

# PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA

# MONTEVIDEO

SECRETARÍA DE  
**PLANEACIÓN**

grupo **éxito**





## MEMORIA JUSTIFICATIVA

01

- 1.1 JUSTIFICACIÓN  
ANÁLISIS REGIONAL
- 1.2 OBJETIVOS DEL PLAN PARCIAL  
OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS
- 1.3 LOCALIZACIÓN (REGIONAL – URBANA)
- 1.4 CONDICIONES NORMATIVAS
- 1.5 INCORPORACIÓN AL TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA
- 1.6 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN  
SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS PREDIOS
- 1.7 DELIMITACIÓN DEL PREDIO Y DESARROLLOS EN SU ÁREA DE INFLUENCIA

## DIAGNÓSTICO

02

- 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL
  - 2.1.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO
    - Componentes del sistema de espacio público.
    - Caracterización de los parques vecinales en la UPZ.
  - 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA
    - Cobertura vegetal y especies arbóreas.
    - Suelos.
    - Hidrología.
    - Climatología.
  - 2.1.3 ASPECTOS AMBIENTALES EXTERIORES AL ÁREA DE PLANIFICACIÓN
    - Ruido.
- 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS
  - 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD
    - Descripción de la red vial y definición de la zona de influencia.
    - Caracterización de condiciones de operación del tránsito.
    - Definición área de influencia directa e indirecta.
    - Futuros desarrollos en área de estudio.

CONTENIDO

- Reservas viales y perfiles del área de influencia indirecta
- Reservas viales y perfiles del área de influencia directa

#### 2.2.2 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

#### 2.2.3 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

### 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA

- Población tipo
- Estratificación
- Componente social

#### 2.3.2 USOS DEL SUELO

- Usos actuales del predio

#### 2.3.3 VALOR DE REFERENCIA DEL SUELO

### 2.4 CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

#### 2.4.1 ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

#### 2.4.2 COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

#### 2.4.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

## PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO - FORMULACIÓN

### 3.1 INTRODUCCIÓN

#### 3.1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL

- Criterios de diseño
- Referentes urbanos
- Conceptualización

### 3.2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

- Objetivos
- Definición del área de intervención

#### 3.2.1 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

- Área bruta / Área no objeto de reparto / Área objeto de reparto.
- Cargas generales por suelo / Área neta urbanizable.

- Cesiones públicas
- Área útil
- Propuesta Urbana / Esquema de Áreas
- Cuadro de Áreas General de la Propuesta Urbana.

### **3.3 SISTEMAS ESTRUCTURANTES**

#### **3.3.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO**

- Espacio público existente y configuración de andenes
- Controles ambientales
- Plazas y plazoletas – configuración A.P.A.U.P.
- Parques y zonas verdes
- Equipamiento público propuesto
- Espacio público efectivo

#### **3.3.2 SISTEMA DE MOVILIDAD**

- Red vial y perfiles viales del P.P.R.U.
- Sistema de ciclorrutas.
- Estudio de tránsito.

#### **3.3.3 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS**

- Red de acueducto.
- Red alcantarillado sanitario.
- Red alcantarillado pluvial.
- Red energía eléctrica.

### **3.4 USOS Y NORMATIVIDAD PROPUESTA**

- Usos propuestos
- Usos complementarios
- Edificabilidad propuesta
  - Densidad de uso de suelo
  - Índices de ocupación y construcción
- Altura
- Sótanos y torres de parqueo
- Parqueaderos propuestos
- Equipamiento comunal privado
- Área privada afecta al uso público A.P.A.U.P.
- Aislamientos
- Voladizos
- Norma volumétrica

## ESTRATEGIA DE GESTIÓN Y FINANCIACIÓN

### 4.1 GESTIÓN

#### 4.1.1 GESTIÓN PREDIAL

- Integración Inmobiliaria
- Áreas de Manejo Diferenciado
- Unidad de gestión 1 – UG 1
- Etapas de desarrollo

### 4.2 GESTIÓN FINANCIERA

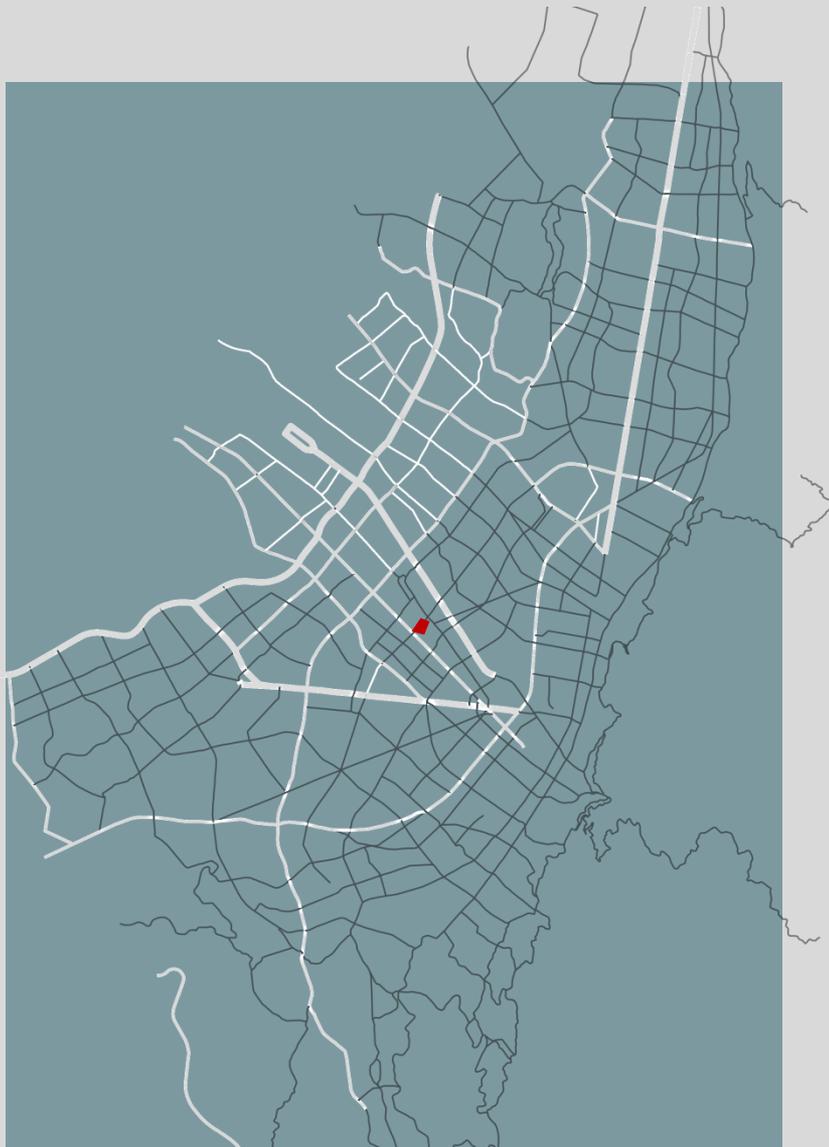
#### 4.2.1 SISTEMA EQUITATIVO DE CARGAS Y BENEFICIOS

#### 4.2.2 CARGAS URBANÍSTICAS

- Cargas Generales.
- Cargas Locales.

#### 4.2.3 VENTAS PROYECTADAS

- Cuantificación de los beneficios



1.1 Justificación

1.2 Objetivos del plan parcial

1.3 Localización (Regional – Urbana)

1.4 Condiciones normativas

1.5 Incorporación al tratamiento de Renovación Urbana

1.6 Configuración predial del ámbito de planificación

1.7 Delimitación del predio y desarrollo en su área de influencia

MEMORIA JUSTIFICATIVA



## 1.1 JUSTIFICACIÓN

El Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana se configura como una herramienta fundamental para que la ciudad de Bogotá genere respuestas frente al crecimiento poblacional y proponga, de forma paralela, una oferta de servicios que soporte dicho crecimiento.

La Ley 9ª de 1989 en su artículo 39 define la renovación urbana como aquella dirigida al (...) *aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de las áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano (...) todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad (...)*

Dentro de este marco normativo de carácter nacional, el POT Decreto 190 de 2004, define el tratamiento como (...) *aquel que busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo. Estas zonas se encuentran en una de las siguientes situaciones:*

1. ***Deterioro ambiental, físico o social: conflicto funcional interno o con el sector inmediato.***
2. ***Potencial estratégico de desarrollo de conformidad con el modelo de ordenamiento***

La justificación principal para el desarrollo de un Plan Parcial de Renovación Urbana, se sustenta en el Decreto 673 del 2017 por “el cual se incorpora un área de Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de redesarrollo de la UPZ No. 112 – Granjas de Techo de la Localidad de Fontibón”

Decretando en su Artículo 1º INCORPORACIÓN DE ÁREAS AL TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA, lo siguiente:

“Incorporar en el tratamiento de renovación urbana en la modalidad de redesarrollo el predio con nomenclatura urbana Avenida Carrera 68D No. 19-35, con matrícula inmobiliaria 50C-485341 y CHIP AAA0075UOYX, que cuenta con un área de 61.229.63 M<sup>2</sup>, localizado en la UPZ No. 112 – Granjas de Techo, el cual se encuentra delimitado en el Plano No.1 “Área Incorporada al Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de redesarrollo”, el cual hace parte integral del presente Decreto, y que se enmarca dentro de los siguientes límites:

DELIMITACIÓN	LÍMITE
Nororienté	Calle 21
Suroccidente	Calle 19 (Avenida Industrial)
Surorienté	Carrera 68 D (Avenida de la Constitución)
Noroccidente	Carrera 69

**Parágrafo 1.** Se adopta mediante el presente Decreto el Plano No. 1 “Área incorporada al Tratamiento de Renovación Urbana en la modalidad de redesarrollo”.

**Parágrafo 2.** El área definitiva del predio objeto de incorporación será la que se determine en el respectivo plan parcial de renovación urbana. (Negrilla y subrayado fuera del texto)

*“El Plan Parcial es el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de Gestión urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la Ley 388 de 1997.*

*Mediante el plan parcial se establece el aprovechamiento de los espacios privados, con la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión y construcción y dotación de equipamientos, espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos en su ámbito de planificación.” (Definición Artículo N° 2, Título I, Decreto 2181 de 2006)“.*

Dentro del Marco Nacional, los planes parciales son reglamentados por los **Decretos 2181 de 2006, 4300 de 2007, 4065 de 2008, 1468 de 2013**. Compilados por medio del **Decreto 1077 de 2015**, el cual regula el procedimiento para la formulación y adopción del mismo. Las áreas sujetas a tratamiento de renovación dentro del perímetro urbano, con la finalidad de: *“incorporar e introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad (...)”*, como bien lo establece la ley 9 de 1989, artículo 39°.

# 1.1 JUSTIFICACIÓN

## ANÁLISIS REGIONAL



Ilustración. Mapa de Colombia  
Fuente: Elaboración propia

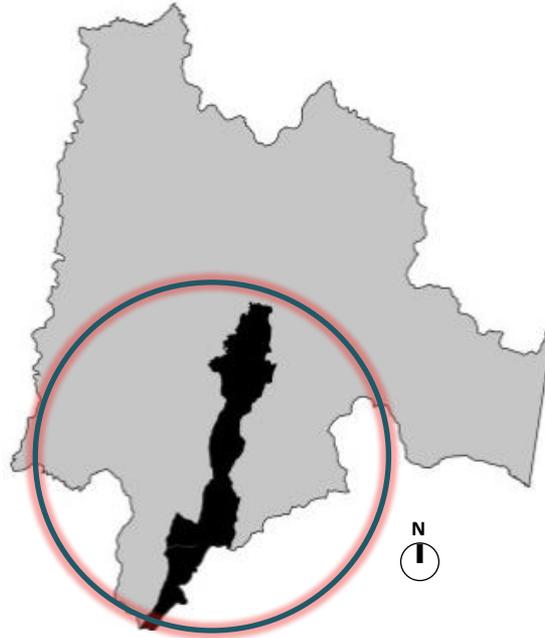


Ilustración. Mapa de Cundinamarca  
Fuente: Elaboración propia



Ilustración. Mapa de Bogotá  
Fuente: Elaboración propia

Bogotá tiene un área total de 1.776 km<sup>2</sup> y un área urbana de 307 km<sup>2</sup>.

Tiene una densidad poblacional aproximada de 4.321 habitantes por kilómetro cuadrado, solo 15 .987 habitantes se ubican en la zona rural.



## SISTEMA DE ARTICULACIÓN MUNICIPAL

 CUIDAD DE BOGOTÁ

- 20 Localidades
- 1900 barrios en el casco urbano.
- Río Bogotá, es el más extenso.
- Otros ríos: Tunjuelo, San Francisco, Fucha, Juan Amarillo o Salitre.

- Dentro del sistema de articulación municipal, Bogotá se encuentra determinada por su localización físico-espacial que permite tener conexión con los demás municipios, por medio de la consolidación del sistema vial local, regional y nacional.
- La ciudad se encuentra manejando un desarrollo sostenible a través del equilibrio entre la dinámica de las actividades socio-económicas y la conservación ambiental.
- En Bogotá ocurren la mayor cantidad de emprendimientos de alto impacto.

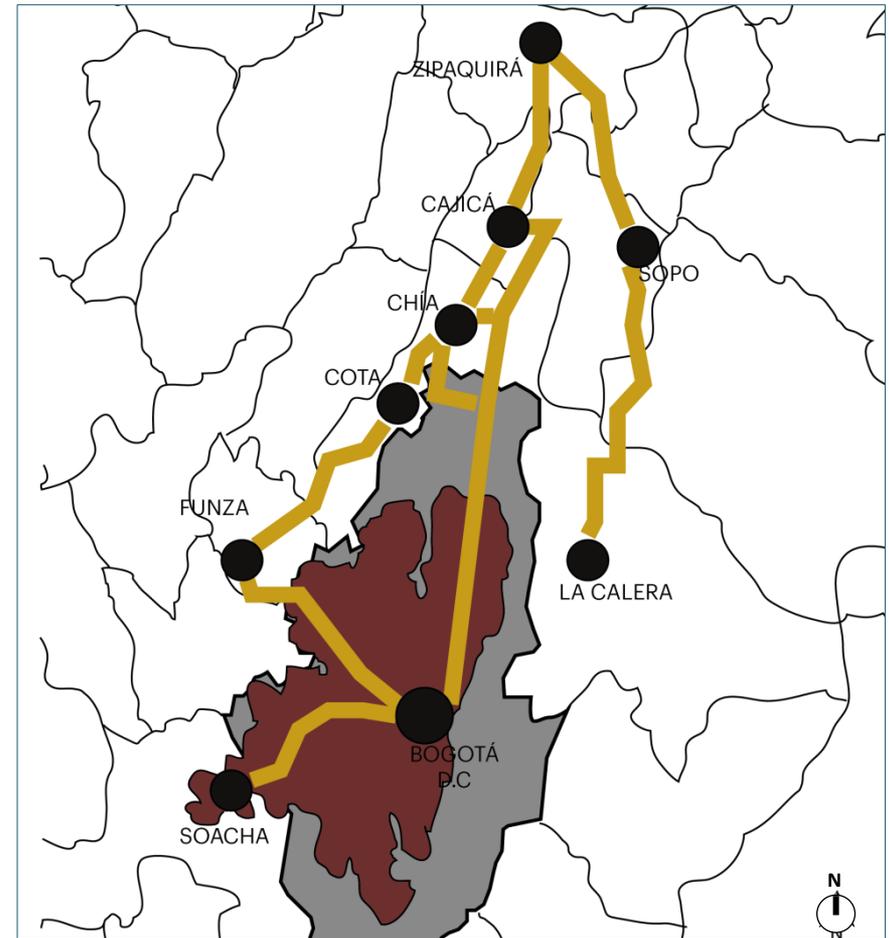


Ilustración: Mapa de Bogotá – casco urbano  
Fuente: Elaboración propia

 Bogotá  
 Casco Urbano Bogotá

 Conexiones municipales  
 Zonas Urbanas

# GENERALES

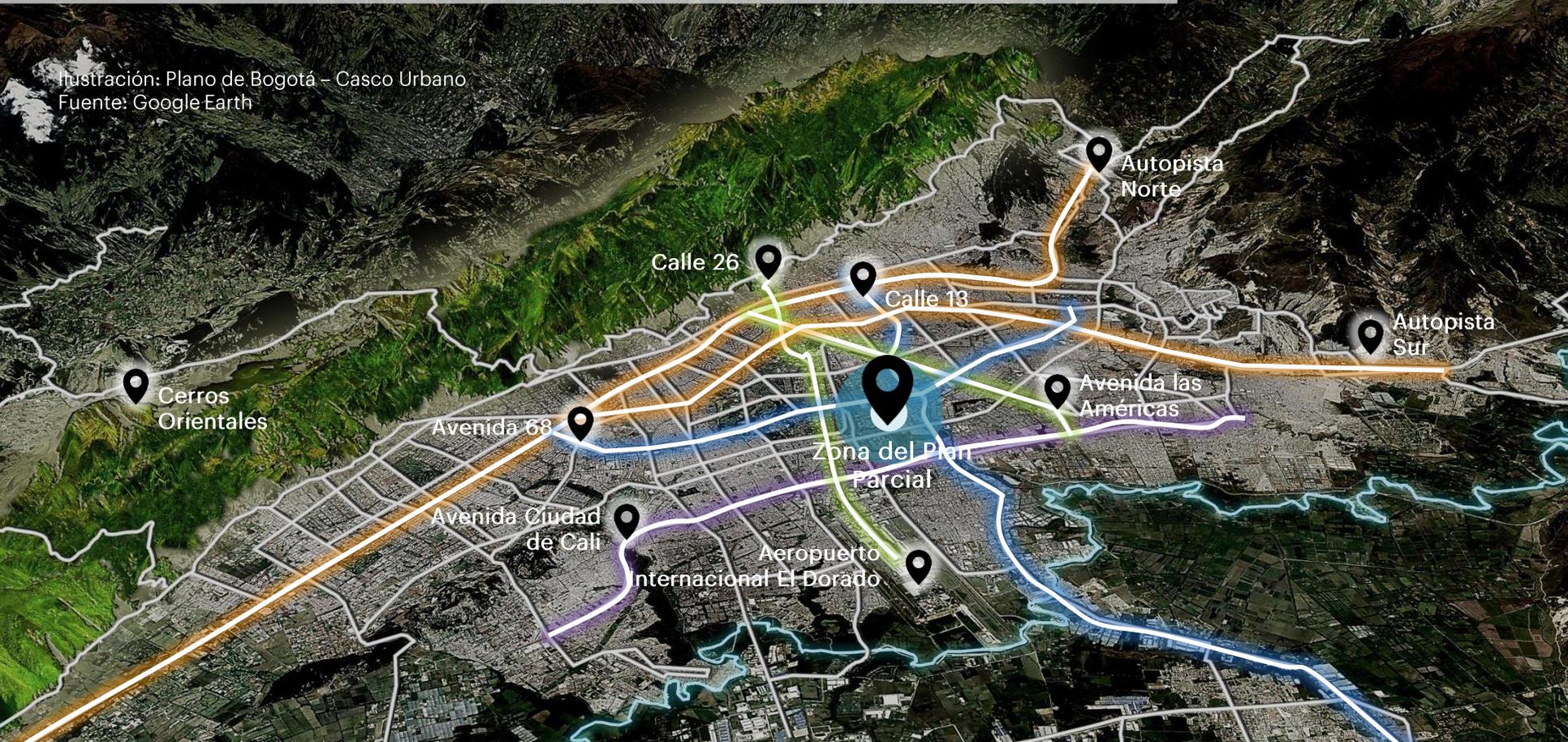
- 1.** Consolidar el modelo de Renovación Urbana planteado desde el POT y específicamente el propuesto por el Decreto 621 de 2016 para la estructuración de plan urbanístico referente a la tendencia de cambio de uso del suelo en el entorno.
- 2.** Proponer opciones de Renovación Urbana que contribuyan a desarrollar y mejorar el Espacio Público del sector para articularlos con los elementos de la Estructura Ecológica a nivel ciudad.
- 3.** Ratificar la importancia de la participación ciudadana en la gestación de propuestas que aporten al desarrollo urbano y a la consolidación de los instrumentos de planeación existentes.

# ESPECÍFICOS

- 1.** Incorporar áreas al Tratamiento Urbanístico de Renovación Urbana correspondientes al lote con dirección AK 68D # 19-35 localizado en el Barrio Montevideo , con el fin de generar nuevos usos.
- 2.** Articular los espacios públicos existentes con los nuevos y el sistema de movilidad para generar un espacio que sea amigable y ofrezca calidad para la habitabilidad humana.
- 3.** Incrementar el potencial edificatorio del sector de Montevideo, con el fin de desarrollar nuevas actividades que contribuyan con el mejoramiento de sector.

### 1.3 LOCALIZACIÓN (REGIONAL - URBANA)

Ilustración: Plano de Bogotá – Casco Urbano  
Fuente: Google Earth



BOGOTÁ D.C

FONTIBÓN

UPZ 112  
Granjas de Techo

CENTRO INDUSTRIAL  
COMERCIAL EMPRESARIAL  
DE TRANSPORTE Y  
TURÍSTICO.

- Aeropuerto Internacional El Dorado
- Terminal de transportes de Bogotá
- Zona Franca de Bogotá
- Centros Comerciales
- Museos (Maloka)
- Compañías de servicios

### 1.3 LOCALIZACIÓN (REGIONAL – URBANA)

El radio de 600mts abarca la zona residencial del Salitre Occidental donde habitan aproximadamente 1.722 familias de estrato 4. El área residencial representa el 5% del total del área de influencia de 600 mts alrededor del CEDI Montevideo.

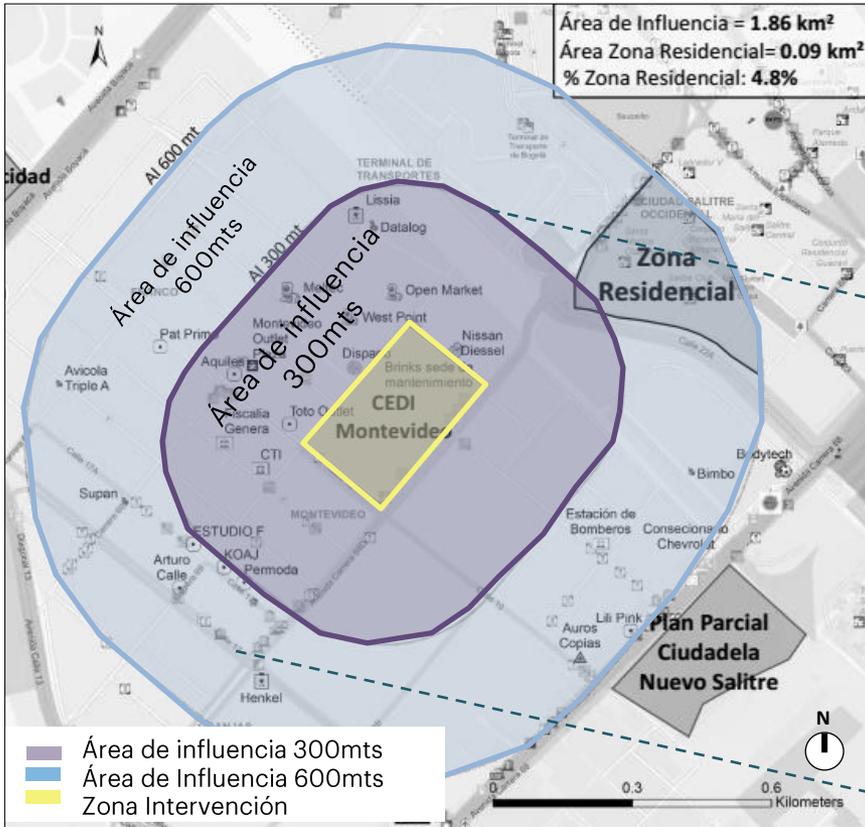


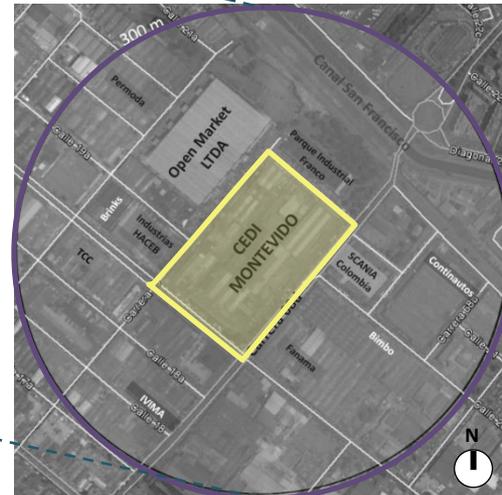
Ilustración: Área De Influencia PPRU 600m2  
Fuente: Grupo Éxito S.A- Montevideo Área De Influencia 600mts.Pdf

#### TIPO DE ENTIDADES ENTRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DE 600mts

	ALIMENTOS	3		CENTRO COMERCIAL	1
	MADERA	1		VEHICULOS	2
	SOFTWARE	2		COMUNICACIONES	1
	FASHION	9		GIMNASIO	1
	GUBERNAMENTAL	3		LABORATORIO	2
	PAPELERIA	1		PERFORACIÓN PETROLERA	1
	SEGURIDAD	1			

Tabla: Tipo de entidades en el área Fuente: Elaboración propia

#### TIPO DE ENTIDADES ENTRE EL ÁREA DE INFLUENCIA DE 300mts



- Zona de mayor actividad industrial.
- Usos: Comercial, Industrial y de servicios.
- Entidades: Moda y alimentos, en su mayoría.

Ilustración: Área de influencia PPRU 300m2  
Fuente: Grupo Éxito S.A

Ilustración: Zona comercial de la Calle 19  
Fuente: Google street view

### LEY 388/1997

#### ORDENAMIENTO TERRITORIAL

- Permite el acceso a vías públicas, transporte y espacios públicos.
- Atiende los procesos de cambio en el uso del suelo y los adecua según el interés para promover mejor calidad de vida, distribuir las oportunidades equitativamente.
- Preservar el patrimonio cultural y natural.

### LEY 9/ 1989

#### RENOVACION URBANA

- Modificar el uso de la tierra y las construcciones para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos.
- Mejorar la calidad de vida.
- Aprovechamiento de la infraestructura de servicios, vivienda y transporte
- Rehabilitación de bienes históricos y culturales

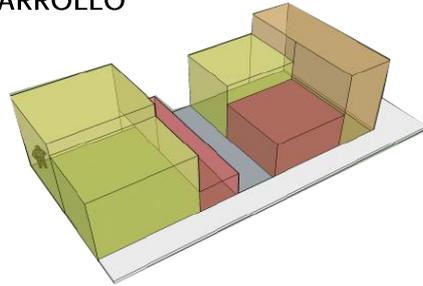
### DECRETO 190 DE 2004

#### TRATAMIENTO URBANISTICO DE RENOVACION URBANA

- Aprovechar el máximo nivel de desarrollo en zonas que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes.
  1. Deterioro ambiental, físico o social.
  2. Potencial estratégico de desarrollo.
- Zonas industriales con tendencia al cambio de uso

**1. TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA EN LA MODALIDAD DE REDESARROLLO**

ÁREA: 62.229,63m<sup>2</sup>



- USOS**
- Residencial
  - VIP
  - Comercial

Ilustración: Esquema conceptual diagramación de usos  
Fuente: Elaboración propia

**2. REGLAMENTACION URBANISTICA**

Se mantienen las condiciones normativas establecidas en el Decreto 622 de 2006 hasta que se definan los nuevos parámetros urbanísticos.

**3. INCORPORACION A LA CATOGRAFIA**

Incorporación del Artículo 1 en el formato físico de las Planchas de la UPZ No. 112 y en la Base de Datos Geográfica Corporativa.

**4. HECHOS GENERADORES DE PARTICIPACION EN LA PLUSVALIA**

El hecho generador se dará por asignación de mayor edificabilidad, se define en el acto administrativo que defina el plan parcial.

**5. VIGENCIA**

El decreto rige a partir del 06 de Diciembre de 2017 y debe ser publicado en la Gaceta de Urbanismo y Construcción de Obra.

**PREDIO**

Transformación del uso industrial, permite estructurar un proyecto e vivienda, comercio y servicios, con una densificación razonable y con la generación de nuevo espacio público .

**NOMENCLATURA URBANA**  
Av. Carrera 68d No. 19-35



Ilustración: Nomenclatura urbana  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

## 1.4 CONDICIONES NORMATIVAS

En las edificaciones industriales se permite el desarrollo comercial de puntos de fabrica como parte integrante de desarrollo industrial en adecuación u obra nueva, únicamente cuando el área comercial tenga un área de ventas máxima de 200m<sup>2</sup> y se destine a venta de bienes producidos por la misma industria en la que se ubica.

SECTOR NORMATIVO UPZ 112 GRANJAS DE TECHO			
SECTOR	AREA DE ACTIVIDAD	ZONA	TRATAMEINTO
1	Industrial	Industrial	Consolidación sectores Urbanos Especiales

Tabla: Sector normativo Fuente: Plano UPZ 112 – Granjas de techo

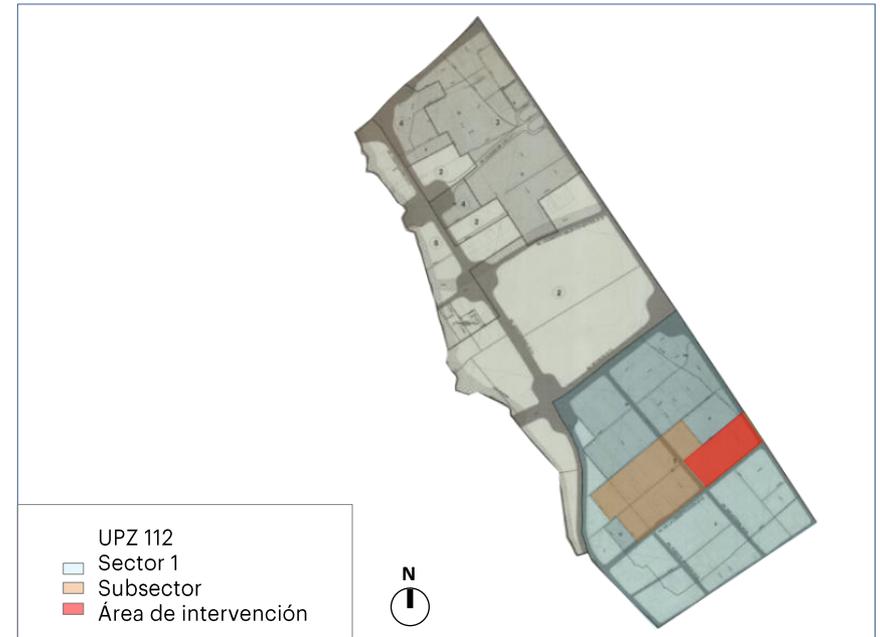


Ilustración: Plano UPZ 112 Granjas de techo  
 Fuente: Elaboración propia

CONSOLIDACIÓN URBANÍSTICA				
SECTOR	SUBSECTOR DE EDIFICABILIDAD	SUBSECTOR DE USOS	LOCALIZACIÓN	ACTO ADMINISTRATIVO
1	D	IV	Urbanización Industrial Montevideo	Plano de loteo 394/4-1 394/4-2 Decreto 875 de 1967

Tabla: Consolidación Urbanística Fuente: Plano UPZ 112 – Granjas de techo

Predio Folio Matricula Inmobiliaria No. 50C-485341 cuenta con un área de folio de 61.229,63m<sup>2</sup> lo que abarca una manzana.

**POT**



Clasifica al predio en "Tratamiento de Consolidación de sectores urbano especiales"

Plano No. 27 "Tratamientos Urbanísticos"



Plano No. 25 "Usos de suelo Urbano y de Expansión"  
Áreas de Actividad Industrial.

Ubicado en la UPZ 112 "Granjas de Techo" Sector 1.  
Áreas de Actividad Industrial, Zona Industrial y  
Tratamiento de consolidación en sectores especiales.

Art 374 POT: Al predio se le debe dar un Tratamiento de Renovación Urbana en modalidad de Redesarrollo.

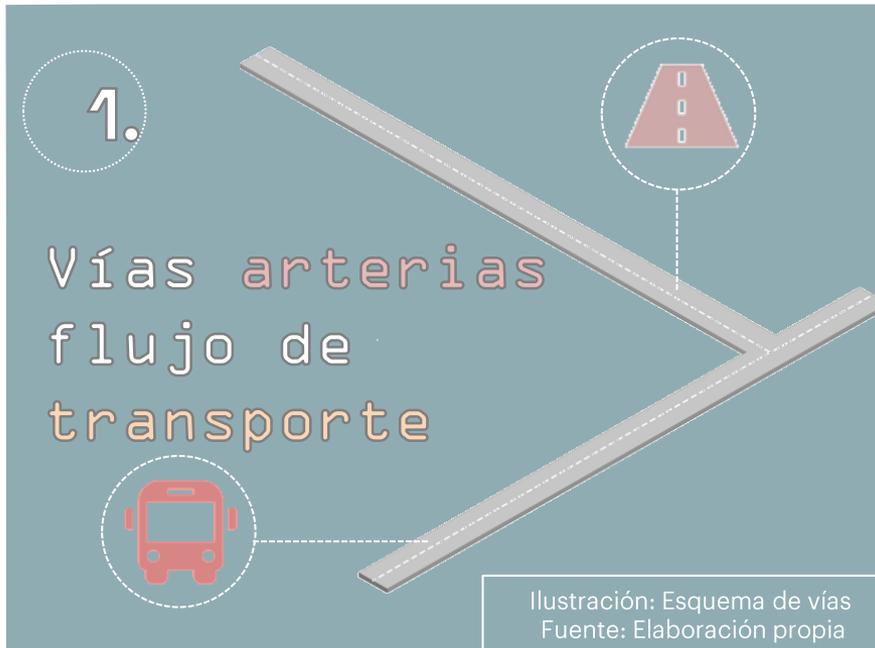
Transforma zonas desarrolladas con condiciones de subutilización para aprovechar su desarrollo a través de arquitectura y espacio público.

#### OBJETIVO:

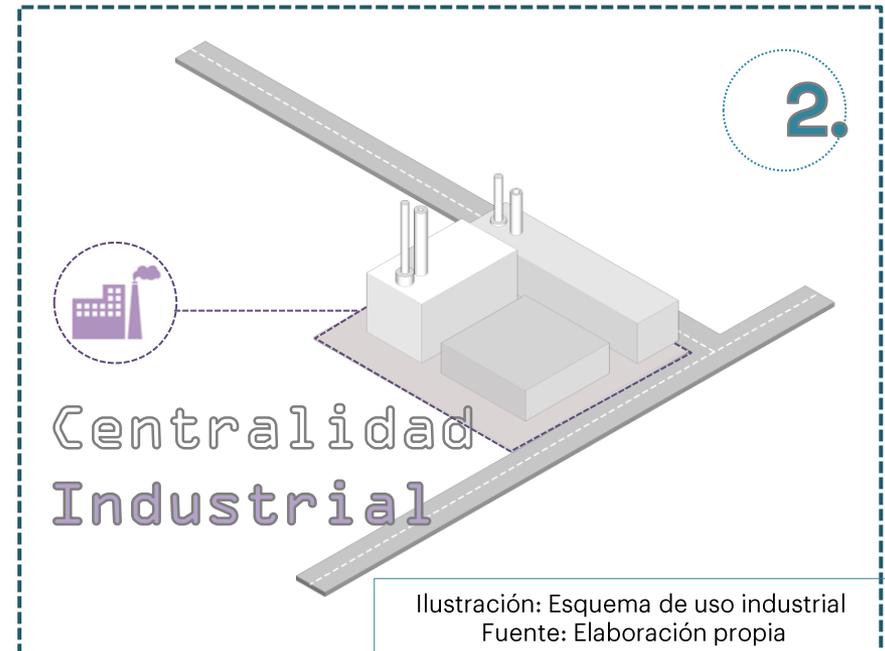
- Recuperar zonas y/o transformar áreas ya desarrolladas de la ciudad.
- Detener procesos de deterioro físico y ambiental.
- Impulsar la densificación de vivienda y otros usos.

#### REDESARROLLO

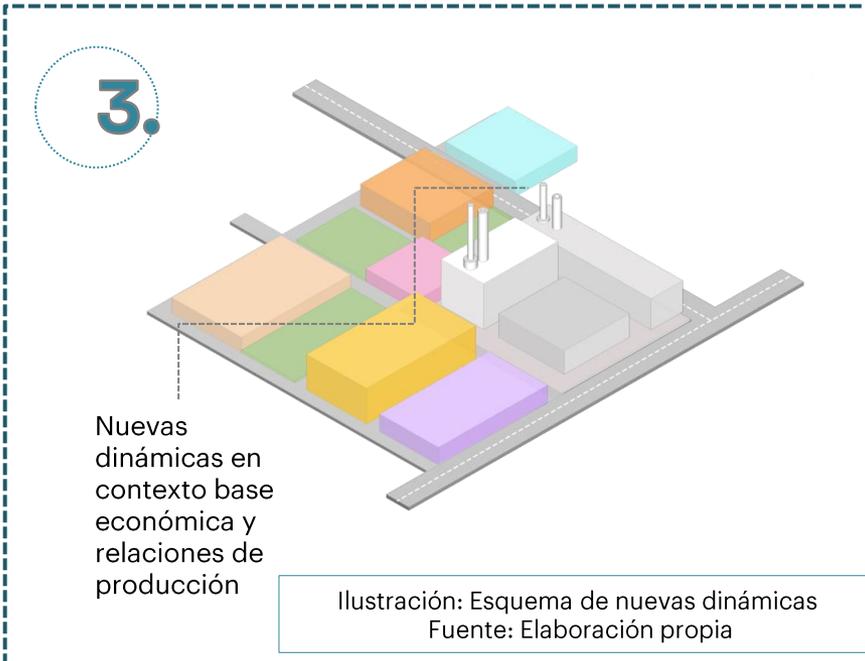
- Requiere un reordenamiento para generar nuevos espacios urbanos.
- Se requiere la elaboración de un Plan Parcial.
- Los usos se plantean según el Plan Parcial o las fichas normativas.
- Los estacionamientos se proponen según la reglamentación urbanística adoptada por el Plan Parcial.



Algunas industrias de Bogotá se relocalizan en la periferia o en municipios vecinos, con el propósito de obtener beneficios derivados de la reducción de costos de transporte, menor reglamentación o simplemente como consecuencia de los impactos que sobre el proceso productivo aminorando problemas como (congestión, contaminación, costos de transporte altos, problemas de distribución, entre otros).

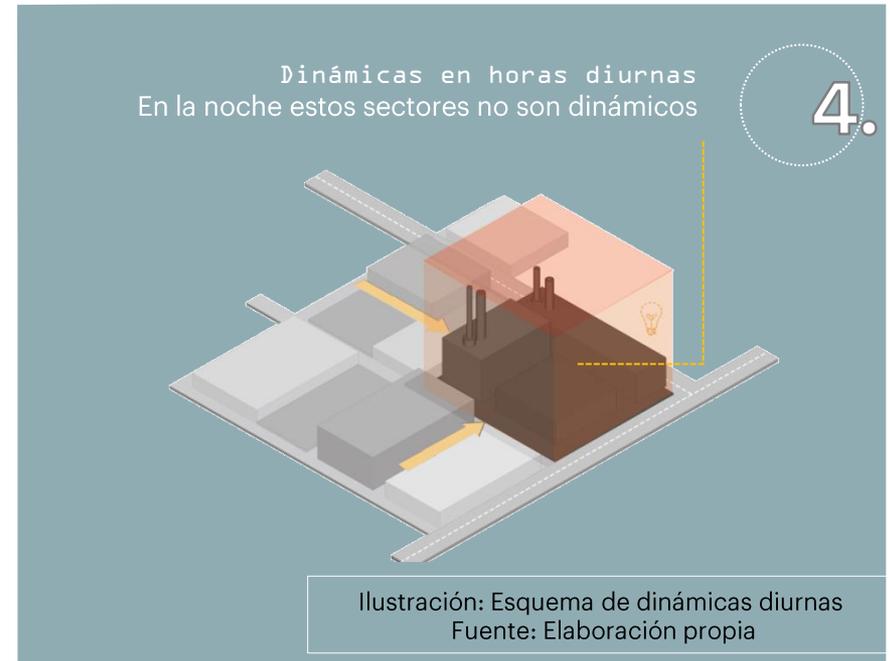


Los principales medios de articulación y de transporte en una ciudad llevan al desarrollo de diferentes usos. Puntos de localización de Industrias no se consideran adecuados actualmente en los centros de la ciudad



**Deterioro**                      **Aislamiento**  
**Desarticulación**           **Poca Permeabilidad**

En Bogotá se ve reflejado con los procesos de deterioro que sufren las centralidades industriales, que empiezan a quedar desarticuladas de las nuevas dinámicas de la ciudad.



Las ciudades contemporáneas viven hoy cambios en las relaciones de producción e intercambio a escala global y de los impactos generados en las economías locales.

Las ciudades transforman su base económica, las cuales a su vez desarrollan nuevas formas de producción, se integran a nuevos mercados globales y desarrollan nuevas dinámicas que se evidencian en las ciudades.

## 1.6 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN



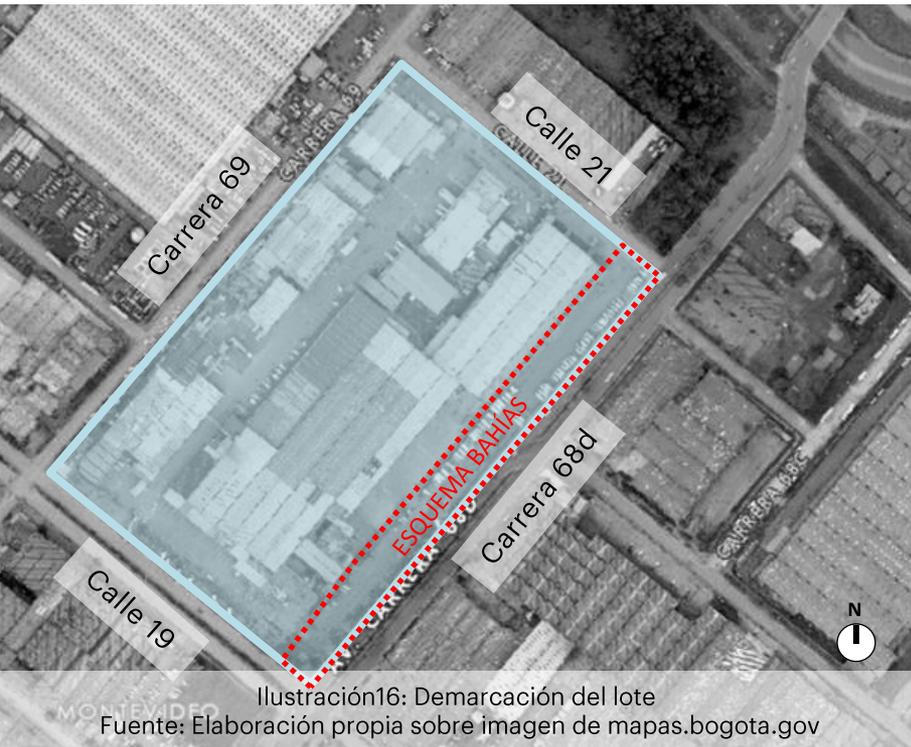
<b>BIC</b>	No contiene
<b>CÓD. URBANO</b>	090707B001
<b>REMOSION EN MASA</b>	No aplica
<b>INUNDACION</b>	No aplica
<b>ESTRATO</b>	Sin estratificación
<b>RESERVA VIAL</b>	Avenida Industrial V-3
<b>LOTE CATASTRAL</b>	0063070801

<b>No. LOTES</b>	Uno (1).
<b>LOCALIDAD</b>	Fontibón
<b>BARRIO</b>	Barrio Montevideo
<b>DIRECCIÓN</b>	AK 68D # 19-35
<b>ESTRATO</b>	Sin estratificación
<b>MANZANA CATASTRAL</b>	00630708
<b>LOTE CATASTRAL</b>	0063070801
<b>PROPIETARIOS</b>	Grupo Éxito
<b>ÁREA DE ACTIVIDAD</b>	Zona Industrial

Ilustración: Configuración predial  
 Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

## 1.6 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN

### SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS PREDIOS



Documento respuesta 2014  
Radicado, DADEP 2014ER2844 18 de FEBRERO de 2014

#### ASUNTO

Queja por aprovechamiento económico indebido en la bahía ubicada en la carrera 68D entre 19 y 20 del barrio urbanización industrial Montevideo de la localidad de Fontibón

Catalogada como una bahía de estacionamiento a cargo de la secretaria distrital de movilidad con un área de 1775,08m<sup>2</sup> y registrada con el No 55609112

NO existe contrato de administración, mantenimiento y aprovechamiento económico CAMEP suscrito con organización, asociados y menos por una persona natural, en este sentido cualquier aprovechamiento económico sobre dicho predio es considerado indebido y esta sujeto a las acciones pertinentes por parte de la autoridad competente

Frente al espacio **NO puede haber aprovechamiento económico** si no se encuentra autorizado por la autoridad correspondiente.

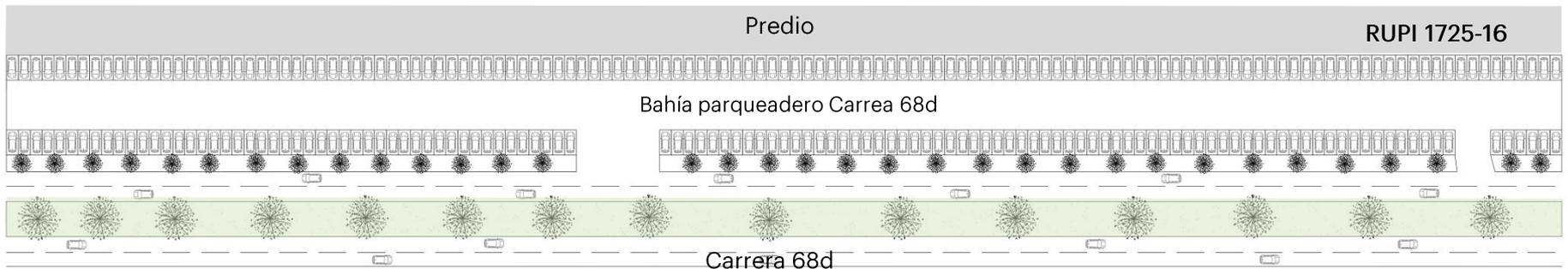


Ilustración: Esquema bahías  
Fuente: Elaboración propia

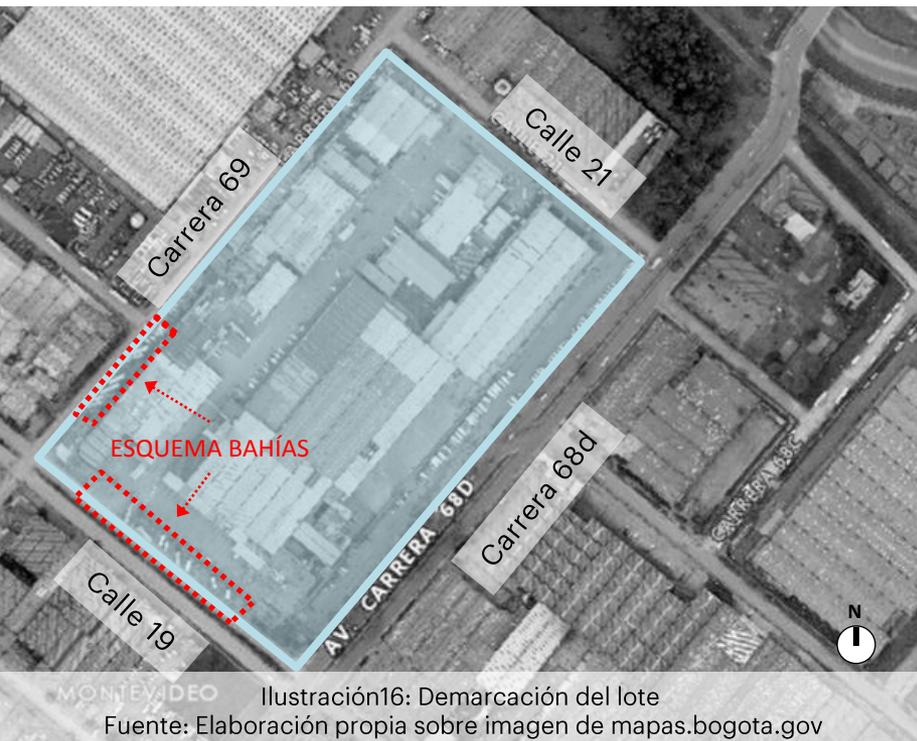


Ilustración16: Demarcación del lote

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

### BAHÍAS Y ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE

Informe técnico bahías de parqueadero urbanización industrial  
Montevideo  
16 de MARZO de 2015 DADEP

Con base en el estudio realizado se estableció que las bahías de parqueo en mención *no se encuentran incluidas como bienes de uso publico o fiscal en el inventario general de espacio publico y bienes fiscales del sector central del distrito capital a cargo del departamento administrativo de la defensoria del espacio publico.*

Así mismo, se tuvo en cuenta el Estudio Técnico Jurídico realizado por el DADEP, en el cual se evidencia la situación urbanística de las bahías de parqueadero, pertenecientes al urbanismo denominado Industrial Montevideo Radicado DADEP No. 20182010099181

El estudio mencionado en el **capítulo 9 Conclusiones del estudio técnico jurídico**, define que *“Con la información anteriormente relacionada, este Departamento Administrativo evidenció los cambios y modificaciones que a través de los años ha sufrido la Urbanización Industrial Montevideo de la Localidad 09 de Fontibón con sus respectivas aprobaciones dadas por la autoridad urbanística, confirmando técnicamente que las bahías de parqueo existentes en la zona tienen la condición de Bienes de Uso Público.”*

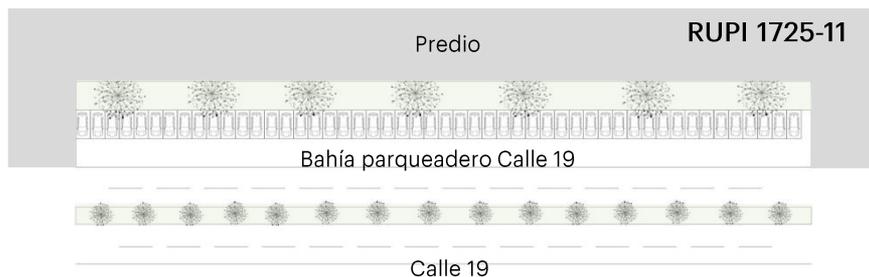


Ilustración: Esquema bahías

Fuente: Elaboración propia

# 1.6 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN

## SITUACIÓN JURÍDICA DE LOS PREDIOS



### BAHÍAS Y ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE



**BOGOTÁ MEJOR PARA TODOS**

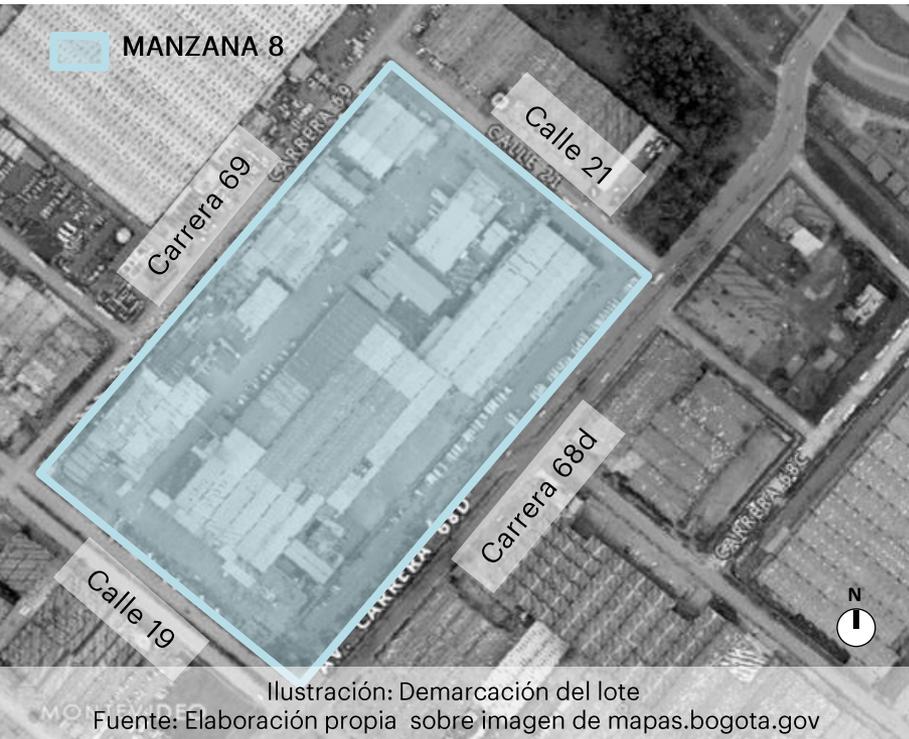
**ideca**  
LA IDE DE BOGOTÁ

HACIENDA  
Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital

Plano bahía Montevideo 2017  
14 de FEBRERO de 2017 IDECA

-  Lote de uso publico
-  Zona de transición de aprovechamiento autorizado

Ilustración: Esquema bahías y espacio publico existente  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



## BAHÍAS Y ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE

RTA SDT 2017

Departamento de radicación, Dirección de vías, transporte y servicios público.

### ASUNTO

Saber si dichas bahías de la Carrera 68D entre la 19 y 20 están inscritas a la secretaria distrital y cual es su destinación

RESPONDER LA CONSULTA CON EL MARCO DE LO DISPUESTO POR EL DECRETO DISTRITAL 190 DE 2004 Y SUS DECRETOS REGLAMENTADOS

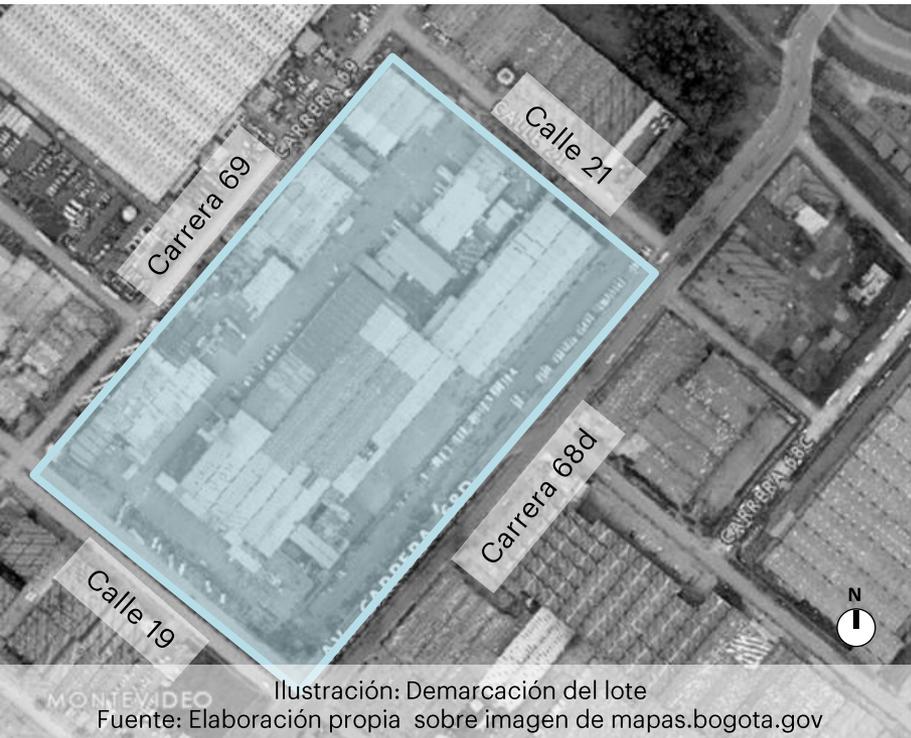
Según lo establecido en el *artículo 12 del decreto 16 de 2013* se informa 3

**1.** No Radicación, 2-2017-15875  
No Radicado inicial, 1-2017-11719

Según la base de Datos Geográficos Corporativa BDGC de esta entidad el área objeto de consulta, según lo indicado **NO HACEN PARTE DE LA MANZANA 8**

### Secretaría Distrital de Planeación

- No de Radicación, 2-2017-17980
- No Radicación inicial, 1-2017-17737



## BAHÍAS Y ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE

RTA SDP Bahías

Radicado, 2-2015-19526

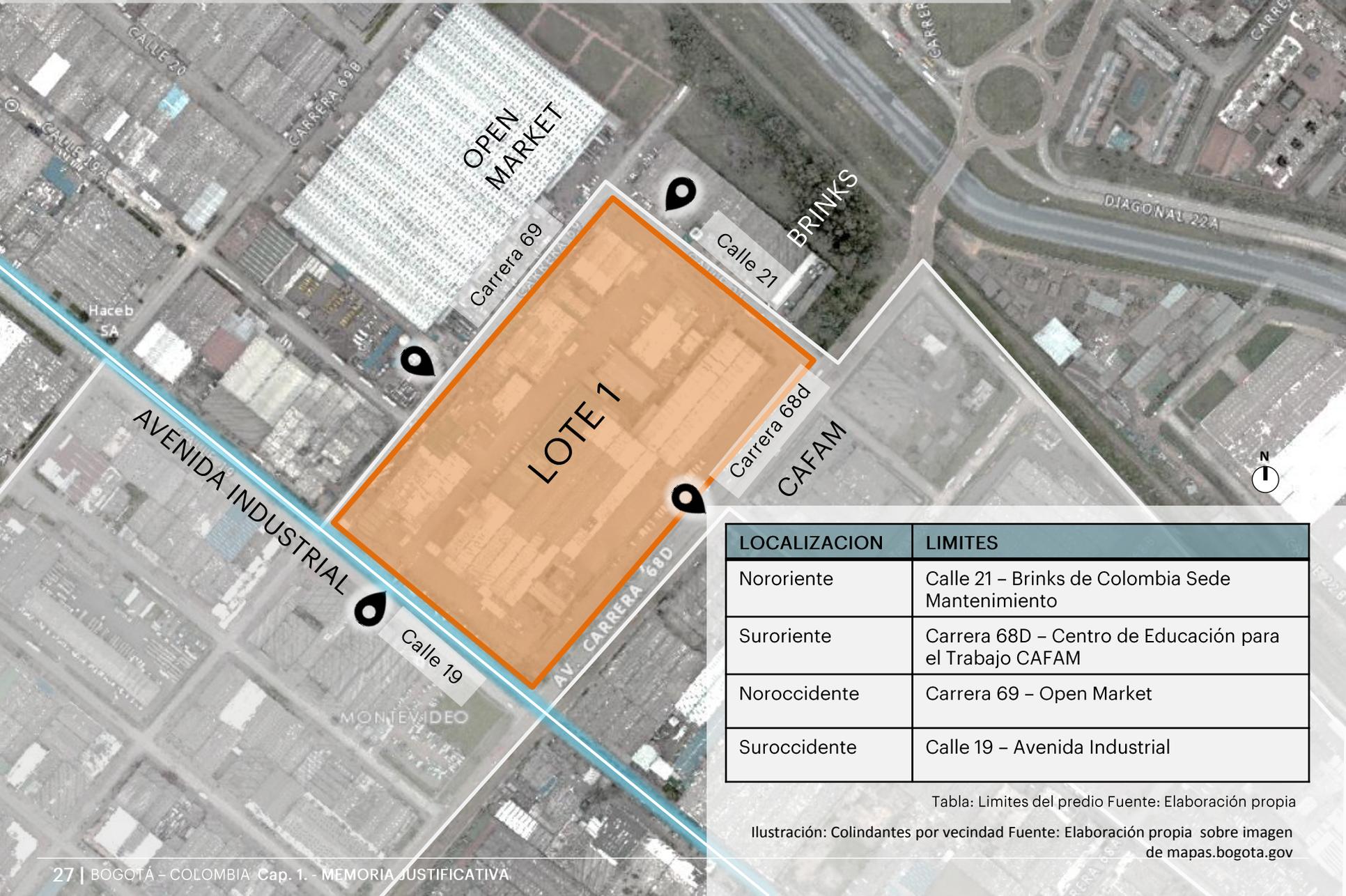
SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACIÓN

### ASUNTO

Solicitud información perfil vial predio con nomenclatura Avenida Carrera 68D No 19-36

1. Procede a responder su pregunta en el marco de lo dispuesto por el decreto distrital 190 de 2004 y sus decretos reglamentarios
2. De acuerdo con la definición establecida en el **ARTICULO 2 DE LA LEY 769 DE 2002**
3. **BAHÍA DE ESTACIONAMIENTO PARTE COMPLEMENTARIA DE LA ESTRUCTURA DE LA VÍA UTILIZADA COMO ZONA DE TRANSICIÓN ENTRE LA CALZADA Y EL ANDEN DESTINADO AL ESTACIONAMIENTO VEHICULAR**
4. ***EL DECRETO DISTRITAL 190 de 2004 (copilacion POT) explícitamente prohíbe el estacionamiento en bahías.***  
  
***En el plan maestro de movilidad DECRETO 319 DE 2006 Prohíbe las bahías en vías arterias y por donde transite transporte público.***  
  
***EL ACUERDO 294 DE 2007 autoriza el estacionamiento transitorio de los vehículos en bahías que hayan sido construidas bajo proceso urbanísticos debidamente aprobados.***

## 1.7 DELIMITACIÓN DEL PREDIO Y DESARROLLO EN SU ÁREA DE INFLUENCIA



LOCALIZACION	LIMITES
Nororient	Calle 21 – Brinks de Colombia Sede Mantenimiento
Surorient	Carrera 68D – Centro de Educación para el Trabajo CAFAM
Noroccident	Carrera 69 – Open Market
Suroccident	Calle 19 – Avenida Industrial

Tabla: Limites del predio Fuente: Elaboración propia

Ilustración: Colindantes por vecindad Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

# 1.7 DELIMITACIÓN DEL PREDIO Y DESARROLLO EN SU ÁREA DE INFLUENCIA

1.



Imagen: Plan Parcial la Felicidad

## PLAN PARCIAL LA FELICIDAD

- Vivienda estrato 4
- Vivienda VIS
- Comercio metropolitano y zonal
- 24.9Ha de zonas verdes y parques.
- 8 zonas de equipamientos

## PLAN PARCIAL RENOVACIÓN URBANA BAVARIA

- Vivienda
- Vivienda VIP, VIS
- Comercio, metropolitano, zonal y local
- Equipamientos educativos
- Zona de servicios y oficinas
- Centro de manzanas verdes



Imagen: Plan Parcial Renovación Urbana Bavaria

3.

Imagen: Plan Parcial Renovación Urbana Salitre



2.

## PLAN PARCIAL RENOVACIÓN URBANA SALITRE

- Vivienda
- Vivienda VIP
- 1 manzana para industria o uso mixto
- Comercio zonal y local, servicios.

## PLAN PARCIAL RENOVACIÓN URBANA CIUDAD CAN

- Vivienda
- Comercio y servicios
- Red de ciclo vías
- Parque y alamedas al uso público

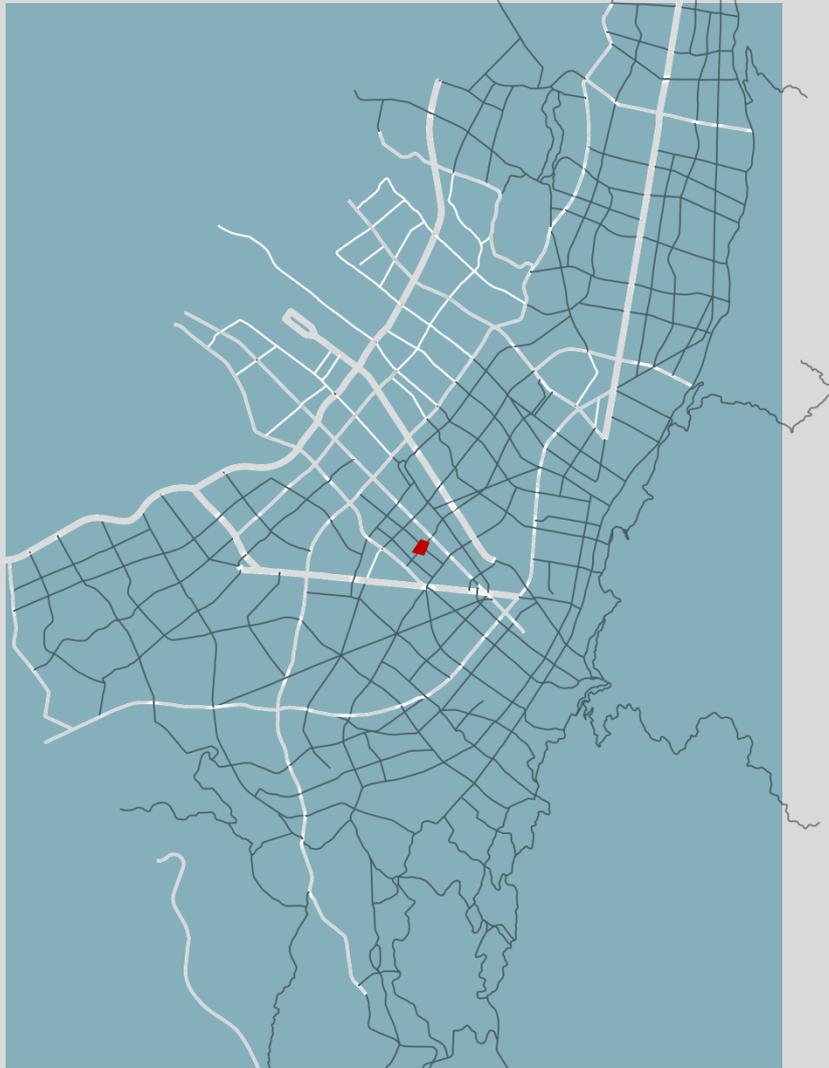


Imagen: Plan Parcial Renovación Ciudad CAN

4.



Ilustración: Planes Parciales en desarrollo  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



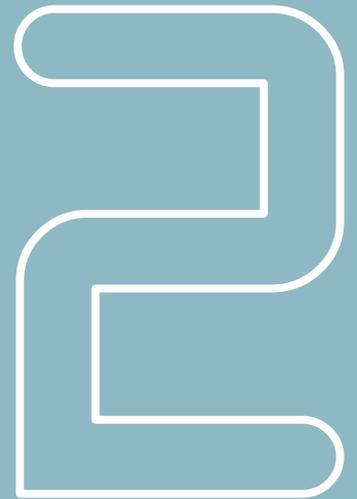
2.1 Estructura ecológica principal

2.2 Estructura funcional y de servicios

2.3 Estructura socioeconómica y espacial

2.4 Conclusiones generales del diagnóstico

DIAGNÓSTICO





# ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

2.1



## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

#### COMPONENTES DEL SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

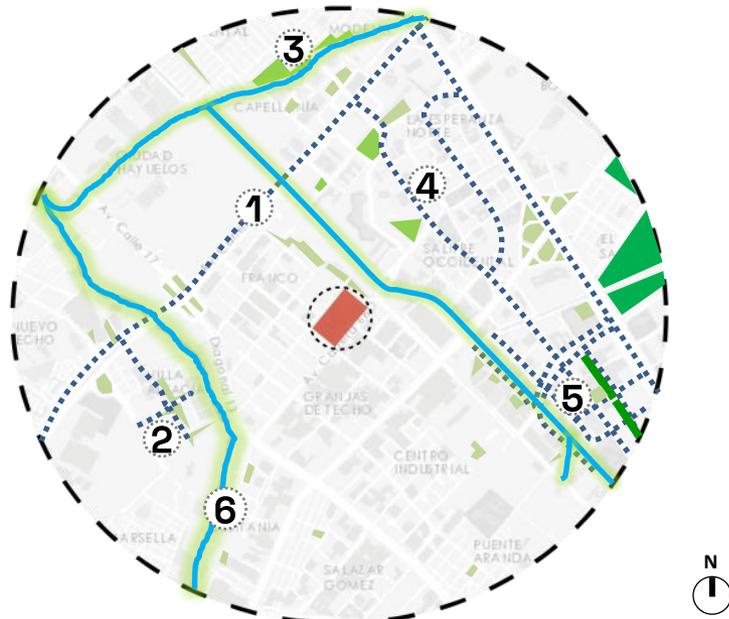


Ilustración: Sistema de espacio público  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

- ⋯ Ciclo vía
- Parque Metropolitano
- Parque ZonalCC
- Parque Vecinal
- Corredor Ecológico de Ronda
- Delimitación del Plan Parcial Montevidéo

3. Zonas de control ambiental



4. Parque Sauzalito



1. Ciclo vía



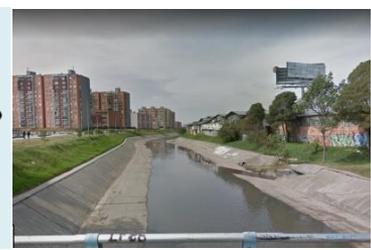
2. Plazas



5. Sendero peatonal



6. Corredor ecológico



El sistema espacio público está constituido por el Parque Metropolitano Simón Bolívar, los parques Sauzalito y Alcázares, los corredores Ecológicos de Ronda de los río Fucha y el canal San Francisco, además de una serie de parques vecinales y de bolsillo.

Las zonas de espacio públicos no están articuladas entre sí, además son pocos los espacios que quedan destinados para el uso de la infraestructura por parte del peatón.

Las zonas se encuentran en deterioro, debido a que no tienen un mantenimiento constante y al ser abandonadas se convierten en foco principal de inseguridad y conflicto.

El mobiliario urbano con el que cuentan estos espacios se encuentra en mal estado.

#### INDICADOR DE ESPACIO PÚBLICO 4 m<sup>2</sup>/hab

Imagen: Componentes del espacio público Fuente: Google Street View

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.1 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

#### ➤ CARACTERIZACIÓN DE LOS PARQUES VECINALES DE LA UPZ

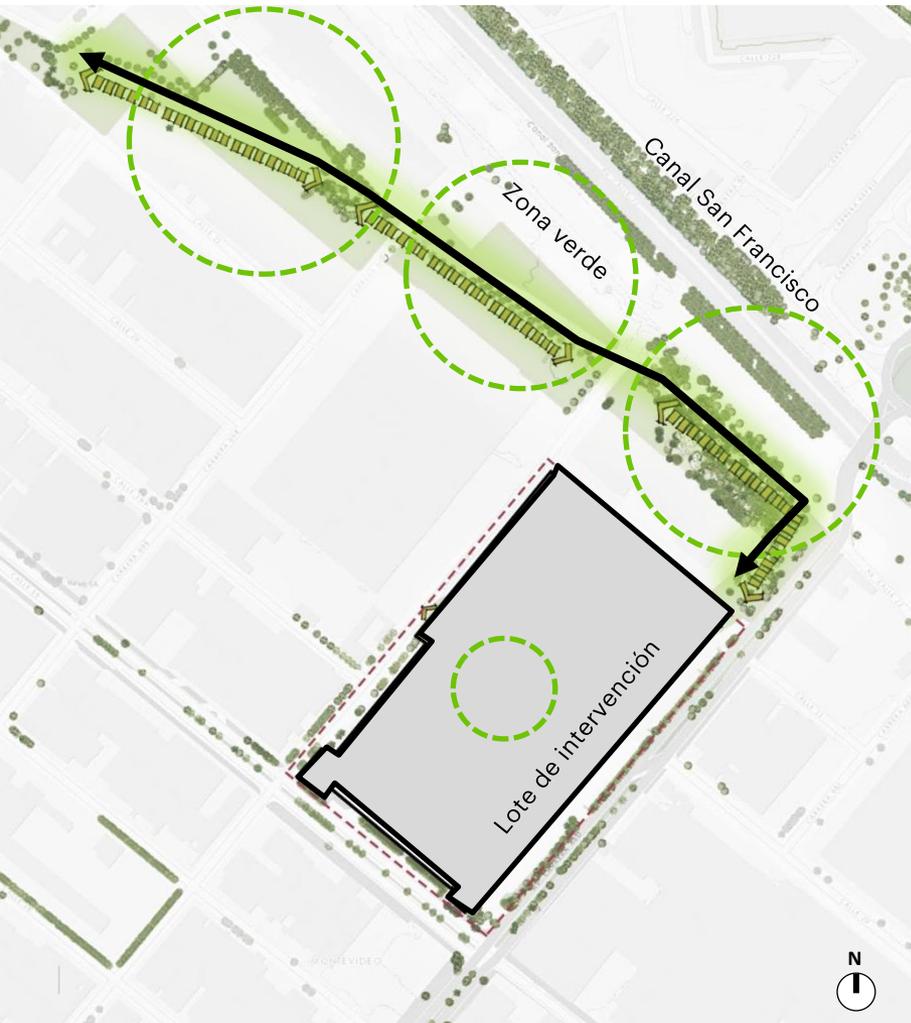


Ilustración: Sistema de espacio público puntual  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



INDICADOR DE ESPACIO PÚBLICO  
EN LA LOCALIDAD  
3,11 m<sup>2</sup>/hab (Encuesta Multipropósito)



#### ESTADO DEL ESPACIO PÚBLICO

- Invasión de los espacios por industrias y trabajadores.
- Deficiente mantenimiento de zonas.
- Disposición inadecuada de residuos sólidos.
- Mal manejo de excrementos de animales.
- Aglomeración de lodos y basuras.
- Invasión por habitantes de la calle.



Limita que los habitantes realicen actividades recreativas.

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### COBERTURA VEGETAL Y ESPECIES ARBÓREAS

##### TIPOS DE VEGETACIÓN



Caucho Sabanero

Chicala

Pino Romeron

Arrayán

Imagen: especies arbóreas Fuente: google

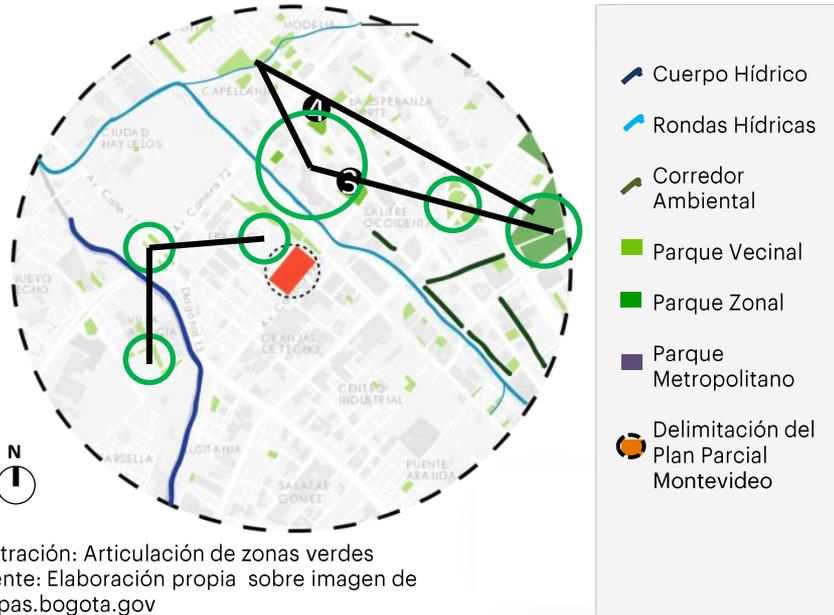


Ilustración: Articulación de zonas verdes  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

##### AMBIENTAL

Las zonas verdes, en su mayoría, se encuentran en deterioro ya que los espacios son utilizados para:

- Depositar los desechos sólidos (como los de mascotas, los escombros, basuras y sustancias químicas resultantes de la industria).

##### FUENTES HÍDRICAS

Se encuentran actualmente contaminadas por el vertimiento de aguas residuales sobre las canales, la disposición inadecuada de basuras y escombros de industrias y los residentes, la invasión de estos lugares por la presencia de habitantes de calle.

Las zonas verdes están desarticuladas, la mayoría son parques de bolsillo, con la estructura y el mobiliario en mal estado, usados como zonas de vicio y depósito de basuras.



Ilustración: Perfil sendero peatonal  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

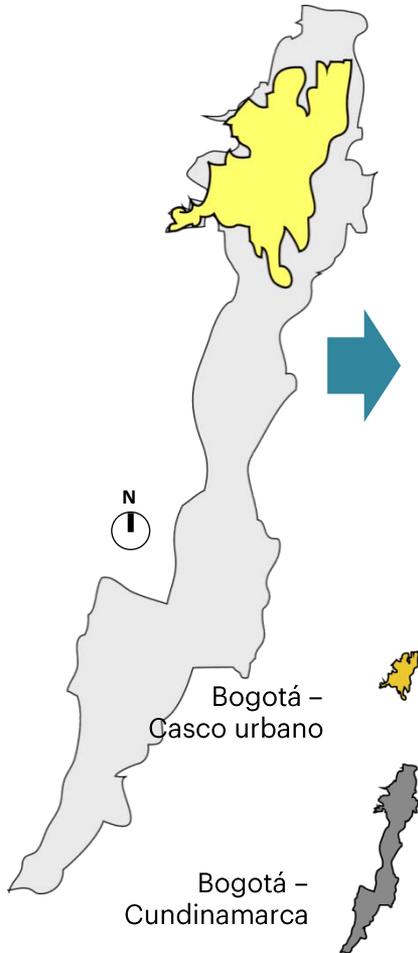
## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### ► SUELOS

##### TOPOGRAFÍA Y NIVELES

Superficie plana con diferencias de nivel máximas en el lote de 6.3 hectáreas de 1m.



- La Sabana de Bogotá se encuentra ubicada sobre un extenso relleno sedimentario y rodeado por los cerros que se conforman de rocas areniscas, arcillolitas y conglomerados.
- La formación Sabana corresponde al nivel e terraza alta que consta de arcillas plásticas color gris oscuro en estratos 0,4 a 1,0m de espesor con interestratificaciones de arena y grava e intercalaciones de ceniza volcánica color gris blancuzco.

Los niveles de arena y grava son importantes para el almacenamiento de agua.

##### PERFIL ESTRATIGRÁFICO DEL SUELO

1.

Superficialmente:  
Placas en concreto, rellenos de material granular tipo recebo y rellenos arcillosos.

2.

Arcillas grises y gris verdoso.  
Profundidad: 3,6 y 5,2mts bajo superficie.

3.

Arcillas grises y cafés Profundidad: 20m bajo superficie.

4.

Limos orgánicos color café oscuro, blandos, con madera en descomposiciones.  
Profundidad: 23m bajo superficie

5.

Arcillas de color café y gris oscuro blanda o medio. Profundidad: 30,5m y 33,4 m

6.

Arenas finas de color café con lentes de arcilla, con densidad compacta, profundidad de la exploración.

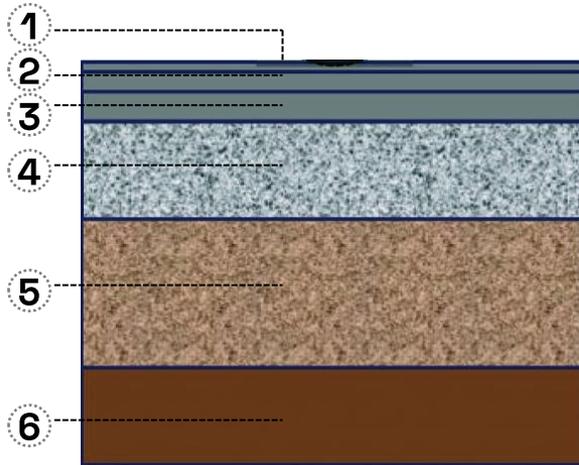


## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### ➔ SUELOS

#### ESTRUCUTRA DEL PAVIMENTO DE LAS VÍAS LOCALES



Vías locales internas, estructura del pavimento:

1. Rodadura asfáltica MD12
2. Capa intermedia MD20
3. Base Granular BG\_B
4. Sub-base granular SBGB
5. Subrasante mejorada - Sub-base granular SBG\_C
6. Subrasante mejorada - Piedra tamaño rajón

Los suelos subrasantes arcillas color café, rellenos arcillosos y recebo.

#### CARACTERIZACIÓN SÍSMICA

NSR- 10: Suelo tipo F

F	<p>Los perfiles de suelo tipo F requieren una evaluación realizada explícitamente en el sitio por un ingeniero geotecnista de acuerdo con el procedimiento de A.2.10. Se contemplan las siguientes subclases:</p> <p>F1 – Suelos susceptibles a la falla o colapso causado por la excitación sísmica, tales como: suelos licuables arcillas sensitivas suelos dispersivos o débilmente cementados, etc.</p> <p>F2 – Turba y arcillas orgánicas y muy orgánicas ( <math>H &gt; 3</math> para tura o arcillas orgánicas y muy orgánicas)</p> <p>F3 – Arcillas de muy alta plasticidad ( <math>H &gt; 7.5m</math> con Índice de Plasticidad <math>IP &gt; 75</math>)</p> <p>F4 – Perfiles de gran espesor de arcillas de rigidez mediana a blanda ( <math>H &gt; 36m</math>)</p>
---	---

Tabla : Caracterización Sísmica Fuente: IDRD.

<https://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/sites/default/files/imagenes/titulo-a-nsr-100.pdf>

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### HIDROLOGÍA



#### RÍO FUCHA

- Nace en el páramo de Cruz Verde y desemboca en el Río Bogotá.
- Las principales afluentes atraviesan las localidades de San Cristóbal, Antonio Nariño, Puente Aranda, Kennedy y Fontibón.
- Solo los dos primeros kilómetros No se encuentran contaminados.
- El río es utilizado como alcantarilla receptora de desperdicios y aguas residuales.

Imagen: Río Fucha Fuente: Google Street View

Imagen: Canal Boyacá Fuente: Google Street View

Imagen: Canal San Frnacisco Fuente: Google Street View

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### CLIMATOLOGÍA

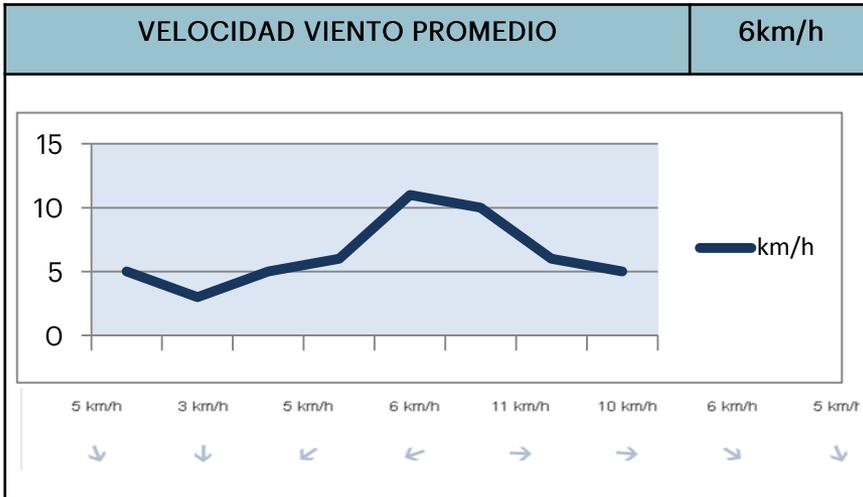


Tabla: Velocidad promedio viento Fuente: IDEAM

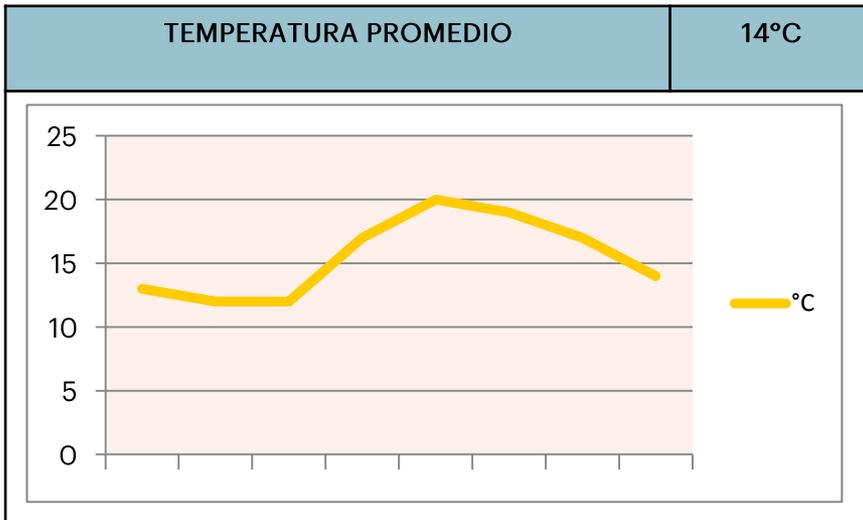


Tabla: Temperatura promedio Fuente: IDEAM

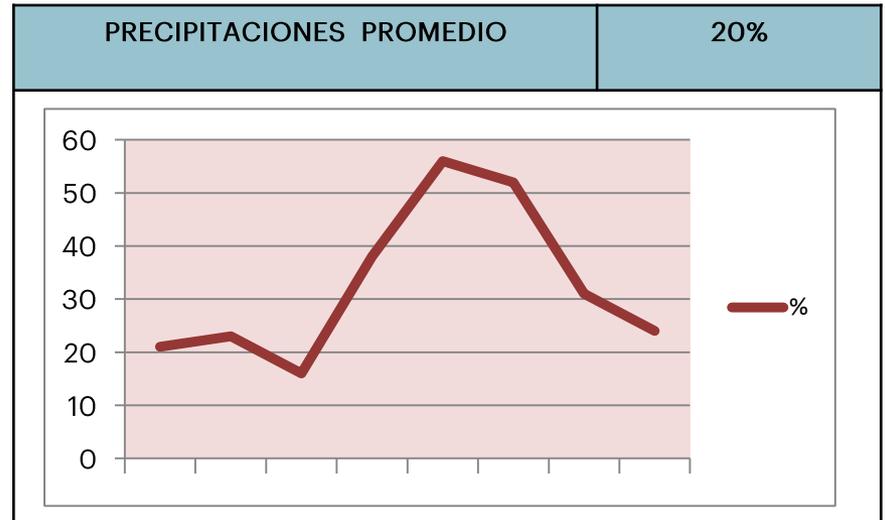


Tabla: Precipitaciones promedio Fuente: IDEAM O,

- El clima es normalmente frío. Los meses de Enero y Febrero son los más secos; y los meses de Octubre y Noviembre los más lluviosos.
- La humedad relativa promedio es de 75% en las zonas medias de la ciudad.
- Las precipitaciones anuales son de 1000 mm./año.

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.2 CARACTERIZACIÓN FÍSICA

#### CLIMATOLOGÍA

Los componentes de la Estructura Ecológica Principal son: el Parque Metropolitano Simón Bolívar, el Parque Sauzalito, el Parque Público Alcázares, el Parque del Agua, el Río Fucha, el Canal Boyacá, el Canal San Francisco, el Canal Ejido o Comuneros II y los diferentes parques de bolsillo.

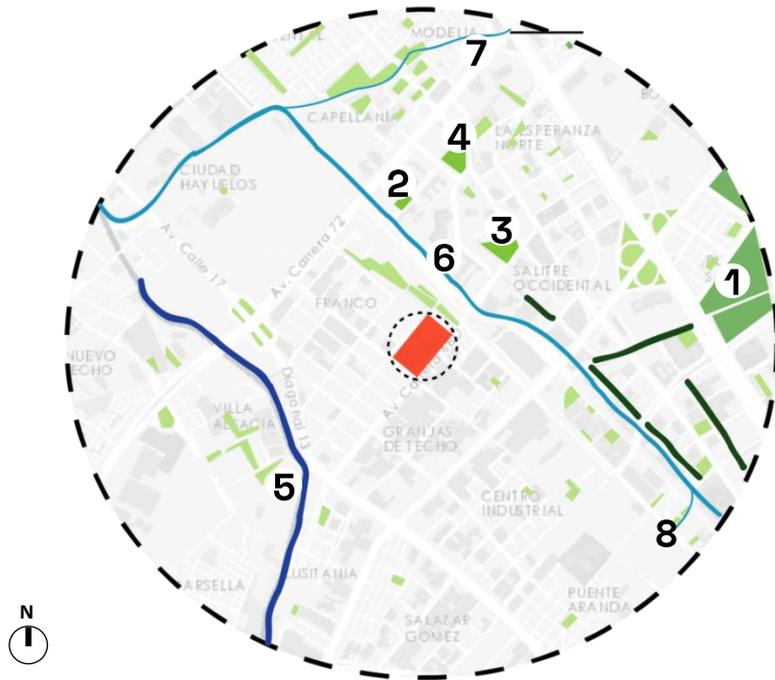


Ilustración: Ecosistemas de referencia

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de [maps.bogota.gov](http://maps.bogota.gov)

- |  |  |
|--|--|
|  Cuerpo Hídrico     |  Parque Zonal                             |
|  Rondas Hídricas    |  Parque Metropolitano                     |
|  Corredor Ambiental |  Delimitación del Plan Parcial Montevideo |
|  Parque Vecinal     |  |



1. Parque Metropolitano Simón Bolívar



2. Parque del Agua



3. Parque Sauzalito



4. Parque público Alcázares



5. Río Fucha



6. Canal San Francisco



7. Canal Boyacá



8. Canal Ejido o Comuneros II

Imagen: Parques en la zona de influencia Fuente: Google Street View

#### FUNCIONES DE LA ARBORIZACIÓN:

- Aporte estético, simbólico y cultural.
- Aporte al bienestar físico y psicológico a la recreación, a la educación y al descanso.
- Minimización de partículas, vientos vectores, olores y ruidos.
- Valorización de la propiedad privada y de espacio público.
- Protección de las cuencas, cuerpos de agua y mejoramiento del suelo.
- Regulación climática y control de temperatura.
- Captación del dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>).

*Complementación de Manual Verde / 2002*

## 2.1 ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

### 2.1.3 ASPECTOS AMBIENTALES EXTERIORES AL ÁREA DE PLANIFICACIÓN DEL PPRU

#### ➔ RUIDO

#### COMPORTAMIENTO DEL RUIDO EN PERIODO DIURNO



#### INTENSIDADES DE NIVEL DE PRESION SONORA MENORES A 82 dB(A)

- Las principales fuentes generadoras de ruido son los equipos de mantenimiento y las zonas de circulación vehicular para el cargue y descargue de productos.
- Los cruces de las vías entre a Carrera 68D, Calle 19, Carrera 69 y a Calle 21, son las que generan mayor ruido, debido a la presencia de vehículos particulares, vehículos de transporte municipal y de carga.
- Los niveles máximos de ruido ambiental por tráfico en vías pueden ser cercanos a 77dB(A).

#### COMPORTAMIENTO DEL RUIDO EN PERIODO NOCTURNO



#### LÍNEAS DE ACCIÓN DE MITIGACIÓN DEL RUIDO INSTALACIÓN DE BARRERAS FÍSICAS EN EL PERIMETRO DEL PROYECTO

- Diseño de una barrera física con características de altura y superficie para controlar el ruido con mayor intensidad, puede ser de tipo natural (arborización) o una pantalla acústica.
- **RESULTADO:** Disminución de los niveles de presión sonora por actividades que puedan molestar a los habitantes dentro del predio.

# ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

2.2



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

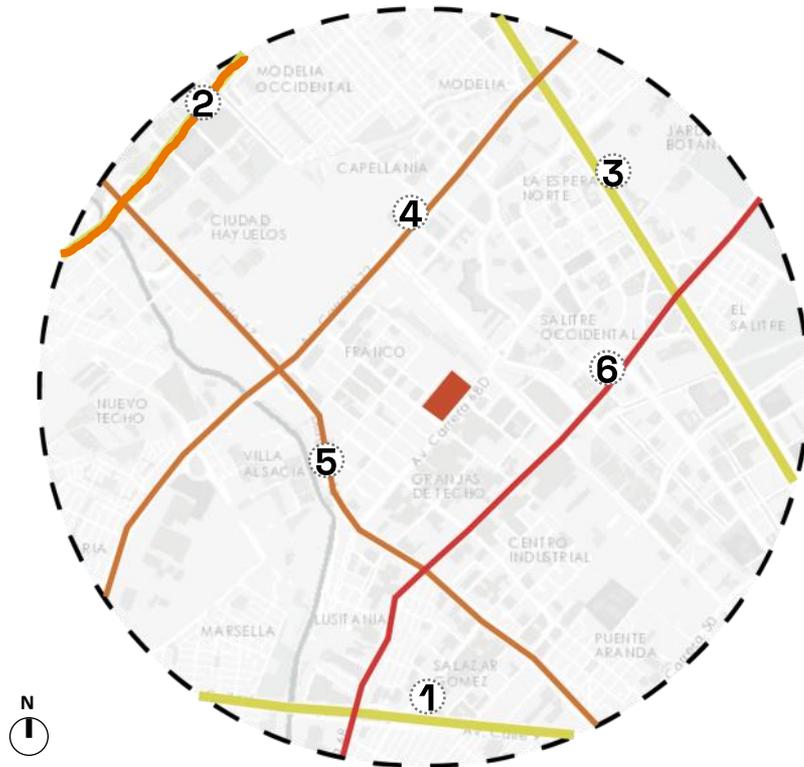


Ilustración: Sistema de movilidad  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.gov

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### DESCRIPCIÓN DE LA RED VIAL Y DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA



La malla vial arterial principal (V-0 / V-1) es el soporte de movilidad y accesibilidad a nivel metropolitano y regional. Compuestas por: El subsistema del centro tradicional y a ciudad central, el subsistema metropolitano y el subsistema ciudad región.

	VÍA	TIPO DE VIA	SUBSISTEMA
1	Av. Américas	V-0	Red Metropolitana
3	Av. Calle 26	V-0	Red Metropolitana
2	Av. Ciudad de Cali	V-1	Red Metropolitana
4	Av. Boyacá	V-1	Ciudad-Región
5	Av. Centenario	V-1	Red Metropolitana
6	Av. Carrera 68	V-2	Red metropolitana

Tabla: Vías principales  
Fuente: Elaboración propia

Ilustración: Malla vial principal

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1. Av. De las Américas       | ■ Malla vial V-0                       |
| 2. Av. Ciudad de Cali        | ■ Malla vial V-1                       |
| 3. Av. Calle 26              | ■ Malla vial V-2                       |
| 4. Av. Boyacá (carrera 72)   | ■ Delimitación Plan Parcial Montevideo |
| 5. Av. Centenario (calle 13) |  |
| 6. Av. Carrera 68            |  |

La malla vial arterial complementaria (V-2) articula la malla vial principal, permite a fluidez del tráfico vehicular, esta malla es básica para el transporte privado y las rutas alimentadoras de los sistemas de transporte masivo.

*Instituto de Estudios Urbanos /Transporte.*

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### DESCRIPCIÓN DE LA RED VIAL Y DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA

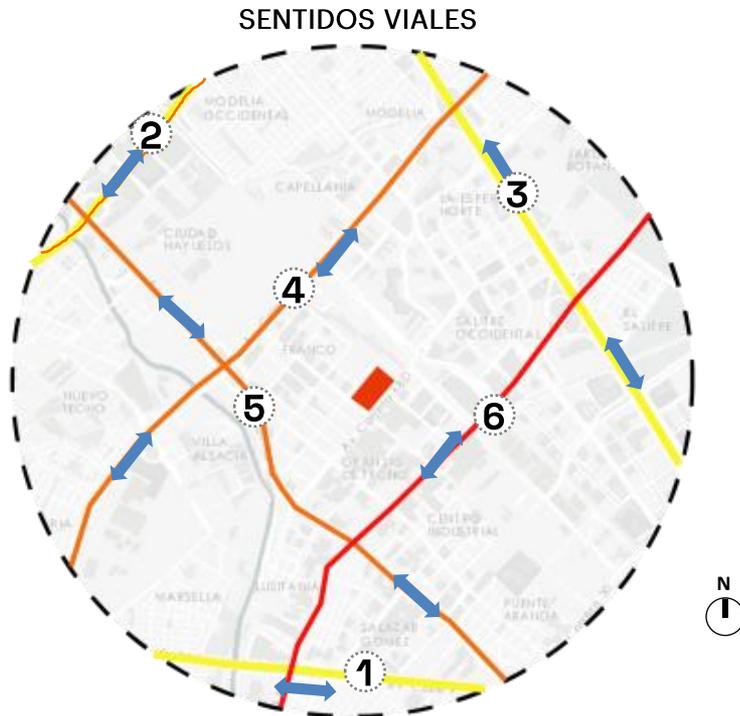


Ilustración: Sentidos viales

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

#### ZONAS DE MAYOR CONGESTIÓN VEHICULAR

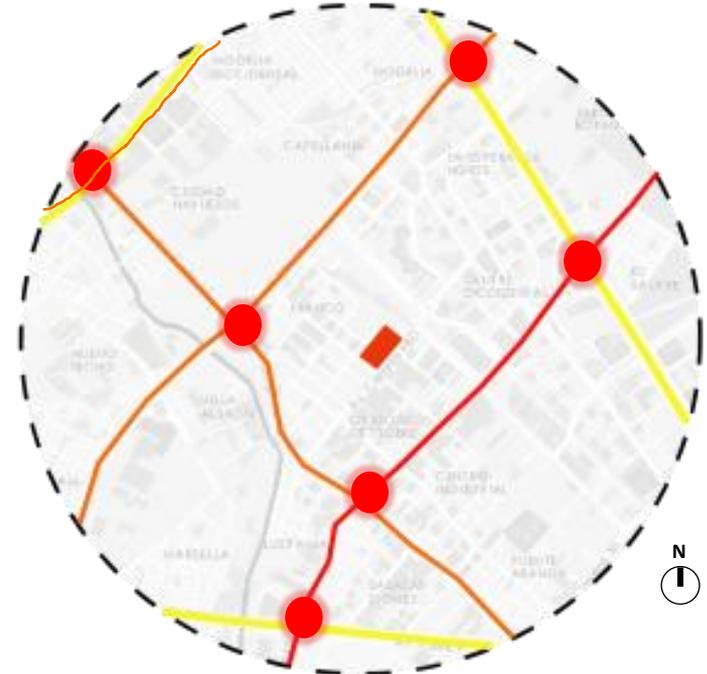


Ilustración: Zonas de mayor congestión vehicular

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

1	Av. Américas	Oriente - Occidente
2	Av. Ciudad de Cali	Norte - Sur
3	Av. Calle 26	Centro - Oriente
4	Av. Boyacá	Norte - Sur
5	Av. Centenario	Oriente - Occidente
6	Av. Carrera 68	Sur - Norte

Tabla: Sentido de las vías Fuente: Elaboración propia

Puntos de conexión de las vías secundarias con las principales, generalmente en horas pico, fines de semana o días festivos.



Imagen: Problemas de congestión vehicular Fuente: Google Street View

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### ➔ CARACTERIZACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL TRÁNSITO

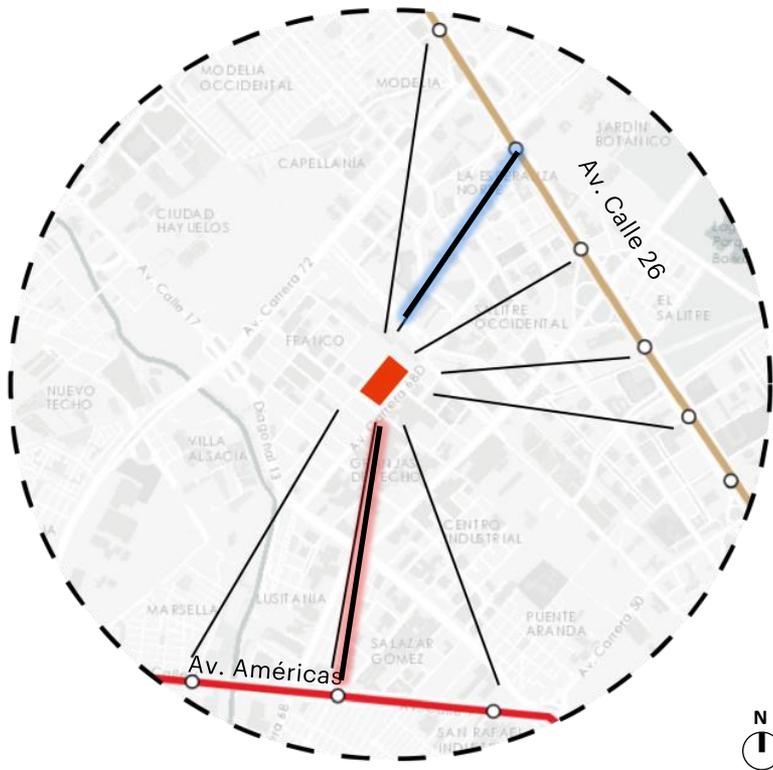


Ilustración: Operación transmilenio

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

- Troncal Calle 26
- Troncal Américas
- Delimitación Plan Parcial

#### TRANSMILENIO



#### DISTANCIA DEL LOTE A:

- Troncal Calle 26 / 1,5km aprox.
- Troncal Américas / 2,5km aprox.



- La Troncal de la Calle 26 y de las Américas destinadas para Transmilenio se encuentra en buen estado.
- Una persona puede gastar entre 15-20min en promedio recorriendo 1km a pie.

- Las Rutas de Transmilenio a veces demoran en llegar lo que causa demoras o congestión de usuarios en cada una de las estaciones.
- La conexión de estas Troncales es únicamente de oriente a occidente.

#### TRONCAL AMERICAS

Estaciones: Banderas / Mandalay / Mundo Aventura / Marsella / Pradera.

#### TRONCAL CALLE 26

Estaciones: Normandía / Av. Rojas / Maloka / Gran Estación

#### TRONCAL CALLE 26



#### TRONCAL AMÉRICAS



Imagen: Troncal transmilenio Fuente: Google Street View

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### ➔ CARACTERIZACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL TRÁNSITO

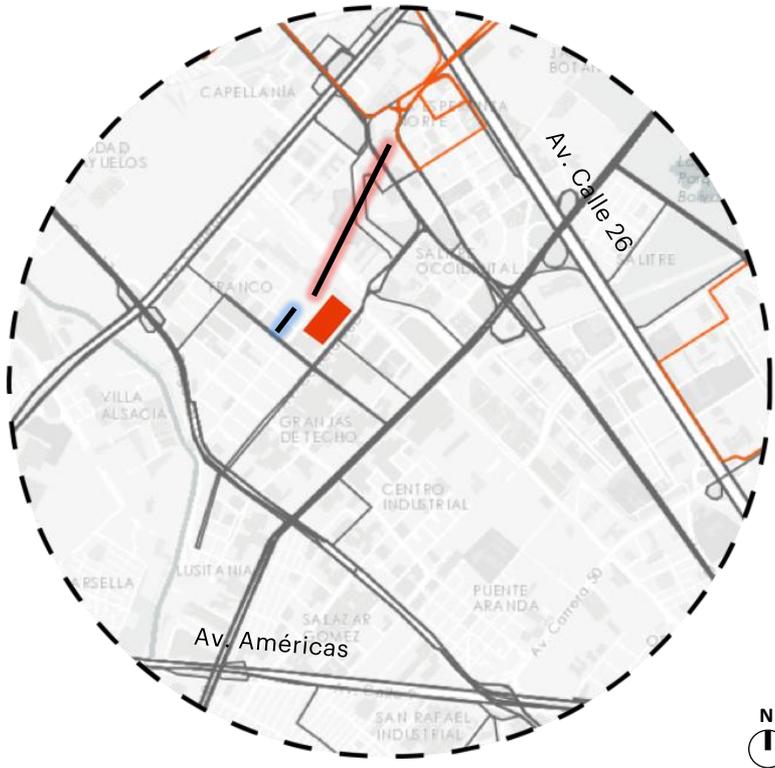


Ilustración: Operación transporte público  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

- Rutas SITP
- Rutas complementarias
- Delimitación Plan Parcial

#### TRANSPORTE PÚBLICO



- Las Rutas de SiTP y las complementarias hacen su recorrido por las vías principales (en las que hay más congestión vehicular), por lo que tardan más tiempo en llegar o recoger a los usuarios.

- Algunos tramos de estas vía se encuentran reparchardos, sin alcantarillas o con huecos, lo que genera trancones, accidentes y conflictos.

#### RUTAS COMPLEMENTARIAS

Rutas: 17-3 Fontibón / 17-7c Engativá

#### SITP

Rutas: 200 / 161 / E4 / 232 / 445 / C34 / 234 / C78 / C70

#### CALLE 24A



#### AVENIDA BOYACÁ



Imagen: Vías transporte público Fuente: Google Street View

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### ➤ CARACTERIZACIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL TRÁNSITO

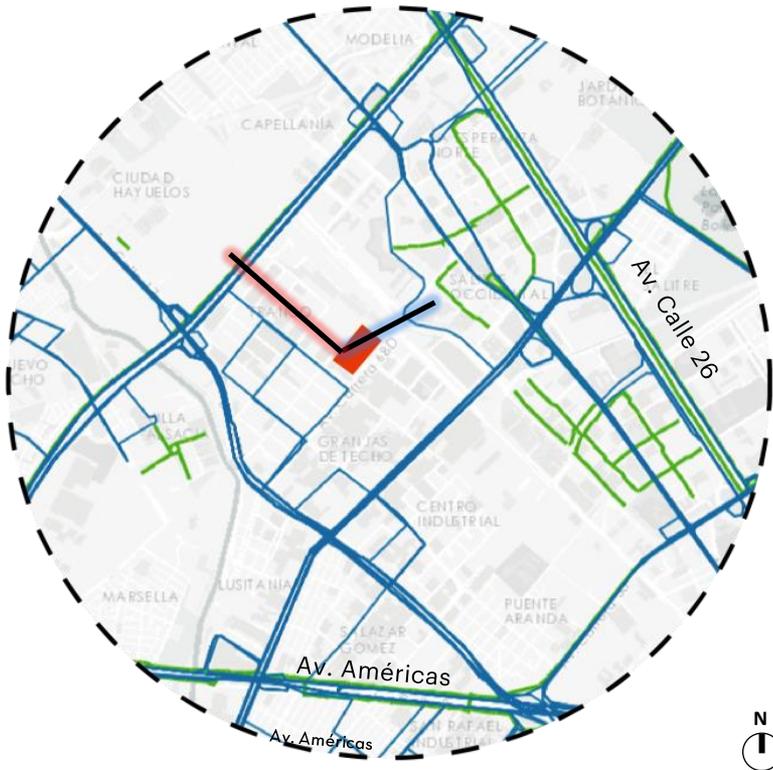


Ilustración: Operación transporte urbano  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

- Malla vial
- Rutas ciclovia existente
- Red de transporte urbano
- Delimitación Plan Parcial

#### TRANSPORTE URBANO



DISTANCIA DEL LOTE A:  
RED CICLOVÍA / 0,60km aprox.  
TRANSPORTE URBANO / 1 km aprox.



- La Red de ciclo vía existente no es continua, algunos de los tramos están en abandono ya que no fueron terminados, la mayoría no cuenta con la señalización correspondiente.
- Hay invasión por parte de los vendedores ambulantes, motos, peatones o basuras.

- La malla vial se encuentra en estado óptimo, algunas con más deterioro que otras debido al flujo masivo que hay de transporte pesado por la zona.

**CICLOVIA EXISTENTE**  
**MALLA VIAL COMPLEMENTARIA**  
**RED URBANA**  
Rutas: Engativá / Usaquén / Kennedy / Tintal

#### PARQUE SAUZALITO



#### CALLE 19

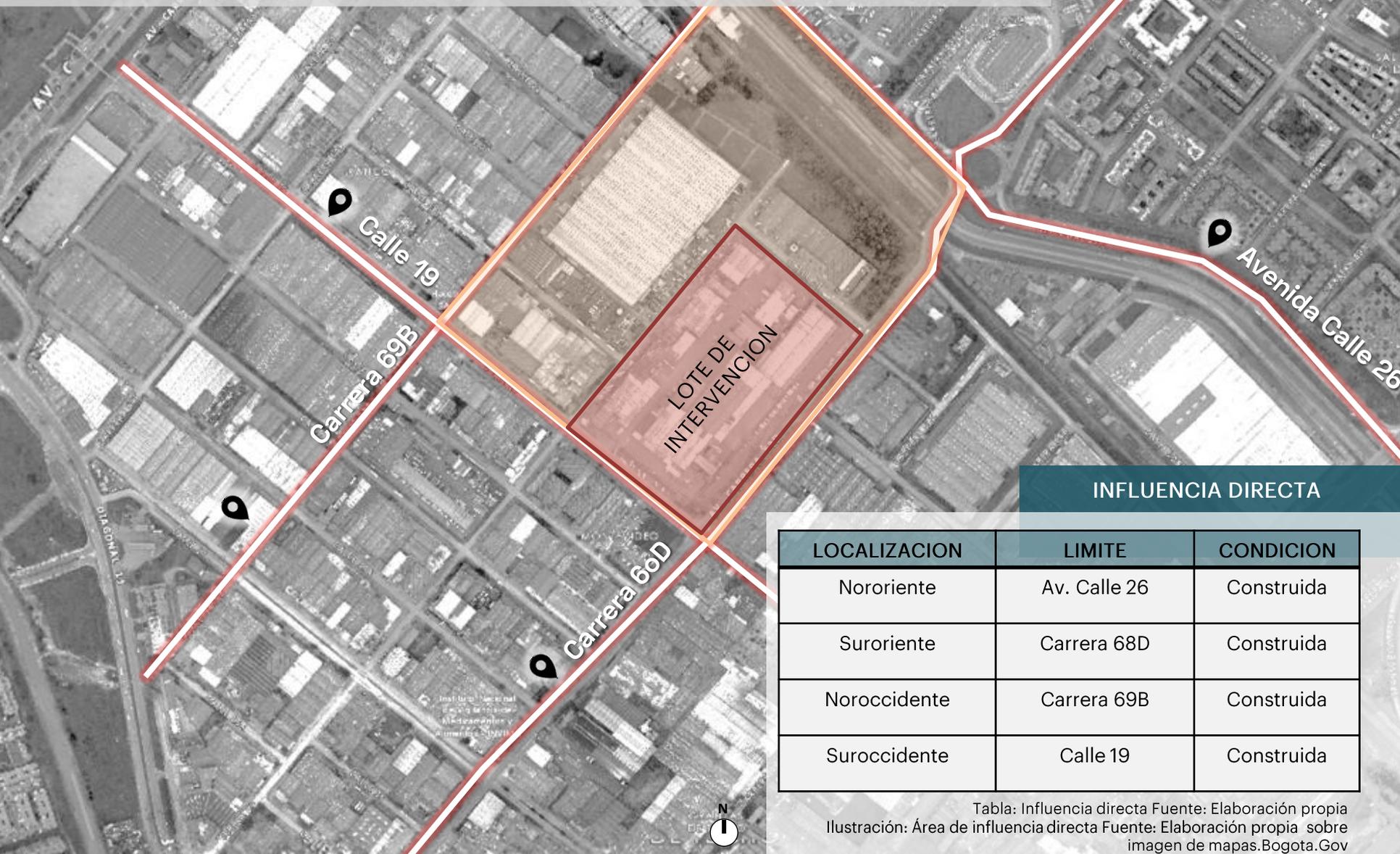


Imagen: Red transporte urbano Fuente: Google Street View

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### DEFINICIÓN ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA



#### INFLUENCIA DIRECTA

LOCALIZACION	LIMITE	CONDICION
Nororient	Av. Calle 26	Construida
Surorient	Carrera 68D	Construida
Noroccident	Carrera 69B	Construida
Suroccident	Calle 19	Construida

Tabla: Influencia directa Fuente: Elaboración propia  
Ilustración: Área de influencia directa Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### DEFINICIÓN ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA E INDIRECTA

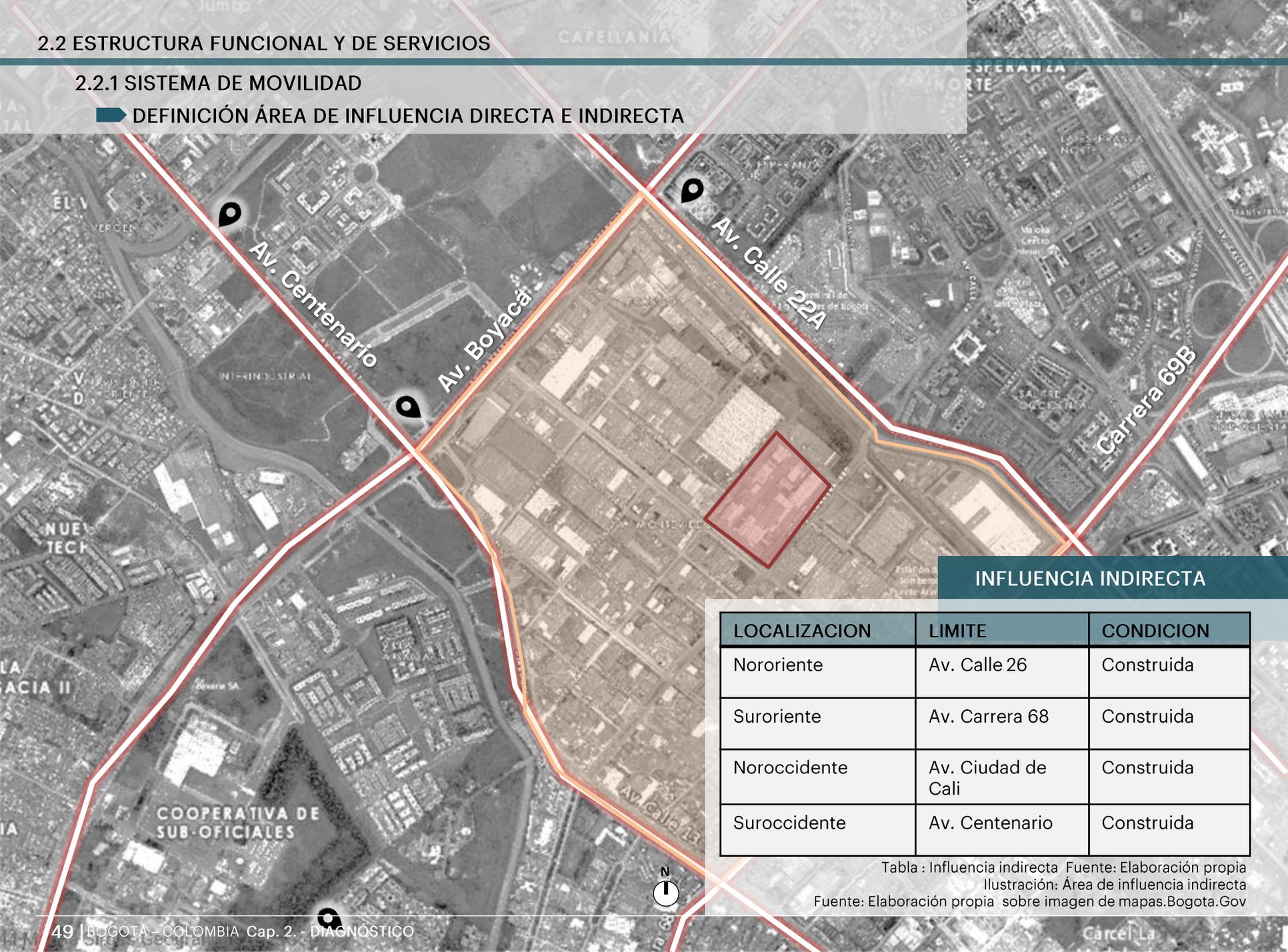


Tabla : Influencia indirecta Fuente: Elaboración propia  
Ilustración: Área de influencia indirecta  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### FUTUROS DESARROLLOS EN EL ÁREA DE ESTUDIO

##### PROYECTO DEL TREN LIGERO



Ilustración: Tren ligero Bogotá Facatativá  
Fuente: [http://www.Sitp.Gov.Co/publicaciones/modos\\_alternativos\\_sitp/proyecto\\_s\\_de\\_tren\\_ligero](http://www.Sitp.Gov.Co/publicaciones/modos_alternativos_sitp/proyecto_s_de_tren_ligero)

##### PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADAS – APP

1. **Implantación de una Light Rail Transit en Bogotá, Corredor de Occidente**, de la Estación de la Sabana hasta Facatativá, con una longitud de 43,9 Km (incluyendo ramal al aeropuerto), y 17 estaciones.
2. **Implantación de una Light Rail Transit en Bogotá, Corredor del Sur**, de la Estación de la Sabana hasta Soacha, con una longitud de 18,1 Km, y 18 estaciones.
3. **Implementación del Metro Ligero sobre el corredor de la Carrera Séptima (7)** desde el 20 de Julio hasta la Calle 193, con una longitud de 26,1 Km, y 34 Estaciones.
4. **Diseño, Construcción y Operación de una Línea de Metro Ligero por la Avenida 68**, cuyo trazado va desde la Calle 100 entre Carreras 9A y 11 hasta el Puente de Venecia en la Avenida 68 con Autopista Sur, con una longitud de 16,5 Km y 19 estaciones.

##### BENEFICIOS

- Conexión eficiente mediante transporte masivo para la población que reside, trabaja, estudia o se desplaza desde el área de influencia de la infraestructura del corredor.
- Reducción de tiempo de viaje y mejoramiento de calidad de vida.
- Integración con el sistema de transporte de Bogotá SITP.

##### ENTIDADES RECEPTORAS DE INICIATIVA DE APP:

- TRANSMILENIO S.A.
- EMPRESA FÉRREA REGIONAL - EFR SAS
- AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA - ANI

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA CALLE 26

Es una vía tipo V-0, tiene aproximadamente 110mts de ancho. Permite conectar el centro al oriente con el aeropuerto. Se extiende de Oriente a Occidente desde el Cerro de Monserrate hasta el Aeropuerto Internacional el Dorado.

Tiene una extensión de 13,3 kilómetros, cuenta con la Calzada de Transmilenio desde el Portal del Dorado. Las calzadas están separadas por zonas verdes, en buen estado, con red de ciclo vía y monumentos de carácter histórico.



Imagen: Estado de la Calle 26 Fuente: Google Street View

#### VIA TIPO V-OB (TRONCAL-CICLO RUTA – VÍA)

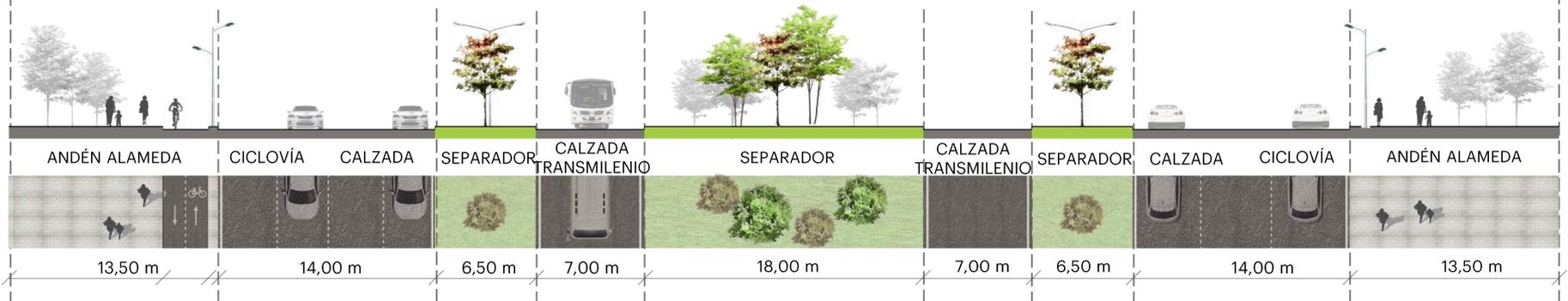


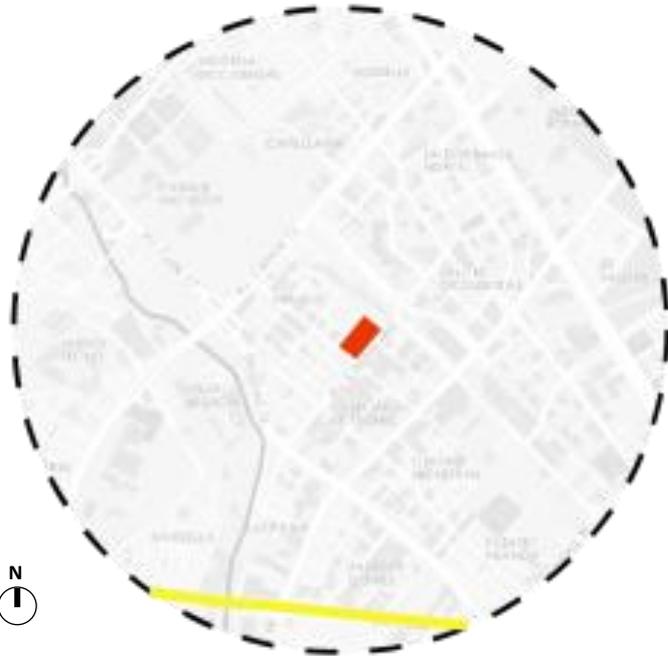
Ilustración: Perfil vía tipo v-0

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA DE LAS AMERICAS (CII6)

Es una vía tipo V-O, mide aproximadamente 90mts de ancho. Se extiende de Oriente a Occidente en la parte Centro-Sur. Atraviesa las localidades de Santa Fe, Teusaquillo, Los Mártires y Puente Aranda.

La vía cuenta con una Calzada de Transmilenio desde el Portal de las Américas. Corta con la Carrera 7ma., la Avenida Caracas, la Carrera 30, la Avenida 68, la Avenida Boyacá y la Avenida Ciudad de Cali.



Imagen: Estado de la Av de las Américas Fuente: Google Street View

#### VIA TIPO V-OB (TRONCAL-CICLO RUTA – VÍA)

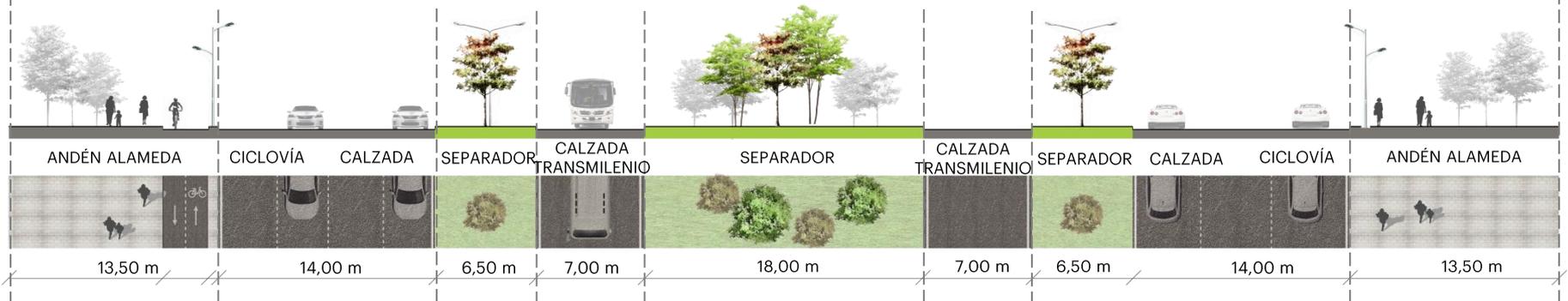


Ilustración: Perfil vía tipo v-O  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA CIUDAD DE CALI (CRA 86)

Es una tipo V-1, que conecta la ciudad de Bogotá de Norte a Sur en la zona occidental, tiene aproximadamente 40mts de ancho. Atravesando las localidades de Suba, Engativá, Bosa, Kennedy, Fontibón y el municipio de Soacha.

La vía permite la movilidad del transporte urbano y rutas complementarias del SiTP. Las calzadas se encuentran separadas por zonas verdes en estado favorable, las vías se encuentran en buen estado.



Imagen: Estado de la Av ciudad de Cali Fuente: Google Street View

#### VIA TIPO V-1A (CICLO RUTA – VÍA)



Ilustración: Perfil vía tipo v-1

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA CENTENARIO (CL 13)

Es una vía de tipo V-1. Se extiende de Oriente a Occidente, desde la Av. Caracas con Av. Jiménez hasta el municipio de Mosquera. Atraviesa las localidades de Fontibón y Puente Aranda, tiene aproximadamente 60mts de ancho.

Es una vía para el acceso al servicio de transporte público, la zona comercial y las industrias que hay en la localidad de Fontibón.



Imagen: Estado de la Calle 13 Fuente: Google Street View

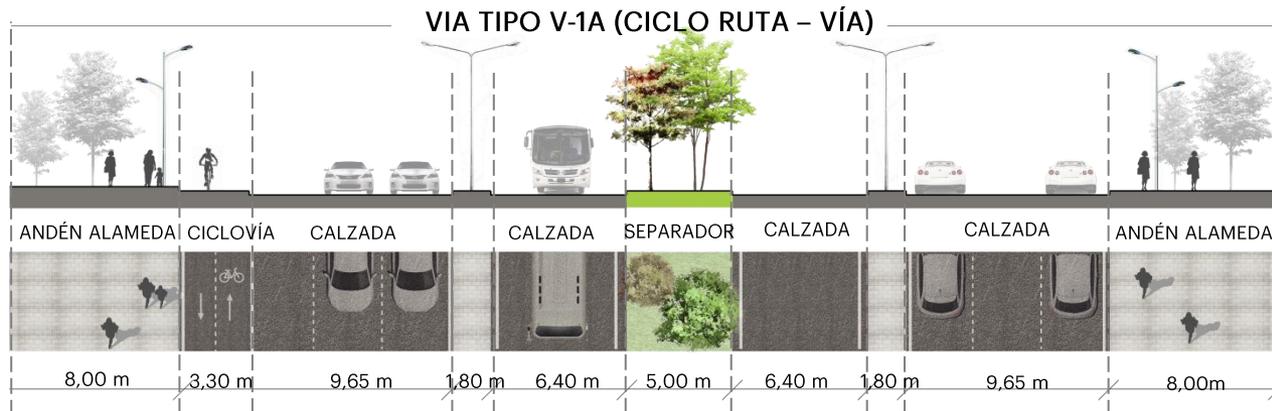


Ilustración: Perfil vía tipo v-1

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA BOYACÁ

Es una vía tipo V-1, ya que atraviesa la ciudad a lo largo de 36km aprox. de Norte a Sur por la parte occidental y es uno de los accesos principales a la ciudad por la parte Sur, tiene 60mts de ancho.

La vía se extiende por las localidades de Usme, Ciudad Bolívar, Tunjuelito, Kennedy, Fontibón, Engativá y Suba. Hay tránsito de transporte urbano, particular y pesado, por lo que varios de sus tramos actualmente se encuentran en deterioro.



Imagen: Estado de la avenida Boyacá Fuente: Google Street View

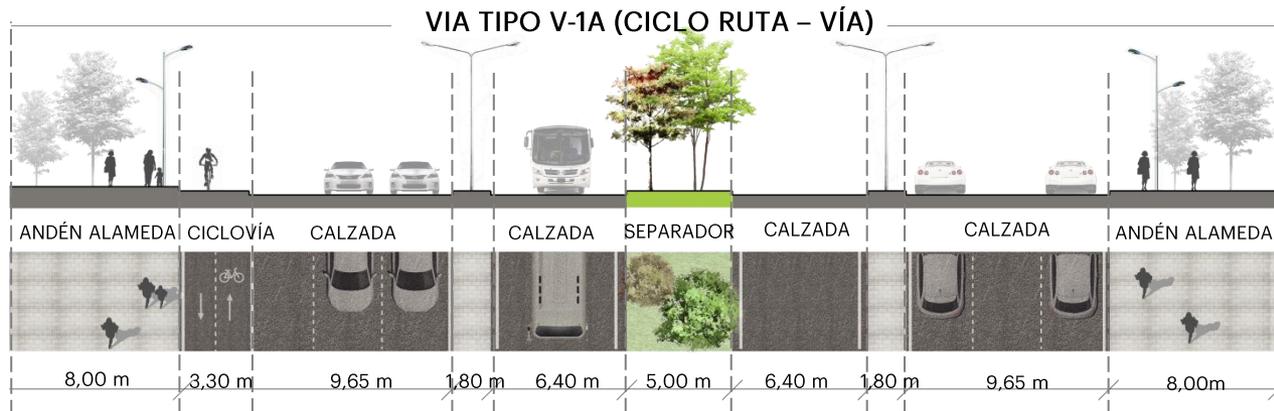


Ilustración: Perfil vía tipo v-1

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA



#### AVENIDA CARRERA 68

Es una vía arterial tipo V-2. Bordea el occidente y se extiende de Sur a Norte desde la Autopista Sur hasta la Localidad de Suba, Calle 100. LA calzada está separada por zonas verdes y algunos de sus tramos se encuentran en deterioro.

La vía marca los límites de las localidades de Tunjuelito, Kennedy, Puente Aranda, Engativá, Fontibón, Teusaquillo, Suba y Barrios Unidos, mide aproximadamente 40mts de ancho.



Imagen: Estado de la avenida carrera 68 Fuente: Google Street View

#### VIA TIPO V-2A (CICLO RUTA – VÍA)



Ilustración: Perfil vía tipo v-2

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA

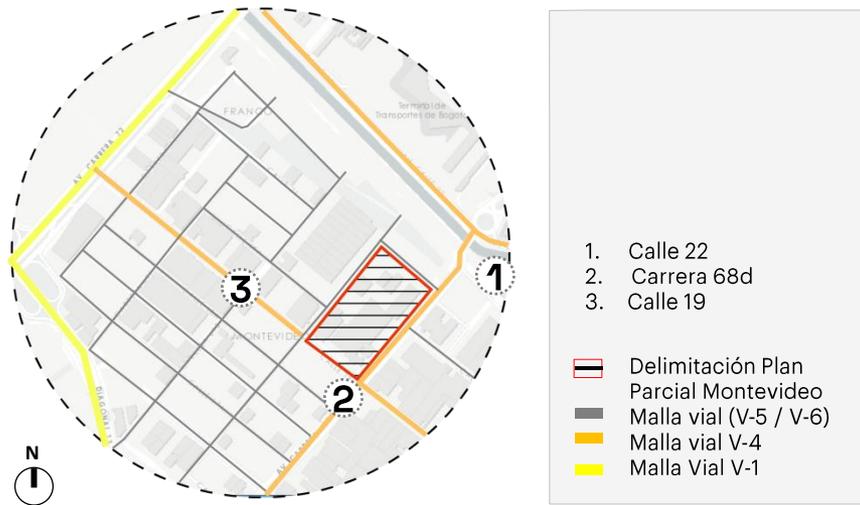


Ilustración: Malla vial intermedia y local  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

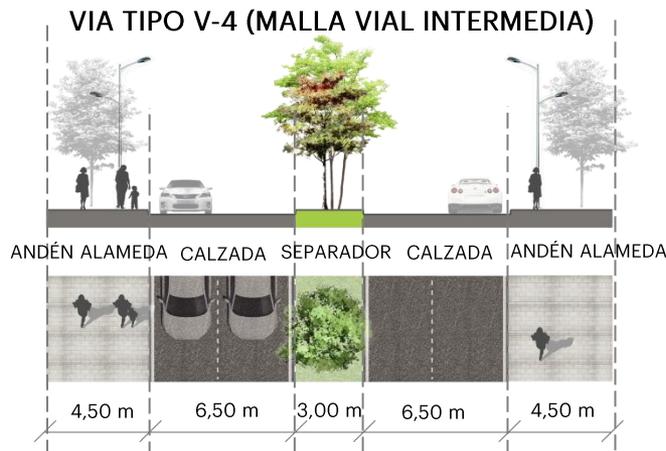


Ilustración: Perfil vía tipo v-4  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

#### 1. AVENIDA CALLE 22



Esta vía se conecta con la Avenida Carrera 68, en sentido oriente occidente, se compone por dos calzadas algunos de los tramos en deterioro, con dos carriles cada una, separadas por una zona verde que se encuentra en estado óptimo.

#### 2. AVENIDA CARRERA 68D



Esta vía conecta la Avenida Centenario con la Avenida Calle 26 en sentido Norte-Sur. Se compone de dos calzadas algunas partes deterioradas, cada una de dos carriles separadas por una zona verde que se encuentra en alguna de sus partes arborizado.

#### 3. CALLE 19



Esta vía conecta la Avenida Boyacá con con la Avenida Carrera 68 en sentido Oriente-Occidente. Se compone de dos calzadas en buen estado, cada una de tres carriles separadas por una zona verde. Tráfico mixto.

Imagen: Estado de las vías locales  
Fuente: Google Street View

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA

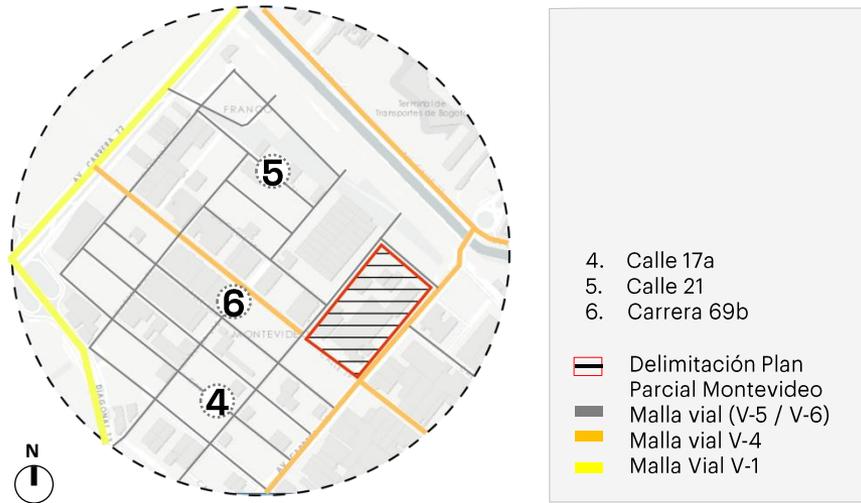


Ilustración: Malla vial intermedia y local  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### 4. CALLE 17A

Tipos de vía V-5, que se tienen alguno de sus tramos en deterioro por el tránsito de tráfico pesado, por ser zona industrial. Cada una tiene una calzada con 2 carriles, por donde pasan vehículos en ambos sentidos. Bahías laterales de parqueo.



#### 6. CARRERA 69B



#### 5. CALLE 21



Imagen: Estado de las vías locales Fuente: Google Street View

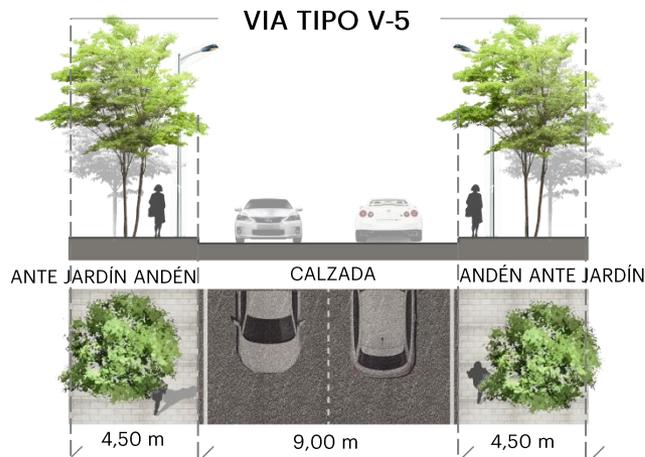


Ilustración: Perfil vía tipo v-5  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA

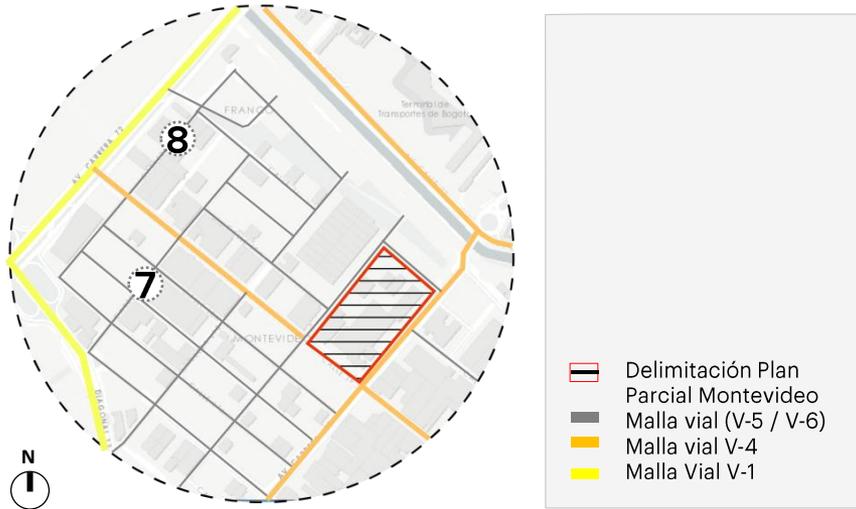


Ilustración: Malla vial intermedia y local  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### 7. CARRERA 69F



Tipos de vía V-5, se encuentra en buen estado para el tránsito de tráfico mixto. Se compone de una calzada con dos carriles en ambos sentidos y bahías laterales de parqueo.

#### 8. CARRERA 71



Tipos de vía V-6, se encuentra en mal estado, la vía no está pavimentada, transita tráfico mixto, los andenes también se encuentran en mal estado y son usados para almacenar basura.

Imagen: Estado de las vías locales Fuente: Google Street View

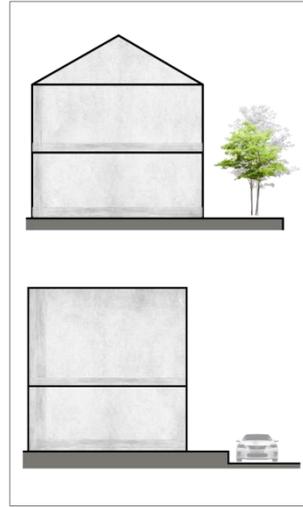


Ilustración: Perfil vía tipo v-6  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de cartilla de andenes Bogotá

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

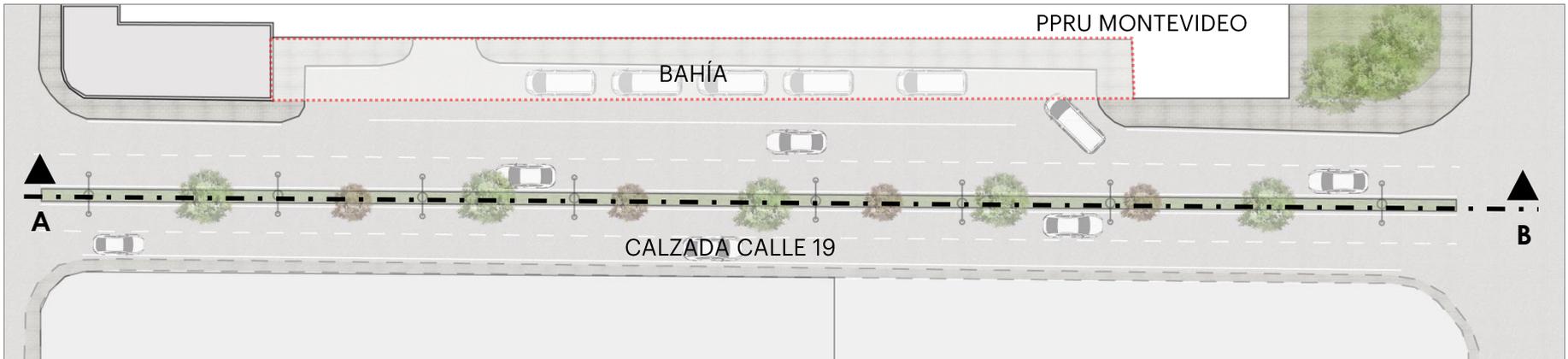


#### CALLE 19

##### CONSTRUCCIONES EXISTENTES

- Carulla Montevideo
  - Industria de Alimentos
  - Bodegas de Carulla
  - CAI Granjas
- Bodegas Industriales
  - Cubierta a dos aguas
  - 2 a 3 pisos
  - Bahías para vehículos
  - Senderos verdes arborizados
  - Zona de cargue y descargue para vehículo pesado

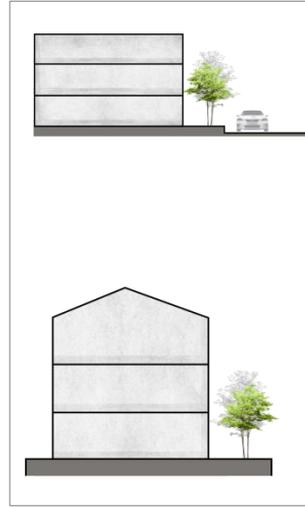
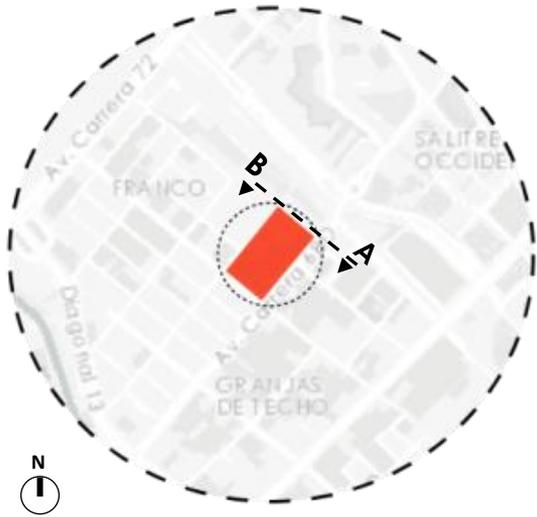
Ilustración: Perfil Calle 19  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

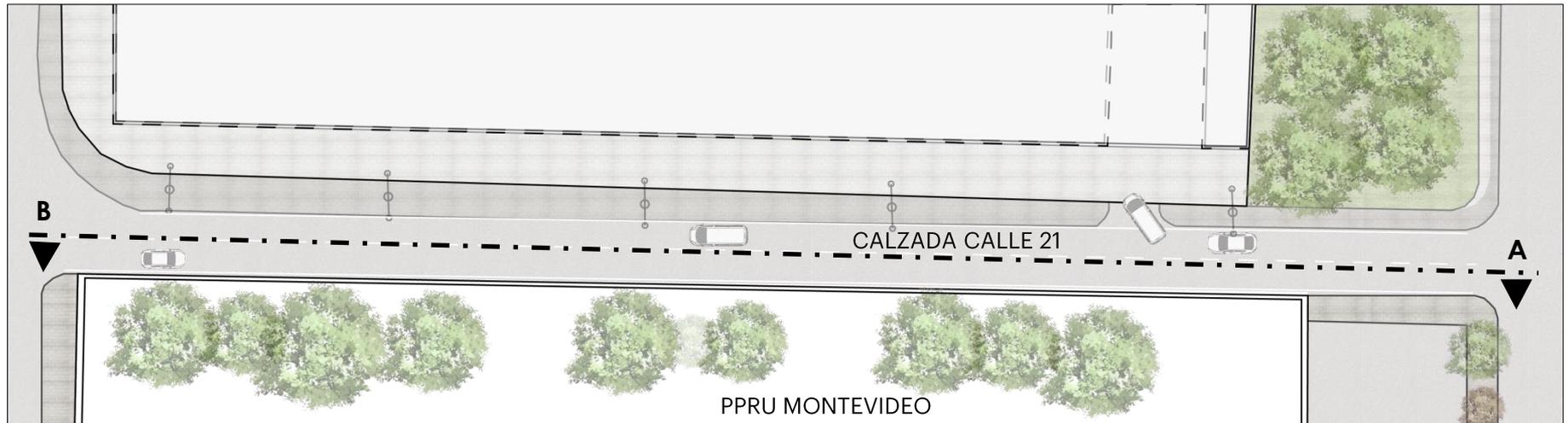


#### CALLE 21

##### CONSTRUCCIONES EXISTENTES

- Éxito de Montevideo
- Planta de producción Éxito
- Bodegas Industriales
- Cubierta a dos aguas
- 3 pisos
- No hay andenes peatonales
- No hay señalización en la vía
- Zona de tráfico pesado

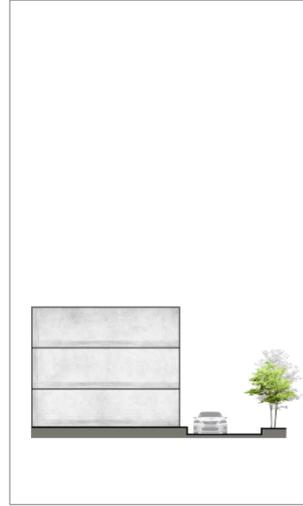
Ilustración: Perfil Calle 21  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bgoota.gov



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA



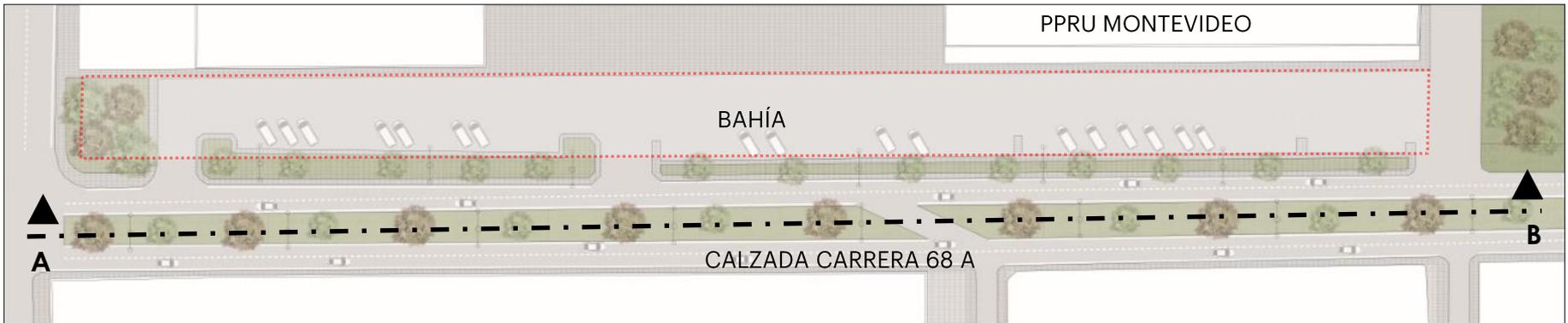
#### CARRERA 68A

##### CONSTRUCCIONES EXISTENTES

- Cafetería Éxito
- CEDI Montevideo
- Surtimex Montevideo
- Frescampo restaurante

- Zona industrial y empresarial
- Construcciones de 2 a 3 pisos
- Bahías para parqueo de vehículo particular y vehículo pesado
- Senderos peatonales arborizados
- Construcciones en buen estado

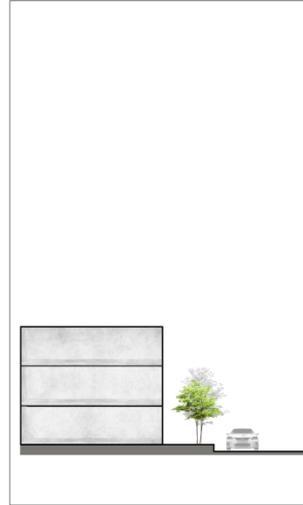
Ilustración: Perfil carrera 68d  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

#### RESERVAS VIALES Y PERFILES DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA



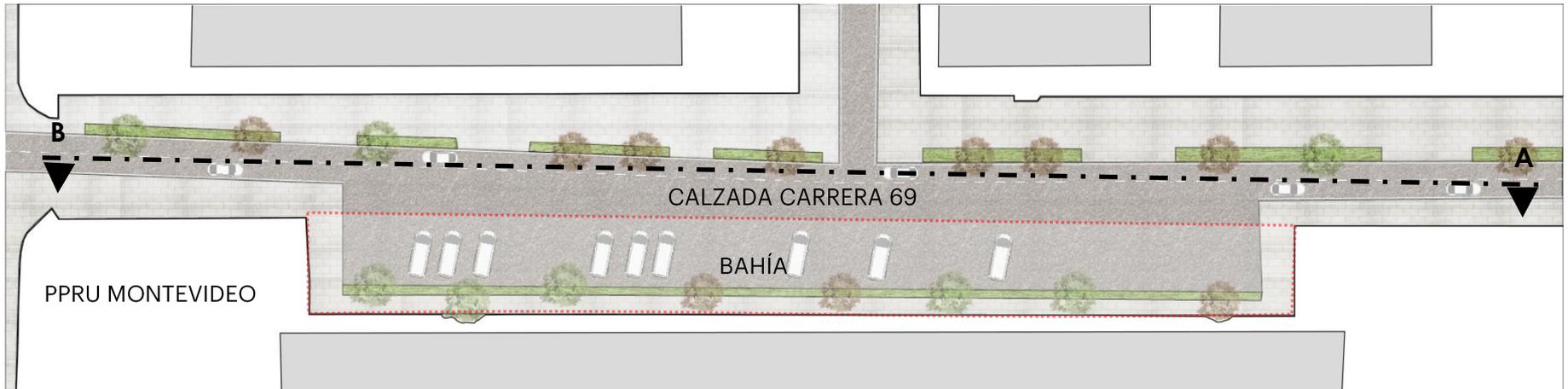
#### CARRERA 69

##### CONSTRUCCIONES EXISTENTES

- Carulla Montevideo
- Planta producción Éxito

- Bodega Industrial
- Bahía usada para comercio informal
- 3 pisos máx.
- Aislamiento de 2-3mts apróx.
- Bahía vehicular y zona usada para cargue y descargue.

Ilustración: Perfil carrera 69  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.2 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

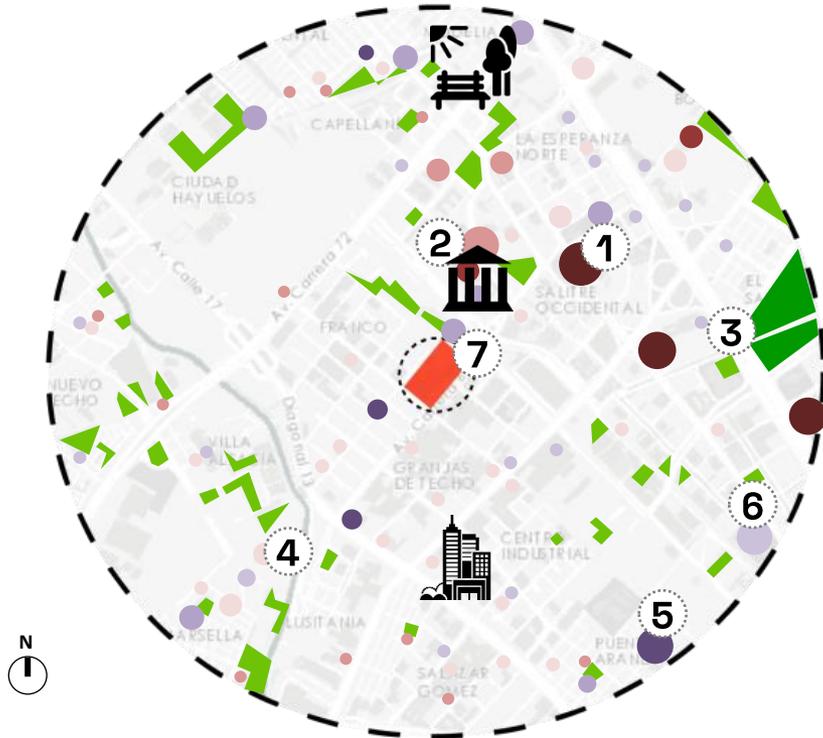


Ilustración: Sistema de equipamientos

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

- Salud
- Educación
- Bienestar Social
- Bienestar Cultural

#### EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

- Sistema de Parques
- Parque Metropolitano

#### SERVICIOS URBANOS BÁSICOS

- Administración Pública
- Seguridad Ciudadana
- Defensa y Justicia
- Delimitación del Plan Parcial Montevidео

#### EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS

- Parque Metropolitano Simón Bolívar
- Red de parques de escala zonal y vecinal

#### SERVICIOS URBANOS BÁSICOS

- Juntas de Acción Comunal
- La Estación de Bomberos
- La Fiscalía General de la Nación
- La Cárcel la Modelo de Bogotá
- Los CAI y la Estación de Policía .

#### EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS

- Colegios Públicos y Privados
- Centros de Capacitación
- Centros de Salud y consultorios Médicos
- Centros Culturales
- Jardines Infantiles
- Centros de Atención Integral
- Centros Cívicos.

6. Fiscalía General de la Nación



Imagen: Equipamientos Fuente: Google Street View

#### 1. Maloka Museo Interactivo



#### 2. Colegio Agustiniانو Ciudad Salitre



#### 3. Parque Metropolitano Simón Bolívar



#### 4. Clínica Nuestra Señora de la Paz



#### 5. Cárcel la Modelo de Bogotá



## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.2 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

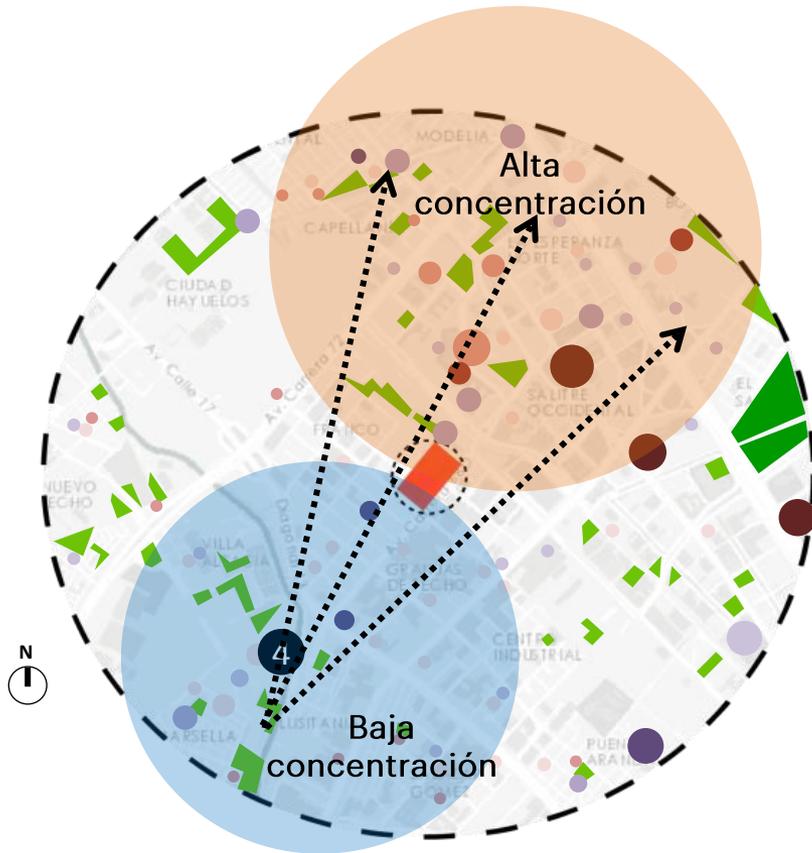


Ilustración: Concentración de equipamientos

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



Delimitación Plan Parcial Montevidéo



Baja concentración



Alta concentración



0,5 a 2 km  
distancia entre el lote a los equipamientos



Zona de mayor concentración de equipamientos culturales, educativos, de salud, de bienestar social, administrativos y de seguridad ciudadana.



INFRAESTRUCTURA EN BUEN ESTADO



FÁCIL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO



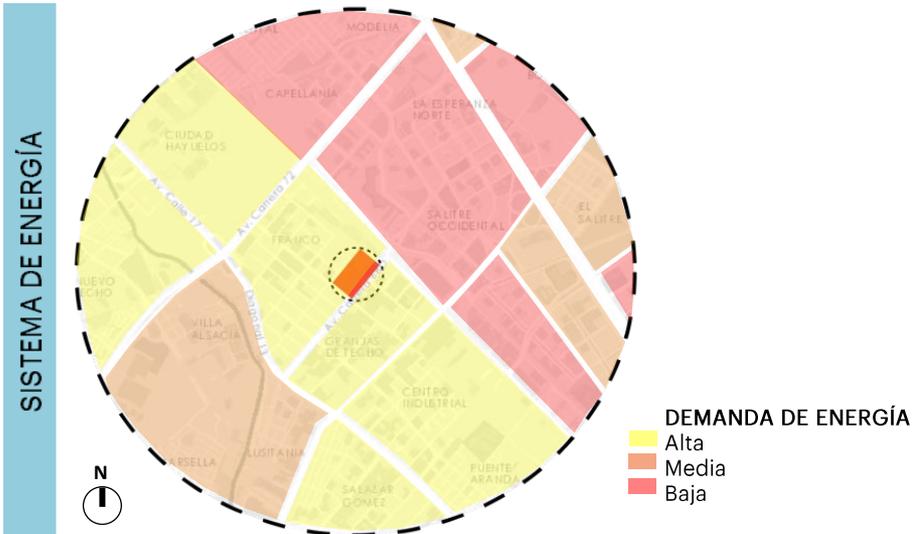
ESPACIOS ABIERTOS PARA LA INTERACCIÓN SOCIAL

#### FUNCIÓN DE LOS EQUIPAMIENTOS

- Dar un equilibrio entre lo que necesita la población y el servicio que se presta.
- Promover la mezcla de suelos para fomentar la interacción social y la convivencia ciudadana.
- Hacer que la dotación de equipamientos se dé de manera articulada con el transporte público y los centros de empleo, para mejorar la igualdad de oportunidades y proporcionar el acceso a las actividades productivas.

Decreto 364/2013

2.2.3 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

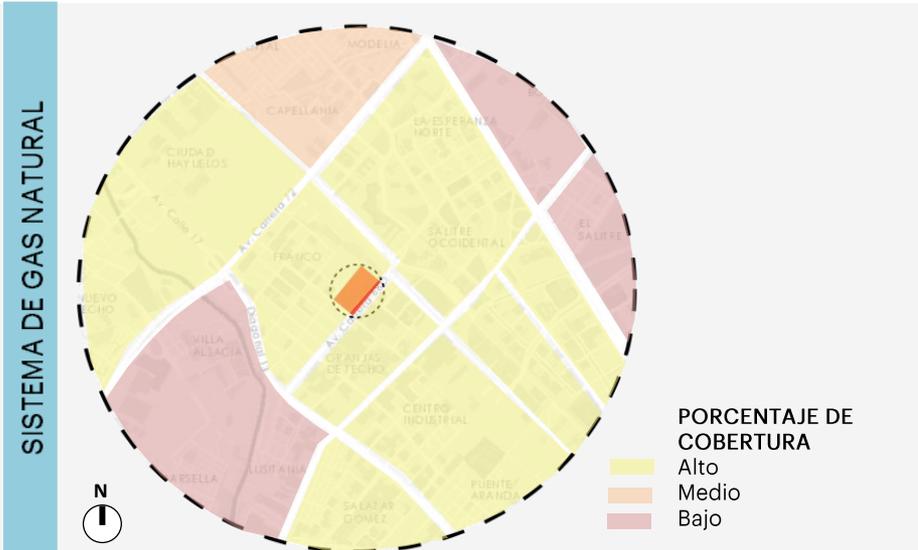


**SISTEMA DE ENERGÍA**

Conjunto de redes e infraestructura y equipamientos necesarios para la prestación de los servicios de energía eléctrica y alumbrado público.

- Hay un 100% de cobertura de energía en la Localidad.
- El servicio mejora la calidad de vida de los habitantes.
- Aumenta la productividad de la ciudad.
- Brinda condiciones de seguridad a la ciudadanía.
- Ayuda con el desarrollo del medio ambiente.

Ilustración: Cobertura de energía  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



**SISTEMA DE GAS NATURAL**

Conjunto de redes e infraestructura y equipamientos que prestan el servicio de gas natural domiciliario y se vinculan a los procesos de producción, transporte, regulación y distribución.

- El 98% de la localidad cuenta con sistema de gas domiciliario., además de ser más económico.
- El servicio mejora la calidad de vida y aumenta la productividad de la ciudad.
- Reduce impactos urbanísticos y ambientales.
- Promueve la preservación y ciudad del medio ambiente.

Ilustración: Cobertura de gas natural  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

## 2.2 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS

### 2.2.3 SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS

#### SISTEMA DE ACUEDUCTO



#### SISTEMA DE ACUEDUCTO

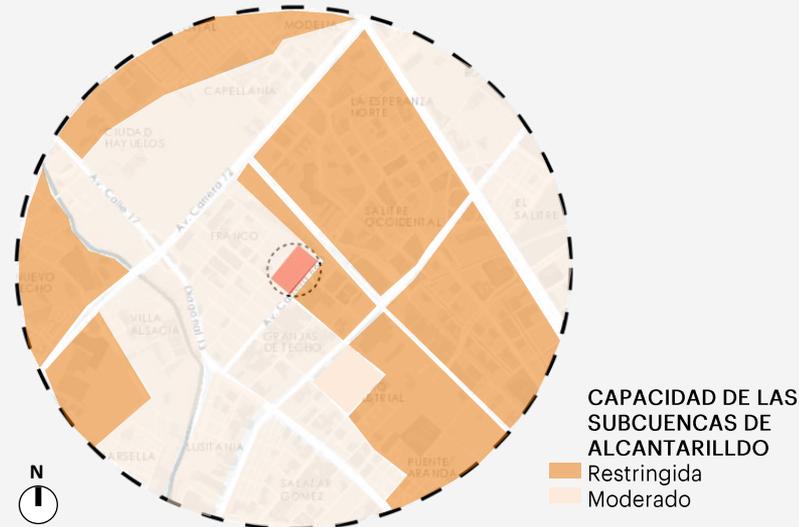
Abastecimiento, almacenamiento y tratamiento del agua potable, por las redes matrices, secundarias y locales para la distribución en la zona urbana.

- Provee acceso al servicio de agua de manera eficaz, que sea de buena calidad para el uso y consumo humano
- Mejora la calidad de vida de las personas y el bienestar humano, además de permitir desarrollar otras actividades.

Ilustración: Cobertura de acueducto

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### SISTEMA DE ALCANTARILLADO



#### SISTEMA DE ALCANTARILLADO

Conjunto de redes e infraestructura y equipamientos que prestan el servicio de gas natural domiciliario y se vinculan a los procesos de producción, transporte, regulación y distribución.

- Se hace el tratamiento respectivo de las aguas residuales para que no afecte la salud, ni eleve los problemas de contaminación.
- Mejora la calidad del medio ambiente, del espacio público.

Ilustración: cobertura de alcantarillado

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### RESPECTO A LA POTENCIAL AMENAZA POR RIESGO TECNOLÓGICO , DERIVADA DE LOS TRANSPORTES DE HIDROCARBUROS POR TUBERÍA DENOMINADOS POLIDUCTO MANSILLA PUENTE ARANDA Y JETDUCTO PUENTE ARANDA

Debido a la posible amenaza tecnológica, el promotor del Plan Parcial solicitó concepto al IDEGER para determinar la incidencia de la línea de transporte de hidrocarburos en la formulación del proyecto.

La entidad contestó bajo concepto No. RO-94159 (radicado en Secretaría de Planeación con el No 1-2017-19966), en su capítulo 7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, establece, respecto a la Gestión de Riesgo de Desastres, en uno de sus puntos lo siguiente:

*“Se concluye que el área del Plan Parcial de Renovación Urbana “Éxito Montevideo”, no se encuentra categorizada los mapas No.4. Amenaza de Inundación y No.3. Amenaza por Remoción en Masa, del Decreto 190 de 2004, así mismo se evidencia que el área no se encuentra dentro de la Zona de Manejo y Preservación Ambiental (ZMPA) del canal San Francisco.”*

# ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

2.3



## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### POBLACIÓN TIPO

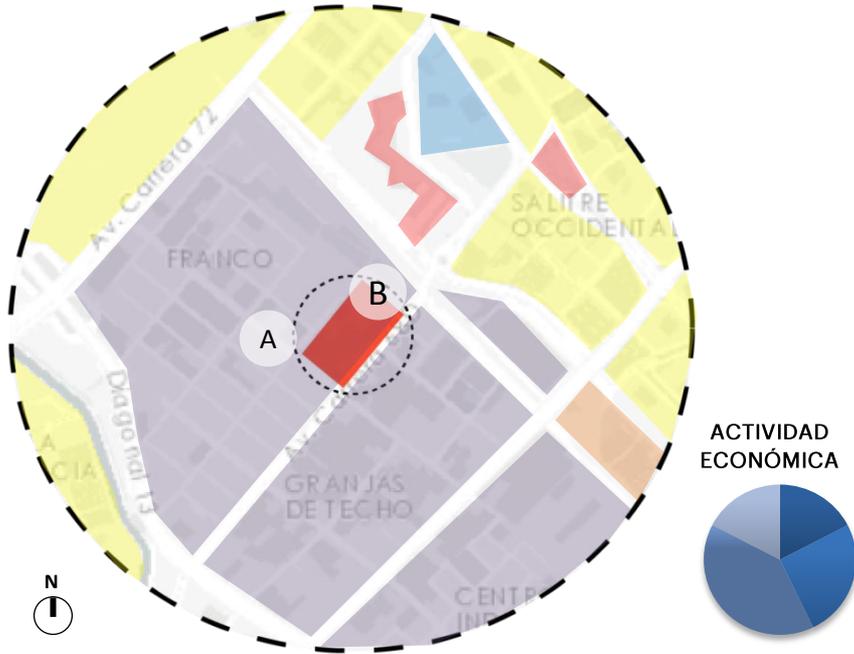


Ilustración: Usos de suelo  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

Clasificación	Industrial
Usos	Bodega y almacenamiento Industria Oficinas
Estrato	Sin estrato
Alturas	2 a 3 pisos promedio

■ Industria  
■ Comercio  
■ Servicios  
■ Otros

USOS  
■ Residencial  
■ Institucional  
■ Industrial  
■ Comercial  
■ Dotacional

#### COMPLEJO INDUSTRIAL MÁS GRANDE DE LA CIUDAD, REPRESENTA EL CENTRO DE LA ECONOMÍA LOCAL

ALTA COBERTURA DE SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS Y BAJO EN SALUD

##### TIPOS DE EMPRESA

- Fabricación de prendas de vestir
- Fabricación de alimentos
- Fabricación de productos químicos
- Fabricación de productos de plástico

##### PROMEDIO DE PERSONAS EMPLEADAS

- Comercio 8.010
- Industria 15.218
- Servicios 9.422

##### PROBLEMATICAS DE SEGURIDAD

- Hurto de vehículos 33,9%
- Hurto de motos 11,1%
- Hurto de personas 40,3%
- Hurto al comercio 8,6%

##### POBLACIÓN

- Mujeres y hombres entre 21 y 60 años
- Población flotante
- Estrato medio

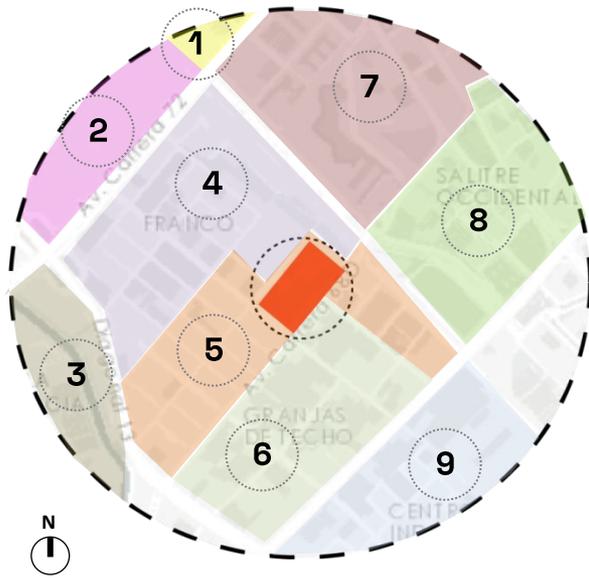
Tabla: Clasificación de los usos Fuente: Elaboración propia



## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### ESTRATIFICACIÓN



BARRIOS	
<span style="color: orange;">■</span>	Montevideo
<span style="color: purple;">■</span>	Franco
<span style="color: lightgreen;">■</span>	Granjas de Techo
<span style="color: lightblue;">■</span>	Centro Industrial
<span style="color: pink;">■</span>	Villa Alsacia
<span style="color: yellow;">■</span>	Ciudad Hayuelos
<span style="color: lightgreen;">■</span>	Capellanía
<span style="color: brown;">■</span>	Salitre Occidental
<span style="color: brown;">■</span>	Carlos Lleras

Ilustración: Barrios  
Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov



1.

#### BARRIO CAPELLANÍA

- Localidad: Fontibón
- Usos predominantes: Vivienda y Comercio
- Estrato 4



2.

#### BARRIO CIUDAD HAYUELOS

- Localidad: Fontibón
- Área: 1538890m2
- Usos predominantes: Vivienda y Comercio.
- Estrato 4



3.

#### BARRIO VILLA ALSACIA

- Localidad: Fontibón
- Usos predominantes: Vivienda, Industria, Bodega y Almacenamiento.

4.



#### BARRIO FRANCO

- Localidad: Fontibón
- Usos predominantes: Oficinas, Industria, Bodega y almacenamiento.

5.



#### BARRIO MONTEVIDEO

- Localidad: Fontibón
- Área: 642447,38 m2
- Usos predominantes: Industria, Bodega y Almacenamiento.

6.



#### BARRIO GRANJAS DE TECHO

- Localidad: Fontibón
- Área: 595574,56 m2
- Usos predominantes: Industria, Bodega y Almacenamiento.

7.



#### BARRIO CARLOS LLERAS

- Localidad: Fontibón
- Usos predominantes: Vivienda y comercio
- Estrato 4

8.



#### BARRIO CIUDAD SALITRE

- Localidad: Fontibón
- Área: 846250,25 m2
- Usos predominantes: Vivienda e Institucional
- Estrato 5

9.



#### BARRIO CENTRO INDUSTRIAL

- Localidad: Fontibón
- Usos predominantes: Oficinas, Industria, Bodega y Almacenamiento.

Imagen: Barrios Fuente: Google Street View

## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### COMPONENTE SOCIAL

En aras de proponer un Plan de Gestión Social coherente con las dinámicas del sector, se elaboró el estudio socioeconómico como parte de los estudios técnicos adelantados en el proceso de formulación del plan parcial.

El objetivo del estudio es identificar las condiciones sociales y económicas para establecer los posibles impactos sociales que el proyecto puede generar y estructurar las correspondientes medidas de mitigación.

#### METODOLOGÍA

##### FASE 1: EXPLORATORIA

- Definición de áreas de influencia:

**Directa:** Barrio Montevideo y predios circundantes

**Indirecta:** Localidad de Fontibón y la UPZ 112 Granjas de Techo

- Definición del grupo poblacional y de los actores sociales

##### FASE 2: RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

**Primaria:** Obtenida en campo para validar usos, alturas e identificar actores formales y problemáticas

**Secundaria:** Información obtenida en herramientas de consulta pública como SINUPOT, Mapas Bogotá, Registro Único Mercantil Empresarial (RUES) y estudios urbanísticos y sociales de la localidad, para validar normatividad, historia, trayectoria administración local y organizaciones comunitarias de participación.

##### FASE 3: ANÁLISIS DE RESULTADOS

Procesamiento, análisis de datos y elaboración de productos

#### CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA: LOCALIDAD DE FONTIBÓN

##### Aspectos geográficos

- Relieve plano
- Alta presencia de elementos hidrológicos: Río Bogotá, río Fucha, humedal Capellanía y humedal Meandro del Say.
- Presencia de canales hidráulicos: San Francisco, Fontibón Oriental y Aguas Lluvias Boyacá.

##### Aspectos sociodemográficos

Analizando el periodo 2005 – 2015 la población general de la localidad aumento, representando el 4,8% del total de la población del Distrito y el 16,2% de la población que reside en el sur-occidente.

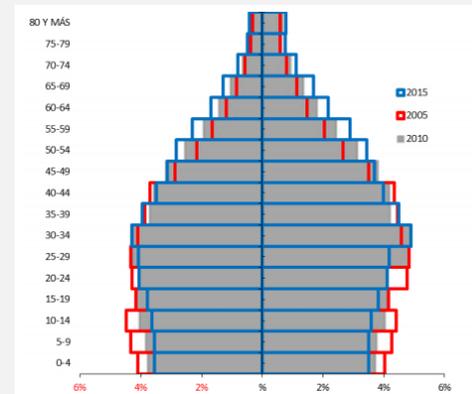


Tabla: Pirámide de población de la localidad. Fuente: Estudio socioeconómico

El índice de infancia bajó 4,3 puntos y por el contrario, el índice de vejez aumentó 3,3 puntos.

El 6,8% de la población de la localidad se considera con pertenencia étnica siendo la población afrodescendiente la más representativa (89,6%).

## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### COMPONENTE SOCIAL

##### Problemáticas ambientales y sociales

- Contaminación por manejo inadecuado de desechos y basuras: Generando proliferación de vectores, roedores y epidemias.
- Déficit y deterioro de la malla vial: **el 79%** de las vías de la localidad en **deterioro**
- Inseguridad y habitabilidad en la calle: **Incremento del 68.8% en hurtos**
- Invasión de las riberas de los ríos y humedales: Propagando la **erosión** de los suelos, las **inundaciones** y el deterioro de los humedales

##### CARACTERIZACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA

Se delimitó el área con los predios que están a una distancia máxima de 55 m<sup>2</sup> del área de actuación que comparten vías de acceso. Para un total de 33 predios descritos a continuación:

Limite	Manzana	Predios Caracterizados
Norte	006307007	12
Oriente	006307006	1
	006306001	4
Sur	006307011	13
Occidente	006307020	1
	006307019	2
<b>Total</b>		<b>33</b>

Tabla: Predios caracterizados por manzana. Fuente: Estudio socioeconómico

En el estudio anexo se caracterizó cada predio con uso, tenedor, altura y accesos peatonales y vehiculares.

##### Problemáticas ambientales y sociales

- **Falta de apropiación y sentido de pertenencia por el territorio:** Por ser un sector predominantemente comercial no cuenta con población residente que trabaje en pro del territorio.
- **Deterioro de la malla vial:** Es una zona de tránsito vehicular de carga pesada 24 horas al día, que no recibe el mantenimiento adecuado.
- **Ocupación de espacio público por población inmigrante:** Por la cercanía con el terminal de transporte las zonas verdes se han convertido en lugar de recibo de la población venezolana que ha escogido Bogotá como ciudad de destino.
- **Ocupación de espacio público por venta ambulante:** Aparecen por la falta de usos complementarios en la zona que son demandados por los usuarios y trabajadores del sector industrial. Se identificaron 14 puntos de venta informal en las vías colindantes del lote, que han estado allí por más de 7 años. Para ver la caracterización de cada punto remitirse al estudio socioeconómico.

##### Actores sociales

- **CAI:** Comando de acción inmediata de la Policía Nacional ubicado en la carrera 68D # 21 – 10 y funciona 24 horas.
- **IDPAC:** un establecimiento público del orden distrital adscrito a la Secretaría Distrital de Gobierno ubicado en la calle 22 # 68C – 51.
- **La parroquia Nuestra Señora de la Medalla Milagrosa:** Se encuentra adscrita a la Diócesis de Fontibón y se encuentra ubicada en la carrera 68B # 24 – 30.

## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

#### COMPONENTE SOCIAL

##### IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS

Un impacto es una consecuencia que surge a partir de una intervención, obra o proyecto, en las dinámicas sociales, culturales, económicas y políticas de las comunidades y en sus territorios.

##### METODOLOGÍA

Se aplica la metodología propuesta por la organización chilena “Casa de Paz”, que incorpora elementos de análisis como:

- **Magnitud:** Nivel de afectación que ocasiona un impacto en la comunidad

<b>Alta</b>	Se afecta el patrimonio material de los actores (vivienda o lugar de trabajo)
<b>Media</b>	Se afecta a los actores empeorando su calidad de vida, ya sea por la exposición a contaminación ambiental o acústica, por su acceso al transporte y al traslado expedito o por problemas de seguridad ciudadana.
<b>Baja</b>	Afecta en menor medida la calidad de vida de los actores, ya sea por ruidos ocasionales, cambio en el tránsito peatonal o desvíos de tránsito vehicular de forma temporal.

- **Temporalidad:** Tiempo de duración del impacto sobre la comunidad

<b>Permanente</b>	Se afecta de manera irreversible la condición previa de vida de los actores.
<b>Transitorio</b>	Se afecta el modo de vida de los actores de manera temporal.

- **Responsabilidad:** Tipo de responsabilidad del promotor por cada impacto asociado al proyecto

<b>Impacto directo</b>	Cuando el proyecto es la única fuente de la afectación, ya que no ocurría previamente.
<b>Impacto acumulativo</b>	Cuando el proyecto se constituye en una de las múltiples fuentes de la afectación

Así se identificaron los siguientes posibles impactos, clasificados según las categorías de análisis anteriormente descritas:

1. Cambio de condiciones actuales de trabajo
2. Posibles daños en los predios producto del proceso constructivo
3. Proliferación de venta ambulante
4. Cambio en la movilidad durante la etapa constructiva
5. Cambio en la movilidad en la etapa de operación
6. Llegada de población residente
7. Generación de espacio público y mejoramiento de equipamientos

## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.2 USOS DEL SUELO

#### ➔ USOS ACTUALES DEL PREDIO



Ilustración: Usos propuestos

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### CONSTRUCCIONES

- La mayor parte de las edificaciones que se encuentran tienen de 2 a 3 pisos, con cubiertas a dos aguas.



#### BAHIAS

- Utilizadas por vehículos livianos y pesados.
- Sirven también como zona principal para la descarga de insumos.
- TOMADAS COMO ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE



#### SENDEROS ARBORIZADOS

- La única vía que cuenta con esto es la Carrera 68d, por donde hay mayor flujo peatonal.



#### COMPOSICION EN PLANTA

- Es ortogonal, cada espacio dispuesto para desarrollar una función.
- Los espacios libres son utilizados para tránsito vehicular al interior del predio.



Ilustración: Especialización de los usos

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.bogota.gov

#### VENTAJAS DE CAMBIOS DE USO

- Calidad de vida
- Uso de la infraestructura
- Densificación para vivienda
- Descongestión vehicular

Promueve la actividad residencial como opción privilegiada de las otras actividades del sector.

#### MODIFICACIÓN EN EL USO DE LA TIERRA Y LAS CONSTRUCCIONES

- Detiene los procesos de deterioro físico, y ambiental de los centros urbanos

## 2.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

### 2.3.3 VALOR DE REFERENCIA DEL SUELO

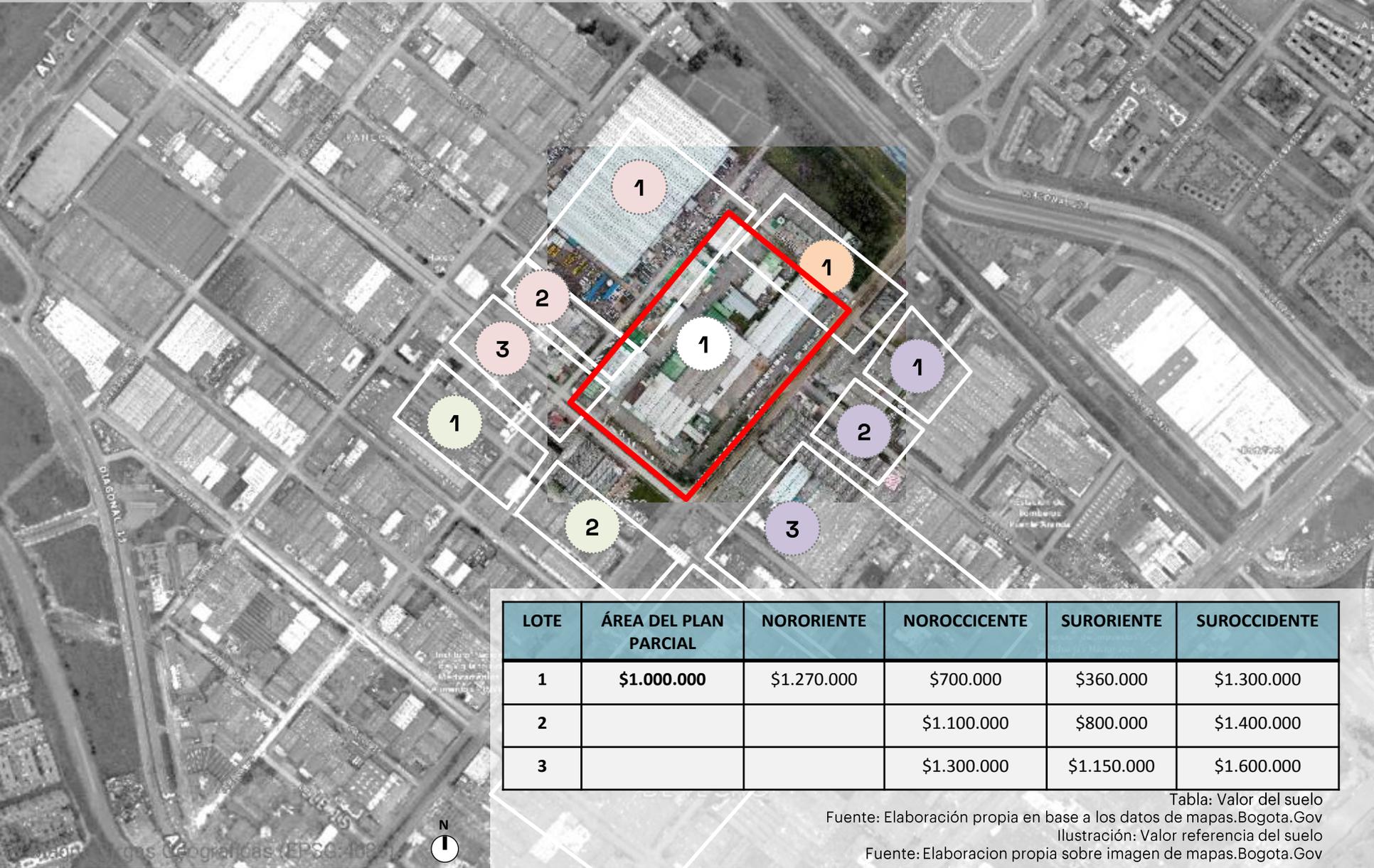


Tabla: Valor del suelo

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de mapas.Bogota.Gov

Ilustración: Valor referencia del suelo

Fuente: Elaboración propia sobre imagen de mapas.Bogota.Gov

# CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

2.4



## 2.4 CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

### 2.4.1 ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

- 1. PROBLEMAS AMBIENTALES PRIORITARIOS**
  - Pérdida y deterioro de los ecosistemas, recurso hídrico, parques y zonas verdes.
  - Invasión del espacio público.
  - Contaminación hídrica.
  - Contaminación atmosférica.

- 2. CAUSAS**
  - Rápido y descontrolado crecimiento local.
  - Educación ambiental desenfocada y desarticulada.
  - Poco interés ciudadano y del sector productivo por el bienestar colectivo.

#### CANAL SAN FRANCISCO

- Descarga de vertimiento industrial.
- Aglomeración de lodos y asuras.

- 3. PERDIDA Y DETERIORO DE LOS ECOSISTEMAS**

- Rellenos para la expansión urbana,
- Presencia de basuras y escombros.
- Sitio de refugio para habitantes de calle.

#### ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL



#### ZONAS VERDES DETERIORADAS

POCA ARBORIZACION

ALTAS EMISIONES DE CO2

FUENTES HIDRICAS CONTAMINADAS

## 2.4 CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

### 2.4.2 COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DE SERVICIOS



#### ZONAS VERDES DESARTICULADAS

Espacios abandonados e inseguros

Mobiliario deteriorado

Invasión de habitantes de calle

Pocos espacios públicos y parques en el sector

**SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO**



#### FÁCIL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO

Vías en buenas condiciones

Separadores verdes en las vías principales

Zona de alta congestión vehicular

**SISTEMA DE MOVILIDAD**



#### INFRAESTRUCTURA EN BUEN ESTADO

Fácil acceso al transporte público

Equipamientos de carácter:

- Institucional
- Turísticos
- De salud

**SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS**



#### 100% ENERGÍA ELÉCTRICA

98% de cobertura de gas natural

Buen servicio de agua potable

Infraestructura de alcantarillado adecuada

**SISTEMA DE SERVICIOS PÚBLICOS**

## 2.4 CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

### 2.4.3 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL

1. El uso residencial permite la implementación y relocalización de viviendas en zonas donde solo se realizan actividades de tipo industrial, con el fin de mezclar estos usos y generar dinámicas poblacionales.
2. El valor de referencia del suelo en los alrededores del Plan Parcial oscila entre un mínimo de \$360.000 hasta un máximo de \$1.600.000, en donde se encuentran oficinas o bodegas industriales.
3. La mayor parte de la población entre las edades de 21 a 60 años, es población flotante, que acude al sector por temas laborales o comerciales, donde se genera una alto movimiento de ventas y dinero.

#### ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y ESPACIAL



#### SIN ESTRATIFICACION

EMPLEO: COMERCIO,  
INDUSTRIA Y SERVICIOS

MUJERES Y HOMBRES  
ENTE 21 Y 60 AÑOS

EL CAMBIO DE USOS  
GENERA DINAMICA  
SOCIAL