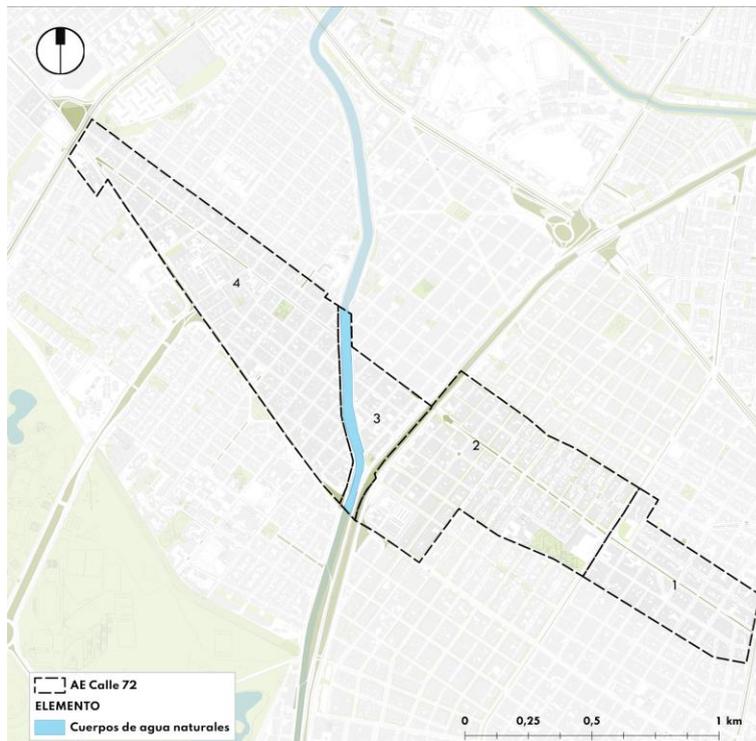
Los conectores ecosistémicos están conformados por elementos de la Estructura Ecológica Principal y áreas ambientalmente estratégicas. Tal como se indica en el artículo 11 del POT, los conectores tienen como fin la gestión, manejo y la consolidación de la diversidad biológica, los procesos ecológicos, el incremento de la conectividad de los ecosistemas, paisajes, el aumento de la permeabilidad y las coberturas verdes en la ciudad, incluyendo la recuperación ambiental de los corredores hídricos. Específicamente la AE Calle 72 es cruzada por el conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque en un área total de 65 ha, que corresponde a un 48% del área total de la AE.

Mapa 13. Conector ecosistémico



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

Mapa 14. Canal Salitre elemento de la EEP



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

Sin bien los conectores ecosistémicos no hacen parte de la EEP, los elementos de la EEP como el Canal Salitre se encuentra inmerso dentro de este conector como se muestra en el plano. Esta actuación estratégica es atravesada por este cuerpo hídrico natural que se encuentra calificado dentro del componente de Área de Especial Importancia Ecosistémica, categoría Sistema Hídrico. Es importante mencionar que los usos principales indicados en el Decreto 555 de 2021 es la conservación y restauración del ecosistema, y se permiten obras de restauración que estén enfocadas en mantenimiento, adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas o de regulación de caudales para este cuerpo hídrico. Las cuales, dentro de la literatura internacional, se consideran soluciones basadas en la naturaleza tipo 2, que se enfocan en las acciones de manejo y restauración de ecosistemas existentes.

La actuación es cruzada por el canal Salitre en un área de 28.835 m². En este canal, se ha identificado la presencia de vertimientos de agua residual, por lo cual pueden presentarse problemas relacionados con la acumulación de sedimentos ocasionados con la escorrentía y flujo de precipitaciones, lo que crea las condiciones para puedan generar inundaciones y olores ofensivos. Con base en lo indicado por parte de los habitantes del sector uno de los grandes problemas en este canal es la disposición clandestina de llantas de vehículos que son desechadas en el canal en horas de las noches y aunque se hace seguimiento policivo, la situación continúa.

En esta zona se identifica un potencial para la implantación de árboles a lo largo del canal y zonas verdes para el disfrute del espacio público para los habitantes, es una zona completamente dura y gris, lo que da sensación de insegura en particular para peatones y ciclistas. Igualmente, se debe analizar la viabilidad de implementación de algunas soluciones basadas en la naturaleza como los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) para complementar el manejo de inundaciones por desbordamiento y mejorar la calidad del agua, tales como pondajes húmedos o humedales artificiales. Asimismo, se debe considerar la delimitación de una zona de recuperación ambiental a través de programas comunitarios que fomenten el sentido de pertenencia de los habitantes por este espacio y promuevan su cuidado.

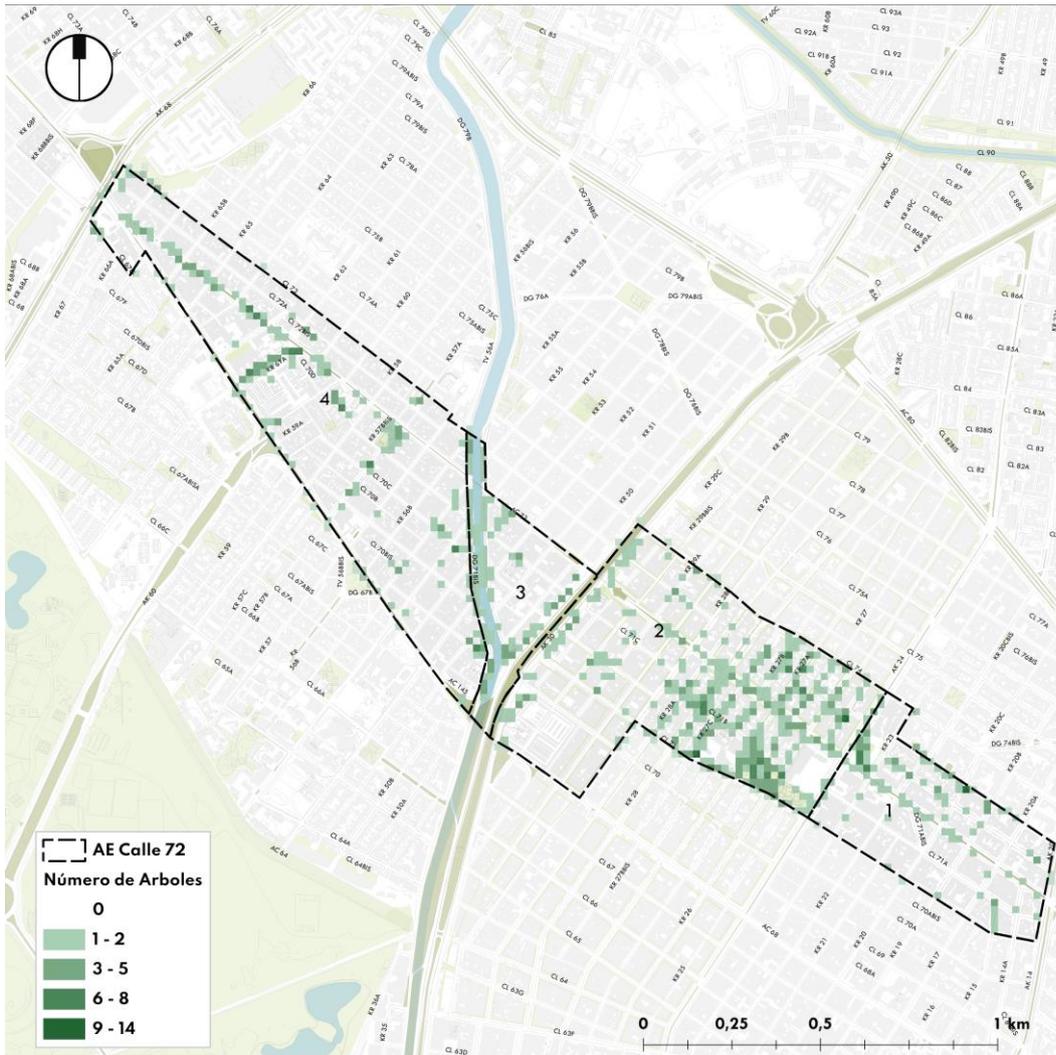
4.2 Arbolado Urbano

El arbolado urbano juega un papel relevante y vital en las ciudades identificándose múltiples beneficios asociados a la generación de servicios ecosistémicos como la belleza escénica (las texturas del tronco, color del follaje, la forma del árbol, el color de la floración, el movimiento y sonido de las ramas, etc.), regulación de microclimas (temperatura, precipitación, humedad relativa), sumideros de gases efecto invernadero mediante la captura y almacenamiento de carbono, disminución de la contaminación local y reducción de las enfermedades respiratorias, disminución acústica (ruido) al ser barreras naturales, fomenta la biodiversidad, regulación de agua y aumento de la fauna urbana. Asimismo, el aumentar el arbolado urbano no solo genera beneficios ambientales, sino que aumenta la calidad de vida y la salud de las personas que habitan la zona, incluyendo la salud mental, a partir de la interacción de las personas con los espacios verdes y el arbolado.

Tal como se muestra en la siguiente figura, en esta AE se identifican 1.251 individuos de los cuales 42% son clasificados como nativos, 57% son árboles exóticos, y 1% que sin bien se encuentran identificados en ubicación por parte del Jardín Botánico no se tiene una identificación plena de la especie. En la AE el indicador de árboles por habitante llega sólo a 0,010 árboles/habitante, lo cual se encuentra muy por debajo de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en donde se establece un (1) árbol por cada tres habitantes, es decir, 0.33 árboles por habitante y también del promedio para Bogotá, que según la información del diagnóstico ambiental del POT se estima en 0.17 árboles por persona para el año 2017¹.

¹ Página 53 del Documento de Diagnóstico. Principales Problemáticas y retos territoriales, diciembre 2021. POT.

Mapa 15. Arbolado existente



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

A nivel de zonas en los cuales se dividió el AE se identifica que el mayor déficit de árboles por habitante se encuentra en la zona 4 que cuenta con la mayor área y población de toda la AE, seguida de la zona 1 con un indicador de 0,096, la zona 3 con un indicador de 0,135 y la zona 2 con 0,184 árboles por habitante. Respecto al número de árboles y el espacio público total, a excepción de la zona 2, tanto la AE como las zonas 1, 3 y 4 el indicador está por debajo del promedio de la ciudad, con 25 árboles por ha.

Tabla 7. Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

| Zona | Arboles | | | | Población | Espacio Público total (m ²) | Arboles por habitante | Arboles por hectárea de espacio público total |
|------|---------|----------|------|-------|-----------|---|-----------------------|---|
| | Nativos | Exóticos | n.i. | Total | | | | |
| 1 | 63 | 92 | 6 | 161 | 1.673 | 7,973 | 0,096 | 20 |
| 2 | 291 | 361 | 2 | 654 | 3.546 | 19,273 | 0,184 | 34 |

| Zona | Arboles | | | | Población | Espacio Público total (m ²) | Arboles por habitante | Arboles por hectárea de espacio público total |
|-----------------|------------|------------|-----------|--------------|---------------|---|-----------------------|---|
| | Nativos | Exóticos | n.i. | Total | | | | |
| 3 | 94 | 48 | | 142 | 1.053 | 6,089 | 0,135 | 23 |
| 4 | 74 | 217 | 3 | 294 | 9.991 | 20,152 | 0,029 | 15 |
| Total AE | 522 | 718 | 11 | 1.251 | 16.263 | 53,487 | 0,077 | 23 |

n.i: no identificada la especie

Lo anterior evidencia que la falta de arbolado en esta AE es una oportunidad para aumentar la cantidad de árboles en las diferentes zonas y al menos alcanzar el indicador con el que contaba Bogotá en el año 2017 (0,17 árboles/habitante) y llevarlo a cumplir con el lineamiento internacional acorde a la OMS de al menos 0,33 árboles por persona. Asimismo, para la implantación de un corredor verde en la Calle 68, que al ser un corredor de capacidad media tiene un potencial para estructurar un corredor verde y así dar cumplimiento a las condiciones para conformar un corredor verde indicado en el artículo 160 del Decreto 555 de 2021. Respecto a la Calle 72 hace parte de los proyectos estructurantes del POT y se encuentra catalogada como un corredor verde de alta capacidad con la Segunda Línea del Metro de Bogotá; por lo tanto, ya se encuentra seleccionado con tal para ser corredor verde. Asimismo, promover e impulsar la plantación de individuos arbóreos en el espacio público de la AE tomando como ventaja que la infraestructura peatonal en gran parte no se encuentra en condiciones óptimas y de ser reconstruida, así como los separadores viales.

Se concluye para este subcomponente la necesidad de aumentar el número de árboles en toda la AE, especialmente en las zonas 2, 3 y 4 en las áreas que son cruzadas por el conector ecosistémico y así mejorar en la conectividad ecológica estructura y funcional y los flujos de diversidad en particular en la zona del Canal Salitre.

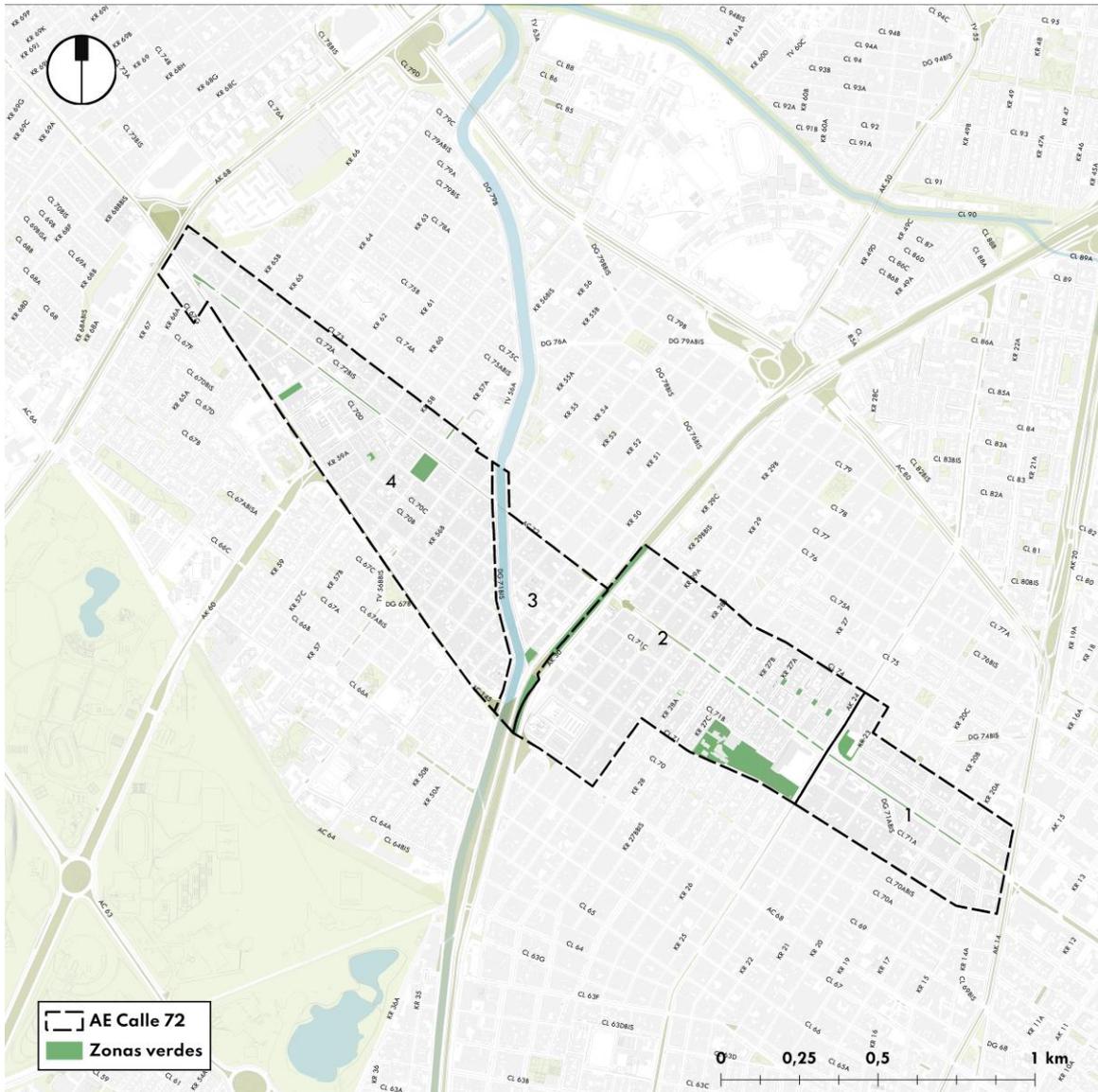
4.3 Zonas Verdes

Las zonas verdes están definidas en el POT como espacios de uso público, compuesto por jardines, arbustos y árboles. Las zonas verdes juegan un rol fundamental dentro de la ciudad, ya que promueven diferentes tipos de servicios ecosistémicos en un solo espacio. En primer lugar, proveen servicios de regulación del agua al atenuar la generación de escorrentía mediante la transformación de superficies impermeables en zonas permeables, en segundo lugar, la presencia de vegetación en las zonas verdes contribuye a la regulación del clima local mediante el efecto de enfriamiento y sombra favoreciendo que la radicación solar se disperse

más lentamente, es decir el efecto del calor es menos intenso. Por otra parte, las zonas verdes pueden ser utilizadas para proveer diferentes tipos de servicios ecosistémicos culturales, los cuales se generan a partir de la interacción de la ciudadanía con estos espacios durante el desarrollo de soluciones basadas en la naturaleza tales como el compostaje comunitario, las huertas urbanas y los jardines verticales. Los cuales promueven servicios como la belleza estética del paisaje, las relaciones sociales entre habitantes y el valor educativo del espacio público, entre otros. Todos estos servicios, se verán reflejados en beneficios en la calidad de vida de los habitantes (promueven la actividad física, reducen el estrés, la depresión y los niveles de ansiedad, se destinan al ocio y la contemplación) generando valores paisajísticos y ambientales en la ciudad.

No existe una capa de zonas verdes de la ciudad, la capa existe es de espacio público efectivo no se tiene una diferenciación de solo zonas verde. Por lo tanto, se creó por parte de la ERU una capa en la que se busca tener una aproximación de las áreas verdes disponibles. En este sentido, se cruzaron la capa de zonas verdes y zonas verdes comunales elaborada por el Departamento Administrativo de Defensa del Espacio Público, Parques y zonas verdes recreativas del POT y se eliminan las zonas duras identificadas en el POT (andenes, calzadas, y separadores duros) y las construcciones de la capa elaborada por Catastro Bogotá, tal como se muestra en la siguiente figura.

Mapa 16. Zonas verdes



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

Así las cosas, un total de 53.017m² de áreas verdes se han identificado para esta AE, lo que indica un área verde de 3,3 m² por habitante que está por debajo del indicador de m² recomendado por la OMS, la cual indica que debe existir un mínimo entre 10 y 15 metros cuadrados de zona verde por habitante.

Tabla 8: Área verde por habitante

| Zona | Área Verde (m ²) | Población | Área verde por habitante |
|-----------------|------------------------------|---------------|--------------------------|
| 1 | 5.067 | 1.673 | 3,0 |
| 2 | 32.903 | 3.546 | 9,3 |
| 3 | 6.975 | 1.053 | 6,6 |
| 4 | 8.071 | 9.991 | 0,8 |
| Total AE | 53.017 | 16.263 | 3,3 |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano

Por lo tanto, se evidencia la oportunidad de aumentar las zonas verdes en el AE, impulsar un programa de las zonas verdes en espacio público, por ejemplo, en separadores viales, andenes, a lo largo del canal salitre, entre otras zonas, ya que como se observa en la figura presentada hay un déficit de áreas verdes en la AE.

4.4 Ruido

La resolución 627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial establece los valores permisibles de ruido en áreas urbanas tanto para ruido promedio diurno y ruido promedio nocturno, tal como se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 9: Ruido

| ZONAS | DÍA (7:01-21:00 H) | NOCHE (21:01-7:00 H) |
|---|-----------------------|-------------------------|
| A. Zona de tranquilidad y silencio: Hospitales, bibliotecas, guarderías, sanatorios, hogares geriátricos. | 55 | 45 |
| B. Zona de tranquilidad y ruido moderado: Zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, hotelería y hospedajes. Universidades, colegios, escuelas, centros de estudio e investigación. Parques en zonas urbanas diferentes a los parques mecánicos al aire libre. | 65 | 50 |
| C. Zona de ruido intermedio restringido | | |
| C.1. Zonas con usos permitidos industriales, como industrias en general, zonas portuarias, parques industriales, zonas francas. * | 75 | 70 |
| C.2. Zonas con usos permitidos comerciales, como centros comerciales, almacenes, locales o instalaciones de tipo comercial, talleres de mecánica automotriz e industrial, centros deportivos y recreativos, gimnasios, restaurantes, bares, tabernas, discotecas, bingos, casinos. | 70 | 55 |

| ZONAS | DÍA (7:01-21:00 H) | NOCHE (21:01-7:00 H) |
|---|-----------------------|-------------------------|
| C.3. Zonas con usos permitidos de oficinas; Zonas con usos institucionales. | 65 | 50 |
| C.4. Zonas con otros usos relacionados, como parques mecánicos al aire libre, áreas destinadas a espectáculos públicos al aire libre, vías troncales, autopistas, vías arterias, vías principales. | 80 | 70 |
| D. Zona suburbana o rural de tranquilidad y ruido moderado: Residencial suburbana. Rural habitada destinada a explotación agropecuaria. Zonas de recreación y descanso, como parques y reservas naturales. | 55 | 45 |

Fuente: Resolución No 627/2006 MAVDT

Con base en la información disponible del visor de la Secretaría Distrital de Ambiente del mapa de ruido más recientemente publicado, se evidencia que las zonas con alto flujo vehicular a lo largo de la Calle 72, Calle 68, Carrera 20, Carrera 24, Carrera 30, presentan los niveles diurnos más altos y superan los 80 dB(A), en cuanto zonas residenciales y comerciales están con niveles entre 45 y 70 dB(A). Por lo tanto, en toda la AE se supera (no se cumple) el límite permitido diurno para zona residencial y en zona comercial se encuentra en el límite.

En cuanto a ruido nocturno, en los corredores de alto flujo vehicular como la Calle 68, Carrera 30, Carrera 24 y Carrera 20 disminuye los niveles entre 75,1 y 80 80 dB(A), la Calle 72 disminuye entre 70,1 y 75 dB(A), las zonas residenciales y comerciales están con niveles entre 45 y 70 dB(A). Sin embargo, en toda la AE se supera (no se cumple) el límite permitido diurno para zona residencial y en zona comercial.

4.5 Aire

El material particulado es uno de los contaminantes criterios que con lleva efectos sobre la salud y tiene una relación directa con el aumento de mortalidad y morbilidad en las ciudades. La generación de material particulado está asociada con el consumo de combustibles fósiles utilizados en el transporte tanto público como privado y en especial al contenido de azufre del diésel. El país ha hecho esfuerzo importante en la mejora de los combustibles y Bogotá en el marco de los compromisos adquiridos en el Pacto de Calidad de Aire para la Ciudad se cuenta con combustible de contenido de azufre en 10 ppm de azufre para el Sistema TransMilenio y 50 ppm para gasolina.

Asimismo, Bogotá ha trabajado intensamente en la lucha con la contaminación ambiental local y el cambio climático, es así como desde el concejo de Bogotá se expidieron los Acuerdos No 790 de 2020 y 811 de 2021 en donde se impulsan acciones para enfrentar la emergencia climática, lineamientos para la adaptación, mitigación y resiliencia al cambio climático de la ciudad. Como parte de las acciones planteadas en los acuerdos mencionados a partir del 1 de enero de 2022 la ciudad no podrá dar apertura a procesos de contratación de transporte público para buses tanto troncal y zonal que utilicen combustibles fósiles. Igualmente, se plantean lineamientos para bicicletas y modo de transporte a pie en el marco de la movilidad alejada de combustibles fósiles.

Cuando se habla de PM_{2,5} o material particulado fino son partículas que tienen un diámetro menor o igual a 2,5 micrones y cuando se refieren a PM₁₀ o material particulado grueso son partículas con un diámetro de 10 micrones o menos. El PM₁₀ se aloja en los pulmones; sin embargo, el efecto del PM_{2,5} es más crítico ya que debido al tamaño de las partículas permea las membranas de los pulmones y entra al sistema sanguíneo del cuerpo. Según lo indicado por la Organización Mundial de la Salud, la exposición permanente y continua al material particulado aumenta el riesgo de desarrollar enfermedades respiratorias y cardiovasculares, al igual que promueve el cáncer de pulmón.

Las estaciones que hacen parte de la Red Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá más cercana la AE son la ubicada en el Centro de Alto Rendimiento² y la ubicada en las Ferias³, con base en los resultados obtenidos y publicados por la Secretaría Distrital de Ambiente el promedio anual de PM₁₀ y PM_{2,5} no es superado comparado con los valores máximo promedio anual establecidos en el artículo 2 de la Resolución 2254 de 2017, tal como se muestra en la siguiente tabla. Para el caso del PM₁₀ el máximo anual permisible corresponde a 50 µg/m³ y para PM_{2,5} corresponde a 25 µg/m³.

Tabla 10: Red Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá

| Periodo | PM ₁₀ promedio anual (µg/m ³) | PM _{2,5} promedio anual (µg/m ³) |
|--------------------------|--|---|
| 01/01/2013 01/01/2014 | 33-39 | n.d |

² Dirección de ubicación de la estación de calidad de aire: Calle 63 # 59A-06

³ Dirección de ubicación de la estación de calidad de aire: Avenida Calle 80 # 69Q-50

| Periodo | PM ₁₀ promedio anual (µg/m ³) | PM _{2,5} promedio anual (µg/m ³) |
|--------------------------|---|---|
| 01/01/2014 01/01/2015 | 33-39 | n.d |
| 01/01/2015 01/01/2016 | 33-39 | n.d |
| 01/01/2016 01/01/2017 | 33-39 | n.d |
| 01/01/2017 01/01/2018 | 33-39 | 3.66 – 12.66 |
| 01/01/2018 01/01/2019 | 33-39 | 12.66 – 16.98 |
| 01/01/2019 01/01/2020 | 33-39 (carrera 68 a Carrera 24) 45-50 (carrera 24 a Av. Caracas) | 16.98 – 22.21 |
| 01/01/2020 01/01/2021 | 24-27 (carrera 68 a Carrera 24) 33-39 (carrera 24 a Av. Caracas) | 3.66 – 12.66 |

Fuente: visorgeo.ambientebogota.gov.co

n.d: información no disponible.

No obstante, y con base en lo establecido en la resolución en mención para el año 2030 los niveles máximos permisibles anuales serán PM_{2,5} de 15 µg/m³ y PM₁₀ 30 µg/m³. En este sentido, y con base en los datos promedios presentados estaría excediendo el respectivo límite máximo; por lo tanto, continuar con medidas que se vienen estableciendo por parte de la ciudad contribuyen que los niveles de material particulado disminuyan en el tiempo.

Asimismo, según la información disponible no es posible identificar en el tiempo el número de veces que en la AE se ha superado las concentraciones para los niveles establecidos en la resolución en mención para prevención, alerta y emergencia que para el caso de material particulado tanto para PM_{2,5} u PM₁₀ se miden dentro de un tiempo de exposición de 24 horas.

Para este subcomponente se puede concluir que según la información disponible no se exceden los niveles máximos establecidos vigentes en la resolución 2254 de 2017 para material particulado; sin embargo, es relevante continuar con los lineamientos y políticas establecidas por la ciudad para el mejoramiento de calidad de aire como la renovación del parque automotor con vehículos cero emisiones, medidas de control para la resuspensión de partículas, promoción de la movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta) y ampliación de las áreas verdes y aumento de arbolado urbano con especies nativas que favorezcan la intercepción de material particulado.

4.6 Ecourbanismo y construcción sostenible

El ecourbanismo comprende acciones de planificación, desarrollo, construcción y adecuación para la ciudad con el objetivo de minimizar los impactos ambientales donde la relación de los ambientes naturales y construidos es equilibrada. Dentro de las opciones identificadas y que se encuentran en implementación en Bogotá se encuentran algunas soluciones basadas en la naturaleza tales como, los techos verdes y jardines verticales, huertas urbanas, los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles - SUDS, las franjas verdes y diseños paisajísticos.

Asimismo, la construcción sostenible busca incorporar componentes y materiales en el diseño y la construcción de las edificaciones con bajos niveles de energía, materiales reciclables y renovables, hacer uso eficiente de la energía y el recurso hídrico, disminuir la huella de carbono de la edificación, incorporar criterios de bioarquitectura adaptable ante los efectos del cambio climático. Dentro de los criterios de bioarquitectura estos buscan diseñar edificaciones que disminuyan el consumo de agua potable y aprovechen la precipitación, la iluminación y ventilación natural, incrementen los ciclo parqueaderos disponibles y promuevan el uso de energías renovables (solar y eólica).

En la AE calle 72, desde lo identificado como ecourbanismo sólo dos jardines verticales se tienen registrados, uno ubicado en la zona 4 en el Jardín Botánico de Bogotá y en otro en la zona 2 en el restaurante la Parrilla Boyacense. Asimismo, según la información disponible no se identificó edificaciones o proyectos que hagan parte del programa Bogotá Construcción Sostenible el que busca promover proyectos constructivos que implementen estrategias de ecourbanismo y construcción sostenible.

Por lo tanto, impulsar el reverdecimiento urbano y la construcción sostenible en esta AE es una oportunidad con el fin de aumentar las superficies verdes y arborización en las áreas privadas, por ejemplo, mediante la implementación de superficies vegetadas tales como, techos verdes, paredes vegetadas, superficies permeables y otras medidas de ecourbanismo, como huertas urbanas o jardines comunitarios que incrementan la presencia de vegetación en el casco urbano y a su vez promueven la interacción social entre habitantes mediante ejercicios colectivos de aprendizaje y recreación, con lo cual se promueven varios servicios ecosistémicos culturales. Así como, aquellas medidas asociadas a la construcción sostenible, por ejemplo, mediante la utilización de materiales asociados a la bioconstrucción.

4.7 Gestión ambiental empresarial

La gestión ambiental empresarial está enfocada a brindar acompañamiento al sector empresarial de la ciudad de Bogotá con el fin de contribuir al mejoramiento de la productividad, competitividad y sostenibilidad en el sector empresarial y fortalecer sus capacidades para la sostenibilidad, impulsar acciones que van más allá del cumplimiento normativo ambiental aplicable y generar aportes al mejoramiento ambiental de la ciudad. En este sentido, la Secretaría Distrital de Ambiente cuenta con tres mecanismos de participación voluntaria y gratuita: FOCREA (Fortalecimiento de Capacidades en Responsabilidad Empresarial Ambiental), PRO-REDES (Proyectos de Responsabilidad Empresarial y Sostenibilidad) y negocios verdes.

El FOCREA lo integra el mecanismo ACERCAR para una primera fase y el Programa de Excelencia Ambiental Distrital (PREAD) para una segunda fase. En el PREAD solo dos empresas de tamaño pequeño y mediano ubicadas en la zona 2 fueron calificadas para año 2019 en la categoría Elite del programa. En la AE no se identificaron negocios verdes, es decir actividades económicas en las que se ofertan bienes o servicios establecidos en el Plan Nacional de Negocios Verdes. Dentro de este plan dos grandes grupos fueron calificados, (i) bienes y servicios sostenibles provenientes de Recursos Naturales (biocomercio, negocios para restauración y agro sistemas sostenibles) y (ii) mercado de carbono relacionado con cambio climático, y ecoproductos industriales.

Si bien la participación de la gestión empresarial no es significativa, en la AE se identificaron un total de 2,320 establecimiento de diferentes sectores económicos, el 45% de los establecimientos están ubicados en la zona 4, seguido por la zona 2 con el 28%, zona 1 con el 18% y un 7% en la zona 3 de la AE que potencialmente puede ser empresas que apliquen a los diferentes mecanismos establecidos por la Secretaría Distrital de Ambiente con el fin de fortalecer sus capacidades para la sostenibilidad y así aportar en la mejora ambiental de la ciudad.

4.8 Conclusiones ambientales

En general se puede identificar en esta Actuación Estratégica desde el componente ambiental lo siguiente:

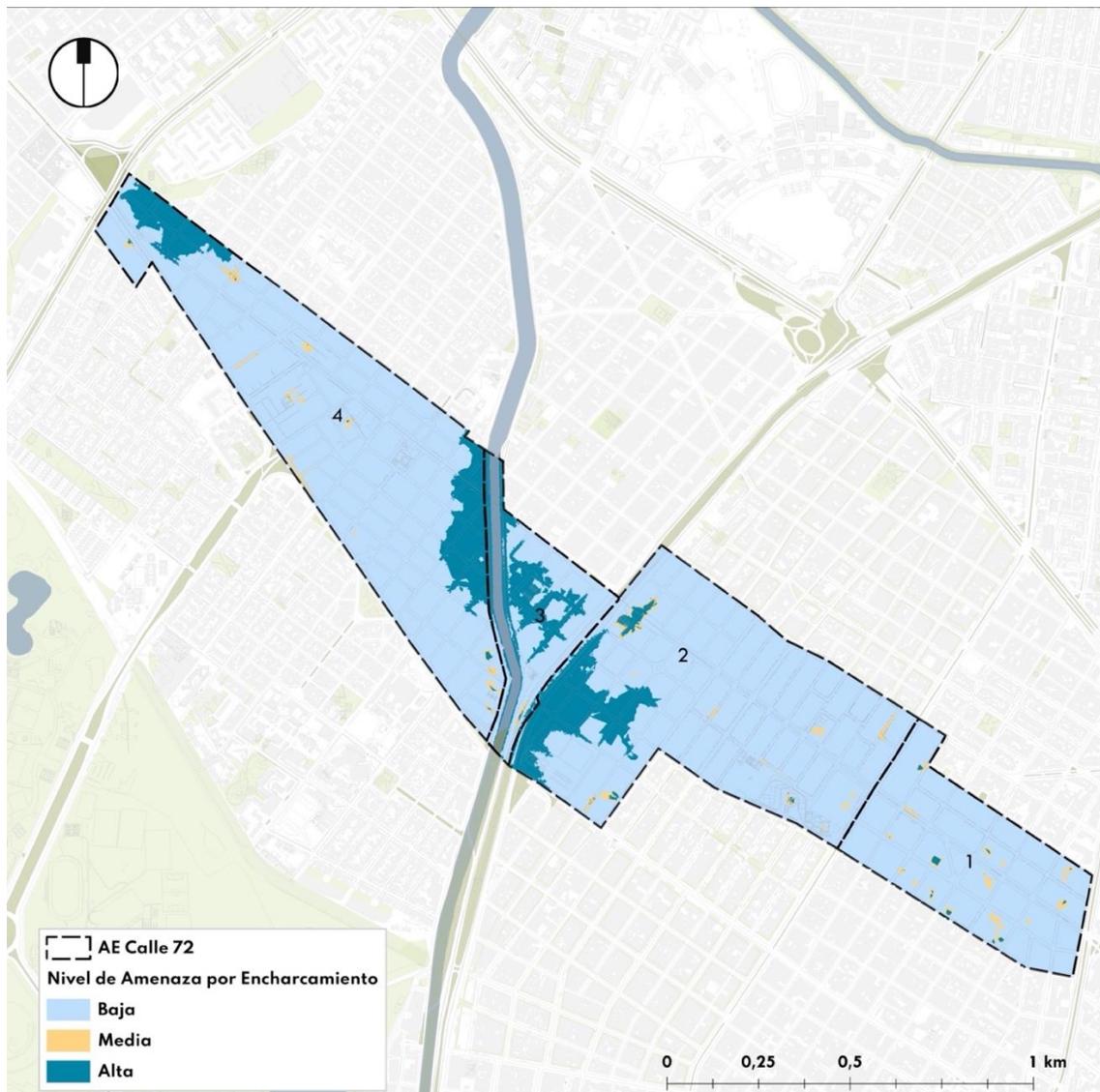
- El conector ecosistémico Cerros-Virrey-Neuque a traviesa la AE por lo que es relevante en esta área promover el aumento de cobertura verde tanto arboles como zonas verdes, incluyendo la recuperación ambiental del Canal Salitre que hace parte de la EEP, ya que se evidenció presencia de vertimiento de agua residual y de disposición de llantas de vehículos de manera clandestina.
- Falta de arborización y zonas verdes tanto en espacio público como en áreas privadas libres.
- La calidad del aire referente a material particulado tanto PM_{10} y $PM_{2,5}$ los datos disponibles no sobrepasan los límites máximos establecidos en la resolución 2254 de 2017; sin embargo, se debe continuar con la promoción de medidas de mejoramiento de calidad de aire que ha venido implementando en la ciudad, como la promoción de movilidad no motorizada, para lo cual se necesitaría un aumento de la oferta de ciclorrutas en la AE, transporte público de cero emisiones, la ampliación de áreas verdes y aumento del arbolado urbano con individuos arbóreos nativos implementando especies que tengan una mayor capacidad de interceptación del material particulado y aquellas que se adecuen en corredores viales con relevante nivel de circulación de vehículos.
- Los niveles de ruido sobrepasan los niveles máximos establecidos en todas las zonas de la AE. Los corredores de alta (Calle 72, Carrera 30) y media capacidad (Calle 68) que se identificó que niveles aumentan de manera relevante respecto a las demás áreas de la AE y sobrepasan los límites establecidos. Por lo tanto, la incorporación de barreras naturales como el arbolado urbano y zonas verdes como franjas de control ambiental para aislamiento acústico deben ser contempladas desde el diseño.
- Incrementar medidas de ecourbanismo en la AE y construcción sostenible mediante el diseño e implementación de techos verdes, paredes verdes, huertas urbanas o comunales, entre otros.
- Promover la gestión empresarial principalmente en los sectores económicos presentes en la AE.

5. Riesgos y cambio climático

Tal como lo indica el artículo 15 del decreto 555 de 2021, la gestión del riesgo y cambio climático es transversal POT y consiste en diseñar, implementar, monitorear y evaluar acciones y medidas que mitiguen las Gases Efecto Invernadero (GEI) y adaptación al cambio climático, orientado a reducir el riesgo.

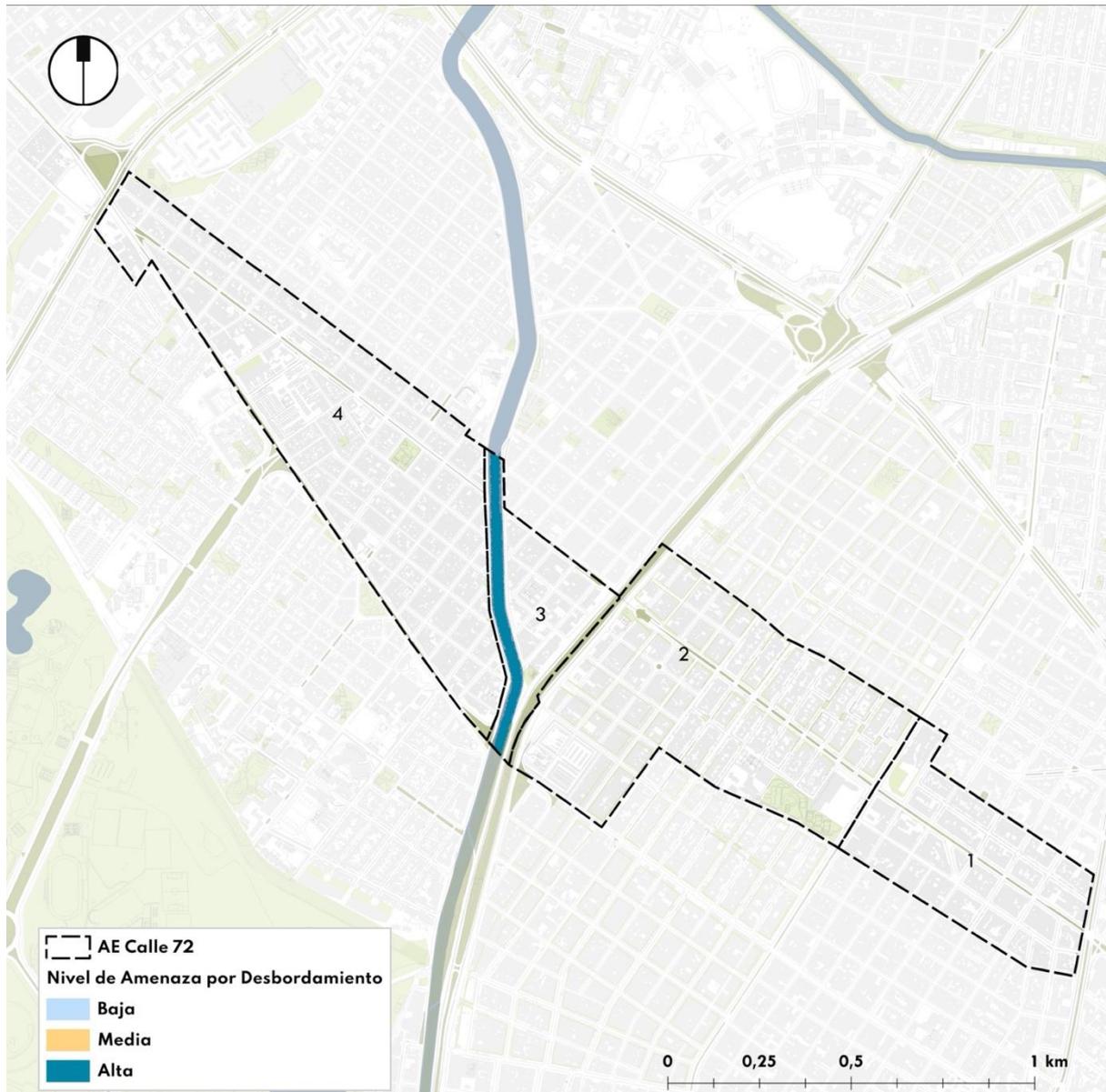
Desde el punto de vista de los riesgos, esta actuación estratégica presenta amenaza baja por encharcamientos en 86,3% de su área, lo que equivale en aproximadamente 115 ha, amenaza alta en el 12,4% de la AE y 1,3% amenaza media, con un área de 17 y 2 ha respectivamente.

Mapa 17. Riesgo de amenaza de encharcamiento



Fuente: Información Cartográfica Decreto 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá

Mapa 18. Riesgo de amenaza de desbordamiento



Fuente: Información Cartográfica Decreto 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá

Respecto a la amenaza de encharcamiento por zonas se identifica que el nivel de amenaza más alto se ubica en las zonas 2, 3 y 4, tal como se muestra en la siguiente tabla. Esta amenaza se presenta por fallas en el sistema pluvial de la ciudad diferentes pueden ser las causas de estas fallas como la colmatación de sedimentos o de basuras, problemas de diseño de drenaje de las vías, fallas de las estructuras o sub-dimensionamiento de las redes, entre otros.

Tabla 11. Amenaza por encharcamiento

| Zona | Alta (ha) | Media (ha) | Baja (ha) | Total (ha) |
|---------------|-----------|------------|-----------|------------|
| 1 | 0,1 | 0,5 | 21,8 | 22,4 |
| 2 | 5,8 | 0,6 | 41,6 | 48,0 |
| 3 | 4,3 | 0,1 | 6,6 | 11,0 |
| 4 | 6,3 | 0,6 | 44,8 | 51,6 |
| Total AE (ha) | 16,5 | 1,7 | 114,7 | 133,0 |

Asimismo, se identificó que existe amenaza alta por desbordamiento y se puede presentar escenario de inundación a lo largo de Canal Salitre, en un área de 2,2 ha en la zona 2 de la AE. Teniendo en cuenta que el Canal Salitre hace parte de la EEP y se permiten realizar obras enfocadas en la adaptación y recuperación de las funciones ecosistémicas, en esta área identificada se puede analizar soluciones de intervenciones en la Franja Paralela (antes llamada ronda hidráulica) y en el Área de Protección o Conservación Aferente (antes llamada Zona de Manejo de Preservación Ambiental).

Tanto para el encharcamiento como para el control de inundaciones fluviales, se puede considerar la implementación de trenes de sistemas que emulen el ciclo hidrológico natural permitiendo la atenuación de la carga por escorrentía y sedimentos que se genera en la zona, por ejemplo, mediante la implementación de soluciones basadas en la naturaleza para el manejo de las inundaciones pluviales tales como las cuencas secas de drenaje extendido, alcorque inundables, zanjas de infiltración, cunetas verdes o jardines de lluvia, y para el manejo de inundaciones fluviales tales como, los humedales artificiales y los pondajes de control de sedimentos. Cabe aclarar que la implementación de estos sistemas requiere de un análisis preliminar de prefactibilidad de implementación acorde con las características físicas y ambientales del espacio público disponible.

En la AE y según la información cartográfica disponible no se tiene identificados Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) los cuales son catalogadas como Soluciones Basadas en la Naturaleza utilizadas como técnicas de adaptación al cambio climático, y tal como lo define la EPA, surgen como una alternativa para complementar el sistema de drenaje convencional. La principal motivación para implementar estos sistemas consiste en que permiten reducir los

volúmenes y picos de escorrentía que llegan al sistema o a los cuerpos de agua. De esta forma, se reduce el riesgo por inundación y se disminuyen los bloqueos en el sistema de alcantarillado debido a falta de capacidad de las tuberías.

Respecto a la temperatura del aire promedio en la AE, se identifica que la misma ha tenido una variación anual desde el año 2012 al 2021 entre 13,5 a 15 °C⁴ y la temperatura de la superficie podría variar entre 23 a 26,5 °C⁵, es así como la AE se encuentra identificada dentro del efecto de isla de calor urbano, con incrementos de temperatura en el periodo comprendido entre 2008 a 2018 entre 0,7 a 1,2 °C⁶. Tanto el arbolado urbano y las zonas verdes son claves ya que ayudan a enfriar el entorno urbano proporcionando sombra y eliminando el calor del aire a través de la evapotranspiración; por lo tanto, el déficit de árboles y áreas verdes incrementan el efecto de isla de calor urbano. Asimismo, y según información de precipitación anual disponible desde 2012 a 2018 para la AE se estima una precipitación promedio de 792 mm y máxima de 941 mm, valores que se encuentran por debajo de los valores promedio y máximo para la ciudad.

5.1 Conclusiones riesgos y cambio climático

- Este efecto de isla de calor está asociada principalmente al déficit de arbolado urbano y de zonas verdes. La atenuación del efecto de isla de calor a través de la arborización y la generación de coberturas vegetales que ayuden a reducir niveles de gases efectos invernadero y el ruido y aporten beneficios paisajísticos que ayuden al confort y la habitabilidad del espacio público.
- En la zona 2 donde se identifica un área con nivel alto de riesgo por desbordamiento del Canal Salitre se debe analizar la viabilidad de implementación de soluciones basadas en la naturaleza tales como, humedales artificiales y pondajes de control de sedimentos para el manejo de inundaciones urbanas fluviales. Una vez identificada la solución esta debe ser implementada.
- En las zonas 1, 2, 3 y 4 donde se identifica áreas con nivel alto y medio de riesgo por encharcamiento se debe analizar la viabilidad de implementación de soluciones

⁴ Imágenes revisadas en el visorgeo.ambientebogota.gov.co

⁵ Idem.

⁶ Idem.

basadas en la naturaleza de manejo de la escorrentía por baja capacidad del alcantarillado pluvial; por ejemplo, alcorques inundables, jardines de lluvia, zanjas de infiltración y cunetas verdes para el manejo de inundaciones pluviales urbanas. Una vez identificada la solución esta debe ser implementada teniendo en cuenta la Norma Técnica 166 de criterios de diseño de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible.

6. Estructura Funcional y del Cuidado - Componente Funcional

6.1 Sistema de Movilidad

El Sistema de Movilidad es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías (Artículo 92, POT 555 de 2021). Este incluye los siguientes componentes:

1. Espacio Público para la Movilidad conformado por las calles y corredores por donde se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional, y de carga. Está conformado por: 1) la red de infraestructura peatonal, 2) la red de cicloinfraestructura y 3) la red vial, que incluye la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales. Tienen prelación la circulación peatonal, las personas con discapacidad, los ciclistas y usuarios de transporte de micromovilidad.
2. Red de Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional conformada por la infraestructura de transporte que da soporte a la prestación del transporte público de pasajeros.
3. Red de Transporte Aéreo compuesta por la infraestructura de soporte del transporte aéreo de Bogotá.
4. Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística conformada por el conjunto de infraestructuras de transporte y zonas de actividad logística, necesarias para la movilización, almacenamiento y distribución de mercancías.

6.1.1 Espacio público para la movilidad

En la caracterización física de la zona de influencia se analizan todos los aspectos de la infraestructura disponible para los modos de transporte no motorizado (peatón y bicicleta) y la red vial.

6.1.1.1 Red de infraestructura peatonal

Esta red incluye las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de paisajismo y para la resiliencia urbana, las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro, y las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad (Artículo 150, POT 555 de 2021). Debe cumplir con las siguientes características:

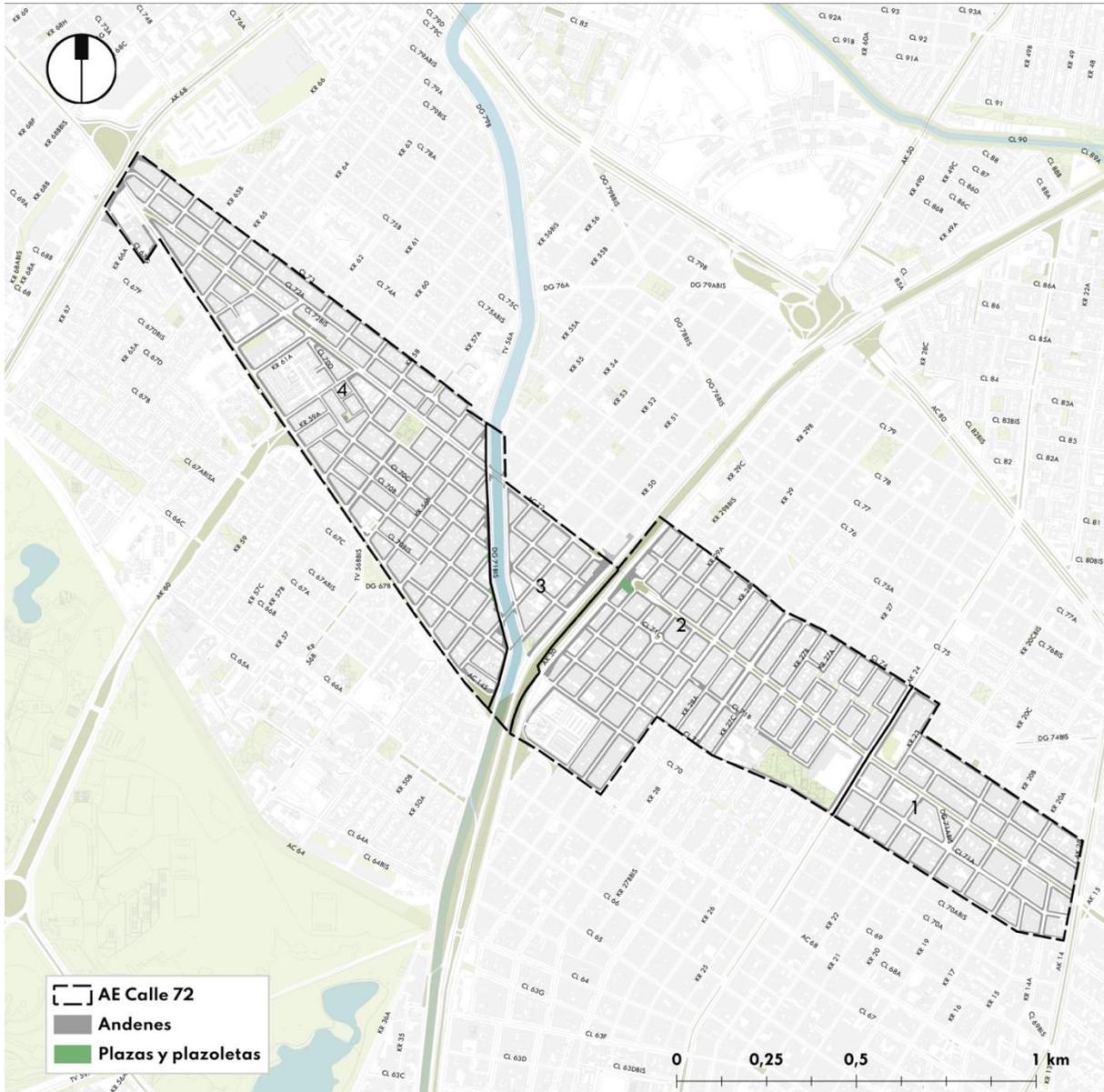
Accesibilidad: Permitir que las personas usuarias, sin importar sus condiciones o características sensoriales y/o psicomotrices, puedan circular, disminuyendo las barreras físicas para su libre movimiento.

Seguridad: Reconocer la vulnerabilidad y los riesgos a los que se expone el peatón para así disminuirlos y evitar siniestros. La implementación de infraestructura vial y la cualificación del entorno urbano debe configurar entornos seguros y confiables para todas las personas a través de diseños que generen vitalidad en la calle.

Dirección y conexión: Conectar el inicio y destino del recorrido peatonal con la menor distancia y tiempo posible dando prelación en el desarrollo de los proyectos de infraestructura peatonal.

Calidad urbana: Las condiciones constructivas de la red deben garantizar que todas las personas caminen sin tropiezos, de manera cómoda, con elementos de paisajismo que brinden protección, reducción de contaminación y posibilidades de permanencia, y brinden una imagen de ciudad amable y caminable.

Mapa 19. Infraestructura peatonal



Fuente: ERU

La infraestructura peatonal ofrecida en la AE Calle 72 suma 0.18 km² e incluye las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal, las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. Como se puede ver en la Figura 1, la red peatonal es continua y presente en todas las manzanas dentro de la AE.

6.1.1.2 Accesibilidad

En cuanto a la accesibilidad, los anchos efectivos de circulación se tienen espacios aceptables con carencias sobre algunas vías de menor jerarquía como lo son algunos tramos de la malla vial local. En estas vías con secciones transversales reducidas, el espacio disponible para el andén y su estado pueden ser insuficientes para albergar peatones que circulan en dos direcciones. Ahora bien, la red peatonal está conectada con las troncales de TM (Caracas y NQS) con infraestructura de calidad, cómoda y continua, e incorporan elementos para la circulación segura de personas con movilidad reducida. Los andenes, principalmente aquellos situados sobre la malla vial local, no cuentan con las condiciones necesarias para soportar una movilidad segura y eficiente para que todas las personas, sin importar sus condiciones o características sensoriales o psicomotrices puedan circular. Los andenes no cuentan con las señales podotáctiles apropiadas, así como tampoco cuentan con rampas peatonales ni cruces protegidos o señalizados. La AE no cuenta entonces con condiciones de accesibilidad universal en la malla vial local. En el caso de la malla vial intermedia y arterial, se evidencia que los andenes se encuentran en general en mejores condiciones, aunque si bien cuentan con presencia de rampas, hay vías que no cuentan con las señales podotáctiles apropiadas, y se evidencia invasión de la franja de circulación peatonal principalmente frente a locales comerciales.

Tabla 12. Condiciones de infraestructura en franjas de circulación peatonal

| | | | |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Carrera 28B entre Calles 72 y 73 | Carrera 27B entre Calles 71B y 72 | Calle 71 entre Carreras 59 y 59A | Carrera 60 entre Calles 70D y 71 |

Fuente: Google Maps, 2022

Como se ilustra en la Tabla 12, en los andenes sobre la malla vial local cuentan con una franja de circulación peatonal con un ancho reducido, no suficiente para que dos personas en silla de ruedas puedan circular en direcciones contrarias al mismo tiempo. No cuentan con

señalización podotáctil para la población en condición de discapacidad visual. Se encuentran cuadras enteras con los andenes en mal estado, dificultando así la movilidad de los peatones.

6.1.1.3 Seguridad

Referente a la seguridad vial, las intersecciones en la malla vial local no ofrecen condiciones seguras a los peatones pues no se cuenta con la señalización horizontal, particularmente con la demarcación de cruces peatonales, así como tampoco cuenta con mecanismos de reducción y control de la velocidad.

Tabla 13. Condiciones de infraestructura en cruces peatonales

| | | | |
|--|--|---|--|
|  |  |  |  |
| Calle 70A – Carrera 54 | Calle 73 – Carrera 29A | Calle 70B – Carrera 56 | Calle 71A – Carrera 51 |

Fuente: Google Maps, 2022

Como se ilustra en la Tabla 13, de manera generalizada en la AE, los cruces peatonales no cuentan con rampas ni con señalización horizontal que demarque los cruces peatonales. Esto genera condiciones inseguras para los peatones con movilidad reducida. Por otro lado, no hay presencia de señales podotáctiles que permitan una movilidad segura a las personas con condición de discapacidad visual.

6.1.1.4 Dirección y Conexión

La infraestructura peatonal soporta las necesidades de conectividad de las personas en la ciudad y debe ser sostenible y equitativa para todas las personas. Está conformada por toda la infraestructura de circulación, permanencia y conexión peatonal del espacio público y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. La infraestructura peatonal debe ofrecer espacios interconectados, continuos, seguros y amigables para todas las personas.

La red presenta continuidad en la mayoría de sus tramos y conectividad con los andenes de la malla vial arterial. Las vías arteriales Calle 72, Calle 68, Carrera 24 y NQS) y cuerpos de agua (Canal Salitre) generan unos ejes que cortan la continuidad peatonal en la AE. El paso peatonal está dado por cruces semaforizados y puentes peatonales que pueden no obedecer a las dinámicas peatonales dadas en el sector y por lo tanto no respetan las líneas de deseo peatonal. El peatón se ve entonces obligado a recorrer una distancia superior a la más eficiente, situación que incentiva el mal uso de la infraestructura y los cruces indebidos que ponen en peligro a los peatones.

6.1.1.5 Calidad

Hay sectores en donde los andenes de la malla vial local e intermedia no cuentan con unas condiciones de calidad apropiadas pues la infraestructura se encuentra en malas condiciones y el peatón tiene que sortear varios obstáculos, dificultando un recorrido cómodo. Frente a las zonas de permanencia, la red peatonal de la AE cuenta con pocas zonas sobre la malla vial local: están habilitados los parques Alcázares, La Estación y San Fernando. Las demás zonas de permanencia se encuentran en el espacio público colindante con la malla vial arterial e intermedia, particularmente los accesos a las estaciones de TM, y las áreas remanentes frente al Canal Salitre.

Tabla 14. Calidad de la red peatonal

| | | | |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Carrera 20A entre Calles 72 y 73 | Carrera 27C entre Calles 70 y 71 | Calle 71A entre Carreras 21 y 22 | Calle 71C entre Carreras 50 y 51 |

Fuente: Google Maps, 2022

Como se ilustra en la Tabla 14, el peatón tiene que sortear numerosos obstáculos que no permiten una movilidad eficiente. Entre los obstáculos se encuentran huecos por el mal estado del andén, así como invasión de este por parte de vehículos, vendedores ambulantes, y comercios que utilizan el andén como vitrina para sus productos. Las zonas que no cuentan

con unas condiciones de calidad apropiadas corresponden principalmente a frentes de zonas comerciales: entre Av. Caracas y Carrera 24, al occidente de la Av. NQS hasta llegar a la Av. Carrera 68. Se presenta una zona con una infraestructura con mejores características en la zona entre la Carrera 24 y la Av. NQS pues se encuentra mayor presencia de áreas residenciales que comerciales.

Ahora bien, los ejes de Av. NQS, la Calle 68, la Calle 72, el Canal Salitre, y la Av. Caracas cuentan con infraestructura con unas condiciones de accesibilidad, seguridad y calidad urbana superior a las evidenciadas en la malla vial local de la AE.

6.1.2 Red de cicloinfraestructura

Esta red incluye las franjas de cicloinfraestructura por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos (Artículo 151, POT 555 de 2021).

Mapa 20. Red de cicloinfraestructura



Fuente: ERU

La infraestructura para bicicletas ofrecida en el área de influencia del proyecto está conformada por ciclorrutas que suman 2.72 km y atraviesa la AE en dirección norte-sur (N-S). La oferta de ciclorrutas la compone:

- NQS (N-S bidireccional sobre andén)
- Carrera 20 (N-S bidireccional sobre calzada)
- Canal Salitre (N-S bidireccional sobre andén)
- Calle 68 (Piloto de ciclorruta E-W unidireccional entre Carrera 68 y Av. NQS, sobre cada costado del separador de calzada), y par vial de ciclorruta de las Calles 66 y 68 al oriente de la Av. NQS.

Tabla 15. Red de cicloinfraestructura

| | | | |
|--|--|---|--|
|  |  |  |  |
| Av. NQS - Andén | Carrera 20 - Calzada | Canal Salitre - Andén | Calle 68 – Calzada (piloto) |

Fuente: Google Maps, 2022

La infraestructura ciclista actual mezcla ciclorrutas en calzada y en andén. La ciclorruta en calzada se implementó en el eje de la carrera 20, que hacia el sur se separa a dos ciclorrutas unidireccionales. Esta ciclorruta, si bien está segregada del tráfico vehicular, presenta obstrucciones e invasiones lo que hace que los ciclistas no cuenten con una solución continua para su movilidad. Los ciclistas deben entonces transitar por la calzada mixta, generándose así situaciones riesgosas para la seguridad vial.

Las ciclorrutas en andén situadas en el eje de la NQS (costado oriental y occidental) presentan buenas condiciones tanto de la calidad de la infraestructura como de señalización. Ahora bien, este tipo de infraestructura ciclista genera conflictos con los peatones, principalmente cuando ésta se encuentra en el andén que soporta los paraderos de transporte público. Las ciclorrutas en andén situadas en el eje del Canal Salitre no presentan buenas condiciones de la calidad y no se encuentran señalizadas.

La infraestructura ciclista proyectada consiste en la construcción de 8.00 km de ciclorrutas, llegando a un total de 10.72 km. Los ejes para desarrollar incluyen:

- Calle 72 (E-W)
- Carrera 24 (N-S)
- Carrera 29 (N-S)
- Av. Caracas (N-S)

Llama la atención que el corredor de la Calle 68, que cuenta actualmente con un piloto de ciclorruta sobra calzada que no se encuentra proyectado en el POT. El desarrollo de nueva infraestructura ciclista generará una mayor cobertura con una red densa y redundante, generando condiciones seguras para la movilidad de los ciclistas.

La red de cicloinfraestructura debe permitir la circulación de personas que viajan en vehículos pequeños, ligeros y que funcionan por autopropulsión, energía eléctrica o energías alternativas y cuya velocidad máxima sea de 20 km/h.

Los servicios de soporte para estos vehículos incluyen cicloparqueaderos y estaciones o puntos de mecánica para solución de problemas menores. En la AE hay oferta de 1 único cicloparqueadero público dispuesto en el espacio público. Se pueden encontrar puntos de atención mecánica informales dispuestos sobre el espacio público en zonas de alta afluencia de ciclistas. También se puede encontrar un alto número de comercios dedicados a la comercialización y servicios para bicicletas en el eje de la Calle 68 entre Av. NQS y Carrera 24.

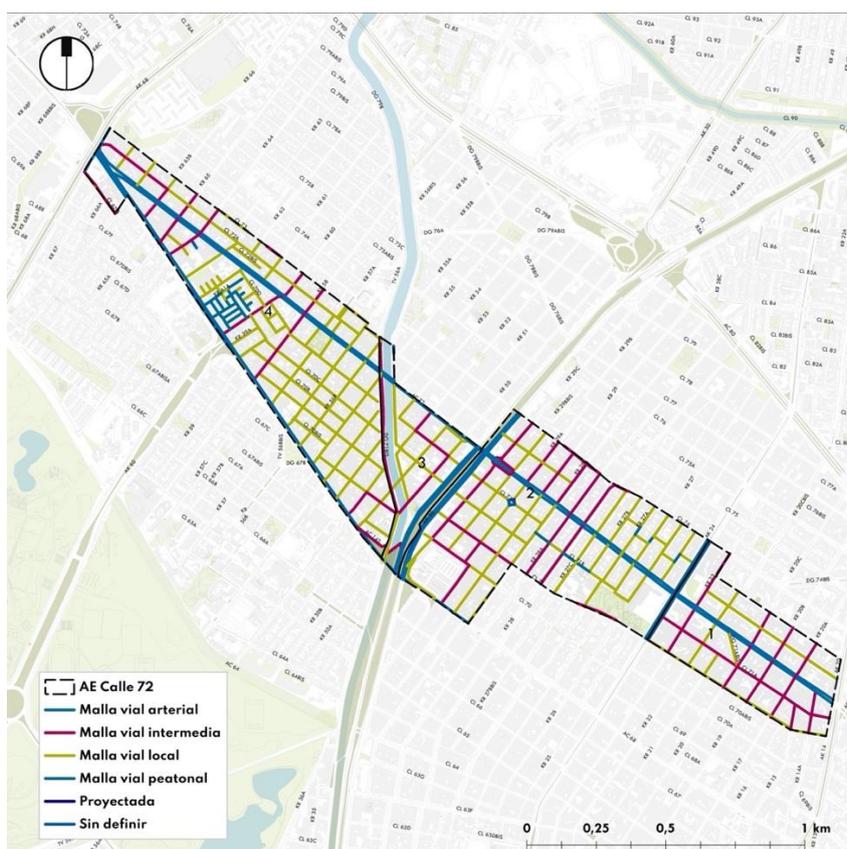
6.1.3 Red vial

La red vial está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece (Artículo 152, POT 555 de 2021). Se clasifican de la siguiente manera:

1. Malla vial local: Conformada por las calles locales que permiten los viajes de proximidad en las UPL. Se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad.

2. Malla vial intermedia: Conformada por las calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las UPL. Da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional.
3. Malla vial arterial: Son calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media capacidad. Incluye calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad.
4. Enlaces: Son los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y bicusuarios, para lo cual deben privilegiar los enlaces a nivel.

Mapa 21. Red vial



Fuente: POT – Sistema de movilidad – Red vial

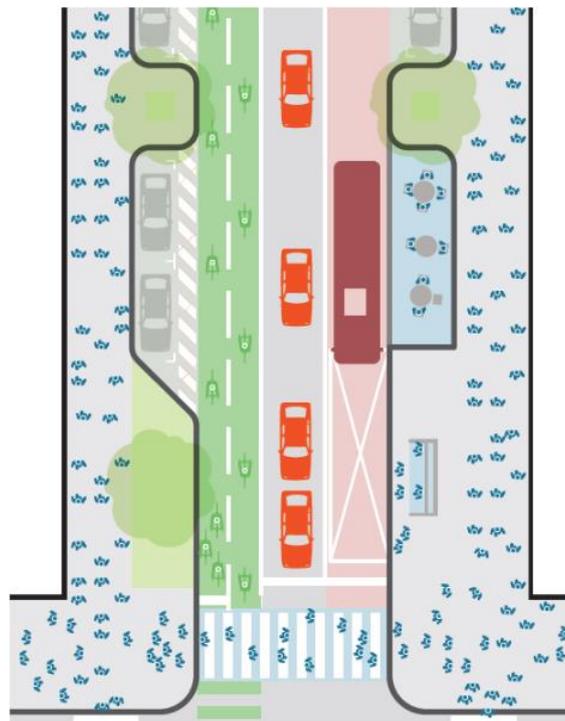
En cuanto a la malla vial arterial localizada en dentro del polígono y en la periferia de la AE, podemos encontrar que la NQS cuenta con 4 carriles de circulación mixta sin incluir los carriles de Transmilenio.

Las otras vías arteriales que atraviesan la AE son: la Carrera 24 con 3 carriles de circulación, la Calle 72 y Calle 68 con 2 carriles de circulación. La mayoría de las vías locales e intermedias dentro de la AE cuentan con 2 carriles de circulación.

6.1.3.1 Calles completas y franjas funcionales

El POT está enfocado en que la red vial debe consolidarse como una red de calles completas a partir de la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento, que permitan la cualificación del espacio público para la movilidad, mejoren la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdezcan la ciudad, mejoren su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitan el movimiento de todas las personas especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales (Artículo 154, POT 555 de 2021).

Figura 8. Esquema calles completas



Fuente: NACTO, 2017

Las intervenciones de calles completas deben orientarse hacia una distribución modal sostenible del perfil vial, garantizando la consolidación de todas las franjas y cumplimiento con las siguientes condiciones:

1. Franjas de circulación peatonal: áreas continuas que permiten exclusivamente el desplazamiento peatonal y el acceso a los sistemas de transporte público, e incorporan elementos para la circulación segura de personas con movilidad reducida.
2. Franjas de cicloinfraestructura: áreas continuas que permiten la circulación de bicicletas, patinetas y otros vehículos de micromovilidad.
3. Franjas de circulación para el transporte público de alta y media capacidad: áreas continuas que permiten la circulación de vehículos de los sistemas de transporte público de alta y media capacidad o la inserción de su infraestructura.
4. Franjas vehiculares mixtas: áreas continuas que permiten la circulación vehicular, el uso temporal o definitivo para actividades que responden a las necesidades del contexto en el cual se encuentra la calle. Debe estar segregada a fin de no interferir la circulación peatonal permitiendo el cruce seguro en los puntos de intersección entre todas las mallas. Puede ser reconfigurada para localización de paraderos de transporte público y para estacionamientos de bicicletas y para la micromovilidad en general, para la generación de zonas de permanencia, la renaturalización, la siembra de vegetación, la localización de mobiliario y para el aprovechamiento económico en el marco de las intervenciones para la reconfiguración temporal o permanente del perfil vial o de la calle.
5. Franja de paisajismo para la resiliencia urbana: áreas libres continuas, no edificables que se extienden a lado y lado de las vías, destinadas a aportar a la calidad ambiental, la conectividad ecosistémica y la cualificación del espacio urbano, mediante la ubicación de vegetación, señalización, mobiliario que complementa la circulación peatonal y que promueva la intermodalidad, la construcción de infraestructura de acceso a predios y de redes de servicios públicos.
6. Franja de áreas privadas afectas al uso público: áreas de propiedad privada, libre de construcciones dentro de las cuales se encuentran los antejardines, que están comprendidos entre el paramento de construcción reglamentario y el lindero del predio. Sobre estas áreas se puede realizar la mitigación de impactos urbanísticos, complementando la función de circulación del espacio público para la movilidad y

brindando condiciones para la permanencia de personas. Se permite la localización de estacionamientos para bicicletas y la micromovilidad en general.

Las Calles 72 y 68 cuentan con una vocación hacia el transporte público. Actualmente cuentan con una fuerte oferta de transporte público (SITP - zonal) y específicamente para la Calle 72 se presenta el trazado de la Segunda Línea del Metro de Bogotá. Esto hace que estos corredores puedan desarrollarse como calles completas con un enfoque hacia el transporte público masivo y zonal.

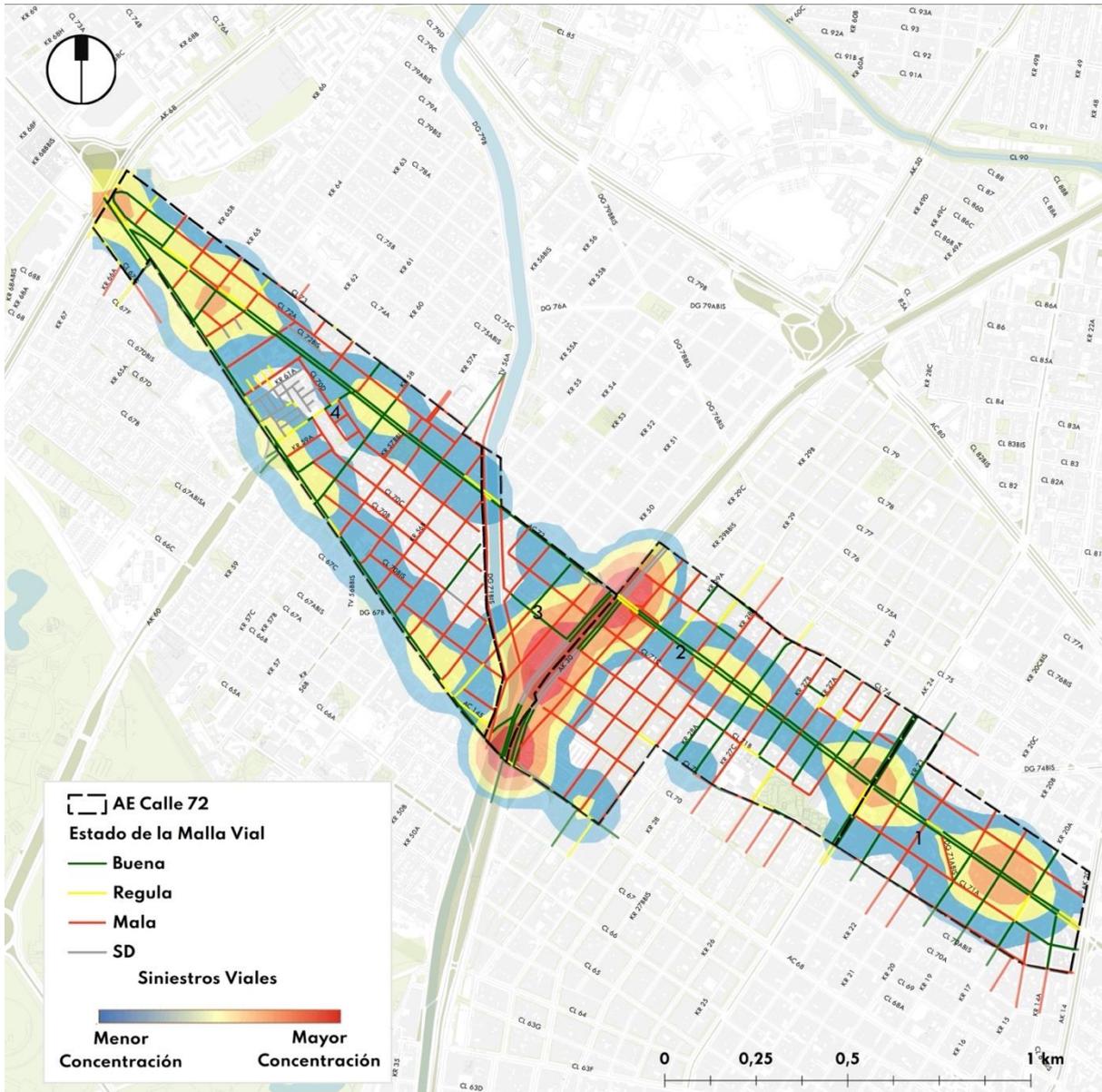
6.1.3.2 Anchos de franjas funcionales

Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil. Los anchos de referencia de las vías y de sus franjas funcionales se encuentran descritos en el Artículo 155 del POT (Decreto 555 de 2021). Los perfiles viales son referencias para determinar el ancho total del perfil en nuevas intervenciones. La intervención sobre estos perfiles viales debe cumplir con los anchos mínimos establecidos y deben responder a las necesidades del contexto, al proyectos urbano y vial que se plantee.

6.1.3.3 Estado de la red vial

Con base en la información contenida en el Sistema de Información sobre Movilidad Urbano Regional – SIMUR se caracterizó el estado de la malla vial contenida dentro de la AE, la cual está dividida en 4 categorías: bueno, regular, malo y sin diagnosticar.

Mapa 22. Estado de la malla vial y siniestros viales



Fuente: POT – Sistema de movilidad – Red vial

Tabla 16. Estado de la malla vial

| ESTADO DE LA MALLA VIAL | PORCENTAJE |
|-------------------------|------------|
| Bueno | 34.16% |
| Regular | 8.53% |
| Malo | 50.89% |
| Sin Diagnosticar | 6.42% |

Fuente: ERU con datos de SIMUR

La malla vial que se encuentra en buen estado tiene una capa de rodadura sin alteraciones o deterioro evidentes. El estado regular se asignó a tramos con patologías o afectaciones sobre la carpeta de rodadura que pueden ser solucionados mediante intervenciones puntuales. Finalmente, el estado malo corresponde a aquellas vías con condiciones precarias para el tránsito vehicular donde se evidencia una afectación e incluso pérdida importante de la capa de rodadura, afectando así la velocidad de los flujos vehiculares.

6.1.3.4 Capacidad de la red

Dentro de la AE se puede evidenciar una fuerte problemática de parqueo en vía, afectando la capacidad de las vías, lo que conlleva a una reducción de la velocidad. A continuación, se ilustran las vías en donde se evidencia parqueo irregular en vía o sobre andén:

Mapa 23. Parqueo en vía



Fuente: ERU

Como se puede evidenciar en la Figura 6, dentro de los límites de la AE se presenta una fuerte problemática de parqueo en vía, particularmente en los sectores del Siete de Agosto, el 12 de octubre y al occidente de la carrera 62.

Tabla 17. Parqueo en vía y/o sobre andén

| | | | |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Carrera 22 entre Calles 71A y 72 | Calle 71 entre Carreras 27 y 27A | Carrera 51 entre Calles 71C y 72 | Carrera 57B entre Calles 70B y 70C |

Fuente: Google Maps, 2022

La capacidad vial es la variable que determina el número máximo de vehículos a los que una vía puede dar servicio en un periodo determinado de tiempo. La capacidad vial tiene efectos directos sobre el nivel de servicio de la infraestructura.

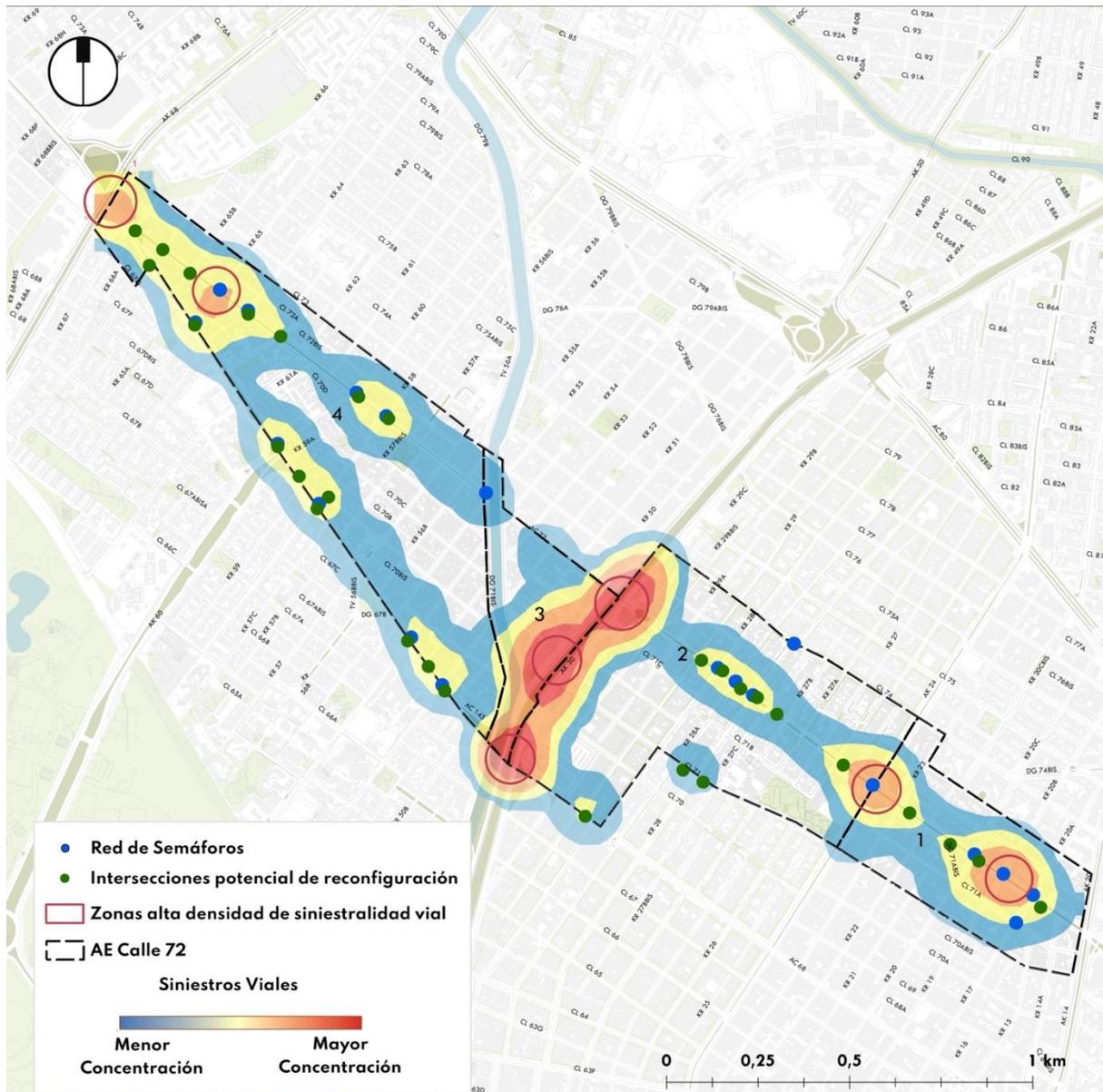
El parqueo en vía modifica las condiciones iniciales de diseño y de capacidad con las que fue ejecutada la infraestructura vial. Esto produce mayor congestión y disminución del nivel de servicio de la vía. La situación se torna crítica cuando se tiene una vía local de dos carriles (un carril en cada sentido) y se evidencia parqueo en los dos costados de la vía.

La Secretaría Distrital de Movilidad está realizando pilotos e implementando las zonas de parqueo en vía. Este proyecto consiste en organizar el parqueo en vía habilitando zonas de parqueo pagas en vías locales que pueden soportar esta infraestructura. Se realiza control constante sobre los vehículos mal parqueados en la zona.

6.1.3.5 Siniestralidad

El análisis de siniestralidad en el polígono de la AE se realiza a partir de consultas en el Sistema de Información sobre Movilidad Urbano Regional - SIMUR, el cual, contiene una amplia base de indicadores referentes a componentes de movilidad y actores viales (peatón, ciclista y conductores). De dicha plataforma se obtuvo un registro histórico acumulado de siniestros viales.

Mapa 24. Densidad de siniestros viales históricos acumulados



Fuente: ERU

Como se puede ver en la figura y con base en la información presentada, los puntos críticos se encuentran localizados sobre la malla vial arterial, principalmente la NQS y la Av. Carrera 68. Pareciera haber una relación entre la presencia de semáforos y puntos de alta siniestralidad.

Se reportan siniestros viales con daños, y heridos en choques y en atropellos. Esta problemática se presenta en las entradas a la malla vial arterial y por el estado de la infraestructura en general. El tipo de siniestros viales registrados en estos tramos viales obedecen en su gran mayoría a choques y en segundo lugar a atropellos de peatones y ciclistas.

A raíz de esto, se evidenciaron 7 zonas críticas con una alta siniestralidad vial y 29 intersecciones que deben ser objeto de un análisis profundo de la calidad de la infraestructura tanto en su diseño como en el estado de esta. De manera paralela se debe analizar los comportamientos de los distintos actores viales en estas intersecciones para poder evidenciar si la infraestructura está incentivando conductas inadecuadas que estén poniendo la seguridad e integridad de las personas en peligro.

Tabla 18. Intersecciones problemáticas

| | | | |
|---|---|--|---|
|  |  |  |  |
| Diagonal 71A BIS – Calle 72 | Carrera 29 – Calle 68 | Carrera 65B – Calle 72 | Carrera 63 – Calle 72 |

Fuente: Google Maps, 2022

Como se puede ilustrar en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** algunas de las intersecciones problemáticas tienen el potencial de ser reconfiguradas para brindar mayor seguridad vial a todos los actores. Estas reconfiguraciones deben buscar delimitar las posibilidades de movimiento de los vehículos automotores, generando pasos seguros para los peatones y biciusuarios.

Conforme a lo evidenciado en la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** no parece haber una relación de causalidad entre la siniestralidad de la zona y el estado de la malla vial (regular y malo).

6.1.3.6 Caracterización de la red de transporte

En la caracterización física de la zona de influencia se analizan todos los aspectos del transporte público (masivo, zonal e individual) y transporte de carga.

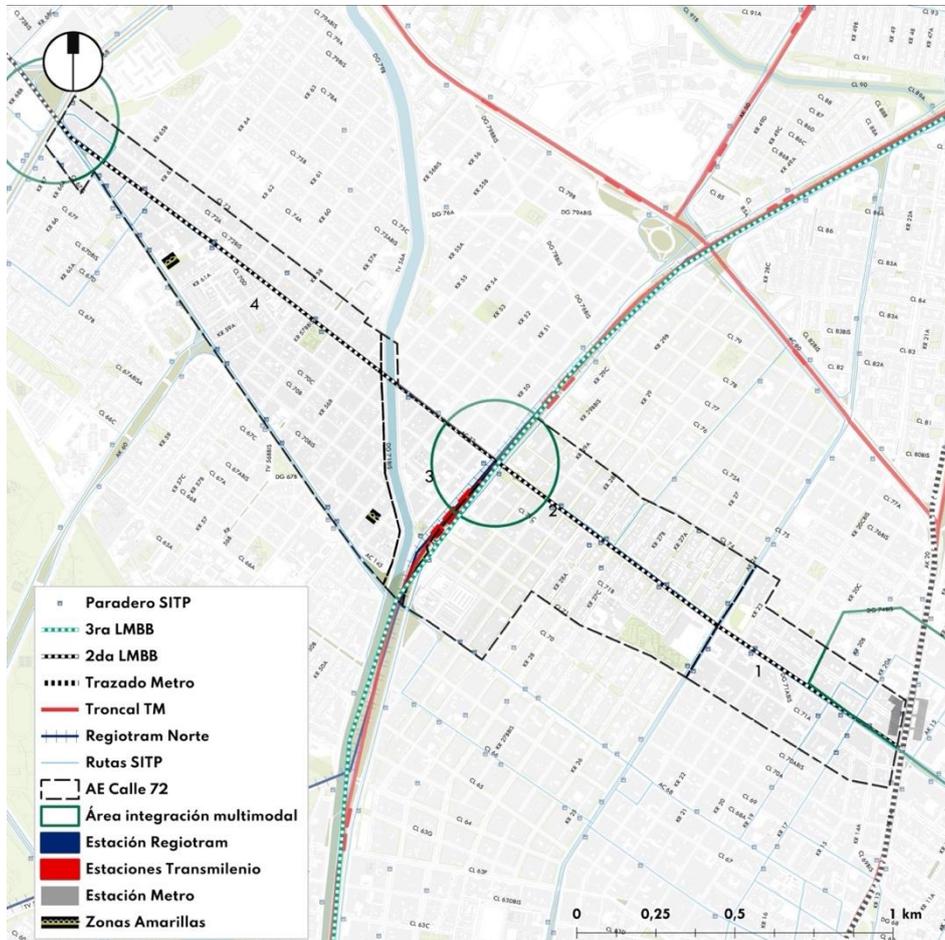
6.1.3.7 Red de transporte público de pasajeros

Es la red que soporta las dinámicas funcionales del área urbana y de conexión rural y regional, y se constituye en un componente ordenador del territorio que contribuye a la definición de

normas urbanísticas de usos, aprovechamientos y condiciones para la localización de actividades urbanas (Artículo 157, POT 555 de 2021). Incluye:

Los corredores de transporte público

Mapa 25. Trazados y estaciones sistema de transporte masivo



Fuente: ERU

Corredores verdes de transporte público de alta capacidad

Son los corredores que soportan los sistemas de transporte que comunican las principales zonas generadoras y atractoras de viajes de la ciudad y la región y que requieren, por su alto flujo de pasajeros, la segregación (elevada o subterránea o a nivel) de la infraestructura de transporte, para su uso exclusivo (Artículo 158, POT 555 de 2021).

La caracterización del sistema de transporte se realiza identificando los componentes del sistema de transporte público de pasajeros en la zona del proyecto. Para ello, se recopilan las rutas y paraderos del sistema de transporte masivo Transmilenio y del sistema urbano SITP, al

igual que los trazados proyectados de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB), Segunda Línea del Metro de Bogotá (SLMB) y Regiotram del Norte. A continuación, se presentan la localización de los trazados y estaciones de los diferentes sistemas de transporte público.

La AE es atendida actualmente por el sistema masivo Transmilenio con una troncal localizada sobre la NQS, y tangencialmente con la troncal de la Av. Caracas y la futura troncal de la Av. Carrera 68. A continuación se presentan las estaciones de Transmilenio incluidas dentro de la AE.

Tabla 19. Localización de estaciones de Transmilenio actuales dentro del área de la AE

| TRONCAL | ESTACIÓN | LOCALIZACIÓN | RUTAS |
|-------------|-----------|------------------------------------|--|
| NQS | Av. Chile | Av. NQS entre Calles 70 y 71c. | 4, 7, B16, B28, B72, C25 D22, E32, F28, F32, G22, H72, K16, L25. |
| Av. Caracas | Calle 72 | Av. Caracas entre Calles 72 y 70a. | 6, 8, B27, B75, C17, C19, C29, D21, F19, F29, F62, H17, H21, H27, H75. |

Fuente: ERU

La PLMB conecta el suroccidente con el centro y el norte de Bogotá y atraviesa la AE por la Av. Caracas llegando hasta el sector de Los Héroes, en donde se tiene proyectada la construcción de la estación Calle 72 sobre la Av. Caracas entre Calles 72 y 73.

En cuanto al recorrido del proyecto Regiotram, su implementación será en dirección norte-sur, utilizando la vía férrea existente, conectando los municipios del norte de la sabana de Bogotá con el centro de la ciudad, este trazado atraviesa la ciudad a lo largo de la NQS.

Por su parte, la SLMB tiene como trazado preliminar la Calle 72, empezando en la Av. Caracas y conectando con el occidente de la ciudad. El proyecto está en fase de prefactibilidad por lo que no se tiene la localización exacta de las estaciones del sistema. La localización de las Áreas de Integración Multimodal – AIM da una idea de la posible localización de las estaciones.

Los estudios técnicos generaron que el trazado preliminar se trasladara a la Calle 73, pues a lo largo de la Calle 72 hay una interferencia con las redes de acueducto y alcantarillado. Asimismo, se determinó la restricción en una franja de 50 m (25m a cada lado desde el eje del túnel) para el desarrollo de edificaciones mayores a 4 pisos. Esta restricción debe tenerse en cuenta pues

se analiza el aprovechamiento potencial asociado a la infraestructura de transporte que no se obtendrían con la construcción de la SLMB.

Las AIM son ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible.

Se establecen 3 AIM dentro del área de la AE: Calle 72 con Av. Caracas, Calle 72 con NQS y Calle 72 con Av. Carrera 68. Estas áreas esperan congregar distintos tipos / líneas de transporte público masivo por lo que las características de la infraestructura peatonal en sus alrededores deben estar pensada para soportar gran afluencia de personas, particularmente durante las horas pico.

Corredores verdes de transporte público de media y baja capacidad

Son trazados e infraestructuras que complementan la función y operación de los corredores verdes de alta capacidad. Los corredores de media capacidad soportan altos flujos de pasajeros priorizando la seguridad vial. Contribuyen a la conexión de las principales zonas generadoras y atractoras de viajes del área urbana y rural. Se deben conectar con los corredores de alta y baja capacidad y configurar trazados que fortalezcan la red de infraestructura peatonal. Los corredores de baja capacidad soportan flujos de pasajeros que alimentan y complementan la operación de corredores de alta y media capacidad. Permiten la accesibilidad e integración con los corredores de alta y media capacidad (Artículo 159, POT 555 de 2021).

Los proyectos incluidos dentro de estos corredores deben incluir intervenciones que permitan su conexión con la red de cicloinfraestructura de la ciudad.

En los corredores verdes se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia modos de transporte limpios, al peatón y a la micromovilidad; protege y resalta el patrimonio cultura y desarrolla estrategias de reverdecimiento, entendidas como acciones de mitigación al cambio climático, conexión ecosistémica y cumplimiento de los ODS.

Hay una importante oferta de rutas y de paraderos de SITP. Dentro del polígono de la AE se tiene un total de 43 paraderos de SITP, los cuales se presentan a continuación:

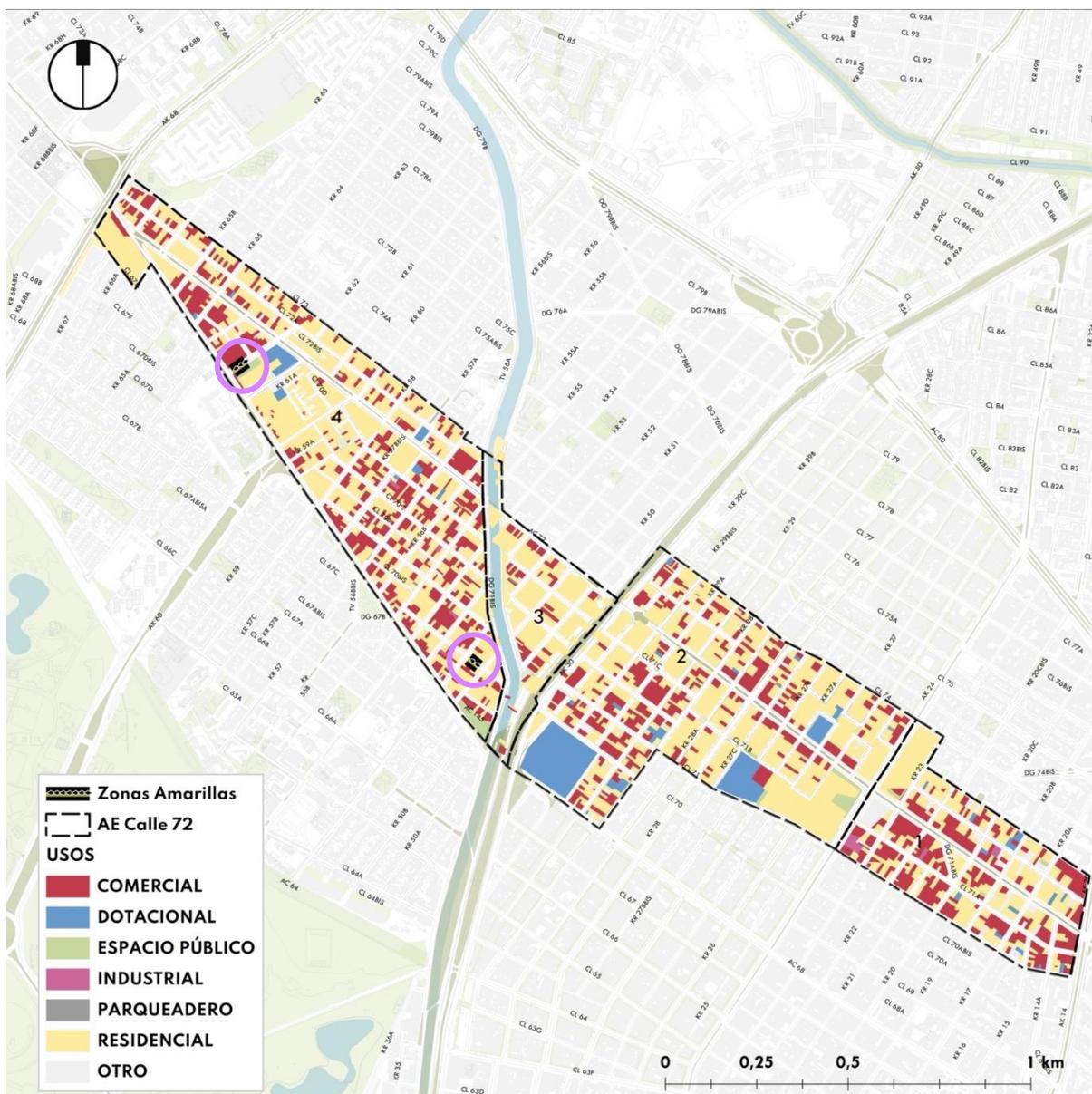
Tabla 20. Corredores con oferta de SITP

| DIRECCIÓN | CORREDOR | PARADERO SITP |
|---------------------|------------|---|
| Norte - Sur | Carrera 65 | 226A04. |
| | NQS | 079A04, 431A04, 178A00, 772A00. |
| | Carrera 24 | 339A00, 339B00, 393A00, 336A00. |
| | Carrera 19 | 678A00, 617A00. |
| | Carrera 17 | 100B00, 100A00, 355A00. |
| Occidente - Oriente | Calle 72 | 454A04, 119A04, 127A04, 073A04, 129A04, 074A04, 006A00, 095A00, 055A00, 004A00, 003A00, 051A00, 002A00, 050A00, 317A00, 313A00. |
| | Calle 74 | 583A00. |
| | Calle 68 | 128A04, 128B04, 184B05, 184A05, 120A04, 120B04, 185B05, 185A05, 121A04, 121B04, 013A04, 186B05, 186A05, 013B04, 012A04, 012B04, 187B05, 187A05, 121A04, 121B04, 013A04, 013B04, 012A04, 012B04, 330A00, 330B00, 329A00, 329B00. |
| | Calle 67c | 452A05. |

Fuente: ERU

Dentro de la AE hay habilitadas 2 zonas amarillas con un total de 10 cupos de parqueo para taxis las cuales se pueden ver a continuación.

Mapa 26. Zonas amarillas dentro del contexto urbano



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDM

Como se muestra en la figura, las zonas amarillas están localizadas principalmente en zonas con fuertes dinámicas comerciales. No hay zonas amarillas implementadas oficialmente en inmediaciones de las estaciones de Transmilenio, sin embargo, la realidad en el territorio es otra: los taxis ofrecen sus servicios satisfaciendo las necesidades de transporte de última milla en carriles de vías intermedias o arteriales causando congestión.

En la Calle 71A con Carrera 24 se presenta un comercio dedicado a la compraventa de taxis y servicios asociados a la prestación del servicio de taxis. Hay gran afluencia de taxis por la zona, sin embargo, no es claro si este punto funciona como un punto de aglomeración para la prestación del servicio de transporte.

El transporte público individual de pasajeros juega un papel importante a escala local pues cumple la función de comienzo/terminación de viajes. En la construcción de las estaciones de transporte público masivo se debe tener en cuenta su integración con los taxis. La integración puede ser física con estaciones multimodales que recojan los sistemas de transporte a diferentes escalas, o puede ser virtual con la implementación de zonas amarillas a una distancia mínima de las estaciones de transporte masivo pero que estén organizadas de tal manera que no generen congestión vehicular por el parqueo en vía sobre carriles dedicados a la circulación de vehículos.

6.1.4 Red de transporte de carga y para la actividad logística

Es el conjunto de infraestructuras de transporte y zonas de actividad logística, necesarias para la movilización, almacenamiento y distribución de carga en los diferentes modos de transporte que participan de la cadena logística. Permite la conexión de las dinámicas y flujos de carga que tienen como origen y destino la ciudad, potenciando la competitividad, eficiencia, sostenibilidad y además debe buscar reducir los riesgos en seguridad vial asociados a su operación y demás externalidades negativas. Está compuesta por los Corredores de Carga, la infraestructura logística especializada, y las zonas de Actividad Logística para el abastecimiento, la distribución y las áreas para la logística de último kilómetro (Artículo 168, POT 555 de 2021).

Dentro de la AE no hay zonas de cargue y descargue que respondan a la realidad comercial de la zona. Esto genera que los camiones que transportan mercancías y que surten a los locales del sector generen congestión, principalmente dentro de la malla vial local e intermedia.

El Decreto Distrital 077 de 2020 establece restricciones de movilidad para los vehículos de carga en ciertas zonas de la ciudad. La AE pertenece a la zona 1 establecidas en este Decreto, lo cual implica que solo pueden ingresar vehículos de carga de 2 ejes de máximo 8.5 toneladas y cuentan con una restricción de circulación entre las 6 y 8 am y 5 y 8 pm.

Las zonas de actividad logística para el abastecimiento y distribución conforman las zonas en la ciudad en donde se genera, recibe, consolida y desconsolida carga y mercancías, y se realizan procesos logísticos para el abastecimiento, la distribución de mercancías y materias primas. Estas zonas se pueden localizar en las áreas de actividad en donde se permita el desarrollo de usos de servicios logísticos y cumplir con todas las condiciones definidas para la implantación de estos usos (Artículo 168, POT 555 de 2021).

El transporte de mercancías juega un papel importante en el comercio y servicios de la ciudad, creando entornos vitales y prósperos económicamente. El desarrollo y consolidación de zonas comerciales debe considerar zonas que busquen optimizar el espacio y que estén destinados al cargue y descargue de mercancías de una manera organizada, buscando siempre minimizar la congestión vehicular en las vías. Para el caso del centro ampliado de la ciudad, se debe priorizar la generación de espacios de almacenamiento que permitan la transferencia de mercancías a camiones cada vez más pequeños, llegando incluso a soluciones de logística no motorizadas.

6.1.5 Conclusiones y recomendaciones

- La red peatonal es suficiente y redundante, aportando múltiples soluciones para que los peatones se movilicen. La infraestructura peatonal, si bien muestra continuidad virtual de andenes, de manera general el andén no cuenta con las características necesarias para soportar a personas con movilidad reducida o con condición de discapacidad visual o auditiva. La calidad de la infraestructura es deficiente principalmente en la malla vial local. La infraestructura peatonal debe ser continúa, sin obstáculos ni cambios de niveles y cumplir con los estándares de accesibilidad universal. La confluencia de varios sistemas de transporte masivo requiere de una infraestructura peatonal y de espacio público que soporte los movimientos peatonales de intercambio entre sistemas de transporte (Primera y Segunda Línea de Metro de Bogotá y troncales Caracas, NQS y Av. Carrera 68 de Transmilenio), así como de conexión con equipamientos, oficinas y viviendas del sector. Se hace entonces necesario la generación de franjas de circulación peatonal suficientes para satisfacer la demanda de transporte peatonal tanto de transferencia de los sistemas de transporte

como de alimentación a los mismos conectando con las zonas residenciales y de equipamientos de la zona.

- La oferta de ciclorrutas actual es limitada. La red no es densa ni redundante y no ofrece soluciones seguras principalmente en dirección oriente-occidente. Dentro de la infraestructura proyectada resalta la implementación de una ciclorruta por el eje de la Calle 72, distinta al piloto propuesto y que está actualmente en funcionamiento que brinda la opción oriente-occidente por el eje de la Calle 68 entre la Av. Carrera 68 y la Av. NQS, junto con el par vial de ciclorruta de las Calles 66 y 68 al oriente de la Av. NQS y que no están incluidas en las proyecciones del POT. La red proyectada de ciclorrutas no solo pretende generar una conexión en sentido oriente-occidente, sino que termina robusteciendo la red y generando conexiones que benefician a territorios por fuera de la AE. Ahora bien, esta red conecta también los distintos sistemas de transporte masivo y las zonas de equipamientos, contribuyendo así al cambio modal hacia modos de transporte no motorizados. La red de cicloinfraestructura incluye las áreas de servicios complementarios a los vehículos, por lo que se crea la necesidad de incorporar una red densa de ciclo parqueaderos públicos sobre el espacio público y fuera de vía en proximidad a equipamientos y a estaciones de transporte público masivo. Se deberá determinar el número de cupos de parqueo de vehículos no motorizados (bicicletas, bicicletas de carga, patinetas, etc.) necesarios para satisfacer la demanda que generarán los nuevos desarrollos dentro de la AE. Adicionalmente, asociados a estos cicloparqueaderos, se deben incluir puntos de mecánica para vehículos no motorizados que amplíen la oferta de servicios para ciclistas.
- Dentro de la AE habrá una amplia oferta de transporte público con SITP, Transmilenio, PLMB, SLMB y Regiotram del Norte. Es por esto por lo que, las redes peatonales deben diseñarse considerando la gran afluencia de peatones que traerá la implementación de todos estos sistemas de transporte, principalmente en las AIM: Av. Caracas con Calle 72, Calle 72 con NQS y Calle 72 con Av. Carrera 68. Estas zonas se deben entender como grandes nodos multimodales en donde se fomente el uso de modos de transporte no motorizados, generando infraestructura que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público por encima del uso del vehículo particular. Adicional a esto, el transporte público individual – taxi – debe entenderse como una oferta de transporte

de última milla satisfaciendo las necesidades de inicio y final de viaje de los usuarios de transporte público masivo. Se deben entonces implementar zonas amarillas dentro de las AIM soportadas con infraestructura que no obstruya la circulación de los demás vehículos y que no permita la invasión del espacio público.

- Dentro de la AE hay 7 zonas con alta incidencia de siniestros viales y 29 intersecciones que requieren de un análisis más profundo para rediseñar las intersecciones y así ofrecer condiciones más seguras para los diferentes actores viales. Hay una clara relación entre la densidad de siniestros viales y la jerarquía de la vía. Las vías intermedias (Calle 68, Calle 72) y la arterial (Av. NQS) son aquellas que presentan mayor presencia de siniestros. La Calle 68 y la Calle 72 son claros corredores de transporte público zonal. Estas se deben desarrollar bajo la estrategia de calles completas con una vocación de transporte público masivo para la Calle 72 y zonal para la Calle 68. Se debe entonces cualificar el espacio público para la movilidad, mejorando así la seguridad vial para peatones y ciclistas, reverdeciendo la ciudad, mejorando también su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permitiendo el movimiento de todas las personas, especialmente adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas y niños.
- De manera general en Bogotá, no se tiene una infraestructura de soporte que permita que se hagan las actividades de cargue y descargue de mercancías se hagan sin traumatismos a la movilidad. Los camiones invaden los carriles de circulación e incluso el espacio público peatonal generando así condiciones inseguras para los diferentes actores viales. Se hace entonces necesario generar mecanismos que organicen esta actividad logística a una escala zonal habilitando zonas de parqueo en vías locales que no bloqueen las franjas de circulación vehicular.
- Adicionalmente y dada la alta actividad comercial y logística en algunos sectores de la AE hacen pertinente la instalación de agregadores logísticos que sirvan como centro de acopio y que incentiven el transporte de mercancías de última milla dentro del límite de la AE. La implementación de estos agregadores fomenta también la reducción de la circulación de vehículos de carga dentro de los límites de la AE que pueden ser sustituidos por vehículos de carga no motorizados.

- Actualmente y de manera general, la malla vial se encuentra en regular y mal estado. La malla vial local cuenta con la capa de rodadura comprometida, afectando la capacidad de la vía, disminuyendo así la velocidad efectiva dentro de la AE. Se debe realizar un mejoramiento de la infraestructura, principalmente de la malla vial local para mejorar las condiciones de circulación de los vehículos. La capacidad de las vías también se ve perjudicada por la alta incidencia de parqueo en vía particularmente en la malla vial local. Se deben ejecutar programas efectivos de manejo y control del parqueo en la vía, particularmente adherirse al programa de Zonas de Parqueo Pago de la SDM.

6.2 Estructura Funcional y del Cuidado - Sistema del Cuidado

Para estimar el déficit de equipamientos se realizó el análisis en tres sentidos: proximidad, diversidad y disponibilidad. El primero se calcula mediante un análisis de redes (matrices origen – destino) donde se estima para cada una de las manzanas el número de equipamientos próximos a 10, 15, 20 o 30 minutos caminando con una velocidad promedio entre 2 y 3 km por hora, la distancia de los equipamientos está determinada por la siguiente tabla.

Tabla 21. Estándar de distancia de equipamientos

| Servicio | Tipo de Equipamiento | Impedancia (caminando) | Distancia calculada (m) |
|---------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| Del cuidado | Primera Infancia y preescolar | 10 min | 350-500 |
| | Básica y media | 15 min | 500-750 |
| | Superior, técnica, tecnológica, etc. | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Salud | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Integración social | 10 min | 350-500 |
| Igualdad de oportunidades | Destinados a garantizar y proteger derechos | 20 min | 650-1.000 |
| Cultura | Destinados a la cultura | 30 min | 1.000-1.500 |

| | | | |
|--|---|-------------|-------------|
| Recreación y deporte | Destinados a la recreación y práctica deportiva | 30 min | 1.000-1.500 |
| Sociales | Culto | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Seguridad ciudadana, defensa, convivencia, justicia | 15 min | 500-750 |
| | Participación social ciudadana | 15 min | 500-750 |
| | Administración pública | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Abastecimientos de alimentos | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Cementerio y servicios funerarios | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Servicios ambientales | 30 min | 1.000-1.500 |
| | Bienestar y cuidado animal | 30 min | 1.000-1.500 |
| Apoyo a la producción y desarrollo rural | 30 min | 1.000-1.500 | |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

El indicador de diversidad (índice de Shannon) se calculó a nivel de UPL teniendo en cuenta el número de equipamientos presentes en la unidad, la proporción de equipamientos respecto al total, y el número de equipamientos de cada uno de los servicios con el fin de determinar cuántos diferentes tipos de equipamientos estaban presentes en el territorio llegando a un tener un resultado óptimo cuando el índice da como resultado mayor a 4.

Este análisis de disponibilidad tiene en cuenta la accesibilidad; la cual para el análisis relaciona la oferta de cupos de cada uno de los equipamientos, la población específica de cada manzana que demanda cada servicio y el tiempo de desplazamiento entre la manzana de residencia y el equipamiento. Los resultados de este análisis pueden ir en tres vías, i) valores cero o muy cercano a cero, indican una relación equilibrada entre oferta y demanda con un tiempo de desplazamiento adecuado; ii) valores positivos (+) indican superávit entre oferta y demanda en el área de aferencia del equipamiento y valores muy altos reflejan la magnitud del superávit.

iii) Valores negativos (-) indican déficit entre oferta y demanda en el área de aferencia del equipamiento y valores muy bajos reflejan la magnitud del déficit.

Finalmente, el indicador de disponibilidad que se calculó a nivel de UPL determina el déficit mediante el número de equipamientos tenido en cuenta los metros cuadrados y el dimensionamiento óptimo teniendo en cuenta los estándares sectoriales definidos por la SDP.

Teniendo en cuenta lo anterior, se analizaron los resultados de la UPL Barrios Unidos para determinar cuál es la disponibilidad de equipamientos y su respectivo déficit y así poder analizar como la Actuación Estratégica Calle 72 podría ayudar a reducirlos.

De acuerdo con el ejercicio realizado por la Secretaría Distrital de Planeación, la UPL de Barrios Unidos registra una necesidad de 51 equipamientos traducidos en más de 221 mil metros cuadrados construidos para superar el déficit evidenciado.

De los 51 equipamientos necesarios dentro de la UPL, el mayor déficit de encuentra en los servicios de integración social donde se requieren 33 equipamientos, principalmente centros de infancia de adulto mayor, a este tipo de servicios apenas el 50% de la población de la UPL encuentra uno a 10 minutos caminando. En este mismo sentido los servicios de participación social (salones comunales) son deficitarios en la UPL donde se requieren 12 equipamientos y donde la proximidad es mucho menor.

Tabla 22. Déficit de equipamientos para la UPL Barrios Unidos

| Tipo de servicio | Tipo de equipamiento | Capacidad | | Proximidad % de personas a máximo 15 minutos del servicio | Sectores prioritarios para la localización de equipamientos |
|-----------------------------------|---------------------------------------|------------------|------------|--|---|
| | | Déficit | valoración | | |
| Abastecimiento | Plazas de mercado | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 57% | Los Andes, Rionegro y Simón Bolívar |
| Cultura | Galerías, cines, teatros | 0 equipamientos | ✓ | ↑ 98% | |
| Educación básica | Jardines y Colegios | 5 equipamientos | ↓ | ↑ 98% | |
| Educación superior | técnicos y tecnológicos | 0 equipamientos | ✓ | ↑ 94% | |
| Participación Social | Salones comunales | 12 equipamientos | ✗ | ↔ 38% | |
| Mujer | CIOM | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 52% | |
| Integración Social | Centros de infancia y de adulto mayor | 33 equipamientos | ✗ | ↔ 50% | |
| Seguridad, convivencia y justicia | CAI | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 65% | |
| | Estación de Bomberos | 1 equipamientos | ↓ | | |
| Salud | Servicios Ambulatorios | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 63% | |
| Administración Pública | Centro Local de Gobierno | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 69% | |
| Recreación y Deporte | Canchas y escenarios | 0 equipamientos | ✓ | ↔ 68% | |

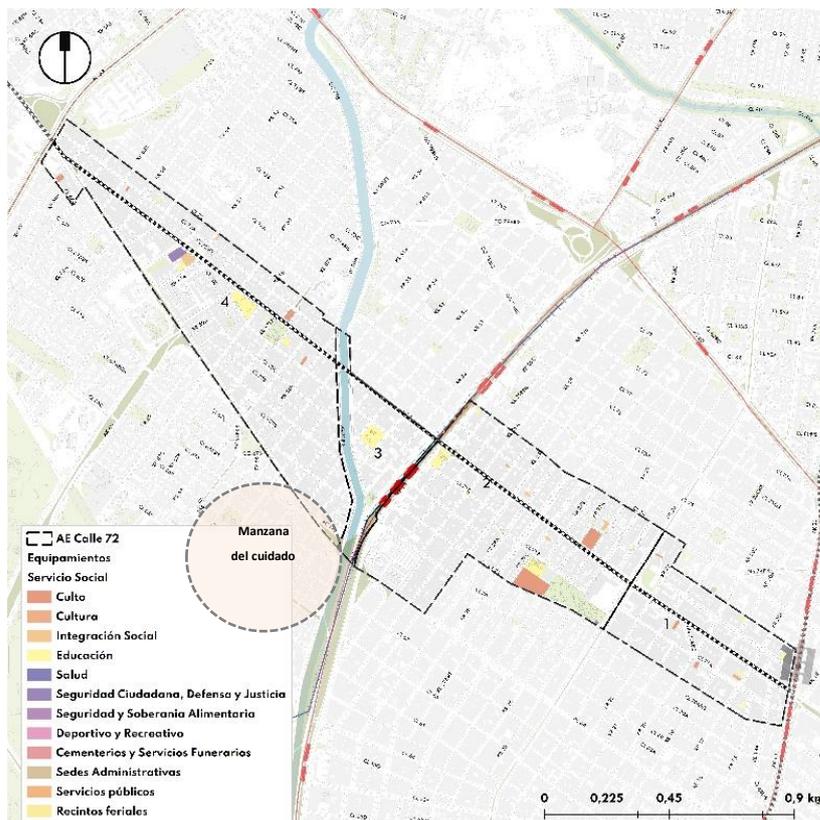
Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

En términos de diversidad el cálculo del índice de Shannon para la UPL de Barrios Unidos indica que es uno de los sectores más diversos en la ciudad con un índice de 4,2, lo que se traduce que esta UPL cuenta con 54 tipos y 299 equipamientos siendo superada por UPL como Centro Histórico, Teusaquillo, Chapinero y Restrepo.

Ahora bien, teniendo en cuenta el análisis a nivel de UPL, es posible revisar algunos resultados para la Actuación Estratégica de Calle 72 principalmente en términos de proximidad y disponibilidad.

La Actuación Estratégica de Calle 72 cuenta con 47 equipamientos de los cuales 26 son para servicios del cuidado y 21 son para servicios sociales. La zona 2 es el área donde agrupa el 42,6% de los equipamientos presentes dentro de la AE mientras que la zona 4 agrupa el 38,3%. De acuerdo con el Decreto 555 de 2021, esta AE tiene una manzana del cuidado colindante que tiene como entidad ancla el CDC María Goretti y como sector responsable la Secretaría de Integración Social; esta manzana del cuidado se encuentra en la carrera 58 con calle 68 muy cerca de la zona 4 de la AE.

Mapa 27. Equipamientos dentro de la AE



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

6.2.1 Déficit global de Equipamientos Actuación Estratégica Calle 72

El déficit de equipamientos dentro de la Actuación Estratégica se analizó teniendo en cuenta los dos grandes tipos de servicio del cuidado y sociales. Los servicios del cuidado son aquellos como educación en sus diferentes niveles, de salud e integración social mientras que dentro de los servicios sociales se encuentran equipamientos de culto, seguridad, participación, administración pública, abastecimiento de alimentos, cementerios y servicios funerarios, servicios ambientales y bienestar y cuidado animal, entre otros.

En este sentido dentro de la Actuación Estratégica los equipamientos del cuidado registran un déficit bajo mientras que los equipamientos sociales muestran un déficit moderado. Las zonas 1 y 2 registran el mismo comportamiento que el agregado de la AE, la zona 3 registra un déficit bajo para cada uno de los dos tipos de servicios y la zona 4, donde se encuentra muy cerca la Manzana del Cuidado de Maria Goretti, no registra déficit de servicios del cuidado y un déficit bajo de servicios sociales.

Tabla 23. Déficit global de equipamientos

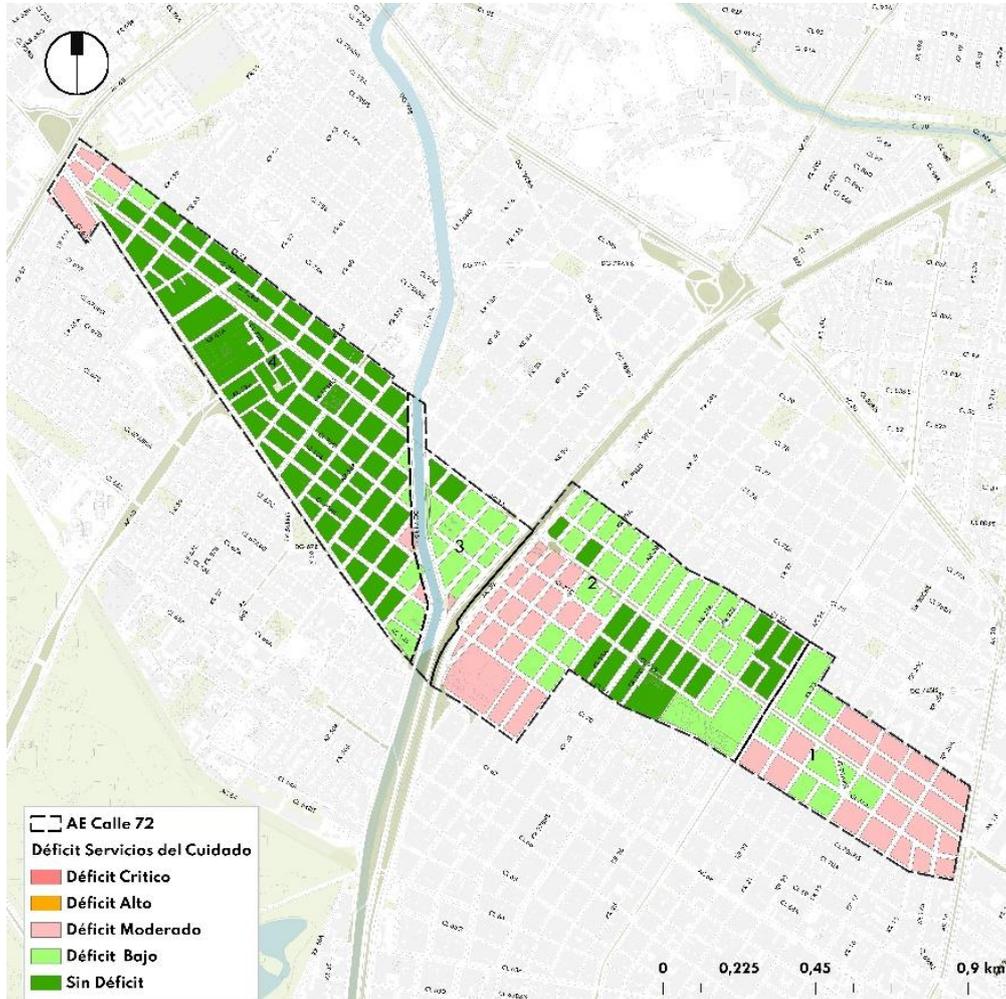
| Zona AE | Tipo de servicio | Déficit crítico (menos de 2 equipamientos diferentes) | Déficit Alto (Entre 2 y 3 equipamientos diferentes) | Déficit Moderado (Entre 4 y 5 equipamientos diferentes) | Déficit Bajo (6 equipamientos diferentes) | Sin déficit (Entre 7 y 8 equipamientos diferentes) |
|----------|------------------|---|---|---|---|--|
| Zona 1 | Cuidado | | | | X | |
| | Social | | | X | | |
| Zona 2 | Cuidado | | | | X | |
| | Social | | | X | | |
| Zona 3 | Cuidado | | | | X | |
| | Social | | | | X | |
| Zona 4 | Cuidado | | | | | X |
| | Social | | | | X | |
| Total AE | Cuidado | | | | X | |
| | Social | | | X | | |

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

Al analizar cartográficamente esta información ninguna manzana al interior de la AE registra déficit crítico ni en déficit alto, y tan solo el 6% del total de todas las manzanas se encuentran en déficit moderado de equipamientos del cuidado mientras que el 51% de las manzanas tienen déficit moderado de equipamientos sociales. Por el contrario, en términos de equipamientos del cuidado el 76% de las manzanas tienen a su disposición más de 6 tipos de

equipamientos de diferentes sectores mientras que el 49% de las manzanas dispone de más de 6 tipos de equipamientos sociales.

Mapa 28. Déficit de proximidad Equipamientos del Cuidado



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

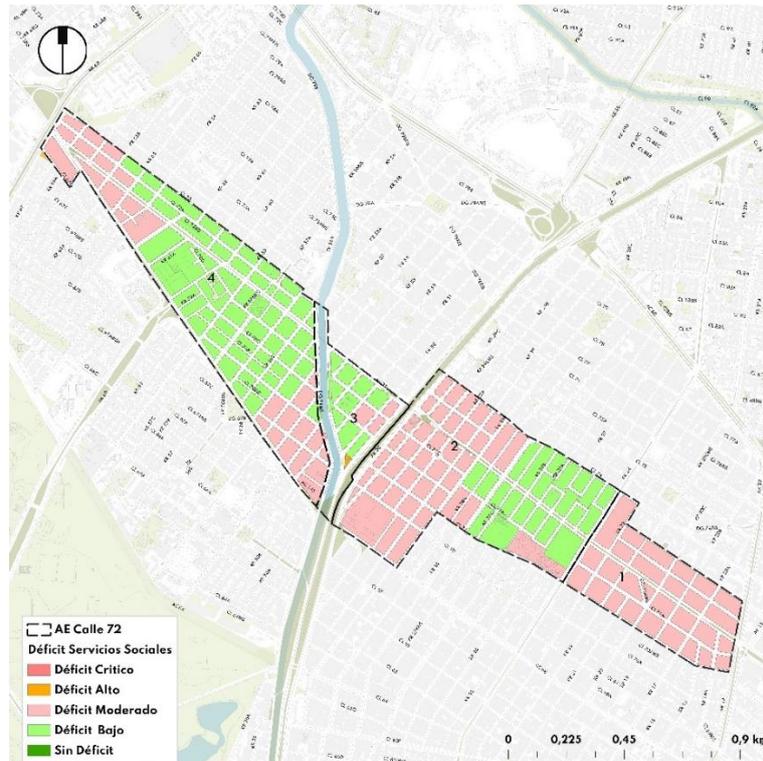
En relación con los equipamientos del cuidado, en la zona 1 se observa el mayor peso porcentual en las manzanas que tienen acceso a 5 diferentes tipos de equipamientos con un 48% seguido por las manzanas que tienen acceso a 6 tipos de equipamientos con un 36% y, por último, están las manzanas que solo pueden acceder a 4 tipos de equipamientos con un 16%. Cabe resaltar que en términos porcentuales esta zona es la que tienen más manzanas en un déficit moderado, entendiendo este déficit como aquel que solo pueden acceder entre 4 a 5 tipos de equipamientos de diferentes sectores.

La zona 2, a diferencia de la zona 1, tiene manzanas que, según el indicador, no se encuentran en déficit y que tienen acceso a 7 o más tipos de equipamientos de diferentes sectores; estas manzanas ocupan el segundo puesto representando el 30%. Las manzanas con más representatividad tienen acceso a 6 tipos de equipamientos con un 41% y en tercer lugar tienen acceso a 5 tipos siendo el 23% del total. Por último, están las manzanas en déficit moderado que son el 6% y se ubican principalmente sobre el eje de la Av. NQS y sobre la Calle 68.

La zona 3 es la zona más pequeña, agrupando solo el 7% del total de las manzanas de la actuación. El 79% de estas manzanas cuentan con acceso a 6 tipos de equipamientos de diferentes sectores; después están las manzanas con mejor cobertura, que no se encuentran en déficit y son el 14%. El 7% restante son las manzanas en déficit moderado y se localiza entre la Av. NQS y la Diagonal 71bis.

La zona 4 es la más grande de la actuación teniendo casi la mitad de todas las manzanas con un 46% del total y su gran mayoría (81%) no se encuentran en ningún tipo de déficit, es decir, tiene acceso a más de 8 tipos de equipamientos de diferentes sectores. En menor porción están las manzanas que se encuentran en déficit moderado con un 11% y se localizan principalmente al costado extremo occidental de la actuación, estando al lado de la Av. Carrera 68.

Mapa 29. Déficit de proximidad Equipamientos Sociales



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

En términos de los equipamientos sociales, la totalidad de la primera zona, que representa el 13% del total de las manzanas de la actuación, se encuentra en déficit moderado de servicios sociales. De las manzanas localizadas en este sector el 76% tienen acceso a un total de 5 tipos diferentes de equipamientos y el 24% tiene acceso a 4.

La zona 2 es la segunda zona más grande de la actuación y se encuentra dividida en dos grupos, están en mayor proporción las manzanas que se encuentran en un déficit moderado con un 63% localizados principalmente en el barrio La Merced Norte; El 37% restante son manzanas con un déficit bajo que se localizan en los barrios Alcázares y Alcázares Norte.

La tercera zona se encuentra principalmente en un déficit bajo con un total del 71% de las manzanas con acceso a 6 tipos de equipamientos de diferentes sectores, mientras que el 21% son manzanas que se encuentran en un déficit moderado y, en último lugar, esta una manzana que se encuentra en déficit alto, debido a su contexto espacial se encuentra rodeada de fronteras físicas, siendo el canal y la Av. NQS.

Las manzanas de la última zona se encuentran, en su mayoría en un déficit bajo con un 66% que se encuentran a lo largo de la calle 72, en el centro de la zona. Seguido están las manzanas con déficit moderado que representan el 33% del total de las manzanas y se ubican a los

bordes oriental y occidental de la zona. Finalmente se encuentra una manzana con un déficit alto en el extremo occidental de la actuación.

Al analizar de manera más detallada el indicador de disponibilidad, es decir el indicador que tiene en cuenta la distancia junto con la oferta y la demanda de equipamientos se encuentra que, de los 14 tipos de equipamientos, la AE tiene superávit en 10, el 2 tiene déficit y 1 no tiene proximidad. Dentro de los equipamientos con déficit de disponibilidad se encuentra participación, cultura e Integración de los cuales dos coinciden con las necesidades a nivel de UPL (integración social y participación).

Tabla 24. Déficit de disponibilidad

| | Tipo de equipamiento | Indicador de disponibilidad |
|---------|-------------------------|-----------------------------|
| Social | Estación Policía | 40,4 |
| | Abastecimiento | 33,0 |
| | Administración | 15,4 |
| | CAI | 10,9 |
| | Participación ciudadana | - 1,7 |
| | Cultura | -7,2 |
| | Bomberos | Sin proximidad |
| Cuidado | Mujer | 1.589,9 |
| | Ed superior | 290,5 |
| | Recreación | 34,2 |
| | CAPS | 23,7 |
| | UHMES | 13,2 |
| | Educación PIBM | 7,5 |

| | | |
|--|-------------|-------|
| | Integración | - 2,2 |
|--|-------------|-------|

Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

6.2.2 Recomendaciones

De acuerdo con el análisis anterior, la Actuación Estratégica Calle 72 debe contribuir a suplir el déficit de equipamientos de la UPL aportando principalmente servicios de integración social, cultura y participación. Para esto, la Secretaría Distrital de Planeación se han propuesto tres estrategias:

Utilizar los espacios de superávit:

Consiste en aprovechar las infraestructuras existentes que superen los estándares previstos o en las cuales se puedan identificar espacios subutilizados, para adaptar estos espacios a nuevos servicios. Esta estrategia se centra en la gestión transversal de los servicios y está basada en la capacidad de adaptación de las infraestructuras mediante proyectos arquitectónicos específicos. En síntesis, se trata de rediseñar espacialmente los equipamientos existentes que superen los estándares para acoger nuevos servicios sobre las mismas estructuras.

6.2.3 Construcción de Nodos a edificios híbridos:

Consiste en la construcción de nuevos equipamientos, pero centrados en la integración de servicios en nodos de equipamientos o en edificaciones híbridas.

Esta estrategia tiene ventajas importantes por cuanto permite la integración estratégica y espacial de servicios optimizando los requerimientos de gestión de suelo, el uso de las infraestructuras, la administración de los servicios y la mitigación de los impactos. Combinar varios servicios en un mismo espacio permite a los ciudadanos en general, los usuarios de los equipamientos y cuidadores de los usuarios vulnerables encontrar en un mismo lugar una oferta de servicios variados y orientados a todos los grupos poblacionales. Además, permite crear espacios significativos en los cuales se propicia la construcción de capital social y la gobernabilidad del territorio.

6.2.4 Construcción de edificaciones adaptables para alojar varios servicios

Consiste en que el diseño de las nuevas edificaciones de equipamientos contemple la posibilidad de adaptar los espacios para alojar usos y servicios diferentes en diferentes momentos. Esta estrategia implica superar el diseño especializado para incluir modulaciones, estructuras y mobiliario que permita la adaptación de las edificaciones y la hibridación de los servicios.

La idea es que en el diseño de los nuevos equipamientos en Bogotá se consideren el tiempo de servicio y el uso de las edificaciones en horarios adicionales (al menos los 7 días de la semana) con actividades diferentes.

En este sentido, la Actuación Estratégica registra un potencial de 12 equipamientos existentes con un índice de construcción menor a 1 que pueden ser revisados para para que sean adaptados a alguna de las estrategias mencionadas anteriormente y así mejorar el déficit de equipamientos tanto en la AE como en la UPL.

Mapa 30. Equipamientos existentes con Índice de Construcción menor a 1



Fuente: Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con base en SDP

6.3 Estructura Integral de Patrimonio - Componente Patrimonio

En este numeral está contenida la denominada por el POT (Decreto 555 de 2021) “Estructura Integradora de Patrimonios”, y es una de las cuatro estructuras que conforman el Modelo de Ocupación Territorial -MOT-. Teniendo dicha jerarquía, es indispensable caracterizar los elementos que hacen parte de esta estructura y se localizan en el territorio de la Actuación Estratégica, específicamente el patrimonio material inmueble y mueble.

Como parte de la valoración del territorio se caracterizaron los entornos existentes a través de precisar una metodología que permitiera un análisis ponderado, que aportara a la definición de directrices. Se consideraron tres categorías para la caracterización, que son estructura y calidad del paisaje natural, funcionalidad del espacio público, arquitectura y patrimonio.

Los temas de análisis identificados, además aportan elementos de caracterización que permiten articular directrices en función de las estrategias establecidas para este componente, artículo 81 del POT, que en su implementación deben promover la atracción de nuevos habitantes y la permanencia de los moradores, no solo en los inmuebles considerados BIC sino en la totalidad del área de actuación estratégica con el fin de alcanzar el objetivo de revitalizar, recuperar y avanzar en el reuso de las edificaciones existentes, cuyas condiciones arquitectónicas, estructurales y de contexto, así lo permitan.

La utilización del “paisaje urbano” como herramienta de análisis para identificar y caracterizar entornos homogéneos en la Actuación Estratégica, tiene como objetivo obtener elementos que permitan valorarlos y cualificarlos, para construir directrices orientadas a su intervención.

También está contenido lo correspondiente a las normas e instrumentos para este componente, así como la metodología, proceso y síntesis de la caracterización del patrimonio inmueble y mueble existente en la AE CL 72 que cuenta con el reconocimiento por parte del distrito, es decir que tiene declaratoria como Bien de Interés Cultural -BIC-.

La caracterización del patrimonio inmueble y mueble se hizo a partir de la evaluación de las condiciones actuales, cuantitativa y cualitativamente, partiendo de la valoración individual y de su pertenencia al contexto urbano en que se ubica, para lo cual se revisaron, tomaron y complementaron selectivamente, criterios de evaluación de las experiencias distrital y nacional

(estado de conservación, estado de mantenimiento, valoración, integración con el contexto). Se identificaron los temas de análisis para la caracterización del patrimonio, teniendo presente los realmente relevantes que permitieran evidenciar elementos como aporte a la AE y su articulación con el entorno como estructura urbana en función de las apuestas del Modelo de Ocupación Territorial, específicamente para el caso del patrimonio “Contemplar estrategias para poner en valor elementos del patrimonio material e inmaterial, y actividades productivas locales”, artículo 479 del POT.

Las directrices para el manejo y conservación del patrimonio se enmarcan en la protección e integración de este con el desarrollo urbanístico de su entorno.

6.3.1 Estructura integradora de patrimonio

Uno de los novedosos aportes del nuevo Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, es la creación de la Estructura Integradora de Patrimonios que se entiende aún en formación de contenidos, en la medida en que no todos los elementos que la componen están identificados y espacialmente localizados.

En la caracterización de las Actuaciones Estratégicas, es posible analizar el patrimonio inmueble y mueble, que son parte del patrimonio material de la ciudad, en la medida en que de estos se cuenta con información disponible que permite obtener un balance global de las condiciones en que se encuentra a la fecha este Patrimonio.

Se sabe que en el reconocimiento de algunos patrimonios como el inmaterial, natural, arqueológico, paleontológico, así como algunos del patrimonio material (grupo ingeniería, caminos históricos), está avanzando el Distrito en cabeza del Sector Cultura.

La estructura integradora de patrimonios conformada según lo contenido en el POT vigente, se ilustra en la siguiente figura, en la que se resaltan los patrimonios existentes en ésta AE.

Figura 9. Estructura Integradora de Patrimonios



FUENTE: Elaboración propia con base en Art. 80, Decreto 555 de 2021, POT. AE CL 72, ERU 2022

6.3.2 Normas e instrumentos para el patrimonio

El POT establece medidas de protección del paisaje urbano patrimonial con dos estrategias orientadas a un entorno de 100 m de los BIC, y a las visuales representativas para la apreciación del paisaje histórico, cultural y natural de especial importancia, que serán definidas por el IDPC en la formulación de las UPL, según numeral 2 artículo 85 del POT. Para avanzar en estas dos estrategias, se adelantó la caracterización del paisaje urbano del territorio de la AE, a través de la identificación y análisis de unidades de paisaje y el reconocimiento de visuales representativas del lugar.

Entre las estrategias del POT para la Estructura Integradora de Patrimonios, se encuentra “la recuperación y reúso de los Bienes de Interés Cultural con el fin de atraer y procurar la permanencia de habitantes y moradores”, numeral 10 artículo 81 del POT. En este sentido se avanzó en la caracterización de los bienes inmuebles, identificando sus condiciones actuales para establecer prioridades de intervención y alternativas de manejo, en las que deben concurrir la aplicación de derechos, incentivos y beneficios establecidos en el POT.

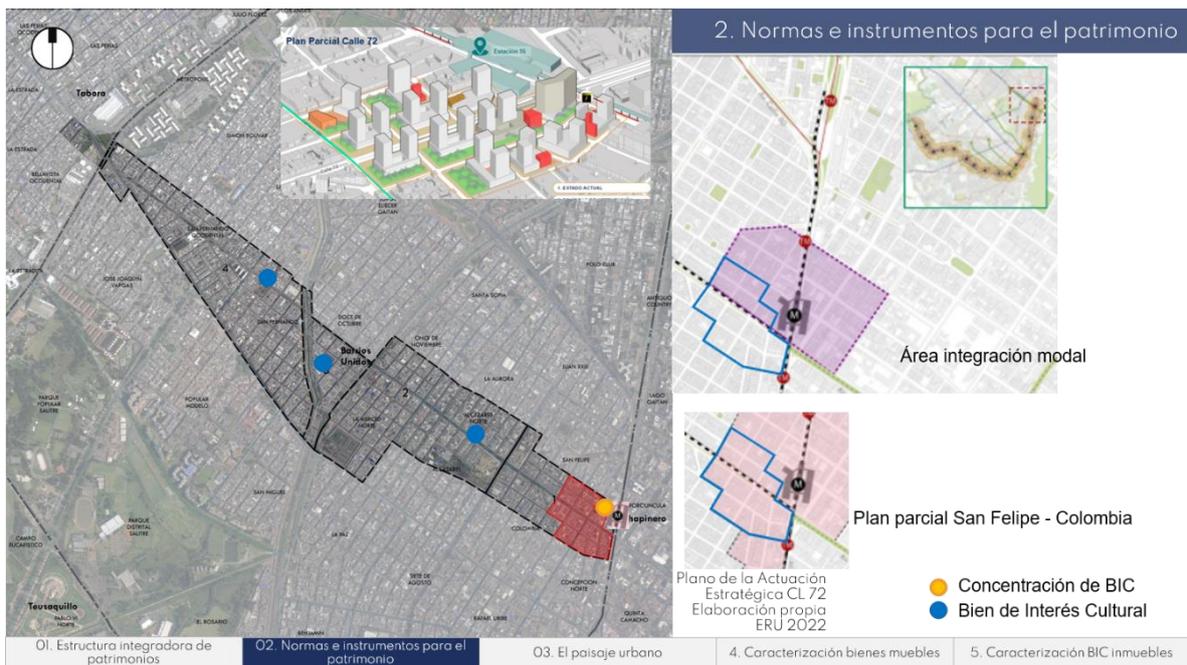
En la formulación de las AE corresponde implementar y aplicar lo establecido en el POT Decreto 555 de 2021, con respecto a las normas urbanísticas (capítulo 5 del Libro III), en especial las contenidas en la Sección 8 sobre el Tratamiento Urbanístico de Conservación. Además, lo correspondiente a instrumentos normativos (artículo 348), a derechos de construcción y desarrollo (artículo 349), y a incentivos, compensaciones y beneficios (artículo 559), todos

estos orientados a la puesta en valor, protección y revitalización del patrimonio cultural existente y potencial.

El parágrafo 7 del artículo 80 del POT, establece que el IDPC “diseñará e implementará las metodologías y generará orientaciones técnicas y conceptuales para el desarrollo de inventarios de Patrimonio Cultural Inmaterial en el Distrito Capital. Así mismo, orientará a las comunidades, organizaciones y grupos sociales para la gestión y realización de procesos de inventarios de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos urbanos y rurales del Distrito Capital”.

En la zona 1 de esta Actuación Estratégica se sobreponen en algunos de los inmuebles BIC, las normas de conservación y manejo individual, el Plan Parcial San Felipe-Colombia y un Área de Integración Modal -AIM- asociada a la Estación Metro de la Calle 72, siendo de mayor jerarquía el manejo de protección para el patrimonio cultural, que en esta AE corresponde a inmuebles BIC.

Figura 10. Normas e instrumentos



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

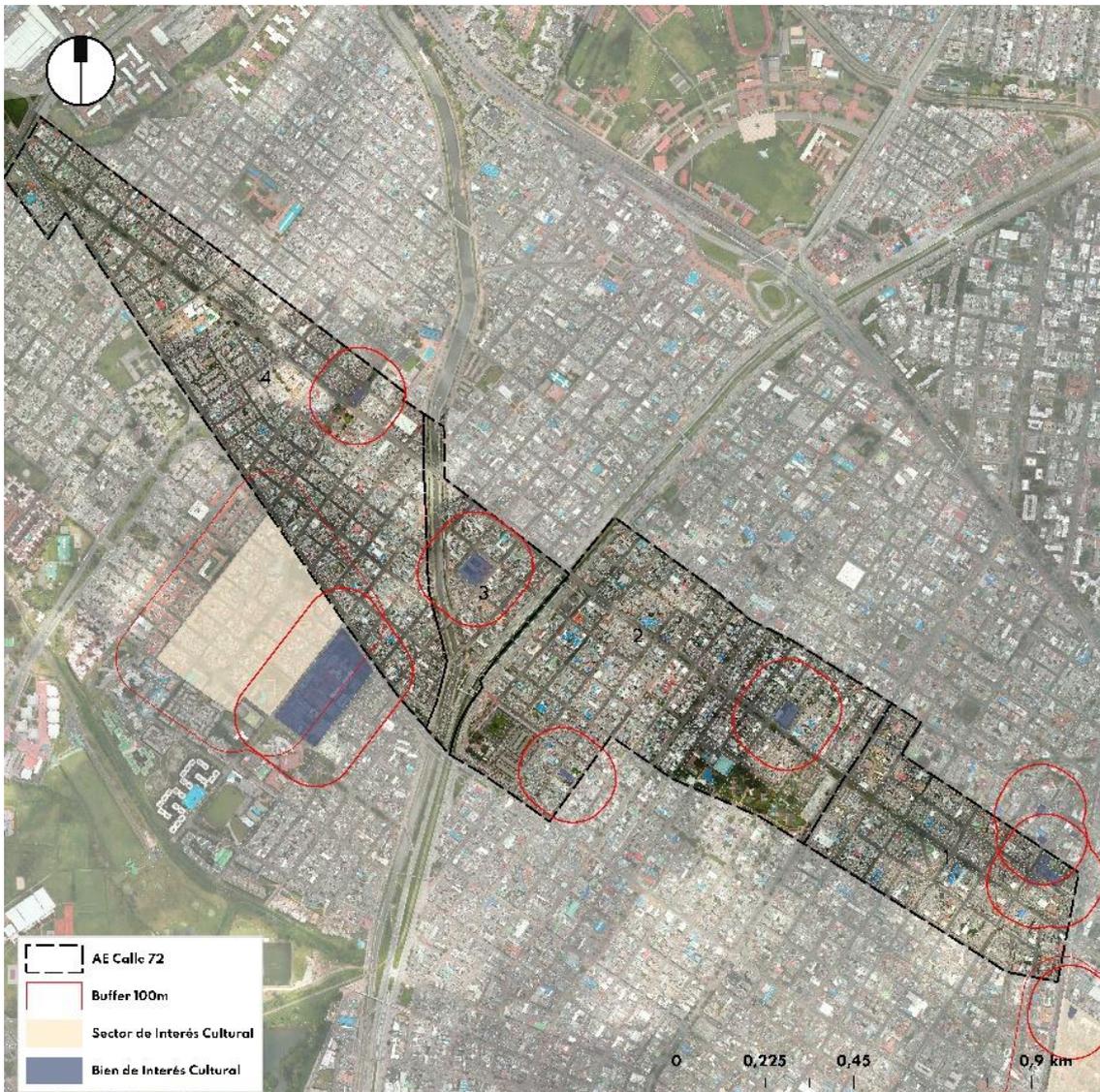
Teniendo en cuenta que es una AE con tratamiento fundamentalmente de Renovación, y que el Plan Parcial San Felipe-Colombia que a la fecha avanza en su desarrollo, contempla una tipología edificatoria (plataforma-torre) ajena a los barrios tradicionales en los que se implanta,

es necesario en la formulación de la AE complementar los análisis de contexto involucrando los lineamientos enunciados en el POT con respecto al paisaje urbano.

De la misma manera la autonomía para el desarrollo urbanístico de la AIM, debe involucrar en su planteamiento las decisiones necesarias para garantizar la protección del patrimonio existente en esta AE.

Para los BIC localizados en esta AE, cuya condición es estar fuera de sectores declarados de interés urbanístico, se deben incorporar lineamientos para la protección del entorno patrimonial, específicamente lo relacionado con los 100 m establecidos por el POT.

Mapa 31. Área protección entornos patrimoniales



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

6.3.3 El paisaje urbano

El POT vigente introduce el término del paisaje urbano, “con el fin de superar el régimen de colindancias, garantizando una protección integral del paisaje urbano o rural que circunda los bienes de interés cultural material”, artículo 85, estableciendo dos estrategias de protección como ya se mencionó. La primera hace referencia a un perímetro de 100 metros entorno a los BIC del grupo urbano y del grupo arquitectónico, y la segunda a las visuales representativas, dejándolas por definir en cabeza del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural -IDPC- y en el marco de la formulación de las Unidades de Planeamiento Local -UPL-.

Entre los principios rectores del ordenamiento en el componente urbano, artículo 145 del POT, está “Asegurar vida a los patrimonios naturales, materiales e inmateriales, integrándolos mejor entre sí y en los paisajes urbanos, a través de: El control de alteraciones del paisaje urbano y arquitectónico en áreas de protección del entorno patrimonial y de las visuales representativas para la apreciación de los componentes de la Estructura Integradora de Patrimonios, asegurando su embellecimiento y conservación.”

Ahora bien, se puede tomar como orientador el siguiente concepto de “paisaje” el que puede ser “entendido como la imagen de la realidad generada por un observador, resultante de mirar consciente y sensiblemente un determinado entorno; es la traducción de lo observado y vivenciado.” (Procedimientos para un catálogo del paisaje urbano, Facultad Arquitectura, Universidad Católica, Córdoba, Argentina, diciembre 2019).

La orientación integral del análisis buscaría que “El paisaje pase de ser un fenómeno preferentemente visual a entenderse como una íntima y compleja relación entre las personas y el lugar, una combinación de naturaleza, cultura y percepción que hace único a cada paisaje” (El paisaje urbano, tendencias metodológicas en el análisis, gestión y ordenación territorial, Estudios del hábitat Universidad Nacional de La Plata, Argentina, diciembre 2019).

Una conceptualización más completa, es la siguiente: “El paisaje urbano responde a la imagen de un entorno artificial que se define por una escala determinada de territorio y desde un carácter específico de paisaje, resultante del tipo de componentes que lo integran, estructuran y determinan. Es una construcción colectiva, en la que intervienen múltiples actores de diversos ámbitos y con intereses y posibilidades variadas. Es la conjugación de habitantes,

construcciones, espacio público y naturaleza en la ciudad; que se manifiesta de manera tangible e intangible" (Procedimientos para un catálogo del paisaje urbano, Facultad Arquitectura, Universidad Católica, Córdoba, Argentina, diciembre 2019).

Sin embargo, teniendo en cuenta que el análisis de la integralidad del paisaje urbano mencionada requiere de información y trabajo de campo del que no se dispone en forma inmediata, se decidió adelantar dicho análisis de manera global, en la dimensión física del territorio.

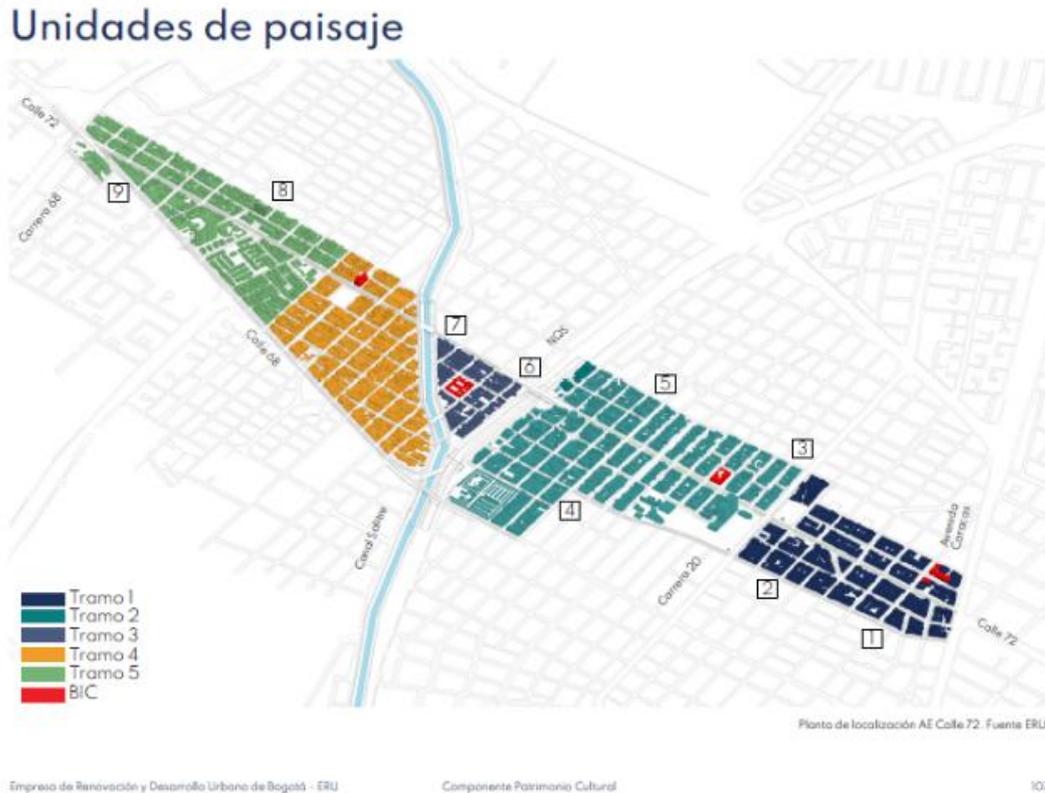
A partir de lo anteriormente mencionado, y con la expectativa de afinar las bases para el posible desarrollo, implementación y aplicabilidad del concepto de paisaje urbano del POT en el territorio, se avanzó en el planteamiento y aplicación de una metodología de análisis, que permitiera superar la subjetividad, y lograra soportar el análisis del territorio en la cuantificación de características particulares y específicas, que guiaran una cualificación del entorno urbano. Esto se aplicó por unidades de paisaje o áreas homogéneas, que se constituyeron a la vez en la unidad de análisis.

6.3.4 Las unidades de paisaje

A partir de lo establecido por el POT con respecto al paisaje urbano, como se mencionó con anterioridad, y particularmente para avanzar en la primera estrategia de protección del entorno patrimonial, se adelantó la caracterización del paisaje urbano del territorio de la AE, a través de la identificación y análisis de unidades de paisaje, lo que permite y complementa la aproximación a la valoración de conjunto del contexto urbano del territorio en estudio.

El análisis del territorio desde el componente socioeconómico, y la caracterización ambiental, vial funcional y de infraestructura, y de patrimonio, desarrollados para el planteamiento de directrices de la AE CL 72, reconoció cuatro zonas diferenciadas por sus características y dinámicas, a partir de las cuáles en el análisis del paisaje urbano, y dentro de cada una de estas, se identificaron las áreas homogéneas o unidades de paisaje. La zona cuatro se diferenció en dos para efectos de este análisis, y por tanto se generó una zona 5.

Figura 11. Unidades de paisaje en AE CL 72



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Las unidades de paisaje son micro territorios delimitados a partir de procesos de identificación y validación con las comunidades, de las dinámicas sociales, económicas, culturales, ambientales y edificatorias, que para el caso del análisis de los entornos urbanos de las AE, y por las razones antes mencionadas, se concentran en la lectura y evaluación por observación, de las características físicas de estas zonas.

Una vez revisados algunos textos y artículos de experiencias de otros países, sobre aproximaciones al análisis del paisaje urbano (ver bibliografía), se identificaron las variables que, adaptadas a nuestra realidad, dieran luces para precisar el concepto en sí mismo, y que permitieran plantear las bases de caracterización para su aplicabilidad en las directrices, para la formulación de la Actuación Estratégica.

Teniendo presente el barrio como unidad sociocultural, y de identidad de los habitantes con su territorio, se pretende reconocer las particularidades de cada una de las fracciones de los barrios que quedaron involucradas en la delimitación urbana de las AE.

Un elemento fundamental para la delimitación de las unidades de paisaje también fue la función urbana que dichos territorios cumplen, específicamente en este caso, el eje vial mayor Calle 72, que es la columna vertebral de la AE y su razón de ser, por el grado de complejidad que representa concretamente para su futuro desarrollo, pues en este confluye el transporte masivo Metro con sus estaciones y necesidad de interconexiones viales y peatonales.

Las barreras funcionales como el Canal Salitre, las avenidas Carrera 68, Carrera 30, Carrera 24 y Caracas, además de constituir los bordes occidental y oriental de la AE (68 y Caracas), internamente generan límites a los micro territorios que en general coinciden con las unidades barriales, y fracturan en forma particular las dinámicas funcionales de los mismos.

6.3.5 Caracterización de las unidades de paisaje

La caracterización de las unidades de paisaje se adelantó a través de la evaluación de tres categorías como ya se mencionó: estructura y calidad del paisaje natural, funcionalidad del espacio público, arquitectura y patrimonio. Éstas contienen indicadores ponderados relacionados con continuidades físicas y funcionales, recorridos escénicos con visuales de valor natural o histórico, elementos referentes de espacios de valor natural y/o patrimonial, presencia de árboles y/o zonas verdes de protección y conservación, valoración de áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura, condiciones de accesibilidad universal con estructuras incluyentes, acabados homogéneos y pasos seguros, presencia de elementos de mobiliario urbano para el encuentro de la ciudadanía, percepción armónica del espacio público que aporta a la estética del paisaje urbano, perfil urbano que conserva morfología y carácter original de la época, expresiones y/o volumetrías arquitectónicas de carácter histórico y patrimonial, presencia de una parentación continua y homogénea que propicia una clara relación entre lo público y privado, presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y aportan valor al lugar.

Aunque no deja de ser en muchos casos una evaluación subjetiva, sí permitió generar un soporte comparativo del territorio y sus particularidades, de manera ponderada, para lo cual

se estableció la escala de evaluación de 1, 3 y 5, donde 1 corresponde a la más baja, 3 corresponde a la media, y 5 corresponde a la más alta.

El resultado para esta AE es el siguiente.

Tabla 25. Evaluación general del paisaje urbano de la AE CL 72

| UNIDAD DE PAISAJE | NÚMERO UP | Evaluación Unidad Paisaje |
|---------------------------|-----------------|---------------------------|
| San Felipe | 1 | 2,5 |
| Calle 72 | 2 | 2,0 |
| Barrio Colombia | 3 | 1,7 |
| Alcázares Norte 1 | 4 | 3,0 |
| Alcázares Norte 2 | 5 | 1,3 |
| Alcázares | 6 | 2,8 |
| La Merced Norte | 7 | 2,0 |
| Calle 72 Tramo 2 | 8 | 2,3 |
| Doce de Octubre | 9 | 1,7 |
| Calle 72 Tramo 3 | 10 | 1,5 |
| La Libertad | 11 | 2,2 |
| Calle 72 Tramo 4 | 12 | 1,8 |
| San Fernando | 13 | 1,4 |
| San Fernando Occidental 1 | 14 | 1,3 |
| San Fernando Occidental 2 | 15 | 1,8 |
| Calle 72 Tramo 5 | 16 | 2,3 |
| | PROMEDIO | 2,0 |

| Condición Paisaje Urbano | Degradado | Deficiente | Aceptable | Notable | Óptimo |
|--------------------------|-----------|------------|-----------|---------|--------|
| | 0 a 1,9 | 2 a 2,9 | 3 a 3,9 | 4 a 4,9 | 5 |
| No. UP por condición | 8 | 7 | 1 | | |
| Evaluación general AE | | 2,0 | | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

La calidad del paisaje urbano se pondera como degradado pasando por deficiente, aceptable, notable, hasta óptimo, respondiendo a la evaluación con calificación entre (1 a 1,9), (2 a 2,9), (3 a 3,9), (4 a 4,9) y (5).

El consolidado general de la evaluación adelantada sobre el paisaje urbano de la Actuación Estratégica Calle 72, da una condición “Deficiente” en la calidad del mismo, particularmente 8 de las unidades de paisaje calificaron en degradado, 7 en deficiente y solo una en condición aceptable. La zona con valoración más baja es la 3.

Al interior del territorio de la AE, esta evaluación aporta a la orientación de una posible priorización en la intervención por zonas, que a nivel individual muestra los indicadores aplicados por unidad de paisaje.

Tabla 26. Evaluación general del paisaje urbano por categorías e indicadores

| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | |
|---|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|
| Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde. | | | Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico. | | | Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial. | | | Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes merecedores de protección y conservación. | | |
| VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| Indicador 1 | | | Indicador 2 | | | Indicador 3 | | | Indicador 4 | | |
| Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| 11 | 5 | 0 | 8 | 6 | 2 | 10 | 6 | 0 | 9 | 6 | 1 |
| 16 | | | 16 | | | 16 | | | 16 | | |
| 69% | 31% | 0% | 50% | 38% | 13% | 63% | 38% | 0% | 56% | 38% | 6% |

| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | |
|--|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|---|-------|------|
| Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura. | | | Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras incluyentes, acabados homogéneos y pasos seguros. | | | Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que generan escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje urbano. | | | Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano. | | |
| VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| Indicador 1 | | | Indicador 2 | | | Indicador 3 | | | Indicador 4 | | |
| Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| 0 | 16 | 0 | 15 | 1 | 0 | 12 | 4 | 0 | 9 | 7 | 0 |
| 16 | | | 16 | | | 16 | | | 16 | | |
| 0% | 100% | 0% | 94% | 6% | 0% | 75% | 25% | 0% | 56% | 44% | 0% |

| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | |
|--|-------|------|---|-------|------|---|-------|------|--|-------|------|
| Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época. | | | Indicador 2: Expresiones y/o volumetrías arquitectónicas que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial. | | | Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado. | | | Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar. | | |
| VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| Indicador 1 | | | Indicador 2 | | | Indicador 3 | | | Indicador 4 | | |
| Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| 0 | 14 | 2 | 9 | 7 | 0 | 6 | 10 | 0 | 13 | 3 | 0 |
| 16 | | | 16 | | | 16 | | | 16 | | |
| 0% | 88% | 13% | 56% | 44% | 0% | 38% | 63% | 0% | 81% | 19% | 0% |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Para destacar en el resultado de este análisis, se evidencia que en la primera categoría la aplicación de los cuatro indicadores, califican la mayoría de las unidades de paisaje en

valoración baja, siguiendo de cerca las que se califican en valoración media. La segunda categoría de análisis es más variable en el resultado. Para el indicador 1 la totalidad de unidades de paisaje están en valoración media, para los otros 3 indicadores la mayoría de estas están en valoración baja. En la tercera categoría, los indicadores 1 y 3 presentan la mayoría de las unidades de paisaje en valoración media, los indicadores 2 y 4 en valoración baja.

El resultado por unidades de paisaje en cada zona de la Actuación Estratégica es el que se muestra enseguida.

Figura 12. Evaluación de la zona 1



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 13 Evaluación por unidades de paisaje de la zona 1

| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | | |
|---|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|
| UNIDAD DE PAISAJE | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| San Felipe | 1 | 3 | | | 3 | | | 3 | | | 3 | |
| Calle 72 | | 3 | | | 3 | | 1 | | | | 3 | |
| Barrio Colombia | 1 | | | | 3 | | 1 | | | 1 | | |

| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | | |
|--|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|
| UNIDAD DE PAISAJE | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| San Felipe | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Barrio Colombia | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |

| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|------------|---------|--------|
| UNIDAD DE PAISAJE | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| San Felipe | | | 5 | | 3 | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |
| Barrio Colombia | | 3 | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 14. Evaluación de la zona 2



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 15. Evaluación por unidades de paisaje de la zona 2

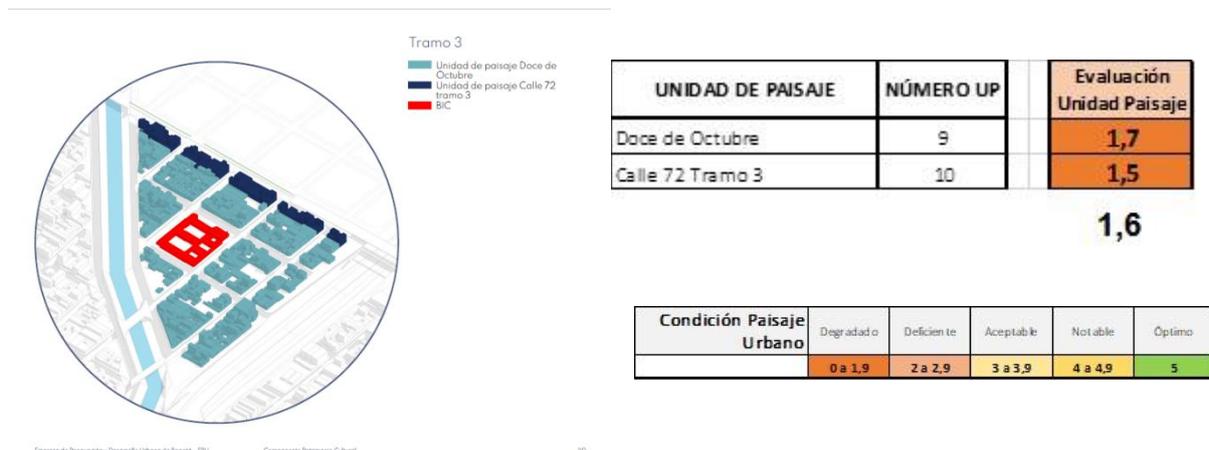
| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------------|-----------|---|------------|-----------|---|------------|-----------|---|------------|-----------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde. | | | Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico. | | | Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial. | | | Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes merecedoras de protección y conservación. | | |
| | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 |
| Alcázar Norte 1 | | 3 | | | | 5 | | 3 | | | | 5 |
| Alcázar Norte 2 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Alcázar | | 3 | | | | 5 | | 3 | | | 3 | |
| La Merced Norte | 1 | | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 2 | | 3 | | | 3 | | 1 | | | | 3 | |

| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------|-----------|---|------------|-----------|---|------------|-----------|--|------------|-----------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura. | | | Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras incluyentes, acabados homogéneos y pasos seguros. | | | Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que generan escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje urbano. | | | Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano. | | |
| | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 |
| Alcázar Norte 1 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | | 3 | |
| Alcázar Norte 2 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Alcázar | | 3 | | | 3 | | | 3 | | | 3 | |
| La Merced Norte | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 Tramo 2 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |

| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|------------|-----------|--|------------|-----------|--|------------|-----------|---|------------|-----------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época. | | | Indicador 2: Expresiones y/o volumetrías arquitectónicas que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial. | | | Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado. | | | Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar. | | |
| | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 | Baja 1 | Media 3 | Alta 5 |
| Alcázar Norte 1 | | | 5 | | | 3 | 1 | | | 1 | | |
| Alcázar Norte 2 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Alcázar | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| La Merced Norte | | 3 | | | 3 | | | 3 | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 2 | | 3 | | | 3 | | | 3 | | 1 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 16. Evaluación de la zona 3



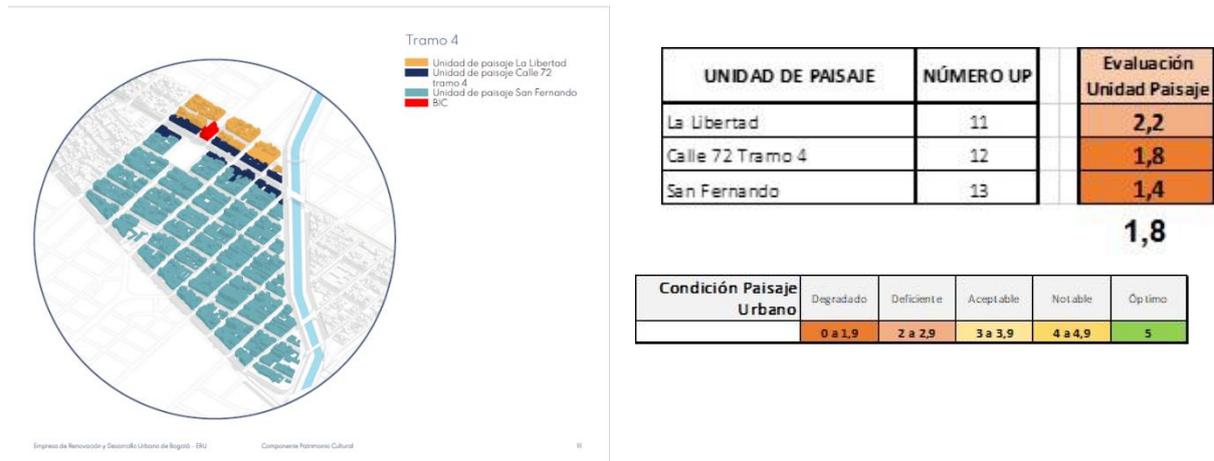
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 17. Evaluación por unidades de paisaje de la zona 3

| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | | |
|---|--|------------|-----------|--|------------|-----------|---|------------|-----------|--|------------|-----------|
| | Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde. | | | Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico. | | | Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial. | | | Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes merecedoras de protección y conservación. | | |
| | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| UNIDAD DE PAISAJE | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| Doce de Octubre | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 3 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | | |
| | Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura. | | | Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras Induyentes, acabados homogéneos y pasos seguros. | | | Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que generan escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje urbano. | | | Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano. | | |
| | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| UNIDAD DE PAISAJE | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| Doce de Octubre | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 3 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
| | Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época. | | | Indicador 2: Expresiones y/o volúmenes arquitectónicos que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial. | | | Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado. | | | Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar. | | |
| | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | | VALORACIÓN | | |
| UNIDAD DE PAISAJE | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 | Baja 1 | Medio 3 | Alta 5 |
| Doce de Octubre | | 3 | | | 3 | | | 3 | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 3 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 18. Evaluación de la zona 4



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 19. Evaluación por unidades de paisaje de la zona 4

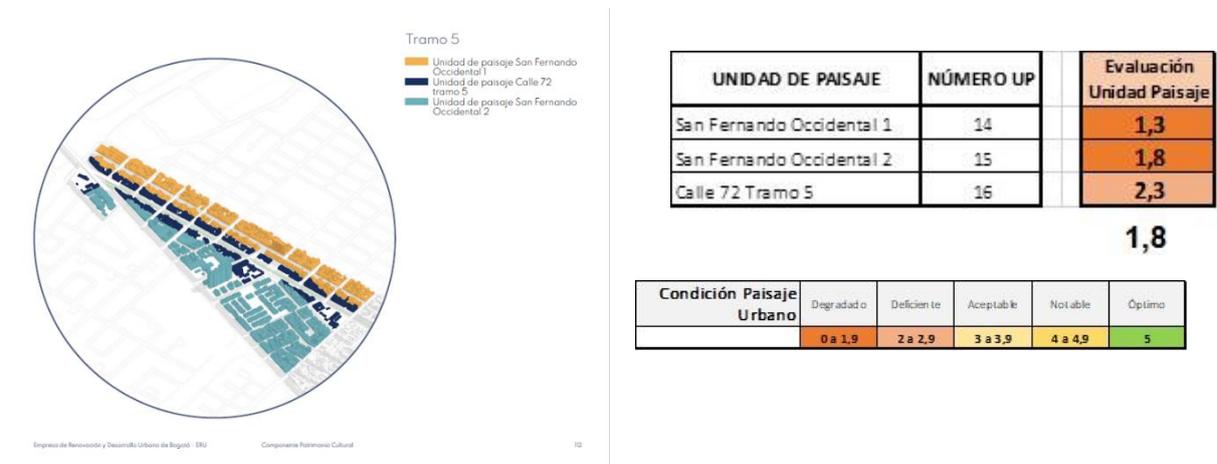
| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-------|------|---|-------|------|---|-------|------|---|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde. | | | Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico. | | | Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial. | | | Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes merecedoras de protección y conservación. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| La Libertad | 1 | | | | 3 | | | 3 | | 1 | | |
| Calle 72 Tramo 4 | 1 | | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |
| San Fernando | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |

| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura. | | | Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras inclusivas, acabados homogéneos y pasos seguros. | | | Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que genera escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje urbano. | | | Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| La Libertad | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 Tramo 4 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| San Fernando | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |

| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|---|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época. | | | Indicador 2: Expresiones y/o volumetrías arquitectónicas que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial. | | | Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado. | | | Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| La Libertad | 1 | 3 | 5 | 1 | 3 | 5 | 1 | 3 | 5 | 1 | 3 | 5 |
| Calle 72 Tramo 4 | | 3 | | | 3 | | | 3 | | 1 | | |
| San Fernando | | 3 | | 1 | | | | 2 | | 1 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 20. Evaluación de la zona 5



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 21. Evaluación por unidades de paisaje de la zona 5

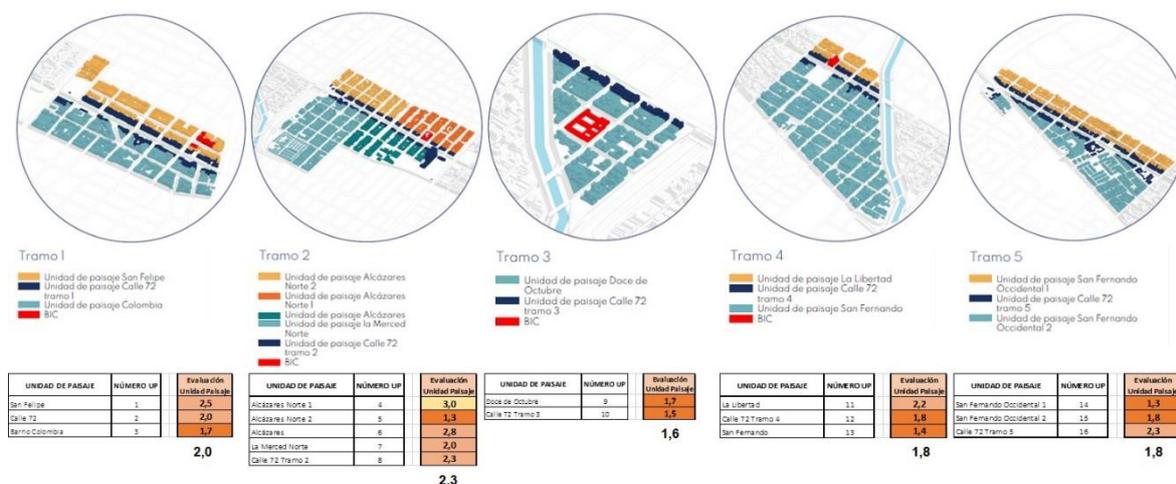
| CATEGORÍA: ESTRUCTURA Y CALIDAD DEL PAISAJE NATURAL | | | | | | | | | | | | |
|---|--|-------|------|---|-------|------|---|-------|------|--|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Continuidad del paisaje mediante conexiones físicas y funcionales de la infraestructura verde. | | | Indicador 2: Recorridos escénicos con un alto valor paisajístico dado por vistas o visuales hacia paisajes de valor natural o histórico. | | | Indicador 3: Conjunto de elementos que conforman un referente visual por medio de espacios de valor natural y/o patrimonial. | | | Indicador 4: Presencia de árboles y/o zonas verdes mercederos de protección y conservación. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| San Fernando Occidental 1 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| San Fernando Occidental 2 | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 Tramo 5 | | 3 | | | 3 | | 1 | | | | 3 | |

| CATEGORÍA: FUNCIONALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO | | | | | | | | | | | | |
|--|---|-------|------|---|-------|------|---|-------|------|--|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Áreas peatonales con dimensiones adecuadas para la circulación peatonal confortable y segura. | | | Indicador 2: Condiciones de accesibilidad universal mediante la incorporación de estructuras incluyentes, acabados homogéneos y pasos seguros. | | | Indicador 3: Presencia de elementos de mobiliario urbano que generan escenarios propicios para el encuentro de la ciudadanía, otorgando identidad y calidad al paisaje urbano. | | | Indicador 4: Percepción armónica del espacio público, conservando y/o aportando a la estética del paisaje urbano. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| San Fernando Occidental 1 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| San Fernando Occidental 2 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 Tramo 5 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | | 3 | |

| CATEGORÍA: ARQUITECTURA Y PATRIMONIO | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|-------|------|--|-------|------|--|-------|------|---|-------|------|
| UNIDAD DE PAISAJE | Indicador 1: Perfil urbano que conserva su morfología y carácter original de la época. | | | Indicador 2: Expresiones y/o volúmenes arquitectónicos que ponen en valor al lugar por su carácter histórico y/o patrimonial. | | | Indicador 3: Presencia de una paramentación continua y homogénea de gran coherencia formal en el entorno, que propicia una clara relación entre lo público y privado. | | | Indicador 4: Presencia de materiales de fachadas que conservan su autenticidad y/o aportan valor al lugar. | | |
| | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta | Baja | Media | Alta |
| San Fernando Occidental 1 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| San Fernando Occidental 2 | | 3 | | 1 | | | 1 | | | | 3 | |
| Calle 72 Tramo 5 | | 3 | | 1 | | | | 3 | | 1 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 22. Comparativo resultado evaluación por zonas



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

El comparativo entre las cinco zonas, muestra a la zona 2 con la valoración más alta, sin que sea la mejor ya que califica en deficiente, al igual que la zona 1. Las zonas 3, 4 y 5 califican en valoración de la calidad del paisaje urbano como degradado, siendo la más baja la zona 3.

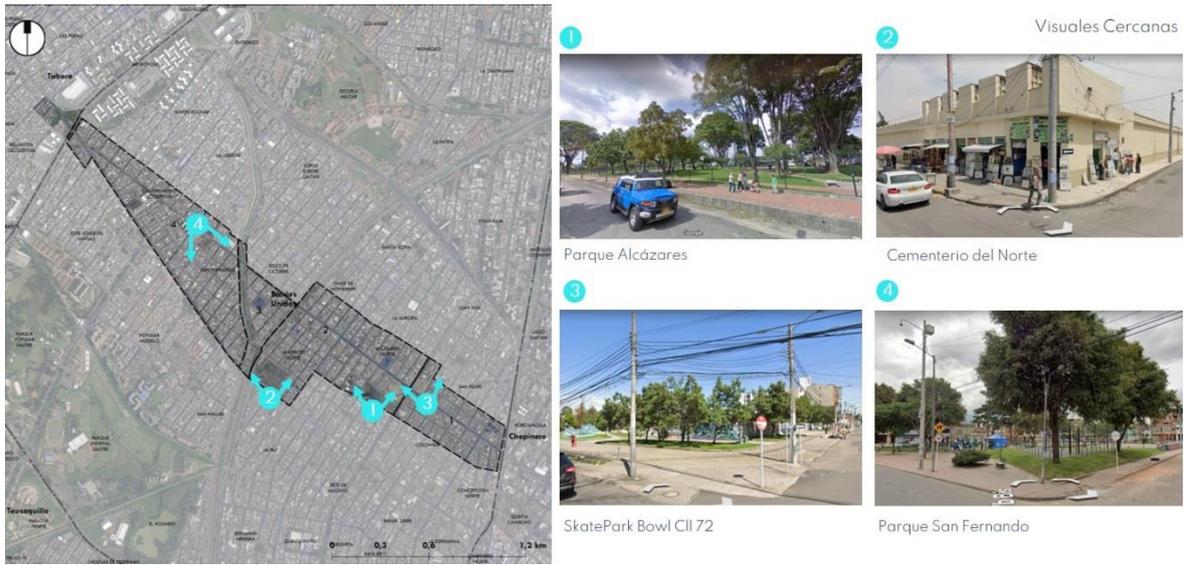
6.3.6 Reconocimiento visual representativo

Como se mencionó al inicio de este capítulo, el POT establece medidas de protección del paisaje urbano patrimonial con dos estrategias orientadas a un entorno de 100 m de los BIC, y a las visuales representativas para la apreciación del paisaje histórico, cultural y natural de especial importancia, que serán definidas por el IDPC en la formulación de las UPL, según numeral 2 artículo 85 del POT.

Para avanzar en estas dos estrategias, particularmente en la segunda, se adelantó el reconocimiento de visuales representativas de la AE, que, aunque no responden en este caso a visuales representativas definidas por el IDPC tal como lo establece el POT, sí permiten complementar la aproximación a la valoración de conjunto del contexto urbano del territorio en estudio.

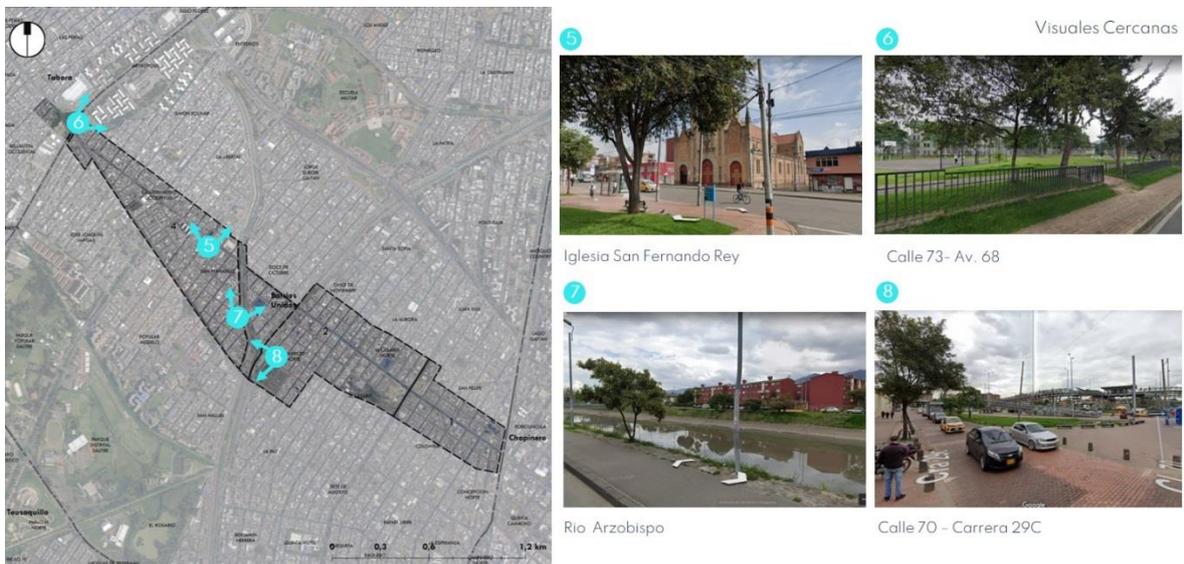
El reconocimiento de las visuales representativas del territorio, hacen parte de la valoración del paisaje urbano de la Actuación Estratégica. Para adelantar este reconocimiento se hizo el recorrido virtual, seleccionando visuales cercanas y lejanas, características de los barrios que la conforman: San Felipe, Colombia, Alcázares, Alcázares Norte, La Merced Norte, Doce de Octubre, La Libertad y San Fernando, por ejemplo, relacionadas con la estructura ecológica principal, con elementos relevantes del espacio público, con los cerros orientales a la lejanía.

Figura 23. Visuales cercanas



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 24. Visuales cercanas



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 25. Visuales lejanas



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

El reconocimiento de estas visuales representativas del territorio de la AE, que hacen parte de la valoración del paisaje urbano como ya se mencionó, tienen como objetivo plantear la necesidad de establecer y desarrollar la propuesta de los conos visuales, que orienten la intervención urbana más allá del predio a predio, teniendo presente la afectación o valoración del entorno paisajístico.

Las visuales reconocidas en esta etapa de directrices son una primera aproximación que deben ser evaluadas en el desarrollo de la formulación de la Actuación Estratégica, para confirmarlas, modificarlas y/o reconocer otras diferentes.

6.3.7 Caracterización de bienes muebles

La base de datos oficial disponible, ubica cuatro bienes muebles en la AE CL 72 reconocidos como patrimonio cultural, aunque en la misma base aparece la información de no adoptados. Estos bienes corresponden a una escultura conmemorativa, dos placas documentales y un reloj utilitario.

Tabla 27. Bienes muebles

| DIRECCIÓN | NOMBRE BIEN MUEBLE | FECHA | TIPO DE MUEBLE | CATEGORÍA | AUTOR | BARRIO |
|----------------|---|-----------------|------------------------|---------------|-------------------------|-----------------|
| KR 29 A - CL 7 | Rafael Uribe Uribe | ca. 1914 - 1938 | Escultura Antropomorfa | Conmemorativo | Cuéllar, Silvano | La Merced Norte |
| CL 72 57A 16 | Reloj de la Iglesia San Fernando Rey | 0 | Reloj | Utilitario | Anónimo | San Fernando |
| CL 72 57A 16 | Primera piedra de la Iglesia San Fernando Rey | 1941 | Placa | Documental | Arquidiócesis de Bogotá | San Fernando |
| CL 72 27 10 | Primera piedra Convento Siervas de María | 1956 | Placa | Documental | Arquidiócesis de Bogotá | Alcazares Norte |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 26. Localización escultura Rafael Uribe Uribe

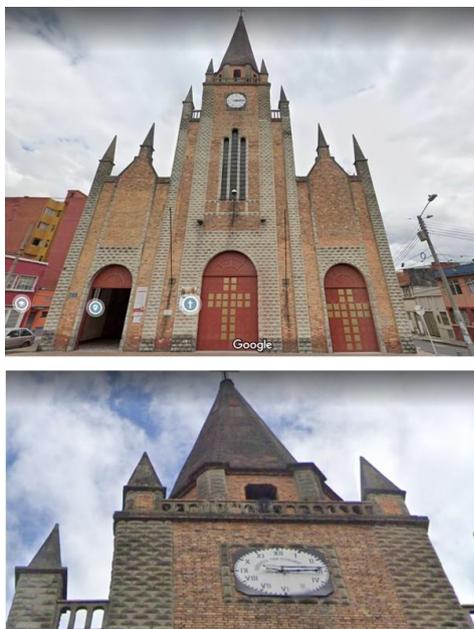


Rafael Uribe Uribe. 1914 - 1938
 KR 29 A - CL 71C
 Escultura antropomorfa
 Conmemorativa
 Autor: Silvano Cuéllar



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 27. Localización Reloj Iglesia San Fernando



Reloj de la Iglesia San Fernando Rey
 CL 72 57A 16
 Utilitario
 Autor: Anónimo



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 28. Localización Placa Iglesia San Fernando

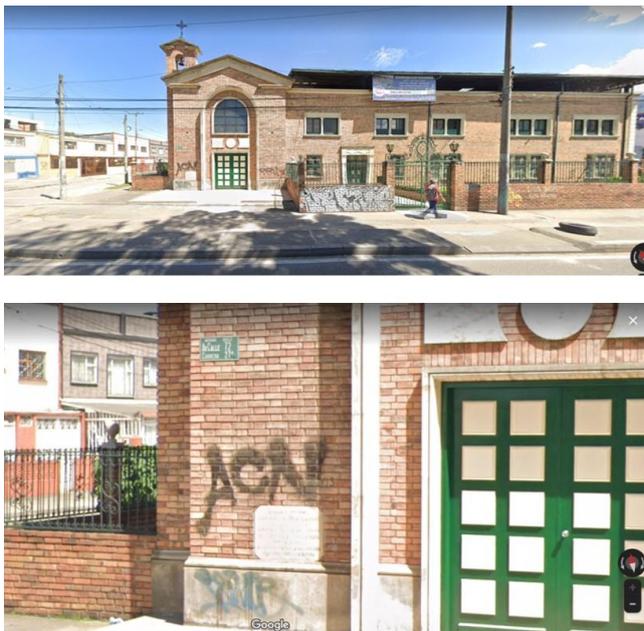


Placa en la Iglesia San Fernando Rey, 1941
 CL 72 57A 16
 Documental
 Autor: Arquidiócesis



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 29. Localización placa Convento Siervas de María



Placa en Convento Siervas de María, 1956
 CL 72 27 10
 Documental
 Autor: Arquidiócesis



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Una vez localizados e identificados los bienes muebles consignados en la base de datos oficial disponible, se procedió a evaluarlos aplicando los criterios utilizados para los BIC inmuebles, cuyos resultados están contenidos en la siguiente tabla.

Tabla 28. Evaluación bienes muebles

| DIRECCIÓN | NOMBRE BIEN MUEBLE | Muy alterado 1 | Poco alterado 3 | Conservado 5 | Crítico 1 | Moderado 3 | Aceptable 5 | Conmemorati vo 5 | Singular 3 | Destacado 1 | Contexto perdido 1 | Contexto alterado 3 | Contexto conservado 5 | Evaluación individual |
|----------------|---|-------------------|--------------------|-----------------|--------------|---------------|----------------|------------------------|---------------|----------------|--------------------------|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| KR 29 A - CL 7 | Rafael Uribe Uribe | | 3 | | | 3 | | 5 | | | | 3 | | 3,50 |
| CL 72 57A 16 | Reloj de la Iglesia San Fernando Rey | | | 5 | | | 5 | | 3 | | | | 5 | 4,50 |
| CL 72 57A 16 | Primera piedra de la Iglesia San Fernando Rey | | | 5 | | 3 | | | 3 | | | | 5 | 4,00 |
| CL 72 27 10 | Primera piedra Convento Siervas de María | | | 5 | 1 | | | | 3 | | | | 5 | 3,50 |
| | | 0,0 | 1,0 | 3,0 | 1,0 | 2,0 | 1,0 | 1,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 3,0 | 3,9 |

| Condición muebles | Degradado 1 a 1,9 | Deficiente 2 a 2,9 | Aceptable 3 a 3,9 | Notable 4 a 4,9 | Óptimo 5 |
|-------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|-------------|
| Muebles | | | 2 | 2 | |
| Evaluación | | | 3,9 | | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

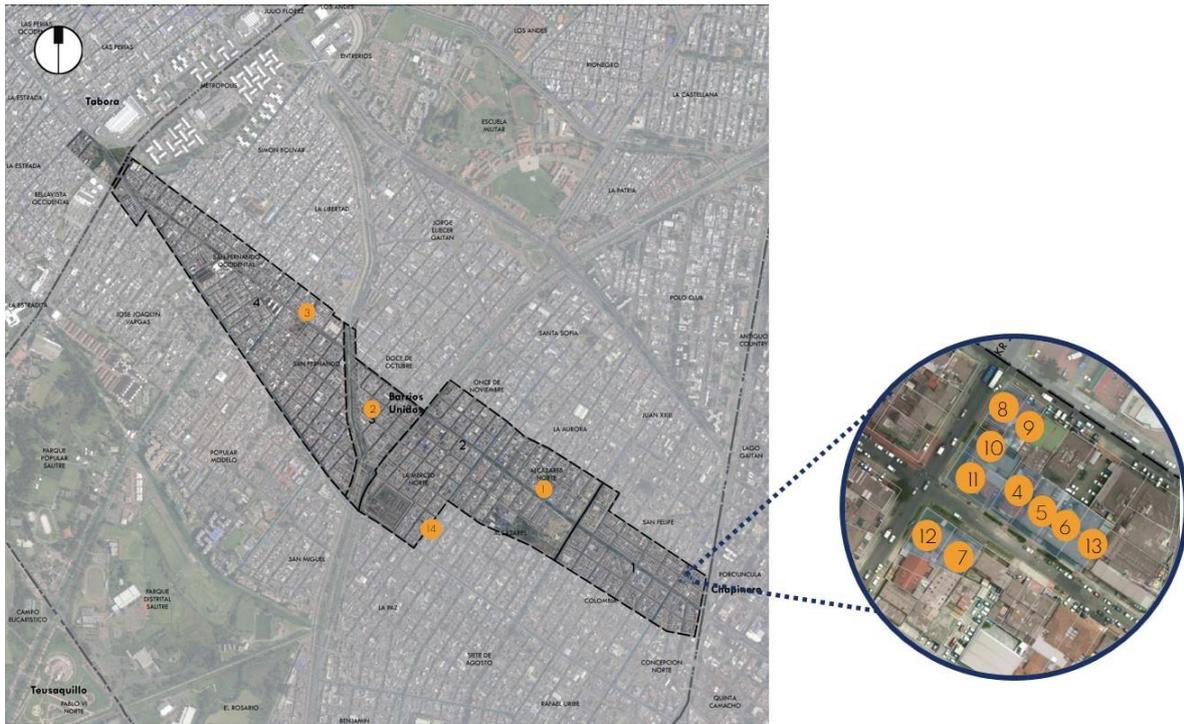
Los resultados muestran que los bienes muebles de ésta AE, se encuentran en condición de valoración 2 de estos aceptable, y los otros 2 notable, lo que da en promedio condición de aceptable.

6.3.8 Caracterización de Bienes de Interés Cultural Inmuebles

El reconocimiento del patrimonio cultural inmueble en el territorio de la AE, se adelanta partiendo de identificar los inmuebles declarados a la fecha como de conservación, y haciendo una evaluación individual de cada uno de estos, específicamente en estado de conservación, estado de mantenimiento, valoración y su integración con el contexto en que se localiza.

En la aproximación para obtener una visión global de las condiciones actuales de este patrimonio, se utilizó como fuente de información la disponible en las bases POT, además del recorrido virtual por los inmuebles y su entorno inmediato.

Mapa 32. Localización de los bienes de interés cultural inmuebles



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Tabla 29. Bienes de interés cultural inmuebles

| DIRECCIÓN | NOMBRE EDIFICIO | CATEGORÍA | BARRIO | EVALUACIÓN | INTERVENCIÓN | INMUEBLE |
|---------------|----------------------------------|-----------|-----------------|------------|---------------|---|
| KR 29 69 26 | Iglesia Santísima Trinidad | COIN | La Merced Norte | 4,50 | Mantenimiento |  |
| CL 71 C 51 31 | Centro Vicentino Federico Ozanam | COIN | Doce de Octubre | 4,00 | Mantenimiento |  |
| AC 72 57 A 16 | Parroquia San Fernando Rey | COIN | San Bernardo | 4,50 | Mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 40 | | COTI | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 58 | | COTI | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 62 | | COTI | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 70 | | COTI | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |

| DIRECCIÓN | NOMBRE EDIFICIO | CATEGORÍA | BARRIO | EVALUACIÓN | INTERVENCIÓN | INMUEBLE |
|-----------------|---------------------------|-----------|-----------------|------------|------------------------------|---|
| CL 72 A 20 82 | | COIN | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |
| KR 20 A 72 A 18 | | COTI | San Felipe | 5,00 | Mantenimiento |  |
| CL 73 20 81 | | COTI | San Felipe | 3,50 | Recuperación y mantenimiento |  |
| KR 20 A 72 A 44 | | COTI | San Felipe | 3,50 | Recuperación y mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 93 | | COTI | San Felipe | 4,50 | Mantenimiento |  |
| CL 72 A 20 85 | | COTI | San Felipe | 4,50 | Recuperación y mantenimiento |  |
| AC 72 27 10 | Convento Siervas de María | COIN | Alcazares Norte | 4,00 | Mantenimiento |  |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

La evaluación individual es netamente exterior como aporte al análisis urbano del territorio y por la imposibilidad en tiempos de realizar visitas particulares.

El balance general de la presencia de 14 inmuebles BIC en esta AE, muestra que representan el 0,33% del total de predios (4.270) que conforman dicha área.

En la utilización de los inmuebles de conservación, predomina el uso de vivienda en igual cantidad al comercial, y les sigue el dotacional.

Tabla 30. Evaluación individual BIC inmuebles

| DIRECCIÓN | Estado conservación | | | Estado mantenimiento | | | Valoración | | | Integración contexto | | | Evaluación individual |
|-----------------|---------------------|--------------------|-----------------|----------------------|---------------|----------------|------------------|---------------|----------------|-----------------------|------------------------|--------------------------|-----------------------|
| | Muy alterado 1 | Poco alterado 3 | Conservado 5 | Crítico 1 | Moderado 3 | Aceptable 5 | Testimonial 5 | Singular 3 | Destacado 1 | Contexto perdido 1 | Contexto alterado 3 | Contexto conservado 5 | |
| KR 29 69 26 | | | 5 | | | 5 | | 3 | | | | 5 | 4,50 |
| CL 71 C 51 31 | | | 5 | | 3 | | | 3 | | | | 5 | 4,00 |
| AC 72 57 A 16 | | | 5 | | | 5 | | 3 | | | | 5 | 4,50 |
| CL 72 A 20 40 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| CL 72 A 20 58 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| CL 72 A 20 62 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| CL 72 A 20 70 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| CL 72 A 20 82 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| KR 20 A 72 A 18 | | | 5 | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 5,00 |
| CL 73 20 81 | 1 | | | | 3 | | 5 | | | | | 5 | 3,50 |
| KR 20 A 72 A | 1 | | | | 3 | | 5 | | | | | 5 | 3,50 |
| CL 72 A 20 93 | | 3 | | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 4,50 |
| CL 72 A 20 85 | | 3 | | | | 5 | 5 | | | | | 5 | 4,50 |
| AC 72 27 10 | | | 5 | | 3 | | | 3 | | | | 5 | 4,00 |
| | 2,0 | 2,0 | 10,0 | 0,0 | 4,0 | 10,0 | 10,0 | 4,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 14,0 | 4,5 |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

El estado de conservación del inmueble está referido a la existencia del diseño original de la edificación, en composición de fachadas como vanos y repertorio formal, en volumetría, en materiales, en condiciones de implantación como aislamientos y antejardines. Todos estos evaluados por observación.

El estado de mantenimiento se refiere a las condiciones físicas de la materialidad externa del inmueble, a partir de la percepción de la presencia de posibles deterioros como humedades ascendentes o descendentes, flora invasiva, descascaramientos, grietas y demás.

La valoración incorpora uno de los elementos posiblemente tenidos en cuenta en la declaratoria del inmueble, como soporte para el análisis urbano y la toma de decisiones en el territorio de la AE. Está referido a la importancia del BIC en la conformación de la memoria colectiva.

Por último, la integración con el contexto se refiere a establecer de manera general, si el inmueble aún se mantiene en la práctica con un entorno inmediato que no le genera presiones de desarrollo inmobiliario a la fecha, o por el contrario ha perdido su escala volumétrica original.

El balance general permite afirmar que el patrimonio inmueble existente y localizado en la AE CL 72, está en buenas condiciones de conservación, de mantenimiento, y que se trata en general de un patrimonio testimonial, es decir arquitecturas de contexto representativas de determinadas épocas de construcción de la ciudad, y en ese sentido se constata que aún

mantienen en su entorno perfiles y volumetrías urbanas, que se pueden calificar como homogéneos y hasta la fecha, tradicionales de los barrios en que se localizan.

A cada criterio de evaluación le corresponde una ponderación, que permite obtener una evaluación global para el patrimonio inmueble localizado en esta AE, y es útil como referencia comparativa para apoyar la priorización de las intervenciones.

Tabla 31. Consolidado evaluación BIC inmuebles

| | Estado conservación | | | Estado mantenimiento | | | Valoración | | | Integración contexto | | |
|----------------------|---------------------|---------------|------------|----------------------|----------|-----------|-------------|----------|-----------|----------------------|-------------------|---------------------|
| | Muy alterado | Poco alterado | Conservado | Crítico | Moderado | Aceptable | Testimonial | Singular | Destacado | Contexto perdido | Contexto alterado | Contexto conservado |
| Cantidad inmuebles | 2 | 2 | 10 | 0 | 4 | 10 | 10 | 4 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| Porcentaje inmuebles | 14% | 14% | 71% | 0% | 29% | 71% | 71% | 29% | 0% | 0% | 0% | 100% |

| Condición inmuebles | Degradado | Deficiente | Aceptable | Notable | Óptimo |
|-------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------|
| | 1 a 1,9 | 2 a 2,9 | 3 a 3,9 | 4 a 4,9 | 5 |
| Inmuebles por condición | | | 2 | 6 | 6 |
| Evaluación general AE | | | | 4,5 | |

FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

La evaluación resultante de 4,5 para el patrimonio inmueble de la AE CL 72, se pondera como notable, y es meritoria su permanencia en el tiempo, con un contexto homogéneo, aunque no exactamente de calidad, como testimonio vivo de la historia del desarrollo de la ciudad, para la memoria y apropiación colectiva.

Aunque en la práctica no existe una tendencia visible a la transformación total de la zona, la norma vigente presenta las condiciones básicas para que dicha transformación se dé.

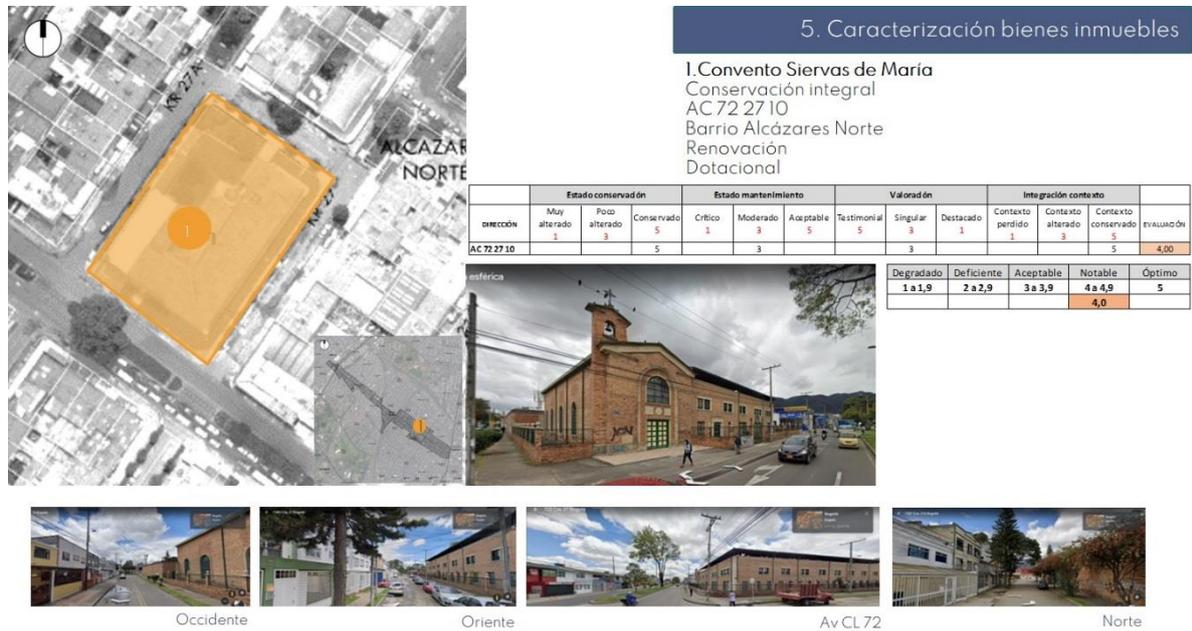
Para ilustrar la caracterización del patrimonio inmueble de esta AE, a continuación, se incluyen los Bienes de Interés Cultural inmuebles, evaluados.

Mapa 33. Planos detalle localización BIC en AE CL 72



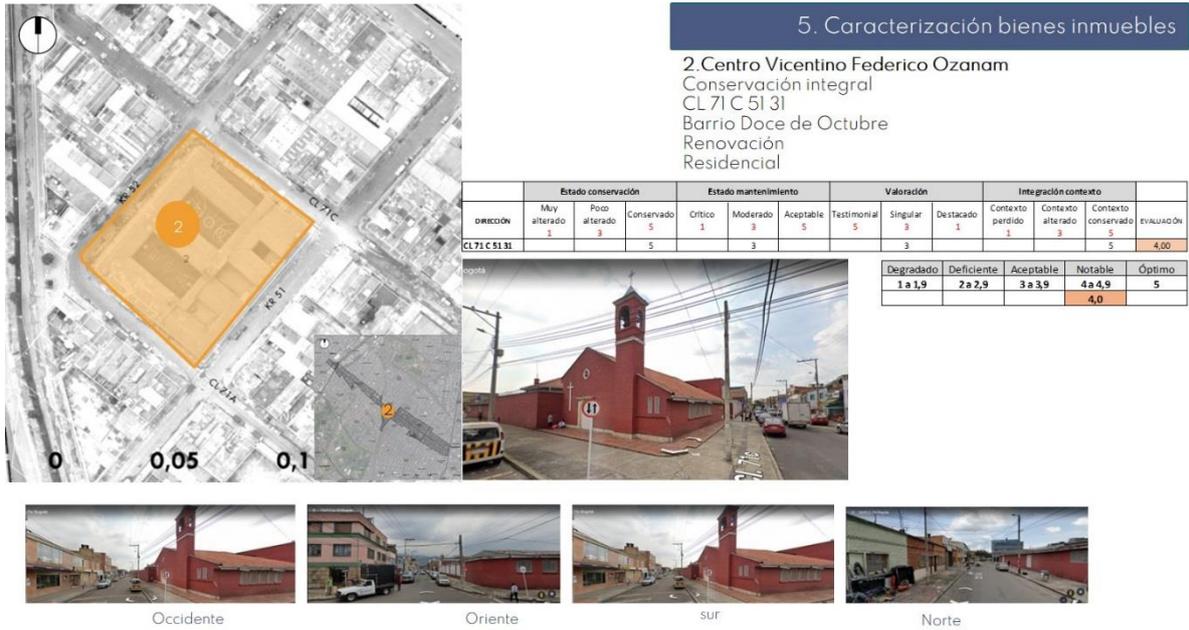
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 30. BIC Singular, barrio Alcázares Norte



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 31. BIC Singular, barrio Doce de Octubre



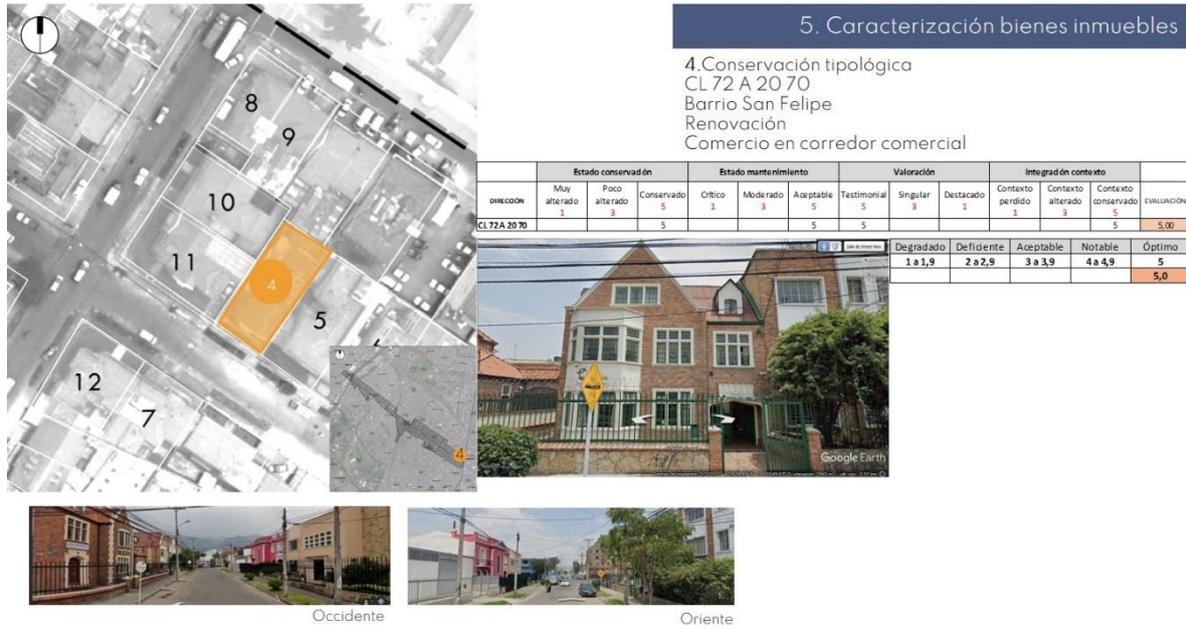
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 32. BIC Singular, barrio San Fernando



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 33. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 34. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 35. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 36. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 37. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 38. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 39. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 40. BIC Testimonial, barrio San Felipe



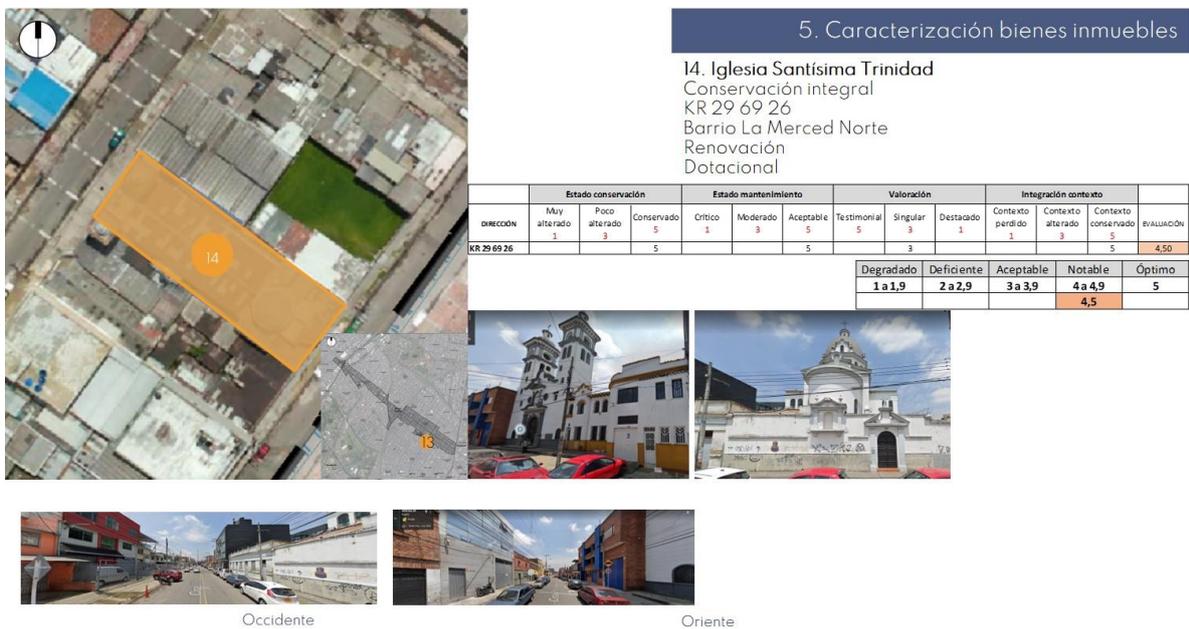
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 41. BIC Testimonial, barrio San Felipe



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

Figura 42. BIC Singular, barrio La Merced Norte



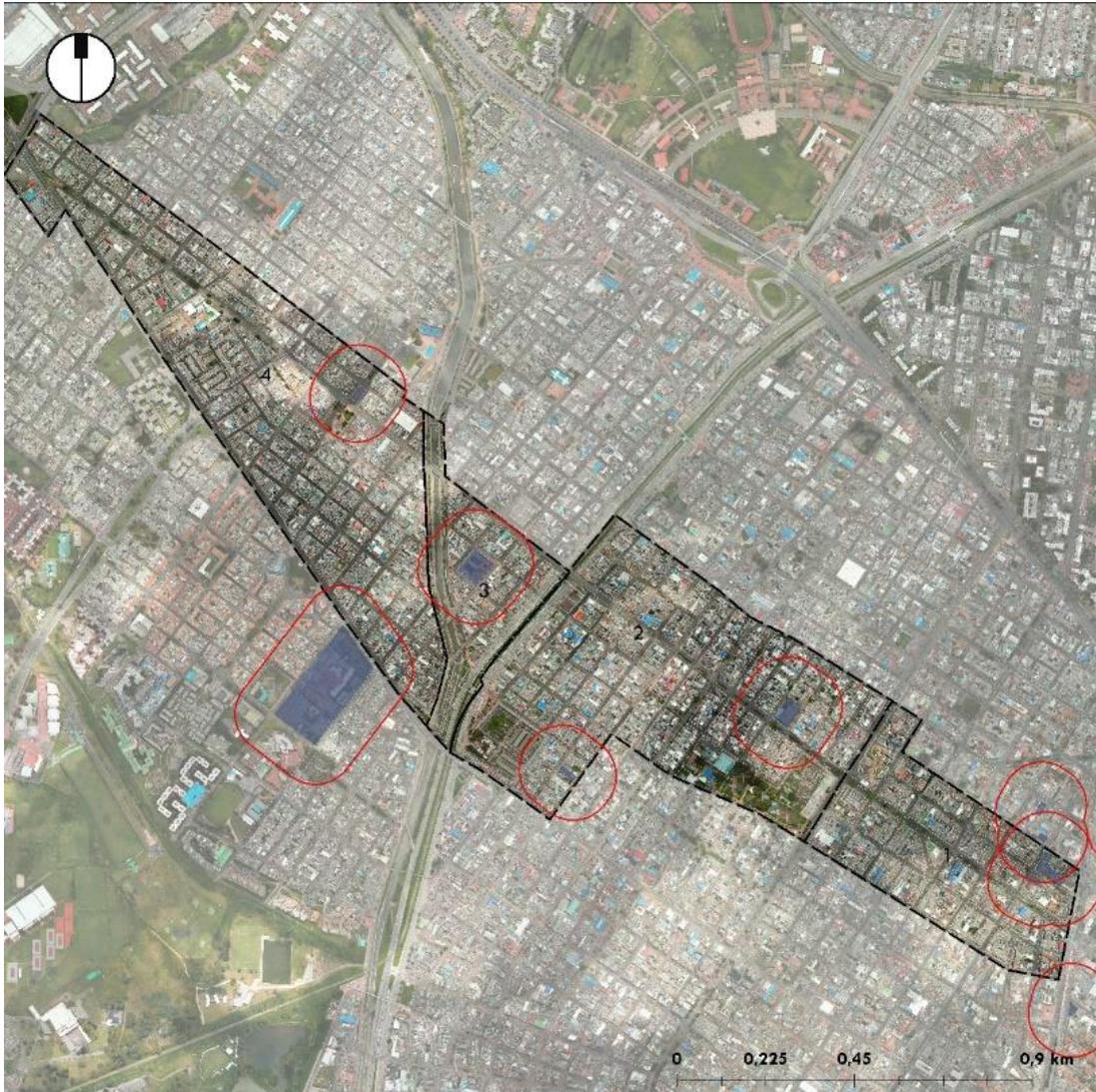
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

6.3.9 Área de protección del entorno patrimonial

Partiendo de lo establecido por el POT con respecto al paisaje urbano, como se mencionó con anterioridad, y particularmente para avanzar en la primera estrategia de protección del entorno patrimonial, se identificaron y demarcaron las áreas correspondientes a 100 m entorno a los inmuebles y sectores de interés patrimonial, que se localizan dentro del territorio

de la AE, así en algunos casos los inmuebles con declaratoria individual sí se localicen fuera del mismo.

Mapa 34. Áreas de protección del entorno patrimonial



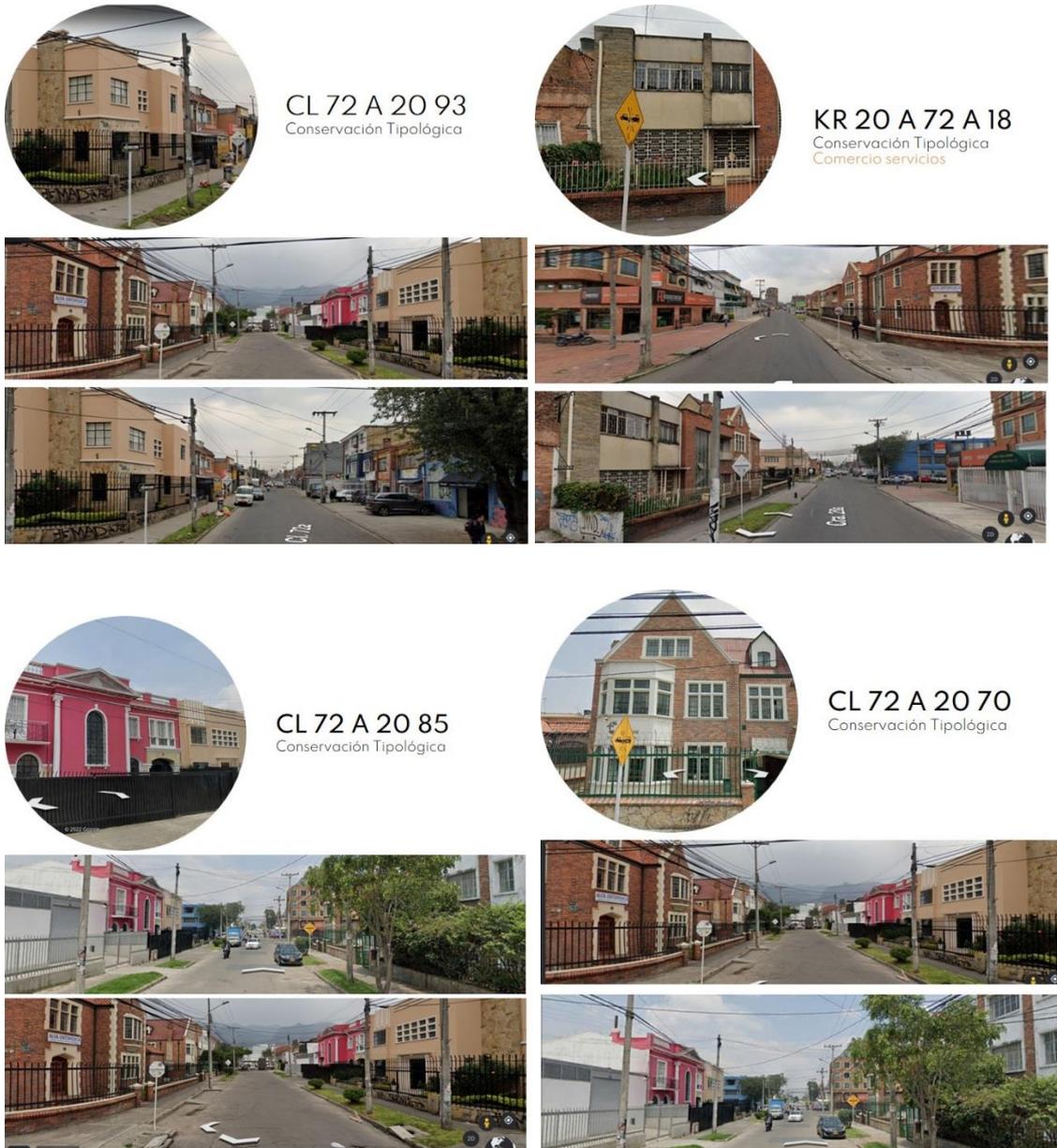
FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, ERU 2022

La aplicación de los 100 m contenidos en el POT muestra la inclusión en general de una manzana entorno a cada BIC, que es resultado aproximado del lineamiento establecido en el mismo, en forma genérica para todos los casos.

El análisis particular de estas áreas genéricas hace ver la necesidad de precisar los predios que deben ser regulados por constituir el entorno inmediato de los BIC, y por tanto los que en la práctica afectarían con su desarrollo la sostenibilidad del BIC, y el paisaje urbano.

En este sentido la protección de los perfiles de las calles en que se localizan los BIC constituye el entorno inmediato visible, porque se trata de la escala humana, del espacio vivenciado que percibe realmente el peatón en forma directa.

Figura 43. Entornos patrimoniales en la AE Calle 72





Convento Siervas de María
AC 72 2710.
Conservación Integral
Dotacional



FUENTE: Elaboración propia AE CL 72, fotografía Google, ERU 2022

Una vez reconocidos los entornos patrimoniales de los BIC localizados en la AE Calle 72, se plantea que los lineamientos de restricción del desarrollo en altura estén concentrados en el entorno inmediato mencionado, de los inmuebles y/o sectores declarados, específicamente en el costado de manzana en que se localiza el inmueble patrimonial, así como en los predios del costado de manzana que tienen frente al mismo, o al sector de interés urbanístico cuando así corresponda. El perfil de protección como lineamiento, debe tener totalmente en cuenta la altura del inmueble BIC, o la definida para el sector patrimonial, según sea el caso, con el objetivo de generar un contexto armónico para el mismo.

En la formulación de la AE, se deben establecer claramente las alturas máximas permitidas en pisos y metros, tanto en el perfil de protección como en el total del entorno patrimonial, lo que tendrá como soporte el estudio técnico requerido y la mayor conveniencia para la protección del contexto y sostenibilidad de los inmuebles patrimoniales.

6.3.10 Reconocimiento manifestaciones culturales

Como se mencionó en el numeral sobre normas e instrumentos aplicables al patrimonio cultural, El parágrafo 7 del artículo 80 del POT, establece que el IDPC “diseñará e implementará las metodologías y generará orientaciones técnicas y conceptuales para el desarrollo de inventarios de Patrimonio Cultural Inmaterial en el Distrito Capital. Así mismo, orientará a las comunidades, organizaciones y grupos sociales para la gestión y realización de procesos de

inventarios de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos urbanos y rurales del Distrito Capital”.

En el desarrollo de la formulación de la AE, es necesario avanzar en el reconocimiento de las manifestaciones y prácticas del territorio, con la orientación y metodología que determine el IDPC, tal como lo establece el POT, y en cumplimiento de la identificación, valoración y protección del patrimonio cultural de la ciudad.

6.4 Conclusiones

Las unidades de paisaje identificadas en las cinco zonas establecidas para esta AE se caracterizaron desde la dimensión física a partir de las categorías de análisis seleccionadas, y ponderadas en forma individual. La evaluación de las unidades de paisaje arrojó El consolidad general de esta evaluación, dio “Deficiente” en la calidad del paisaje urbano de la misma, particularmente 8 de las unidades de paisaje calificaron en degradado, 7 en deficiente y solo una en condición aceptable. La zona con valoración más baja es la 3, correspondiente a la localizada entre la Carrera 30, la Calle 72 y el Canal Salitre.

La identificación de las visuales representativas son la aproximación para la definición y reglamentación de los conos visuales en la formulación de la AE, que se deben orientar al reconocimiento y protección del paisaje urbano del territorio.

El balance general sobre los 14 inmuebles con declaratoria de Bienes de Interés Cultural -BIC, existentes y localizados en la AE CL 72, permite hacer las siguientes afirmaciones:

- En general están en buenas condiciones de conservación, referido a la existencia del diseño original de la edificación, en composición de fachadas como vanos y repertorio formal, en volumetría, en materiales, en condiciones de implantación como aislamientos y antejardines.
- Las condiciones de mantenimiento son aceptables, y se refiere a las condiciones físicas de la materialidad externa del inmueble, a partir de la percepción de la presencia de posibles deterioros como humedades ascendentes o descendentes, flora invasiva, descascaramientos, grietas y demás.
- En general se trata de un patrimonio testimonial, es decir arquitecturas de contexto representativas de determinadas épocas de construcción de la ciudad.

- Sobre la integración con el contexto, se constata que aún mantienen en su entorno perfiles y volumetrías urbanas, que se pueden calificar como homogéneos y hasta la fecha tradicionales de los barrios en que se localizan.

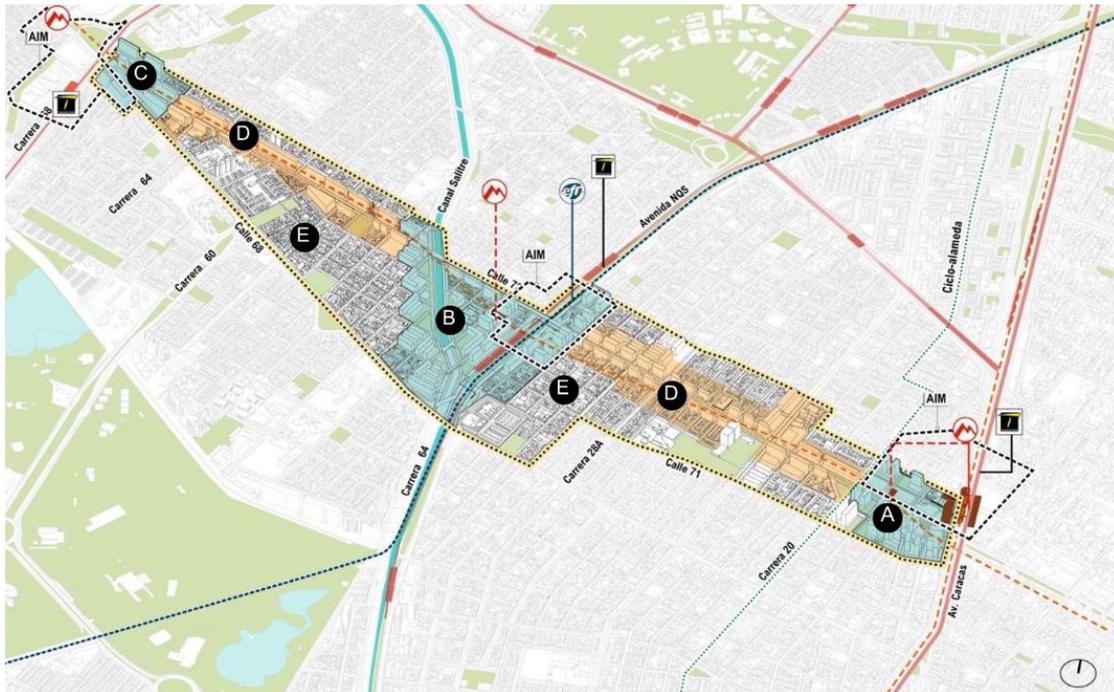
El análisis de las áreas de protección del entorno patrimonial (100 m) establecidas por el POT para los bienes de interés cultural inmuebles y sectores, mostró la necesidad de regularlas con el propósito de generar condiciones de sostenibilidad para los mismos, lo que generó una directriz específica para la formulación de la AE.

7. ÁMBITOS DE GESTIÓN

La identificación de áreas de oportunidad sirve como base para entender al interior del ámbito de la Actuación Estratégica, cuáles pueden llegar a ser las áreas prioritarias para desarrollar. Estas áreas prioritarias se definen también como ámbitos de gestión o unidades que garantizan el desarrollo de la Actuación Estratégica Calle 72, a través de la definición de condiciones y normas específicas que se asignarán tras procesos de formulación que atenderán con mayor grado de detalle las problemáticas y oportunidades identificadas; igualmente estos ámbitos se plantean con el fin de establecer detonantes en el territorio que incentiven el desarrollo de soportes urbanos.

Para la Actuación Estratégica Calle 72, con un área de 135 hectáreas, se definen 5 ámbitos de gestión con condiciones particulares, en los cuales se sugieren modos de gestión y planificación particular. Estos ámbitos de sector se pre-delimitan por áreas de oportunidad, las cuales se identifican a partir de una identificación de sistemas públicos futuros (proyectos POT) y una preselección de predios de oportunidad inmobiliaria.

Mapa 35. Plano con áreas de oportunidad pre-delimitadas



FUENTE: Elaboración propia ERU Subgerencia de Gestión Urbana

A. Ámbito Plan Parcial Calle 72: El área de oportunidad "A" comprende un área de 9,48 ha. Esta área incorpora toda la delimitación del instrumento de planificación del Plan Parcial Calle 72, que va desde la Av. Caracas hasta la carrera 20 y desde la calle 71 hasta la calle 73. Es pertinente destacar que esta área de oportunidad también tiene en su interior la estación 15 de la primera línea del metro y la estación 1 de la segunda línea del metro, siendo así un área de captura de valor importante para la pieza de la AE Calle 72. Las oportunidades de este ámbito son:

- Consolidar la ampliación del perfil de la Calle 72 generando una calle completa y priorizando los modos no motorizados.
- Consolidar los desarrollos alrededor de la estación de la PLMB y la estación 1 de la SLMB.
- Desarrollar vivienda de interés social y usos comerciales y de servicios.

B. Ámbito Canal Salitre: El área de oportunidad "B" comprende toda el área desde la carrera 29b hacia el occidente hasta una manzana después del canal Salitre y

comprende un área de 44,49 ha la cual se consolida en dos polígonos: el primero hacia el norte cuyo límite varía entre la calle 73 y la calle 72 y hacia el sur va hasta la calle 68. El segundo, es el polígono al occidente de la pieza; este va desde la carrera 66 hasta la Av. 68 y desde la calle 73 hasta la calle 67. Las oportunidades de este ámbito son:

- Recuperación ambiental del canal salitre y la generación de un parque lineal.
- Consolidación de un sector de intermodalidad en donde estarán la estación 2 de la SLMB, la estación de Regiotram del norte y las actuales estaciones de Transmilenio de la NQS.

C. Ámbito Av. 68: El área de oportunidad "C" va desde la carrera 66 hasta la Av. 68 y desde la calle 73 hasta la calle 67. La oportunidad para este ámbito es la consolidación de un nodo de equipamientos e intersecciones entre la calle 72 y la calle 68.

D. Ámbito de revitalización por licenciamiento directo: El área de oportunidad "D" comprende un área de 33,45 ha. Incorpora las manzanas colindantes al eje de la calle 72 en dos tramos. El primero, va desde la carrera 20 hasta la carrera 29b, y el segundo tramo desde la carrera 57 hasta la carrera 66. Es importante resaltar que esta área de oportunidad se sustenta a partir de la necesidad de la reconfiguración del perfil vial de la Calle 72.

E. Ámbito de revitalización para la movilidad sostenible. El área de oportunidad "E" corresponde al ámbito de revitalización para la movilidad sostenible y comprende un área de 44,09 ha; al interior de esta zona de oportunidad están los desarrollos más consolidados de la pieza, además del territorio que contiene el mayor porcentaje de vivienda actual. Las oportunidades de este ámbito son:

- Fortalecimiento de los corredores de movilidad no motorizada sobre la calle 68.
- Generación de zonas verdes y reverdecimiento por medio de cobertura arbórea sobre vías locales.

A continuación, se exponen las oportunidades que se evidencian desde cada uno de los componentes que están inmersos en las estructuras urbanas establecidas por el POT, decreto 555 2021.

MEDIO AMBIENTE Y CAMBIO CLIMÁTICO

Componente Ambiental

Respecto al arbolado urbano y zonas verdes se divide en tres prioridades. La prioridad alta se asocia a las vías de alto tráfico y Canal Salitre, seguido por la prioridad media asociada al conector ecosistémico y una porción de la zona 1 de la AE donde la presencia de árboles y zonas verdes es muy baja, y seguido por la prioridad baja que integra el resto de las áreas que si bien se debe hacer la intervención tiene la última prioridad.

- Arbolado Urbano: Incremento del arbolado urbano con especies nativas que presten servicios ecosistémicos en regulación del clima, regulación de la calidad del aire, regulación de la erosión (Canal Salitre), regulación de márgenes hidráulica (Canal Salitre), fauna asociada (área del conector ecosistémico). Asimismo, especies nativas que favorezcan la intercepción de material particulado, principalmente, para corredores con tráfico como Calle 72, Calle 68, Carrera 20, Carrera 24, Carrera 30.
- Zonas verdes: Incremento de las áreas verdes han sido priorizadas teniendo en cuenta las vías de alto tráfico y el área del canal salitre que hace parte de la Estructura Ecológica Principal, seguido por la zona del conector ecosistémico

Riesgos y cambio climático

Desde el componente de riesgos y cambio climático, la prioridad alta está asociada a un nivel alto de riesgo de amenaza de desbordamiento y encharcamiento que debe ser llevado a un nivel de riesgo bajo y por el cual es necesario hacer la identificación, análisis, diseño e implementación de las soluciones para el manejo de la escorrentía por baja capacidad del alcantarillado pluvial y medidas que reduzcan el riesgo de amenaza de encharcamiento en la AE a bajo riesgo y en caso del nivel de amenaza alta de desbordamiento del Canal Salitre es necesario implementar soluciones para el manejo de las inundaciones pluviales tales como las cuencas secas de drenaje extendido, alcorque inundables, zanjas de infiltración, cunetas

verdes o jardines de lluvia, y para el manejo de inundaciones fluviales tales como, los humedales artificiales y los pondajes de control de sedimentos.

Componente Funcional

Peatonal

Se presentan diferentes oportunidades que buscan mejorar la accesibilidad, seguridad y calidad de la infraestructura peatonal para permitir que los peatones puedan realizar sus viajes de manera más placentera. Asimismo, se debe mejorar la infraestructura para que soporte a todas las personas que deban moverse en el espacio público.

Se genera la oportunidad de conectar los diferentes modos de transporte masivo a través de redes peatonales que ofrezcan una mayor conexión y seguridad a los usuarios. Es el caso de los ejes de las Calles 72 y 68, los cuales generan la conexión Oriente – Occidente uniendo la PLMB con las troncales Caracas, NQS y Av. 68.

Otro eje peatonal importante se da sobre el eje del Canal Salitre, brindando mayor espacio público y zonas de esparcimiento para los peatones.

Ciclista

En cuanto a la red ciclista, se presenta la necesidad de generar conexiones sentido Oriente – Occidente por el eje de las Calles 72 y 68 pues actualmente no se cuenta con un eje de conexión en este sentido a través de la AE.

Se presenta entonces la oportunidad de robustecer la oferta de ciclorrutas en sentido Norte – Sur para crear una red redundante que ofrezca numerosas alternativas a los ciclistas.

Dentro de la AE no hay una buena oferta de infraestructura de soporte como ciclo parqueaderos y ciclo talleres, por esto las intervenciones deben tener en cuenta aumentar la oferta de estos servicios para ciclistas.

Teniendo en cuenta la demanda de que generará la AE, se crea la oportunidad de ampliar la zona de cobertura del sistema de bicicleta pública de la ciudad.

Red vial

El mal uso de la infraestructura en términos de parqueo en vía no solo genera condiciones inseguras para los diferentes actores viales, también rompe la dinámica urbana para los peatones. Teniendo en cuenta las zonas en donde el parqueo en vía es más crítico, es decir, las vías en donde se evidencia parqueo de vehículos en los 2 costados de la vía se presenta la oportunidad de redefinir la capacidad de la vía y así poder generar más espacio público para las personas.

Por otro lado, analizando la siniestralidad vial, resaltan los corredores de la Calle 72, la Calle 68 y la Av. NQS como las principales fuentes de siniestros viales. Las intervenciones en estos corredores deben mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los actores.

Dentro de la AE se debe fomentar la implementación de zonas de parqueo en vía con un mecanismo de cobro, así como zonas de parqueo fuera de vía en donde se evidencie que la oferta de parqueo en vía no es suficiente para la demanda del sector.

Transporte público

En las AIM que se encuentran dentro de la AE se debe priorizar el desarrollo de franjas de circulación peatonal de mínimo 6 m como soporte a la infraestructura de transporte masivo localizadas sobre la Av. Caracas, la NQS y la Av. 68.

Las AIM deben ser zonas en donde los usuarios tengan acceso a todos los modos de transporte público. Es decir que se deben incluir zonas de parqueo de taxis que logren funcionar como transporte de última milla en el sector.

Carga

Generar zonas de cargue y descargue sobre vías locales, las cuales se podrían desarrollar como zonas delimitadas en calzada exclusiva para esta actividad o fuera de vía mediante la implementación de centros de acopio que permitan la logística de última milla con modos no motorizados.

Los desarrollos que se generen con la implementación de la AE deberán incluir dentro de los predios privados zonas de maniobras de vehículos para así eliminar la invasión de vehículos sobre el espacio público, particularmente en el sector del 7 de agosto.

Sistema del Cuidado

El sistema de equipamiento dentro de la UPL y la AE tiene resultados favorable en relación con otras áreas de la ciudad. Sin embargo, hay zonas dentro de la Pieza de Calle 72 que tienen una oportunidad importante de desarrollar área destinada a servicios sociales y del cuidado que disminuirían el déficit por proximidad y contribuirían a solucionar el déficit de capacidad.

Dentro de los desequilibrios identificados se evidencia la necesidad de construir 51 equipamientos de diferentes servicios para eliminar el déficit de equipamientos en Barrios Unidos; el mayor déficit de esta UPL es relacionado a servicios de integración social. Igualmente, dentro de la AE hay manzanas con déficit de proximidad a servicios de igualdad de oportunidades para las mujeres, recreación y deporte, participación social y ciudadana, seguridad y administración pública.

Es entonces necesario fortalecer el hecho que dentro de la AE se encuentran tres Áreas de Integración Multimodal que se alinean a la vocación planteada para este territorio (Concretar el desarrollo orientado al Transporte), en este sentido estas áreas son zonas de oportunidad identificadas para la construcción de equipamientos debido a la fácil accesibilidad y a la gran afluencia de población flotante que se espera recibir. Además de aprovechar los equipamientos actuales que tengan un índice de construcción menor a 1 con el objetivo de consolidar equipamientos híbridos que faciliten la gestión predial y ofrezcan servicios a múltiples actores, estos edificios o nodos de equipamientos se ubicarían dentro de las AIM.

Componente Patrimonio

En cuanto al patrimonio se identifican los siguientes desequilibrios. Con relación al patrimonio inmueble localizado en esta AE, conformado por 14 edificaciones, 3 de estas dotacionales y ubicadas en forma aislada, y las demás de origen residencial concentradas en 2 manzanas, enfrentan presiones del desarrollo inmobiliario que, aunque no se está dando de manera generalizada, la norma lo permite y si confluyen las condiciones, es muy probable que éste se dé.

Igualmente, la presión del desarrollo inmobiliario descontrolado puede generar la pérdida del contexto homogéneo en que se localizan y mayor pérdida en la calidad urbana. También el desequilibrio se presenta entonces, entre la conservación del patrimonio inmueble y la

necesidad de la ciudad por densificación las áreas estratégicamente localizadas para un mejor aprovechamiento inmobiliario y por tanto económico.

Otra de las presiones que generan las dinámicas urbanas, es el cambio de uso en las edificaciones que permanecen, que, para el caso del patrimonio inmueble, muchas veces significa intervenciones que van en detrimento de su integralidad patrimonial. Finalmente, la falta de aplicación de incentivos como apoyo para la conservación del patrimonio, enfrenta a los propietarios al problema de asumir la carga de la conservación de los inmuebles, que fueron declarados de interés de la ciudad.

Oportunidades

- El patrimonio inmueble que en general se encuentra aún en buen estado, representa una oportunidad para recuperar y fortalecer el sentido de pertenencia y la memoria colectiva de la historia de la ciudad, a través de valorar y divulgar este patrimonio, como testimonio de los barrios residenciales que algún día conformaron esta zona de la ciudad, y por lo tanto como testigos que han permanecido en el tiempo, merecen ser incorporados en el desarrollo urbano.
- Representa la oportunidad de implementar la integración del patrimonio cultural al desarrollo urbano, en la aplicación específica de la norma urbanística, de instrumentos normativos (artículo 348) como el plan parcial San Felipe-Colombia y el desarrollo del área de integración modal, y de derechos de construcción y desarrollo (artículo 349)
- Para los inmuebles de conservación y los localizados en las áreas de protección de entornos patrimoniales, como oportunidad se presenta la aplicación de compensaciones proporcionalmente a las restricciones.
- La recuperación y reúso de los Bienes de Interés Cultural con el fin de atraer y procurar la permanencia de habitantes y moradores”, numeral 10 artículo 81 del POT, así como el fomento de nuevos usos de servicios y comercio y/o equipamientos requeridos para el cubrimiento de las necesidades de la AE. El reúso en proyectos de vivienda es altamente deseable.

- Implementación y aplicación a partir de lo establecido en el POT, de incentivos, compensaciones y beneficios (artículo 559), todos estos orientados a la puesta en valor, protección y revitalización del patrimonio cultural existente y potencial.

8. AJUSTE DE LA DELIMITACIÓN DE LA AE CALLE 72

Se propone la re-delimitación de la Actuación Estratégica calle 72, con base en lo establecido en el párrafo único del *artículo 480. Priorización de Actuaciones Estratégicas* del Decreto 555 de 2021, que menciona: *“La Secretaría Distrital de Planeación podrá hacer precisiones en las delimitaciones, alcances, lineamientos de las Actuaciones Estratégicas contenidos en la “Guía para la formulación de las actuaciones estratégicas”, siempre que se justifique su aporte a la concreción del Modelo de Ocupación Territorial del presente Plan”*. La propuesta de re-delimitación de esta pieza se fundamenta a partir de las siguientes justificaciones que contribuyen con la concreción de los pilares del Modelo de Ordenamiento en el territorio de esta actuación y en concordancia con la formulación de la Unidad de Planeamiento Local de Barrios Unidos.

1. Incorporar el perfil vial completo de la Calle 68 entre la Av. Cra. 68 hasta la Carrera 28B

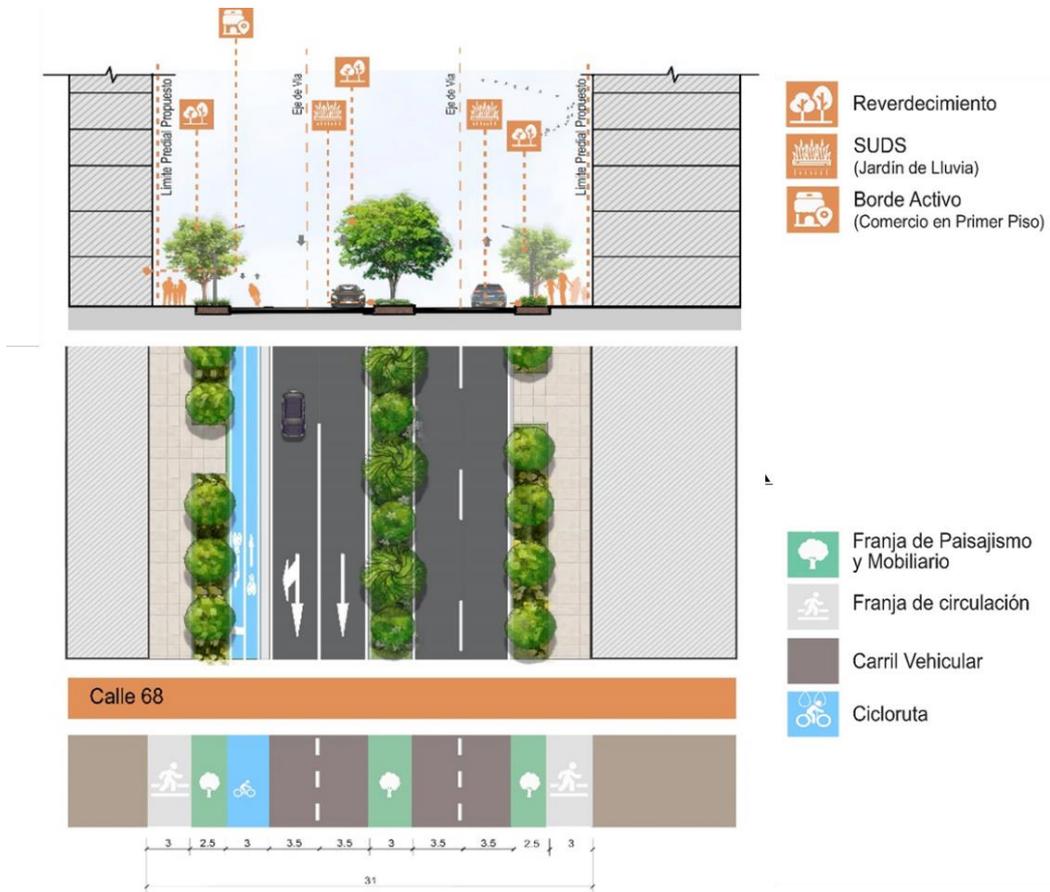
Se amplía la delimitación hacia el sur hasta incluir el perfil completo de la calle 68 desde la AV. Cra. 68 hasta la Av. NQS (de paramento a paramento) con el objetivo de garantizar en los proyectos públicos que deberán ser ejecutados en el marco de la Actuación, la construcción de 1,6 km del Paseo Comercial de la Calle 68 como “Calle completa” entre la Av. NQS y la Av. Carrera 68, con un perfil aproximado de 31 metros; de esta manera se incluye en dicho perfil la ciclo ruta proyectada en el P.O.T. para esta vía, contribuyendo así con la consolidación de la movilidad sostenible en sentido occidente - oriente para este sector de la UPL Barrios Unidos, a lo largo de un eje que ha tenido una importante demanda de bici usuarios.

Mapa 36. Justificación de la redelimitación por incorporación Calle 68



Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación Urbana (2022)

Figura 44. Perfil estimado Calle Completa Calle 68



Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación Urbana (2022)

2. Incorporar el perfil completo del Canal Salitre.

De vital importancia la inclusión del perfil completo del Canal Salitre entre la Calle 68 y la Calle 73, ya que dentro de los proyectos públicos de la Actuación se prevé la restauración de 700 metros de este Canal mediante el reverdecimiento de sus franjas ambientales y taludes. Asimismo, al incorporar este perfil completo se contribuye con el mejoramiento del espacio público colindante, la consolidación de un parque lineal y la recuperación hídrica del mismo, promoviendo así el reverdecimiento en el territorio de la Actuación Estratégica.

Figura 45. Perfil estimado Canal Salitre



Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación Urbana (2022)

3. Incorporar la manzana y manzanas aledañas al cementerio Distrital del Norte

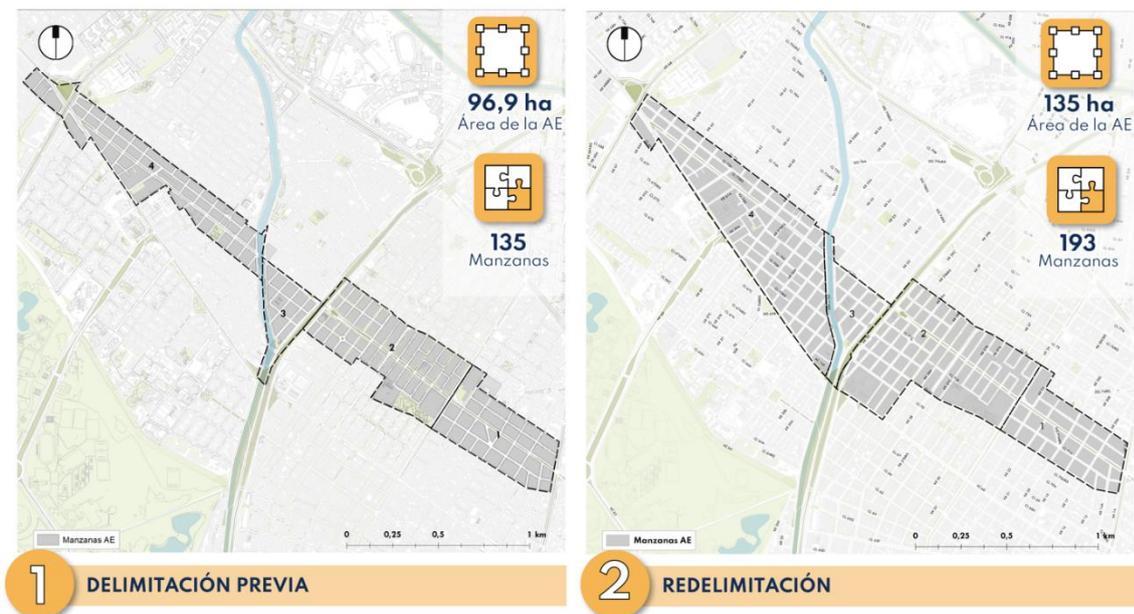
Se amplía la delimitación para poder incluir la manzana del equipamiento Cementerio Distrital del Norte (costado nor-oriental en la intersección de la Av. NQS x Calle 68), así como sus manzanas aledañas con el objetivo de evaluar oportunidades de articulación urbanística de este equipamiento con su entorno, sus cerramientos perimetrales, las actividades económicas que se desarrollan alrededor y el patrimonio ambiental que se encuentra en su interior.

4. Excluir las manzanas ubicadas al occidente de la Av. Cra 68.

Se excluyen estas manzanas con el objetivo de que puedan ser incluidas en la delimitación de la Actuación Estratégica Ferias, dado que en cercanía de estas está prevista la estación No. 3 de la línea 2 del Metro y su AIM correspondiente y que en la AE Calle 72 ya se encuentran las estaciones 1 y 2 de esta línea 2 del Metro.

Teniendo en cuenta estas justificaciones se precisa el ámbito de la actuación estratégica Calle 72 según como se ilustra en el siguiente mapa y en el cuadro de coordenadas:

Mapa 37. Delimitación del ámbito de la Actuación Estratégica Calle 72



Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación Urbana (2022)

En la fase de formulación se podrán hacer precisiones a la delimitación, con la validación de los estudios respectivos por parte de la Secretaría Distrital de Planeación.

Tabla 32. Coordenadas de delimitación del ámbito de la Actuación Estratégica Calle 72

| # | X | Y | # | X | Y | # | X | Y |
|---|------------|------------|----|------------|------------|-----|------------|------------|
| 1 | 100092,735 | 108319,494 | 63 | 99111,11 | 108807,173 | 125 | 100688,853 | 107973,902 |
| 2 | 100099,078 | 107521,061 | 64 | 99224,6882 | 108770,666 | 126 | 100802,841 | 107890,59 |
| 3 | 100031,387 | 107597,673 | 65 | 99051,5535 | 108950,068 | 127 | 100876,139 | 107831,769 |

| | | | | | | | | |
|----|------------|------------|----|------------|------------|-----|------------|------------|
| 4 | 99893,0584 | 107787,051 | 66 | 99098,8838 | 109028,119 | 128 | 100968,546 | 107771,067 |
| 5 | 99770,6344 | 107965,175 | 67 | 99175,798 | 109033,822 | 129 | 101070,019 | 107714,98 |
| 6 | 99665,0944 | 108118,734 | 68 | 99244,0352 | 108981,221 | 130 | 101170,207 | 107651,256 |
| 7 | 99521,5841 | 108325,744 | 69 | 99319,3542 | 108923,249 | 131 | 101313,628 | 107560,035 |
| 8 | 99434,6573 | 108452,698 | 70 | 99395,5418 | 108865,684 | 132 | 101327,13 | 107495,613 |
| 9 | 99334,1742 | 108606,81 | 71 | 99491,3093 | 108794,717 | 133 | 101338,145 | 107429,913 |
| 10 | 99255,7639 | 108721,928 | 72 | 99565,9881 | 108739,584 | 134 | 101109,711 | 107191,726 |
| 11 | 99186,8124 | 108830,071 | 73 | 99375,639 | 108543,215 | 135 | 100994,795 | 107263,782 |
| 12 | 99143,6514 | 108762,484 | 74 | 99293,4103 | 108666,657 | 136 | 101237,9 | 107110,461 |
| 13 | 99031,0395 | 108917,135 | 75 | 99162,7336 | 108792,365 | 137 | 101370,263 | 107026,55 |
| 14 | 99077,006 | 108990,93 | 76 | 99208,2158 | 108796,502 | 138 | 101503,378 | 106942,162 |
| 15 | 99124,7194 | 109072,036 | 77 | 99405,0261 | 108498,143 | 139 | 101620,502 | 106891,187 |
| 16 | 99138,2586 | 109061,907 | 78 | 99465,6981 | 108407,364 | 140 | 101703,703 | 106912,414 |
| 17 | 99208,3264 | 109009,486 | 79 | 99497,988 | 108360,205 | 141 | 101657,461 | 106884,026 |
| 18 | 99273,5793 | 108957,835 | 80 | 99544,4798 | 108292,717 | 142 | 101715,867 | 106975,576 |
| 19 | 99352,5251 | 108898,186 | 81 | 99570,4107 | 108255,313 | 143 | 101723,868 | 107017,121 |
| 20 | 99451,3439 | 108823,521 | 82 | 99600,7656 | 108211,526 | 144 | 101738,373 | 107092,437 |
| 21 | 99525,4642 | 108770,101 | 83 | 99629,8413 | 108169,585 | 145 | 101742,99 | 107116,412 |
| 22 | 99590,8647 | 108720,851 | 84 | 99693,8414 | 108076,907 | 146 | 101715,527 | 107176,844 |
| 23 | 99705,0071 | 108633,583 | 85 | 99719,232 | 108039,965 | 147 | 101637,435 | 107229,212 |

| | | | | | | | | |
|----|------------|------------|-----|------------|------------|-----|------------|------------|
| 24 | 99857,5891 | 108517,742 | 86 | 99745,9306 | 108001,119 | 148 | 101545,573 | 107290,813 |
| 25 | 99969,6421 | 108432,157 | 87 | 99808,2955 | 107910,379 | 149 | 101454,01 | 107352,215 |
| 26 | 100051,499 | 108368,251 | 88 | 99848,1843 | 107852,342 | 150 | 101400,767 | 107387,919 |
| 27 | 100040,723 | 108353,743 | 89 | 99934,1616 | 107730,779 | 151 | 101313,744 | 107473,182 |
| 28 | 100092,735 | 108319,494 | 90 | 99990,4868 | 107653,667 | 152 | 101342,878 | 107522 |
| 29 | 101054,841 | 107226,511 | 91 | 100361,057 | 107319,583 | 153 | 101204,564 | 107629,404 |
| 30 | 101056,44 | 107229,002 | 92 | 100463,575 | 107355,563 | 154 | 101142,429 | 107668,924 |
| 31 | 101277,669 | 107582,906 | 93 | 100654,422 | 107438,932 | 155 | 100725,671 | 107946,992 |
| 32 | 101351,283 | 107536,085 | 94 | 100512,496 | 107423,668 | 156 | 100530,773 | 107449,113 |
| 33 | 101302,276 | 107453,966 | 95 | 100802,299 | 107357,045 | 157 | 100610,15 | 107470,07 |
| 34 | 101750,157 | 107153,622 | 96 | 100860,324 | 107331,73 | 158 | 100683,654 | 107418,374 |
| 35 | 101696,768 | 106876,409 | 97 | 101169,661 | 107153,721 | 159 | 100765,279 | 107373,196 |
| 36 | 101567,624 | 106901,433 | 98 | 101303,151 | 107069,095 | 160 | 100486,78 | 107387,867 |
| 37 | 101054,841 | 107226,511 | 99 | 101455,951 | 106972,228 | 161 | 100440,051 | 107322,814 |
| 38 | 100458,777 | 107914,377 | 100 | 101710,298 | 106946,66 | 162 | 100203,238 | 107427,131 |
| 39 | 100460,03 | 107913,414 | 101 | 101733,127 | 107065,199 | 163 | 100264,587 | 107388,408 |
| 40 | 100575,494 | 108056,753 | 102 | 101683,34 | 107198,428 | 164 | 100059,588 | 107565,755 |
| 41 | 100839,064 | 107864,116 | 103 | 101585,621 | 107263,958 | 165 | 99963,6362 | 107690,427 |
| 42 | 100916,952 | 107796,161 | 104 | 101483,044 | 107332,745 | 166 | 99871,8917 | 107817,848 |
| 43 | 101025,026 | 107743,597 | 105 | 101368,374 | 107409,642 | 167 | 99826,1981 | 107884,331 |

| | | | | | | | | |
|----|------------|------------|-----|------------|------------|-----|------------|------------|
| 44 | 101277,669 | 107582,906 | 106 | 101235 | 107610,045 | 168 | 100113,332 | 108305,931 |
| 45 | 101056,44 | 107229,002 | 107 | 101117,798 | 107684,59 | 169 | 100064,674 | 108337,971 |
| 46 | 101054,841 | 107226,511 | 108 | 100760,799 | 107921,318 | 170 | 99821,3352 | 108545,266 |
| 47 | 101047,814 | 107230,965 | 109 | 100641 | 108008,876 | 171 | 99746,6019 | 108602,004 |
| 48 | 100943,988 | 107295,229 | 110 | 100515,019 | 107981,678 | 172 | 99675,249 | 108656,335 |
| 49 | 100719,478 | 107393,178 | 111 | 100393,762 | 107964,38 | 173 | 99614,7168 | 108702,614 |
| 50 | 100567,416 | 107500,125 | 112 | 100317,906 | 108022,721 | 174 | 99423,7947 | 108844,336 |
| 51 | 100411,422 | 107282,958 | 113 | 100214,789 | 108102,027 | 175 | 99297,3624 | 108939,865 |
| 52 | 100312,059 | 107355,214 | 114 | 100145,315 | 108219,492 | 176 | 99093,0155 | 108832,022 |
| 53 | 100241,499 | 107404,553 | 115 | 100002,585 | 108406,438 | 177 | 99048,5328 | 108893,111 |
| 54 | 100159,012 | 107453,228 | 116 | 99907,975 | 108479,258 | 178 | 99066,5545 | 108974,151 |
| 55 | 100099,078 | 107521,061 | 117 | 99791,2548 | 108568,104 | 179 | 99111,5603 | 109049,667 |
| 56 | 100092,735 | 108319,494 | 118 | 99648,275 | 108676,958 | 180 | 99158,0564 | 109047,095 |
| 57 | 100144,266 | 108285,561 | 119 | 100268,572 | 108060,663 | 181 | 99126,5066 | 108786,029 |
| 58 | 100146,345 | 108154,667 | 120 | 100363,865 | 107987,374 | 182 | 99240,8593 | 108745,304 |
| 59 | 100458,777 | 107914,377 | 121 | 100424,784 | 107940,522 | 183 | 99276,7555 | 108691,109 |
| 60 | 100159,012 | 107453,228 | 122 | 100483,23 | 107942,214 | 184 | 99316,6733 | 108632,504 |
| 61 | 100099,078 | 107521,061 | 123 | 100544,063 | 108017,734 | 185 | 99356,8868 | 108571,975 |
| 62 | 99072,7959 | 108859,79 | 124 | 100610,685 | 108031,033 | | | |

Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (2022)

9. DIRECTRICES PARA LA DEFINICIÓN DE LO PÚBLICO

Enunciados de las directrices para gestión, financiación y gobernanza

Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.

Identificación de inversiones públicas de sectores de la administración distrital interesados en aportar total o parcial a la financiación de proyectos públicos de la AE y la definición de mecanismos para armonizar los planes operativos, de inversión y los planes de desarrollo con las fases de desarrollo de la AE

Definición de condiciones de la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público, aprovechamiento económico de las infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan capturar valor para contribuir a la financiación de las infraestructuras.

Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

Identificación de actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la Actuación Estratégica.

Estructuración de un esquema de gobernanza para la toma de decisiones que permita priorizar inversiones, cumplir los acuerdos con los aportantes, garantice el cronograma de ejecución del proyecto, y que facilite la articulación interinstitucional para la obtención de conceptos, gestión de trámites, y demás procesos de coordinación pública interinstitucional.

Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.

Objetivo específico

Promover los desarrollos mixtos y compactos que permitan caminar, pedalear, conectar, dar accesibilidad al transporte público, buscar el cambio del vehículo por medios no motorizados que permitan reducir la emisión de gases efecto invernadero (GEI) que contribuyan a la

mitigación del cambio climático, incentivar la densidad, la mezcla de usos y el reaprovechamiento del tejido urbano.

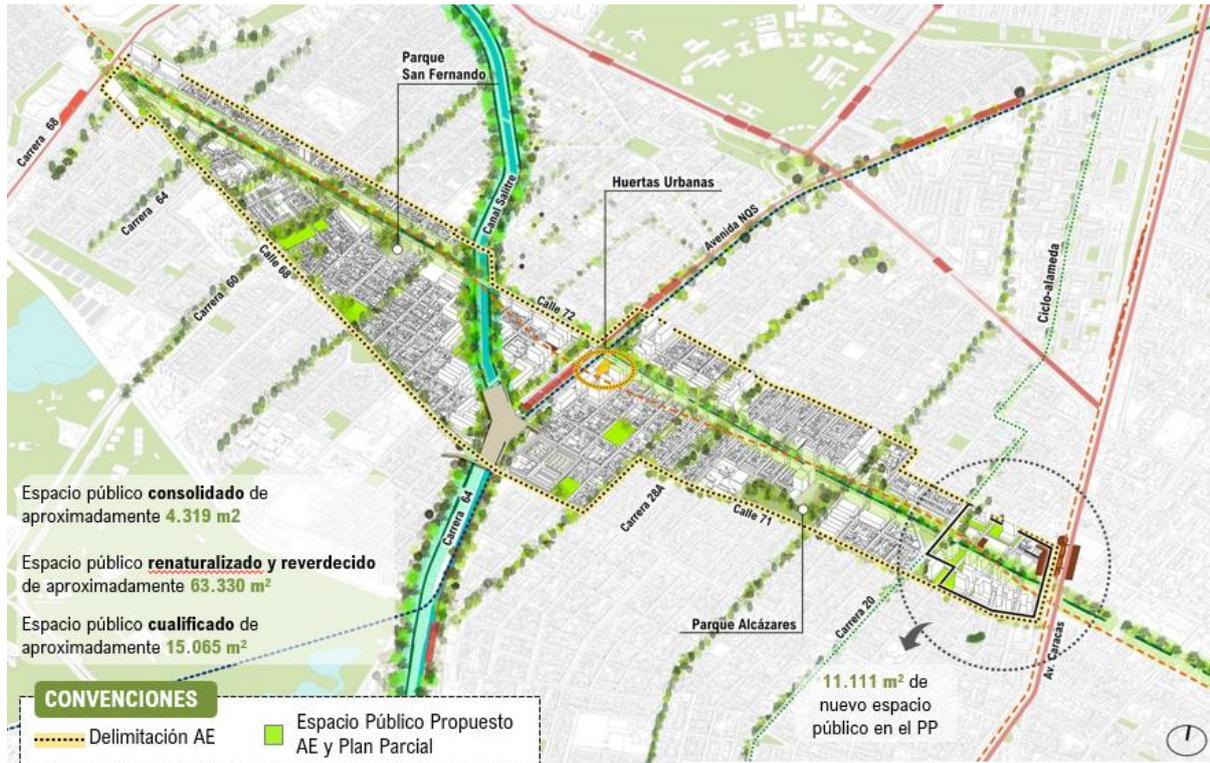
Objetivos específicos

- a. Promover que todas las intervenciones urbanísticas en los ámbitos de renovación urbana en la AE-Calle 72 se conciban desde una perspectiva de vitalidad y proximidad para la consolidación de una ciudad de los 15 y 30 minutos.
- b. Aportar en la reducción del déficit de vivienda y espacio público efectivo por habitante.
- c. Consolidar e impulsar el desarrollo de las actividades comerciales del sector en equilibrio con la conectividad del sistema de transporte masivo y el espacio público.
- d. Mejorar la calidad de vida de sus habitantes, en el marco del Concepto de Urbanismo Sostenible.
- e. Recuperar ambientalmente el Canal Salitre para el mejoramiento del cuerpo de agua y su espacio público colindante.
- f. Promover el reverdecimiento a través del mejoramiento del Canal Salitre
- g. Fortalecer la provisión de equipamientos híbridos con servicios y actividades complementarias para la ciudad-región.
- h. Fomentar la movilidad sostenible del sector a través de la articulación de los diferentes modos de transporte de la ciudad con el desarrollo de los programas de Corredor Verde y Calles Completas.
- i. Fortalecer el desarrollo del sector como piezas de ciudad inteligente, a través de la modernización de redes de servicios públicos y soportes urbanos al servicio de la ciudadanía.
- j. Incentivar la reactivación económica y el desarrollo de actividades comerciales y de servicios empresariales, atrayendo actividades productivas en torno a los proyectos de transporte y equipamientos que generen plazas de trabajo.
- k. Definir esquemas de gestión, financiación y de gobernanza específicos para garantizar la ejecución de los proyectos de la Calle 72.
- l. Propiciar procesos de participación ciudadana incidente para el desarrollo de las estrategias de intervención, contemplando la protección de moradores y actividades productivas.
- m. Promover estrategias de gestión de suelo y producción de proyectos inmobiliarios, vivienda VIP y VIS, y usos complementarios.

Reverdecer

D-1. Renovación y restauración del Canal Salitre

Mapa 38. Directrices componente Reverdecer



Fuente: Elaboración propia ERU

La renovación y restauración se enfoca en el Canal Salitre, para:

1. Fortalecer y consolidar el conector ecosistémico Virrey-Neuque
2. Mejorar la calidad del agua del Río arzobispo
3. El paisajismo del área

Proyectos:

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|--|--|
| Restauración de 700 m del Canal Salitre (comprendidos entre la Calle 68 y la Calle 72), a través del reverdecimiento de las franjas ambientales y los taludes del canal. Lo anterior, para Re naturalizar el Río Arzobispo. | Mediano |
| Mejoramiento de la calidad del agua del Canal Salitre , a través de la implementación de las tipologías de SUDS más adecuadas para la AE (p.ej., zonas de bio retención, zanjas de infiltración, alcorques inundables y pavimentos permeables, según un análisis general de las condiciones del territorio). Su instalación se debe priorizar en los 6.000 m2 de área identificada con amenaza media y alta por encharcamiento. A su vez, para tratar, principalmente, la escorrentía generada en las vías aledañas | Largo |

| | |
|--|---------|
| al canal (pues este volumen de agua que presenta las concentraciones más altas de contaminantes). | |
| Generación de aproximadamente 18.194 m² de nuevo público espacio verde en las zonas aledañas al Canal Salitre, para mejorar la conectividad ecológica del territorio y proveer servicios ecosistémicos a la población. | Mediano |

**Se calcula un déficit de 4.116 árboles para esta AE, a partir de calcular un indicador por habitante de mínimo 0,33 árboles y una población de línea base de 16.263 habitantes.*

**Se calcula un déficit de 109.613 m² de áreas verdes para esta AE, a partir de calcular el indicador por habitante de mínimo 10 m² por habitante.*

**El nivel de riesgo de desbordamiento se identifica como alto en la zona del canal salitre, por lo que se deben implementar medidas que reduzcan su riesgo al menos a bajo riesgo.*

**El nivel de riesgo de encharcamiento se identifica como alto en las zonas 2, 3 y 4 de la AE, por lo que se deben implementar medidas que reduzcan su riesgo al menos a bajo riesgo.*

Aporte a indicadores:

- Metros cuadrados de área verde por habitante.
- Número de árboles por cada tres habitantes.
- Hectáreas en ronda hídrica y cauces recuperadas, restauradas y renaturalizadas.
- Reducción del nivel de riesgo por encharcamiento.
- Reducción del nivel de riesgo por desbordamiento.

D-2. Integración ambiental y paisajística

Se enfoca en mejorar la conectividad de los corredores verdes y azules para:

5. Renovar el paisajismo del área
6. Incrementar la biodiversidad urbana
7. Proveer servicios ecosistémicos a la población
8. Para la mitigación y al cambio climático.

Proyectos:

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|---|--|
| Reverdecimiento de los corredores viales principales, que están presentes en la AE (i.e., Calle 68, Calle 72, Av. Caracas, Carrera 24 y Carrera 30), mediante la siembra de árboles y otras especies nativas. Podrían estar sujetos a intervención los 63.330 m ² del espacio público correspondientes los a separadores viales y andenes de estos corredores. | Mediano |
| Reverdecimiento y renaturalización de los Parques Alcázares y San Fernando (que comprenden 19.384 m ² de la AE), a partir del incremento de su área permeable y el mejoramiento de la cobertura vegetal. | Corto |
| Implementación de huertas urbanas en establecimientos educativos y/o comerciales (i.e., en los que estas huertas generen algún complemento a su actividad principal). Se debe priorizar su desarrollo en el nuevo equipamiento de educación proyectado, el cual está ubicado en Carrera 30 con Calle 71 C. | Corto, Mediano y Largo |
| Consolidación de un bosque urbano en el Cementerio del Norte , con el fin de incrementar la conectividad ecológica y aumentar la biodiversidad urbana | Largo |
| Las nuevas edificaciones de uso comercial e institucional, que se ubicarán en las tres (3) Áreas de Integración Modal (AIM) propuestas, deberán cumplir con las disposiciones de ecourbanismo y construcción sostenible . Para lo cual, se deberá aplicar lo indicado en el decreto que reglamentará las disposiciones en esta materia (ver Artículo 117 del Decreto 555 de 2021). | Mediano |

**Se calcula un déficit de 4.116 árboles para esta AE, a partir de calcular un indicador por habitante de mínimo 0,33 árboles y una población de línea base de 16.263 habitantes.*

**Se calcula un déficit de 109.613 m² de áreas verdes para esta AE, a partir de calcular el indicador por habitante de mínimo 10 m² por habitante.*

Aporte a indicadores:

- Metros cuadrados de área verde por habitante.
- Número de árboles por cada tres habitantes.
- Hectáreas de espacios públicos peatonales y para el encuentro renaturalizados y reverdecidos.
- Porcentaje de edificaciones nuevas con criterios de sostenibilidad.

D-3. Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente para aumentar el espacio público efectivo por habitante en el sector centro ampliado, que en ningún caso desmejore las condiciones actuales del sector.

Esta directriz se enfoca en la generación de nuevo espacio público, para aumentar el espacio efectivo por habitante en la AE Calle 72 que, en ningún momento, desmejore las condiciones actuales de este territorio, y que cumpla con las condiciones de calidad definidas en el POT y sus respectivas reglamentaciones. Lo anterior, en articulación con las diferentes directrices propuestas los objetivos de movilidad sostenible, servicios públicos, reactivación económica, etc. La inversión pública que se realice en espacio público podrá ser recuperada a través del recaudo de obligaciones urbanísticas en el tiempo que estime la AE.

Proyectos:

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i> |
|---|--|
| Nuevo espacio público en todo el ámbito de la AE de aproximadamente 114.085 m ² | Largo |
| Espacio público consolidado , con un área aproximada de 4.319 m ² | Mediano |
| Espacio público renaturalizado y reverdecido , con un área aproximada de 63.330 m ² | Mediano |
| Espacio público cualificado , con un área aproximada de 15.065 m ² | Corto |

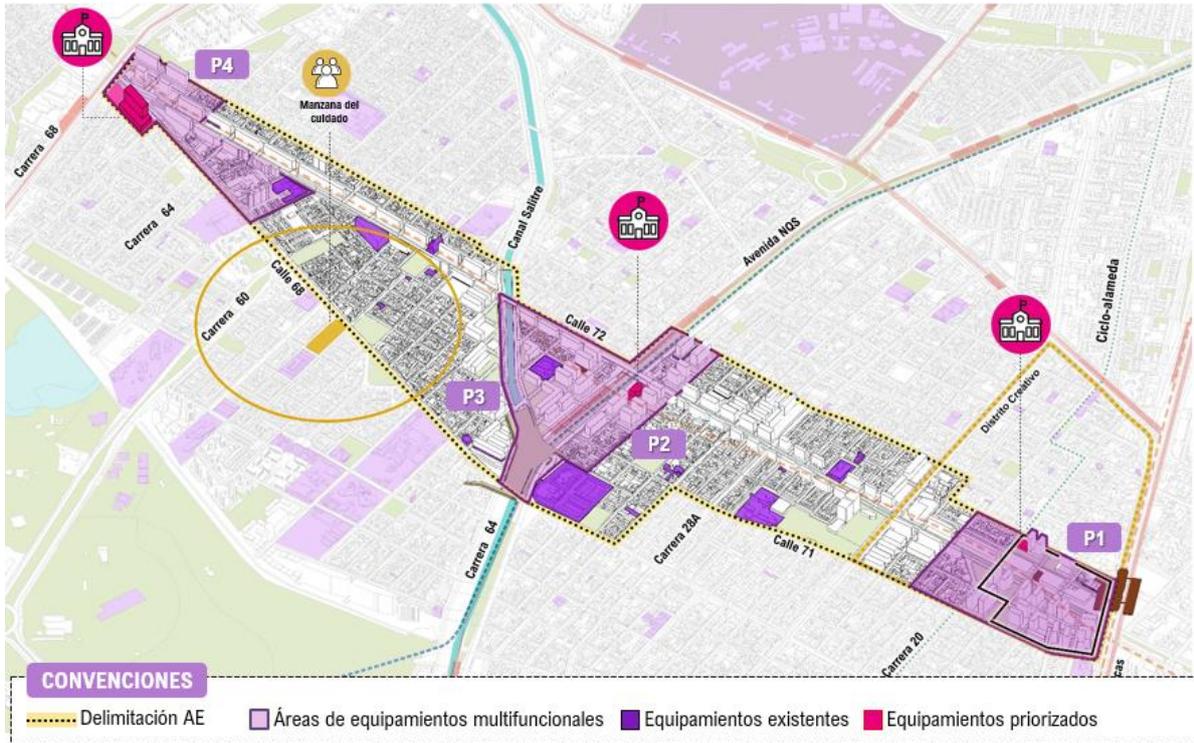
Aporte a indicadores:

- Metros de espacio público efectivo generado, renaturalizado, consolidado y cualificado.
- Número de árboles por habitante.
- Número de parques cualificados y ejecutados.

CUIDADO

D-4. Generación y/o recualificación de áreas para equipamientos multifuncionales e híbridos en el ámbito de la AE distribuidos en los siguientes servicios sociales y del cuidado

Mapa 39. Directrices componente Cuidado



Fuente: Elaboración propia ERU

Se deben generar nuevos equipamientos dentro de la AE que suplan los déficits identificados en el diagnóstico; para esto se debe priorizar la construcción de equipamientos destinados a la integración social, capacitación y entretenimiento con enfoque de género, educación con enfoque sostenible, así como servicios recreativos; estos se deben ubicar principalmente en las Áreas de Integración Multimodal AIM.

Adicionalmente, se deberán generar estrategias de coordinación con la Secretaría de Integración Social quién en la entidad líder de la manzana del Cuidado María Goretti que colinda con la Actuación Estratégica.

Proyecto

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i> |
|--|--|
| Construcción de un equipamiento híbrido dentro del Plan Parcial de Calle 72 con un área construida de 3.100 m² donde se localicen servicios | Mediano |

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo; o 2025, 2029, 2032</i> |
|---|--|
| alineados con el Área de Desarrollo Naranja como lo son una casa de la igualdad y una casa cultural . | |
| Recualificación del equipamiento existente IED Francisco de Paula Primero para la construcción de un edificio híbrido de 8.500 m² que ofrezca los siguientes servicios: un centro de Adulto Mayor, un jardín infantil y un equipamiento recreativo-deportivo (cancha deportiva) . | Mediano |
| Construcción de un proyecto de educación ambiental (ECA) cerca al Canal Salitre. | Corto |
| Nodo de equipamientos Multicampus de 10.000 m² donde se construyan servicios de educación superior, un jardín infantil y una casa de la igualdad. | Largo |

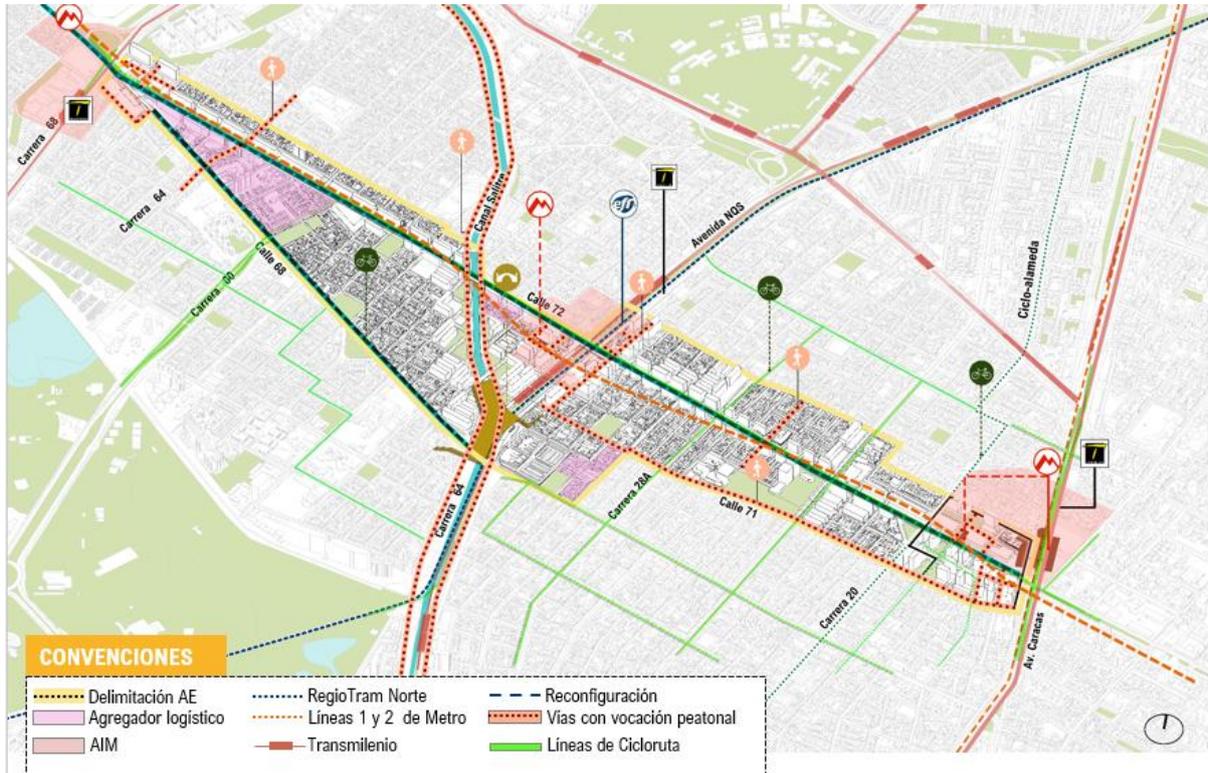
Aporte de indicadores

- Indicador de disponibilidad de equipamientos
- Indicador de proximidad de equipamientos
- Indicador de Accesibilidad de equipamientos

MOVILIDAD SOSTENIBLE

D-5. Configuración de la calle completa y disposición de las franjas funcionales del corredor de la Calle 72 entre la Av. Caracas y la Av. Carrera 68, y de la Calle 68 entre la Av. NQS y la Av. Carrera 68.

Mapa 40. Directrices componente Movilidad sostenible



Fuente: Elaboración propia ERU

El POT está enfocado en que la red vial debe consolidarse como una red de calles completas a partir de la intervención integral de todas las franjas funcionales de paramento a paramento. Estas permiten la cualificación del espacio público para la movilidad, la mejora de la seguridad vial para peatones y ciclistas, el reverdecimiento de la ciudad, la mejora de su capacidad de respuesta y resiliencia frente a la emergencia climática y permiten el movimiento de todas las personas, especialmente las personas mayores, personas con discapacidad, mujeres, niñas, niños y animales. Las calles completas deben incluir franjas continuas de circulación peatonal, de cicloinfraestructura, de circulación para el transporte público de alta y media capacidad, vehiculares mixtas, de paisajismo para la resiliencia urbana, y de áreas privadas afectas al uso público.

La Calle 68 no solo tiene una vocación al sistema de transporte público, sino que tiene una fuerte vocación comercial. La presencia de estas dos vocaciones genera una oportunidad de reconfiguración del espacio público priorizando a los peatones generando franjas de

circulación amplias y espacio de permanencia. Se debe entonces consolidar la Calle 68 entre la Av. Carrera 68 y la Av. NQS como una vía con vocación comercial, de transporte sostenible (transporte público y modos no motorizados). Deberá cumplir con lo definido en el artículo 155 del POT, sin embargo, debe priorizar los modos no motorizados ciclista y peatonal generando franjas de circulación amplias y espacios de permanencia para los peatones.

Por otro lado, en los corredores verdes se desarrolla infraestructura de movilidad que privilegia los modos de transporte limpio, al peatón y a la micromovilidad. El desarrollo de los proyectos en los corredores de alta y media capacidad, cicloinfraestructura y micromovilidad, deben cualificar el sistema de movilidad y la estructura urbana de la ciudad a partir del reverdecimiento, la renaturalización, el fortalecimiento de las dinámicas de proximidad y el Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible – DOTS, donde se garanticen condiciones urbanas que incentiven el uso de medios de transporte de cero y bajas emisiones, y espacios de permanencia que se integren al tejido urbano y social. La conceptualización de estos corredores debe cumplir como mínimo con lo descrito en la estrategia de calles completas.

La Calle 72, la Calle 68 y la Av. NQS son los corredores en donde actualmente se concentra la mayoría de los siniestros viales. Las intervenciones en estos corredores deben mejorar las condiciones de seguridad vial para todos los actores. En este sentido, estos corredores se deben consolidar como corredores de alta capacidad con las franjas dispuestas por la estrategia de calles completas. La distribución de las franjas funcionales debe tener en cuenta las necesidades y vocaciones funcionales y urbanísticas de la Actuación Estratégica y cumplir con los anchos mínimos de referencia por tipo de franja para este perfil de la calle completa. Se debe considerar que la franja de circulación para el transporte público puede ser de carril exclusivo, preferencial, compartido o mixto, discurrir dentro del perfil de la calle o de manera independiente como vía férrea atravesando otros espacios urbanos. Si se define que debe ser segregada, puede estar localizada a nivel, elevada o subterránea. A lo largo del eje de la Calle 72 va a operar de manera subterránea el sistema metro de Bogotá (SLMB), que se considera como la franja de circulación para el transporte público e incluye el área de ocupación del túnel y las áreas en donde se condiciona la construcción de edificaciones. En la superficie de esta franja funcional, se pueden localizar las demás franjas funcionales para cumplir con lo definido

en el artículo 155 del POT. Para esto, se debe cumplir con las condiciones y las limitaciones constructivas, edificatorias y de ingeniería que establezca la Empresa Metro de Bogotá.

Es relevante fomentar la implementación de zonas de parqueo en vía con mecanismo de cobro y zonas de parqueo fuera de vía en la AE que satisfaga la demanda de parqueo de la zona para evitar que se presente parqueo en vía irregular. El mal uso de la infraestructura en términos de parqueo en vía no solo genera condiciones inseguras para los diferentes actores viales y también rompe la dinámica urbana para los peatones, sino que también se reduce la capacidad de la vía generando así congestión en la zona.

Proyectos

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|---|
| Construcción del corredor de la Calle 72 como calle completa de la malla arterial de la red vial. Entre la Av. Caracas y la Av. Cra 68 en una longitud de 3.3 Kms, con un perfil con ancho aproximado de 50 mts. | Mediano |
| Construcción del corredor de la Calle 68 como calle completa de la malla arterial de la red vial, en una longitud de 1.6 Kms, con un perfil con ancho aproximado de 31 mts. y tramo entre la Av. Carrera 68 y la Av. NQS. | Mediano |

Aporte a indicadores:

- Conectividad de la movilidad sostenible

D-6. Desarrollo y adecuación de la red de ciclo infraestructura que promueva el uso de modos no motorizados.

La red de cicloinfraestructura incluye las franjas por donde circulan bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad y las áreas de servicios complementarios a estos vehículos. La red incluida dentro de la AE Calle 72 no ofrece una solución redundante para ciclistas en el sentido Oriente – Occidente y Norte – Sur. Se deben construir ciclorrutas que permitan la conectividad en sentido Oriente – Occidente y Norte – Sur: Calle 72, Calle 68, Ciclo Alameda Medio Milenio, Canal Salitre, Carrera 24 y Carrera 60, articulándolas con la infraestructura existente. Las

ciclorrutas deberán construirse sobre calzada y tomando medidas de seguridad vial que permitan a los ciclistas realizar un viaje seguro. Ahora bien, las ciclorrutas en la Calle 68 y de la Calle 72 hacen parte de las franjas en la construcción como calles completas.

La red de cicloinfraestructura incluye las áreas de servicios complementarios a los vehículos, por lo que se crea la necesidad de incorporar una red densa de ciclo parqueaderos públicos sobre el espacio público y fuera de vía en proximidad a equipamientos y a estaciones de transporte público masivo. Se deberá determinar el número de cupos de parqueo de vehículos no motorizados (bicicletas, bicicletas de carga, patinetas, etc.) necesarios para satisfacer la demanda que generarán los nuevos desarrollos dentro de la AE. Adicionalmente, asociados a estos cicloparqueaderos, se deben incluir puntos de mecánica para vehículos no motorizados que amplíen la oferta de servicios para ciclistas.

Finalmente, al generarse una mayor densificación dentro de la AE la demanda de sistemas de transporte no motorizado aumentará, por lo que se hace necesario ampliar la zona de servicio del sistema de bicicleta pública de la ciudad. Se deberá determinar el número de cupos y de bicicletas públicas necesarios para satisfacer la demanda que generarán los nuevos desarrollos dentro de la AE.

Proyectos

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|--|--|
| Construcción de las ciclorrutas proyectadas a lo largo de los ejes: Calle 72, Calle 68, Canal Salitre, Carrera 24, y Carrera 60 y su articulación con las ciclorrutas existentes, en una longitud total de 6.65 Kms. | Mediano |
| Instalación de una red de ciclo parqueaderos públicos (sobre el espacio público o en predios privados) en proximidad a equipamientos y estaciones de transporte público masivo. | Mediano |
| Instalación de una red de puntos de mecánica de bicicletas en zonas con gran presencia de ciclistas. | Corto |
| Desarrollo de estudios técnicos y financieros que permitan determinar la viabilidad para ampliar la zona de servicio del | Corto |

| | |
|---|-------|
| sistema de bicicleta pública de la ciudad. Ofrecer el servicio a lo largo de la Actuación Estratégica. | |
| Construcción de la Ciclo Alameda del Medio milenio que atraviesa la AE en sentido Norte – Sur, en una longitud de 400 mts entre la Calle 71 y Calle 74. | Corto |

Aporte a indicadores:

- Kilómetros de ciclorrutas construidos en el ámbito de la AE.
- Cupos de cicloparqueaderos habilitados.
- Número de puntos de mecánica instalados.
- Conectividad de la movilidad sostenible.
- Tiempos de viaje en bicicleta.
- Accidentabilidad.

D-7. Desarrollo y adecuación de la red peatonal que brinde mayor conectividad de los peatones.

La red peatonal actual es suficiente y redundante pues aporta múltiples soluciones para que los peatones se movilicen. La infraestructura peatonal, si bien muestra continuidad virtual de andenes, de manera general el andén no cuenta con las características necesarias para soportar a personas con movilidad reducida o con condición de discapacidad visual o auditiva. La calidad de la infraestructura es deficiente principalmente en la malla vial local. La infraestructura y las franjas de circulación peatonal debe ser continua, sin obstáculos ni cambios de niveles y debe cumplir con los estándares de accesibilidad universal.

La confluencia de varios sistemas de transporte masivo requiere de una infraestructura peatonal y de espacio público que soporte los movimientos peatonales de intercambio entre sistemas de transporte (Primera y Segunda Línea de Metro de Bogotá y troncales Caracas, NQS y Av. Carrera 68 de Transmilenio), así como de conexión con equipamientos, oficinas y viviendas del sector. Se hace entonces necesario la generación de franjas de circulación peatonal suficientes para satisfacer la demanda de transporte peatonal tanto de transferencia de los sistemas de transporte como de alimentación a los mismos conectando con las zonas residenciales y de equipamientos de la zona. Se deben generar pasos seguros para peatones y ciclistas a lo largo del eje de la Calle 72 especialmente en las intersecciones con la Av. NQS.

Este paso pueden ser pasos aéreos o subterráneos, y para la Calle 72 deben ser integrados a la estación y operación de la SLMB y de Regiotram del norte. Se debe implementar una estrategia de pacificación de vías que alimenten las diferentes estaciones de los sistemas de transporte masivo, dando así prioridad a los peatones. Estos perfiles deben contar con un carril de circulación vehicular que permita el ingreso a predios de máximo 5 metros de ancho. El resto del ancho del perfil disponible deberá priorizar las franjas de circulación peatonal y generar espacios de permanencia peatonal. Estas vías pacificadas deberán cumplir con lo definido en el artículo 155 del POT.

En el área en donde converge en Canal Salitre, la Calle 68 y la Av. NQS se deberá desarrollar una plataforma peatonal a nivel que conecte ambos costados de la NQS y sirva como conexión peatonal del eje de la Calle 68 y a su vez genere espacio público de permanencia. Esta plataforma peatonal implica que la Av. NQS deberá atravesarla a desnivel, preferiblemente subterránea.

Sobre el Canal Salitre se generará una alameda que integre el canal con el contexto urbano del barrio 12 de octubre. Se deberán generar franjas de circulación peatonal y ciclorruta que respondan a la vocación comercial que tiene el barrio.

Proyectos

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|--|
| Articulación de los sistemas de transporte público el espacio público creando pasos peatonales subterráneos y/o elevados que conecten la SLMB, el Regiotram del norte y la estación de Transmilenio Av. Chile. | Largo |
| Garantizar las mejores condiciones para la movilidad peatonal en todos los sentidos sobre el área en donde convergen el Canal Salitre, la Calle 68 y la Av. NQS, definiendo la opción más viable (bien sea soterrado de la Av. NQS, Puente plataforma o paso a nivel) | Largo |
| Construcción de 680m de alameda sobre el Canal Salitre entre Av. NQS y la Calle 72. | Largo |
| Desarrollo y adecuación de las siguientes vías con enfoque peatonal como soporte y alimentación de los nodos de transporte multimodal que generan las estaciones de los diferentes sistemas de transporte masivo: | Mediano |

Como apoyo al nodo de la Calle 72 con Av. Caracas en donde se localizarán la estación Calle 72 de la troncal Caracas de Transmilenio, la estación N° 16 de la PMLB, la estación N° 1 de la SLMB:

- Calle 71 entre Av. Caracas y Av. NQS
- Carrera 14A entre Calles 71 y 72
- Calle 71A entre Av. Caracas y Carrera 15
- Carrera 15 entre Calles 71 y 71A
- Carrera 20A entre Calles 72 y 73

Como apoyo al nodo de la Calle 72 con Av. NQS en donde se localizarán las estaciones Av. Chile y Calle 75 de la troncal Caracas de Transmilenio, la estación N° 2 de la SMLB, la estación N° 3 de Regiotram del norte:

- Carrera 29C entre Calles 71 y 74
- Calles 71, 71C, 71A entre Av. NQS y Carrera 19C
- Calle 71C entre Av. NQS y Carrera 51
- Carrera 50 entre Calles 71C y 72
- Carrera 51 entre Calles 71C y 72
- Canal Salitre en costado norte y sur

Como apoyo al nodo de la Calle 72 con Av. Carrera 68 en donde se localizarán la estación Calle 72 de la troncal Carrera 68 de Transmilenio y la estación N° 3 de la SMLB:

- Carrera 64 entre Calles 68 y 73
- Calle 67G entre Carreras 68 y 66.
- Carrera 66 entre Calles 67G y 72
- Carrera 67 entre Calles 72 y 73
- Calle 72A entre Carrera 68 y 66

La intervención en estas vías deberá realizarse en concordancia con la implementación de los distintos sistemas de transporte masivo que alimentan. Se deberá realizar un estudio de tránsito o estudio equivalente que permita determinar la condición operacional de la AE

Aporte a indicadores:

- Conectividad de la movilidad sostenible.
- Metros cuadrados de espacio público peatonal construidos.

D-8. Integración intermodal entre los diferentes modos de transporte (Metro, Transmilenio, Regiotram del norte, SITP, taxis, bicicleta y peatones).

Dentro de la AE habrá una amplia oferta de transporte público con SITP, Transmilenio, PLMB, SLMB y Regiotram del Norte. Es por esto que, las redes peatonales deben diseñarse considerando la gran afluencia de peatones que traerá la implementación de todos estos sistemas de transporte, principalmente en las AIM: Av. Caracas con Calle 72, Calle 72 con NQS y Calle 72 con Av. Carrera 68. Estas zonas se deben entender como grandes nodos multimodales en donde se fomente el uso de modos de transporte no motorizados, generando infraestructura que priorice a los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público por encima del uso del vehículo particular. Adicional a esto, el transporte público individual – taxi – debe entenderse como una oferta de transporte de última milla satisfaciendo las necesidades de inicio y final de viaje de los usuarios de transporte público masivo. Se deben entonces implementar zonas amarillas dentro de las AIM soportadas con infraestructura que no obstruya la circulación de los demás vehículos y que no permita la invasión del espacio público.

Con el fin de favorecer la movilidad sostenible y la multimodalidad, la Actuación Estratégica debe proveer la infraestructura que garantice la integración física entre los diferentes tipos de transporte público masivo (Metro, Transmilenio y Regiotram del norte) en las AIM. Esta infraestructura debe contar con la integración del sistema zonal del SITP y de vehículos de transporte público particular (taxis), así como también con los modos no motorizados a través de la red peatonal y de espacio público. El objetivo principal debe ser limitar al mínimo las distancias de caminata para el intercambio modal, brindando condiciones de accesibilidad y conectividad con la red peatonal existente.

Proyectos

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|--|--|
| Consolidación de la AIM en la Calle 72 con Av. Caracas. Esta AIM debe permitir la integración de los sistemas de transporte público masivo entre la estación No.16 de la PLMB, la estación No.1 de la SLMB, la estación de la estación Calle 72 de la troncal Av. Caracas de Transmilenio, con los sistemas de transporte zonal del SITP, el servicio de taxi y los modos no motorizados. Se deberá generar infraestructura de soporte para el sistema zonal y el taxi que no interfiera con las franjas de circulación vehicular. La integración modal podrá hacerse en una estructura que reúna a todos los modos o a través de la red | Largo |

| | |
|---|-------|
| <p>peatonal y el espacio público generando condiciones seguras y cómodas para los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.</p> | |
| <p>Delimitación de la AIM en la Calle 72 con Av. NQS. Esta AIM debe permitir la integración modal de los sistemas de transporte público masivo entre la estación No.2 de la SLMB, la estación de la estación Av. Chile de la troncal Av. NQS de Transmilenio, la estación No. 3 de Regiotram del norte con los sistemas de transporte zonal del SITP, el servicio de taxi y los modos no motorizados. Se deberá generar infraestructura de soporte para el sistema zonal y el taxi que no interfiera con las franjas de circulación vehicular. La integración modal podrá hacerse en una estructura que reúna a todos los modos o a través de la red peatonal y el espacio público generando condiciones seguras y cómodas para los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.</p> | Corto |
| <p>Delimitación de la AIM en la Calle 72 con Av. Carrera 68. Esta AIM debe permitir la integración modal entre la estación No.3 de la SLMB, la estación de la estación Calle 72 de la troncal Av. Carrera 68 de Transmilenio con los sistemas de transporte zonal del SITP, el servicio de taxi y los modos no motorizados. Se deberá generar infraestructura de soporte para el sistema zonal y el taxi que no interfiera con las franjas de circulación vehicular. La integración modal podrá hacerse en una estructura que reúna a todos los modos o a través de la red peatonal y el espacio público generando condiciones seguras y cómodas para los peatones, ciclistas y usuarios de transporte público.</p> | Corto |

Aporte a indicadores:

- Conectividad de la movilidad sostenible.

D-9. Desarrollo y adecuación de zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue de mercancías.

De manera general en Bogotá, no se tiene una infraestructura de soporte que permita que se hagan las actividades de cargue y descargue de mercancías se hagan sin traumatismos a la movilidad. Los camiones invaden los carriles de circulación e incluso el espacio público peatonal generando así condiciones inseguras para los diferentes actores viales. Se hace entonces necesario generar mecanismos que organicen esta actividad logística a una escala zonal habilitando zonas de parqueo en vías locales que no bloqueen las franjas de circulación vehicular. Se deben habilitar zonas de parqueo en vías locales para el cargue y descargue de mercancías al por menor. Estas bahías deberán ser adicionales a las franjas de circulación

vehicular para evitar que se genere congestión en la zona. Estas bahías de cargue y descargue operarán principalmente en proximidad de zonas comerciales dentro de la AE.

Adicionalmente y dada la alta actividad comercial y logística en algunos sectores de la AE hacen pertinente la instalación de agregadores logísticos que sirvan como centro de acopio y que incentiven el transporte de mercancías de última milla dentro del límite de la AE. Se deben implementar zonas de cargue y descargue fuera de vía, generando así agregadores logísticos que sirvan como centro de acopio y que incentiven el transporte de mercancías de última milla con modos no motorizados. Estos agregadores logísticos deben soportar el almacenamiento provisional de mercancías y deben funcionar como un intermediario entre la empresa de transporte de mercancías y el destinatario final. Se deberá entonces permitir el ingreso de camiones medianos hasta el agregador logístico y dentro de la AE se limitará el tránsito de vehículos pesados para garantizar que el movimiento de la carga se haga a través de pequeños vehículos. Estos agregadores recibirán carga de grandes dimensiones o al por mayor, es decir que su principal público objetivo dentro de la AE son los negocios de autopartes localizados principalmente en el 7 de agosto y entre la Carrera 50 y la Av. Carrera 68, y los negocios de fabricación de muebles del barrio 12 de octubre.

Proyectos

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|--|
| Construcción de un agregador logístico entre la Carrera 50, la Av. Carrera 68, la Calle 72 y la Calle 68 como soporte a la actividad de comercialización de autopartes de la zona. La concepción de este agregador deberá tener un enfoque en la distribución de carga de última milla utilizando modos de transporte no motorizado y así disminuir la circulación de pequeños vehículos de carga en la zona. | Largo |
| Construcción de un agregador logístico en el barrio 12 de octubre, como soporte a la actividad de fabricación de muebles. La concepción de este agregador deberá tener un enfoque en la distribución de carga de última milla utilizando modos de transporte no motorizado y así disminuir la circulación de pequeños vehículos de carga en la zona. | Largo |
| Construcción de bahías de parqueo exclusivamente para la actividad de cargue y descargue de mercancías, enfocado en el comercio a menor escala. La localización de estas zonas de cargue y descargue debe responder a las necesidades de los locales comerciales dentro del límite de la AE. Estas zonas no deben invadir las franjas de circulación peatonal ni el espacio público. | Corto |

Aporte a indicadores:

- Cupos habilitados para la actividad de cargue y descargue de mercancías.
- Metros cuadrados habilitados para la actividad logística.

SERVICIOS PÚBLICOS Y CIUDAD INTELIGENTE

D-10. Desarrollo de estrategia de mejoramiento de capacidad de acueducto y alcantarillado a través de optimización de redes, y aprovechamiento de aguas lluvias mediante proyectos de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) en el ámbito de la AE.

Esta directriz se enfoca en la adecuación de los sistemas de acueducto y alcantarillado (tanto pluvial como sanitario), de acuerdo con las condiciones técnicas definidas por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAB), para garantizar la prestación de los servicios públicos para la población futura. Se aclara que todas las zonas verdes, áreas renaturalizadas y edificaciones nuevas que se desarrollen al interior de la AE deben integrar tipologías de SUDS para reducir (mínimo) en un 25% el caudal pico del hidrograma de la creciente de diseño y evitar sobrecargas de los sistemas pluviales y posteriores inundaciones, según lo establecido en el POT.

Proyectos:

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|---|
| Adecuación de las redes locales de acueducto, alcantarillado sanitario y pluvial de acuerdo con las condiciones técnicas definidas por la EAB, para garantizar la prestación de los servicios públicos a la población futura | Mediano |
| Implementación de tipologías de SUDS complementarias al sistema de drenaje pluvial convencional, a lo largo de las cuencas aferentes existentes para reducir velocidades de descarga de escorrentía y evitar la generación del encharcamiento, mitigando los impactos de las zonas existentes con amenaza por encharcamiento alta y media, y potencializando la provisión de servicios ecosistémicos a la población | Mediano |

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|--|
| Implementación de sistemas de captación y almacenamiento de agua pluvial, para su aprovechamiento en usos no potables en nuevas edificaciones, principalmente, de uso institucional y comercial | Mediano |

Aporte a indicadores:

- Porcentaje de cobertura regulatoria de acueducto y alcantarillado.

D-11. Desarrollo de estrategias para la gestión inteligente del territorio a través de la modernización de las redes de soportes urbanos públicos asociado a las intervenciones de calles completas y en los ámbitos de la renovación urbana para la movilidad sostenible.

Promover el desarrollo de una ciudad inteligente, poniendo la tecnología al servicio de la ciudad para optimizar su funcionamiento con un diseño urbano flexible que garantice la eficiencia del consumo de energía y manejo de residuos, la gestión del acceso a internet universal a través de redes de fibra óptica, la modernización del alumbrado público con el cambio de luminarias a tecnología LED, y el soterramiento de redes de servicios públicos. Igualmente, el desarrollo de infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.). Lo anterior, se debe desarrollar en las intervenciones de calles completas y en los ámbitos de renovación urbana para la movilidad sostenible.

Proyectos:

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|--|
| Configuración de redes de internet de fibra óptica que permitan el acceso universal a internet. | Mediano |
| Modernización del alumbrado pública con el cambio de Luminarias a tecnología LED como mínimo en todos los proyectos nuevos. | Mediano |
| Soterramiento de todas las redes de servicios públicos. | Mediano |

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, largo</i> |
|---|--|
| Desarrollo de la infraestructura de transporte y seguridad vial con tecnologías inteligentes (cámaras, semáforos, conteo, etc.) | Mediano |
| Incorporación de ECA dentro del proyecto que mitiguen los impactos y vinculen a los actores de la zona. | Mediano |

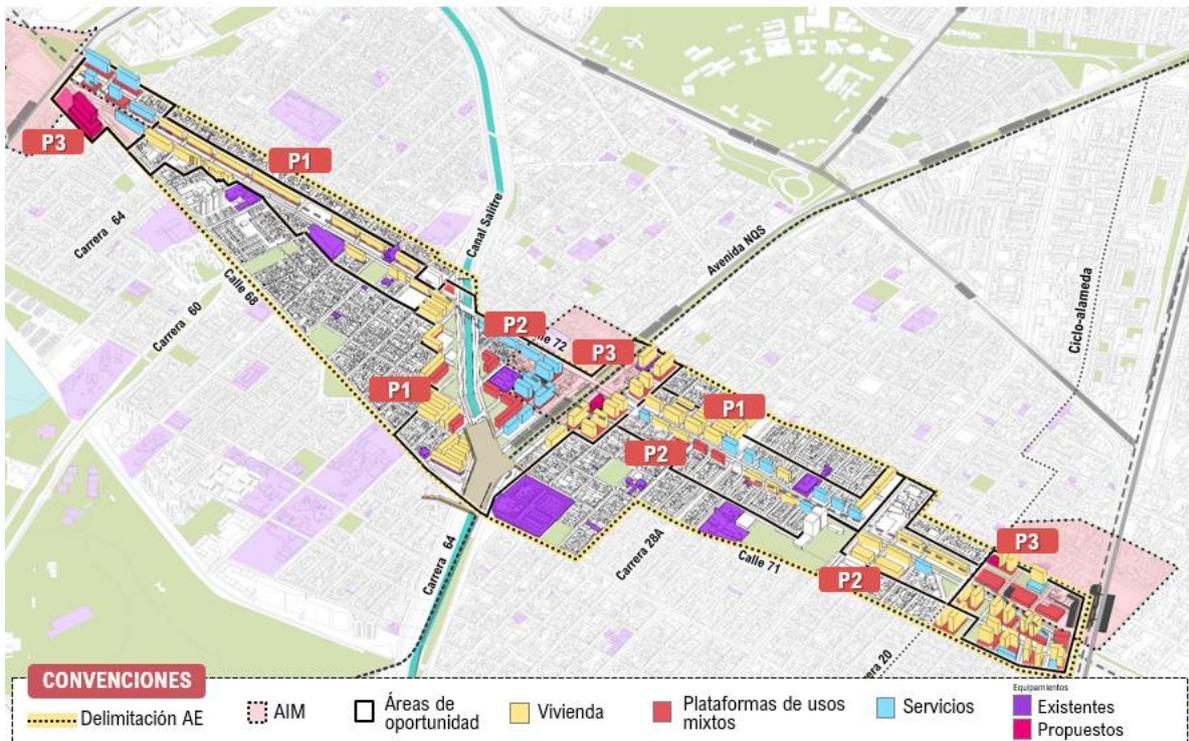
Aporte a indicadores:

- Porcentaje de kilómetros de redes soterradas en vías en el área urbana de la ciudad
- Porcentaje de hogares con posibilidad de acceso a TICs (Vía Internet)
- Porcentaje de residuos aprovechables aprovechados

REACTIVACIÓN

D-12. Localización de oferta de vivienda en el ámbito de la AE

Mapa 41. Directrices componente Reactivación



Fuente: Elaboración propia ERU

Con el objetivo de minimizar los desplazamientos de la población económicamente activa se deben generar estrategias para la construcción de vivienda, principalmente de interés social, priorizando que la construcción se dé sobre las mallas viales de la AE como lo son la calle 72, la calle 68 la carrera 24, la carrera 30, la carrera 60 y la carrera 68 y frente al canal del río Salitre.

Esta nueva vivienda debe estar acompañada con el aumento de la oferta de espacio público, del número de especies arbóreas, de equipamientos y demás soportes urbanos que garanticen óptimos índices de calidad de vida dentro de la AE

Proyecto

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|---|--|
| Generación de 13.761 unidades de vivienda nueva | Largo |
| Generación de 3.358 unidades de VIS/VIP, distribuidas a lo largo de las áreas de oportunidad y preferiblemente cercanas a las estaciones de los sistemas de transporte masivo | Largo |

Aporte de indicadores

- Iniciaciones de vivienda
- Oferta de vivienda VIS / VIP
- Densidad poblacional

D-13. Generación de nuevos empleos permanentes asociados al desarrollo de comercio, servicios y equipamientos en el ámbito de la AE y en los proyectos de renovación urbana para la movilidad sostenible

Se deben generar estrategias para la fomentar la creación de empresas y nuevos de establecimientos económicos, principalmente de usos comerciales, de servicios y de industria

artesanal que generen bajo impacto ambiental y sean compatibles con la vivienda para minimizar los desplazamientos, generar competitividad y aumentar la oferta de empleo.

Las estrategias deben ir encaminadas a incentivar la localización de actividad productiva en las manzanas colindantes a los corazones productivos, las que están dentro del Área de Desarrollo Naranja y en las AIM con el objetivo de generar articulación de los sistemas productivos locales a las dinámicas cercanas de los barrios San Felipe, 7 de agosto y 12 de octubre sin que esto desmejorar la calidad de vida de los residentes actuales. Se debe garantizar la producción de vivienda con pisos activos o que por lo menos el 10% del área construida de una manzana tenga un uso diferente al uso principal. Se prevé que un hecho detonante será la priorización

Proyecto

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|--|--|
| Generación de 57.000 nuevos puestos de trabajo asociados al comercio y servicios generados al interior de la AE | Largo |
| Generar alrededor de 1.000 nuevos empleos asociados a los servicios que prestan los equipamientos al interior de la AE | Mediano |
| Generar un corredor gastronómico con vías pacificadas que articule los establecimientos económicos ubicados sobre la carrera 50 con calle 71A a la plaza de mercado del 12 de octubre. | Largo |

Aporte de indicadores

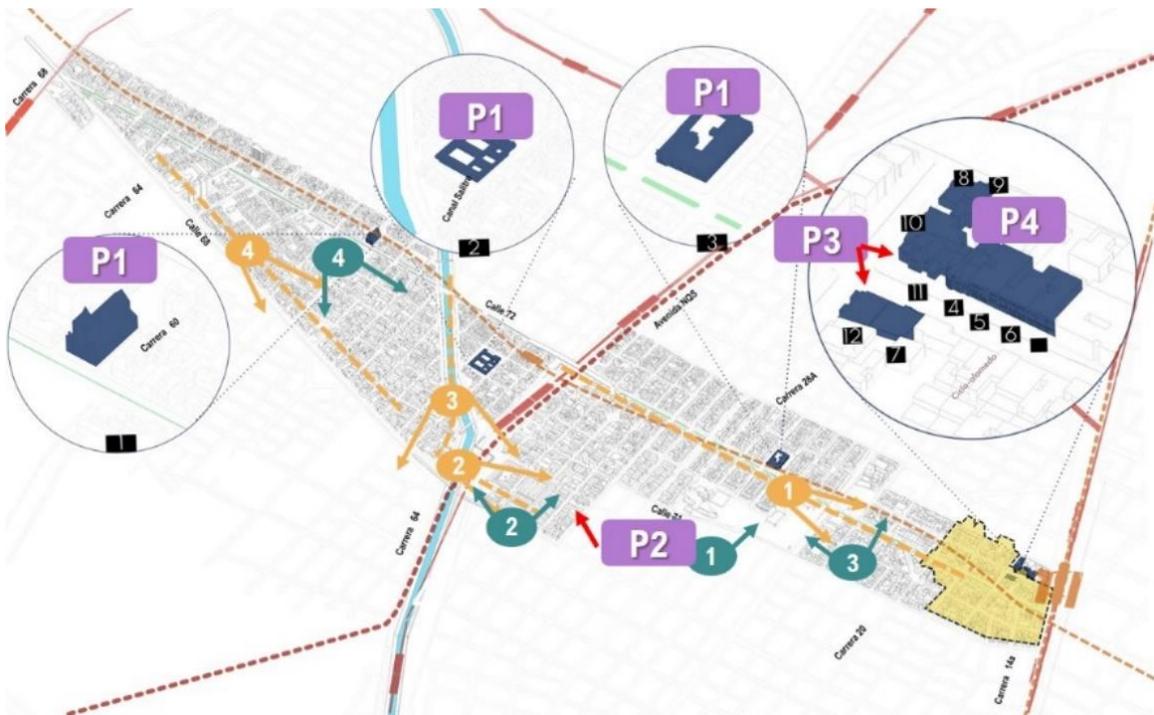
- Densidad de establecimientos económicos y empleos.
- Proximidad a centros generadores de Empleo
- Índice de mezcla de usos
- Índice de mezcla de usos del suelo complementarios al uso principal
- Proyectos ejecutados para la promoción de actividades productivas
- Productividad laboral micro y pequeñas empresas en la gran rama económica Comercio
- Productividad laboral micro y pequeñas empresas en la gran rama económica Servicios
- Productividad laboral micro y pequeñas empresas en la gran rama económica Industria

- Productividad multifactorial de medianas y grandes en la gran rama económica Comercio
- Productividad multifactorial de medianas y grandes en la gran rama económica Servicios
- Productividad multifactorial de medianas y grandes empresas en la gran rama económica Industria

PATRIMONIO

D-14. Intervención en áreas de protección de entornos patrimoniales regulando el desarrollo en altura y empates de los predios localizados en el entorno inmediato de los inmuebles y/o sectores declarados como patrimonio de la ciudad, para proteger el perfil urbano compuesto por el costado de manzana en que se localiza el BIC, y el costado o costados de manzanas que dan frente al BIC o al SIU siempre que estén sobre vías de carácter local, entendiendo que las vías de malla vial arterial e intermedia constituyen barreras funcionales que desvirtúan la percepción del perfil urbano que se pretende proteger.

Mapa 42. Directrices componente Patrimonio áreas aferentes



Fuente: Elaboración propia ERU

Proyecto

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|---|--|
| Regular los perfiles urbanos que incluyen inmuebles patrimoniales que ocupan una manzana completa. | Corto |
| Regular los perfiles urbanos y altura de edificaciones colindantes a inmuebles patrimoniales localizados en predios medianeros. | Corto |
| Regular los perfiles urbanos y altura de edificaciones colindantes a inmuebles patrimoniales localizados en esquina de manzana | Corto |
| Regular los perfiles urbanos y altura de edificaciones colindantes a conjuntos de inmuebles patrimoniales. | Corto |

Figura 46. Ejemplos BIC según localización



P1. Los predios con frente sobre la manzana en que se localiza el BIC pueden plantear como altura máxima la del BIC. Una mayor altura podrá plantearse a partir de un retroceso desde el paramento de construcción de 5 metros. El estudio de conos visuales del perfil protegido, que se haga en la formulación de la AE, establecerá las alturas máximas permitidas.

P2. Los predios localizados en el costado de manzana en que se ubica el inmueble patrimonial deben plantear como altura máxima la del BIC, así como los predios con frente sobre el costado de manzana en que este se localiza o al sector de interés urbanístico cuando así corresponda. Mayores alturas serán a partir de un retroceso desde el paramento de construcción de 5 metros. El estudio de conos visuales del perfil protegido, que se haga en la formulación de la AE, establecerá las alturas máximas permitidas.

P3. Los predios localizados en los costados de manzana en que se ubica el inmueble patrimonial deben plantear como altura máxima la del BIC, así como los predios con

Proyecto

| Nombre <i>del proyecto o la intervención</i> | Plazo de Ejecución <i>Corto, Mediano, Largo</i> |
|---|--|
| Realizar los estudios técnicos en los inmuebles patrimoniales con categoría de conservación integral, correspondientes a dos iglesias, un convento, un colegio y uno de origen residencial. | Largo |
| Realizar los estudios técnicos en los inmuebles patrimoniales con categoría de conservación tipológica, correspondientes a diez inmuebles con uso originalmente de vivienda. | Mediano |

Figura 47. BIC conservación integral



Inmuebles patrimoniales de conservación integral

Tabla 33. Inmuebles conservación integral

| DIRECCIÓN | NOMBRE EDIFICIO | CATEGORÍA | BARRIO | USOS |
|---------------|----------------------------------|-----------|-----------------|--------------------|
| KR 29 69 26 | Iglesia Santísima Trinidad. | COIN | La Merced Norte | DOTACIONAL PRIVADO |
| CL 71 C 51 31 | Centro Vicentino Federico Ozanam | COIN | Doce de Octubre | RESIDENCIAL |
| AC 72 57 A 16 | Parroquia San Fernando Rey | COIN | San Fernando | DOTACIONAL PRIVADO |
| CL 72 A 20 82 | | COIN | San Felipe | RESIDENCIAL |
| AC 72 27 10 | Convento Siervas de María | COIN | Alcazares Norte | DOTACIONAL PRIVADO |

Figura 48. BIC conservación tipológica



Inmuebles patrimoniales de conservación tipológica

Tabla 34. Inmuebles conservación tipológica

| DIRECCIÓN | NOMBRE EDIFICIO | CATEGORÍA | BARRIO | USOS |
|-----------------|-----------------|-----------|------------|--------------------------|
| CL 72 A 20 40 | | COTI | San Felipe | COMERCIO EN CORREDOR COM |
| CL 72 A 20 58 | | COTI | San Felipe | RESIDENCIAL |
| CL 72 A 20 62 | | COTI | San Felipe | RESIDENCIAL |
| CL 72 A 20 70 | | COTI | San Felipe | COMERCIO EN CORREDOR COM |
| KR 20 A 72 A 18 | | COTI | San Felipe | RESIDENCIAL |
| CL 73 20 81 | | COTI | San Felipe | COMERCIO EN CORREDOR COM |
| KR 20 A 72 A 44 | | COTI | San Felipe | COMERCIO EN CORREDOR COM |
| CL 72 A 20 93 | | COTI | San Felipe | COMERCIO EN CORREDOR COM |
| CL 72 A 20 85 | | COTI | San Felipe | VIAS |

Aporte de indicadores

- Número de intervenciones y proyectos de cualificación en BIC o SIC

GESTIÓN, FINANCIACIÓN Y GOBERNANZA

Los siguientes son los enunciados que deben contemplarse en la etapa de formulación de la AE de acuerdo con los requerimientos en términos de gestión, gobernanza y financiación.

De financiación:

D-16. Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.

Acciones:

Cuantificación de obras de infraestructura pública.

Para cada área de oportunidad, se debe hacer una Identificación de fuentes ciertas de financiación pública, privada y mixta, y tiempos en los cuáles se podría utilizar.

Desarrollo de reparto de cargas y beneficios en aquellos ámbitos donde se pueda tener mayores aprovechamientos, e identificación de los proyectos que se financiarán con esta fuente.

Identificación de recursos públicos de los sectores de la administración distrital con inversiones totales o parciales en la actuación, para los que se debe coordinar su ejecución en el marco de sus planes operativos, proyectos plan de desarrollo y contenido programático del POT.

Estructuración de cronogramas que establezca la distribución de responsabilidades en el desarrollo de actividades por fases y tiempos.

Definición de condiciones de la aplicación de instrumentos como obligaciones urbanísticas, aprovechamiento económico del espacio público, aprovechamiento económico de las infraestructuras, contribución por valorización, entre otros, que permitan capturar valor para contribuir a la financiación de las infraestructuras.

Acciones:

Análisis de oportunidades para desarrollar proyectos detonantes locales que mejoren significativamente las condiciones urbanas de los barrios y que puedan ser cofinanciadas con la ciudadanía a través de contribución por valorización local, y los demás que se puedan identificar.

Los proyectos inmobiliarios públicos o privados que se desarrollen en el ámbito de la AE privilegiarán el cumplimiento de las obligaciones en espacio público, equipamientos, y vivienda social a través del pago en dinero o traslado de las mismas al interior de la AE en los proyectos identificados o en las zonas receptoras de obligaciones definidas, sin que esto signifique que se puedan generar cantidades menores de cada obligación a las señaladas en las normas urbanísticas definidas en el POT.

Al verificar el cumplimiento total de la obligación asociado a los proyectos inmobiliarios que se desarrollen, para las zonas que aún no tengan mecanismo de financiación, podrán declararse zonas receptoras de obligaciones de otros sectores de la ciudad.

Identificación de aquellas infraestructuras y espacios públicos en los que se pueda implementar el aprovechamiento económico del espacio público o de las infraestructuras públicas cuyos recursos puedan financiar los proyectos de la AE.

Identificación de oportunidades y esquemas en los cuales las áreas construidas públicas generadas, puedan tener arrendamiento, concesión, usufructo u otro tipo de modelos de vinculación público-privada, que generen rentas constantes en el mediano y largo plazo, como opciones de fuentes de financiación para el desarrollo de equipamientos e intervenciones públicas en la AE.

Definición de mecanismos de administración de recursos dinerarios (incluyendo las obligaciones urbanísticas), inmuebles, y aportes que hagan los terceros involucrados (públicos o privados) para garantizar el ámbito cerrado de reparto de la AE. Se debe considerar la posibilidad de definir zonas receptoras de obligaciones urbanísticas.

Acciones:

Identificación de alternativas (fiducias, patrimonios autónomos u otros) para la administración de recursos dinerarios, e inmuebles y aportes.

Estructuración del mecanismo seleccionado en términos jurídicos, financieros, técnicos, e institucionales, así como los procedimientos requeridos para su constitución.

Gobernanza:

D-17 Identificación de actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.

Acciones:

Mapa de actores clave, con sus intereses, expectativas, nivel de incidencia, posibles conflictos, estrategias para gestionarlos, posible rol en el desarrollo del proyecto, y alternativas de vinculación.

Identificación y distribución de los riesgos del desarrollo del proyecto entre los diferentes actores (propietarios, inversionistas, constructores, sector público, y otros).

Estructuración jurídica, financiera, y técnica de las alternativas de esquema de negocio y vinculación de terceros, de acuerdo con el tipo de actor y los resultados del mapeo de actores.

Definición de acuerdos y arreglos entre privados, y de estos con la comunidad, para garantizar su permanencia en el territorio y/o participación en los proyectos.

D-18 Estructuración de un esquema de gobernanza para la toma de decisiones que permita priorizar inversiones, cumplir los acuerdos con los aportantes, garantice el cronograma de ejecución del proyecto, y facilite la articulación interinstitucional para la obtención de conceptos, gestión de trámites, y demás procesos de coordinación pública interinstitucional.

Acciones:

Establecimiento de su estructura funcional y operativa.

Definición de recursos financieros, humanos, técnicos, operacionales.

Definición preliminar de vehículos jurídico, aportes, beneficios, deberes y derechos.

D-19 Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.

Acciones:

Desarrollo de procesos de participación previos o recurrentes de gobernanza colaborativa entre actores públicos y privados, así como organizaciones de la sociedad civil y habitantes del área de influencia directa de la Actuación Estratégica.

Definición de alternativas de vinculación al proyecto atendiendo las condiciones especiales de los diferentes grupos poblacionales que puedan ser materializados en proyectos o mecanismos como incentivos o compensaciones para mejorar sus condiciones de vida.

Establecimiento de puntos de atención en sitio y virtuales para facilitar el diálogo con la comunidad.

Desarrollo de estrategias de involucramiento de la comunidad a través de intervenciones de corto plazo con diseño participativo y urbanismo táctico.

Sistematización y valoración de aportes y retroalimentación con la comunidad que debe verse plasmada en la propuesta urbanística de la AE y los proyectos asociados.

Frente a los procesos de participación ciudadana incidente y considerando el tamaño del ámbito de la AE, el operador urbano deberá determinar las condiciones para garantizar la participación ciudadana durante el proceso de formulación y en la ejecución de los proyectos urbanísticos.

Las condiciones específicas a las que se enfrentará la formulación y ejecución de los proyectos urbanísticos de la AE deberán garantizar el cumplimiento de la política de protección a moradores y actividades productivas.

Durante la ejecución de los proyectos se debe garantizar por parte de los operadores y demás actores privados que intervengan, el no deterioro de las condiciones del entorno, que puedan generar entre otras inseguridad, mal manejo de los desechos sólidos y otras externalidades que perturben a los habitantes del territorio.

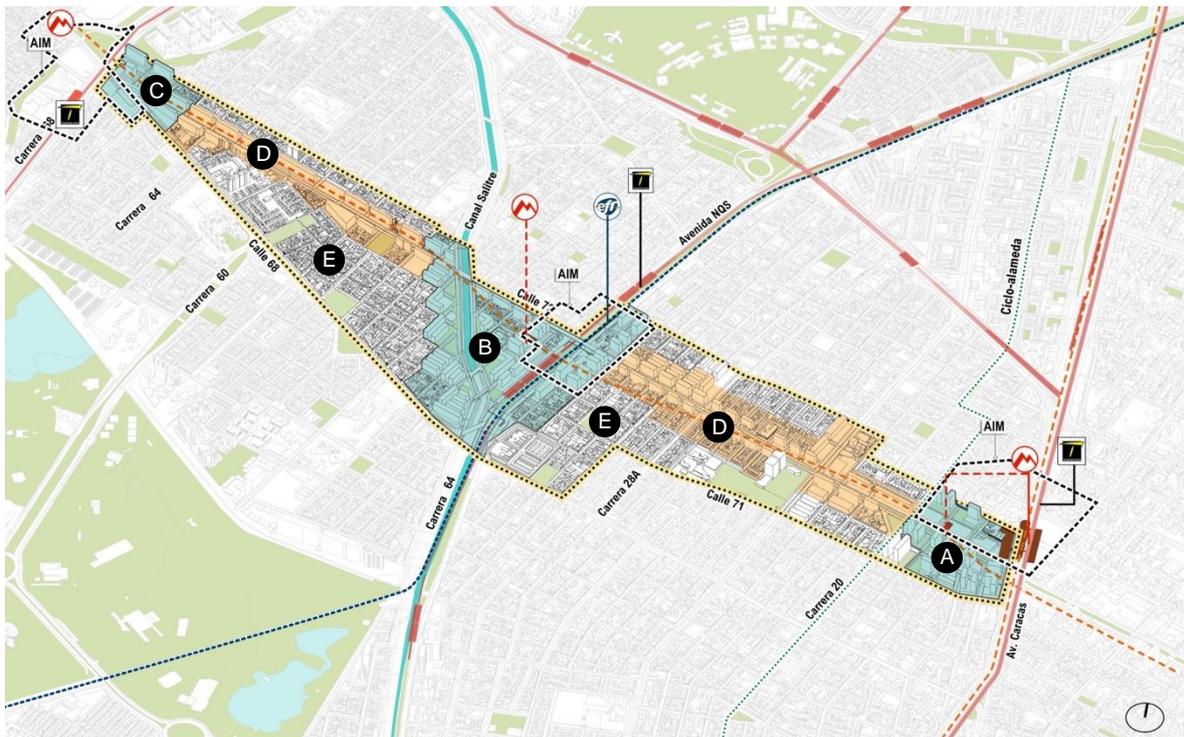
Vincular mano de obra calificada y no calificada de los residentes de las UPL que se encuentren en el área de influencia directa de proyecto.

10. ÁMBITOS DE GESTIÓN

Los ámbitos de gestión son unidades para garantizar el desarrollo de la Actuación Estratégica Calle 72 a través de la definición de condiciones y normas específicas que se asignarán tras procesos de formulación que atenderán con mayor grado de detalle las problemáticas y oportunidades identificadas.

Son 5 ámbitos de gestión con condiciones particulares, en los cuales se sugieren modos de gestión y planificación particular. Estos ámbitos de sector se pre-delimitan por áreas de oportunidad, las cuales se identifican a partir de una identificación de sistemas públicos futuros (proyectos POT) y una preselección de predio de oportunidad inmobiliaria.

Figura 49: Ámbitos de gestión AECL72



Fuente: Elaboración propia. Empresa de Renovación Urbana (2023)

- A. Ámbito Plan Parcial Calle 72:** El área de oportunidad "A" comprende un área de 9,48 ha. Esta área incorpora toda la delimitación del Plan Parcial Calle 72, que va desde la Av. Caracas hasta la carrera 20 y desde la calle 71 hasta la calle 73.
- Consolidar la ampliación del perfil de la Calle 72 generando una calle completa y priorizando los modos no motorizados.
 - Consolidar los desarrollos alrededor de la estación de la PLMB y la estación 1 de la SLMB.
 - Desarrollar vivienda de interés social y usos comerciales y de servicios.

- B. Ámbito Canal Salitre:** El área de oportunidad “B” comprende toda el área desde la carrera 29b hacia el occidente hasta una manzana después del Canal Salitre, hacia el norte el límite varía entre la calle 73 y la calle 72 y hacia el sur va hasta la calle 68.
- Recuperación ambiental del canal salitre y la generación de un parque lineal
 - Consolidación de un sector de intermodalidad en donde estarán estación 2 de la SLMB, la estación de Regiotram del norte y las actuales estaciones de Transmilenio de la NQS.
- C. Ámbito Av. 68:** El área de oportunidad “C” va desde la carrera 66 hasta la Av. 68 y desde la calle 73 hasta la calle 67.
- Consolidación de un nodo de equipamientos e intersecciones entre la calle 72 y la calle 68.
- D. Ámbito de revitalización por licenciamiento directo:** El área de oportunidad “D” comprende un área de 33,45 ha incorpora las manzanas colindantes al eje de la calle 72 en dos tramos. El primero, va desde la carrera 20 hasta la carrera 29b, y el segundo tramo desde la carrera 57 hasta la carrera 66.
- Consolidar la reconfiguración del perfil vial de la Calle 72.
- E. Ámbito de revitalización para la movilidad sostenible:** Al interior de esta zona de oportunidad “E” se encuentran los desarrollos más consolidados de la pieza, además del territorio que contiene el mayor porcentaje de vivienda actual.
- Fortalecimiento de los corredores de movilidad no motorizada sobre la calle 68
 - Generación de zonas verdes y reverdecimiento por medio de cobertura arbórea sobre vías locales.