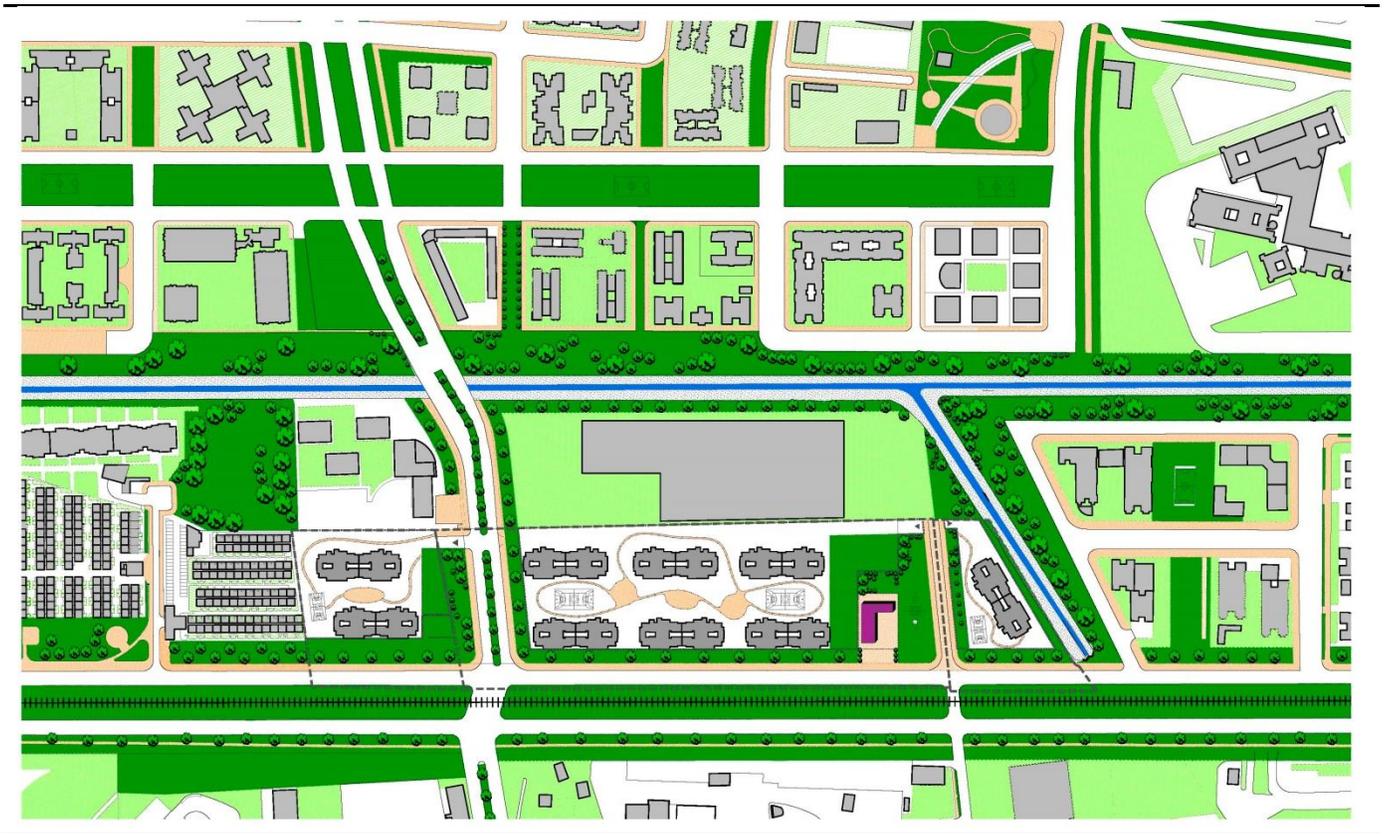


# PLAN PARCIAL DE RENOVACION URBANA SALITRE ORIENTAL

## DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE



Camilo Santamaría Gamboa  
Arquitecto – Planificador  
Octubre de 2016

## ÍNDICE DEL DOCUMENTO

1.	Localización, objetivos y directrices .....	4
1.1.	Localización .....	4
1.2.	Área de influencia .....	6
1.3.	Urbanizaciones – licencias actuales .....	6
1.4.	Datos básicos de entrada .....	9
1.5.	Objetivos .....	10
1.6.	Marco normativo general .....	10
1.7.	Lineamientos urbanísticos POT .....	12
1.7.1.	Estructura Ecológica Principal .....	12
1.7.2.	Amenaza por remoción en masa o inundación.....	12
1.7.3.	Sistema de movilidad (vías y transporte) .....	13
1.7.4.	Sistema de espacio público .....	15
1.7.5.	Sistema de servicios públicos .....	16
1.7.6.	Estructura socio-económica y espacial .....	17
1.7.7.	Operaciones estratégicas .....	17
1.7.8.	Usos – suelo urbano .....	21
1.7.9.	Tratamientos urbanísticos.....	21
1.7.10.	Demanda de estacionamientos.....	22
1.8.	Lineamientos normativos – UPZ .....	23
2.	Análisis del entorno.....	24
2.1.	Área de influencia .....	24
2.1.1.	Equipamientos.....	24
2.1.2.	Malla vial .....	24
2.1.3.	Manejo de usos y alturas .....	26
2.1.4.	Aspectos socio-económicos (estratificación y usos) .....	27
2.1.5.	Aspectos demográficos .....	28
2.1.6.	Aspectos ambientales .....	29
2.1.7.	Desarrollos urbanísticos aledaños .....	31
3.	Caracterización del predio .....	34
3.1.	Delimitación del plan.....	34

3.2.	Identificación y estado de los predios.....	34
3.3.	Pertinencia y procedencia del plan parcial .....	38
4.	Conclusiones del diagnóstico .....	39
5.	Planteamiento urbanístico.....	41
5.1.	Propuesta urbanística general – criterios para la formulación y el diseño del plan parcial 41	
5.2.	Zonas de reserva vial y ambiental (control ambiental).....	42
5.3.	Cesiones públicas para parques y equipamientos (existentes y adicionales).....	43
5.4.	Malla Vial Local.....	44
5.5.	Áreas Útiles .....	45
5.6.	Usos propuestos.....	46
5.7.	Normas de edificabilidad y volumetría .....	46
5.7.1.	Índices de ocupación y construcción.....	46
5.7.2.	Altura máxima .....	46
5.7.3.	Normas volumétricas y equipamiento comunal privado.....	46
5.7.4.	Exigencia de estacionamientos .....	47
5.7.5.	Generación de Espacio público Efectivo por Habitante .....	47
6.	Estrategias .....	49
6.1.	Gestión Social .....	49
6.2.	Delimitación de las Unidades de Actuación y/o de Gestión .....	50
6.3.	Sistema de Reparto de Cargas y Beneficios .....	51
6.3.	Plusvalía.....	53
6.4.	Estrategia de gestión.....	54
6.4.	Estrategia de financiación .....	59
7.	ANEXOS .....	60



<b>Norte:</b>	Sede Administrativa del Comando de Policía Metropolitana de Bogotá – MEBOG y la urbanización El Triunfo II, en donde se construyó la “Torre ar – Centro de Convenciones” y el “ar - Hotel Salitre”
<b>Sur:</b>	Con la Avenida del Ferrocarril – Av. Calle 22.
<b>Occidente:</b>	Con el lote 1 de la Urbanización El Triunfo (ubicado en la misma manzana catastral del Parque Industrial Frapel).
<b>Oriente:</b>	Con el Canal San Francisco, que a su vez tiene al otro costado la Urbanización Prados del Salitre 2.

(Ver plano Anexo D-1 – Localización del Plan Parcial)



**Imágenes N° 2 y 3:** Límite norte – (izquierda) Urbanización El Triunfo II, (derecha) Predio Policía Metropolitana

Fuente: Archivo propio



**Imágenes N° 4 y 5:** Límite sur – Avenida Ferrocarril de Occidente

Fuente: Archivo propio



**Imágenes N° 6 y 7:** (izquierda) Límite oriental - (AK 55) Canal San Francisco.  
(derecha) Límite occidental (urbanización El Triunfo)

Fuente: Archivo propio

## 1.2. Área de influencia

Se ha establecido como área de influencia, para efectos de evaluar los efectos de la implantación de la propuesta planteada en este plan parcial, el área comprendida entre la Avenida La Esperanza por el norte, la Avenida Batallón Caldas o carrera 50 por el oriente, la calle 17 por el costado sur (vía principal al interior del sector de Puente Aranda) y la Avenida del Congreso Eucarístico o carrera 68 por el occidente.

## 1.3. Urbanizaciones – licencias actuales

Actualmente el área del plan parcial está conformada por tres urbanizaciones identificadas así:

Urbanización	Plano topográfico N°
a. Parque Industrial FRAPEL	768/1 - TU 2/4-00
b. “Los Cámbulos” Lote ALMABIC N° 2 “El Centro”	720/3.
c. Urbanización Industrial “Los Cámbulos” Lote N° 1	720/4-1

**a. “Parque Industrial FRAPEL”.** De acuerdo con la base catastral de la ciudad se ubica en el sector 006217 05, en cuya manzana catastral se identifica un (1) lote privado (001), un área pública (003) y un lote privado (002) correspondiente a la Urbanización “El Triunfo”. Mediante Resolución N°

315 del 22 de enero de 1992 se expidió la licencia para urbanizar los terrenos con uso industrial y altura de dos (2) pisos. En el plano urbanístico se identifican lotes para siete (7) bodegas con un único acceso sobre la Carrera 60, aprobado mediante Oficio N° ARB-2908 del 10 de octubre de 1991 de la Procuraduría de Bienes, “por medio del cual se autoriza el acceso al predio a través de la zona de protección ambiental”. El correspondiente cuadro de áreas de la licencia es el siguiente:

<b>CUADRO GENERAL DE ÁREAS - LOTE PARQUE INDUSTRIAL FRAPEL</b>			
<b>ÁREA</b>		<b>m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>
<b>1</b>	<b>ÁREA TOTAL DEL TERRENO</b>	<b>12.274,89</b>	
2	ÁREA PLAN VIAL A NEGOCIAR	908,76	
3	ÁREA PLAN VIAL A CEDER	859,24	
<b>4</b>	<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>10.506,89</b>	<b>100,00%</b>
5	ÁREAS ZONAS VERDES (Exigidas)	1.260,82	12,00%
6	ÁREAS ZONAS VERDES (Propuestas)	2.027,95	19,30%
7	PARQUES	920,45	8,76%
8	CONTROL AMBIENTAL VALIDO	367,74	3,50%
9	CONTROL AMBIENTAL ADICIONAL	739,76	7,04%
10	ÁREA VIAS INTERIOR Y PARQUEOS	2.073,90	19,74%
<b>11</b>	<b>ÁREA ÚTIL</b>	<b>8.478,94</b>	<b>80,70%</b>

Fuente: Planos aprobados de licencia de urbanismo “Parque Industrial FRAPEL”.

(Ver plano Anexo D-4 – “Situación Actual Licencias”)

**b. “Lote ALMABIC N°2 El Centro – Urbanización Los Cámbulos”.** De acuerdo con la base catastral de la ciudad se ubica en el sector 006217 02, en cuya manzana catastral se identifican dos (2) lotes. Mediante Resolución N° 05 de 1977, se aprobó el proyecto general de la urbanización con uso principal de industria compatible con la vivienda, bodegas o locales para industria general y comercio pesado o mayorista, bodegas para materiales de construcción y similares, talleres para reparación de vehículos, maquinaria pesada y similares, montallantas, cambio de aceite, engrase y lavado para vehículos automotores, etc; restaurantes, oficinas y servicios generales en el área destinada para esto, según plano N° 720/3. Se especifica que el acceso ferroviario propuesto es de carácter provisional (ramal de la vía férrea). La altura prevista era de un (1) piso y mezzanine, con altura libre para el buen funcionamiento de cada tipo de industria. El lote 001 cuenta actualmente con licencia de construcción LC 001-0430 de Diciembre 15 de 2000, mediante la cual se aprobó la construcción de unidades de comercio. Anteriormente, mediante licencias N° 3281 de Septiembre 8 de 1997 y 040273 de Julio 3 de 1988, obtuvo autorización para la construcción de bodegas y zonas de oficina y control. El lote 002 corresponde a un área destinada para cesión pública. En el plano urbanístico se identifican cuatro (4) lotes para bodegas y una edificación para oficinas y servicios, además del puesto de control. El correspondiente cuadro de áreas de la licencia es el siguiente:

<b>CUADRO GENERAL DE ÁREAS - LOTE ALMABIC No. 2 "El Centro"</b>			
<b>ÁREA</b>		<b>m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>
<b>1</b>	<b>ÁREA TOTAL DEL TERRENO</b>	<b>42.608,19</b>	
2	ÁREA AFECTACIÓN VIAS PLAN VIAL	9.465,57	
<b>3</b>	<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>33.142,62</b>	<b>100,00%</b>
4	ÁREA VIAS LOCALES VEHICULAR (CESIÓN)	818,39	2,47%
5	ÁREA ZONAS VERDES (CESIÓN)	3.976,84	12,00%
6	ÁREA TOTAL CESIONES SOBRE ÁREA BRUTA	4.795,23	14,47%
<b>7</b>	<b>ÁREA ÚTIL</b>	<b>28.347,39</b>	<b>86,53%</b>

Fuente: Planos de Licencia de Urbanismo "Lote ALMABIC Nº2 El Centro - Urbanización Los Cábmulos".

(Ver plano Anexo D-4 – "Situación Actual Licencias")

c. "Urbanización Industrial Los Cábmulos Lote Nº1". De acuerdo con la base catastral de la ciudad se ubica en el sector 006217 14, en cuya manzana catastral se identifican seis (6) lotes. El 001 corresponde a una cesión pública y los otros cinco (5) son privados. En el plano urbanístico se identifican igualmente lotes para cinco (5) bodegas. El correspondiente cuadro de áreas de la licencia es el siguiente:

<b>CUADRO GENERAL DE ÁREAS - LOTE CAMBULOS No. 1</b>			
<b>ÁREA</b>		<b>m<sup>2</sup></b>	<b>%</b>
<b>1</b>	<b>ÁREA TOTAL DEL TERRENO</b>	<b>8.898,92</b>	
2	ÁREA PLAN VIAL	2.033,30	
3	ÁREA NEGOCIABLE	1.410,38	
4	CESIÓN	622,92	
<b>5</b>	<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>6.865,62</b>	<b>100,00%</b>
6	ÁREA VIA VEHICULAR	541,63	7,89%
7	ÁREA ZONA VERDE	823,88	12,00%
<b>8</b>	<b>ÁREA ÚTIL</b>	<b>5.500,11</b>	<b>80,11%</b>

Fuente: Planos de Licencia de urbanismo "Urbanización Industrial Los Cábmulos Lote Nº 1".

(Ver plano Anexo D-4 – "Situación Actual Licencias")

Las áreas de cada una de estas urbanizaciones, de acuerdo con los planos indicados son:

<b>CUADRO DE ÁREAS (m<sup>2</sup>)</b>	<b>FRAPEL</b>	<b>ALMABIC No.2 "EL CENTRO"</b>	<b>CÁMBULOS</b>	<b>TOTAL</b>
<b>ÁREA BRUTA</b>	<b>12.274,89</b>	<b>42.608,19</b>	<b>8.898,92</b>	<b>63.782,00</b>
Plan Vial	1.768,00	9.465,57	2.033,30	13.266,87
<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>10.506,89</b>	<b>33.142,62</b>	<b>6.865,62</b>	<b>50.515,13</b>

<b>Zonas verdes</b>	<b>2.027,95</b>	<b>3.976,84</b>	<b>823,88</b>	<b>6.828,67</b>
Parques	920,45	3.976,84	823,88	1.744,33
Control Ambiental Valido	367,74	0,00	0,00	367,74
Control Ambiental Adicional	739,76	0,00	0,00	739,76
<b>Malla vial local</b>	<b>0,00</b>	<b>818,39</b>	<b>541,63</b>	<b>1.360,02</b>
<b>ÁREA ÚTIL</b>	<b>8.478,94</b>	<b>28.347,39</b>	<b>5.500,11</b>	<b>42.326,44</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de planos de Licencias de Urbanismo

(Ver plano Anexo D-4 – “Situación Actual Licencias”)

Como se evidencia en el cuadro de áreas anterior, los tres predios que componen el plan parcial ya surtieron un proceso de urbanización cedieron las cargas generales correspondientes a la Malla Vial Arterial. Así mismo, los predios ya entregaron las cesiones correspondientes a zonas verdes, y para el caso del predio FRAPEL, ya hizo la entrega del control ambiental. (Ver plano Anexo D-4 – Situación Actual Licencias)

#### 1.4. Datos básicos de entrada

##### Direcciones:

“Frapel”: Av. Carrera 60 N° 22-75

“El Centro”: Av. Calle 22 N° 56<sup>a</sup>-40/48 y Av. Carrera 60 N° 22-50.

“Los Cámbulos”: Av. Calle 22 N° 55-30 y Carrera 56 N° 22-26/44/46/64/66/84/86.

##### Titulares predios:

“Frapel”: Constructora Frapel LTDA

“El Centro”: Fiduciaria de Occidente S.A., vocera del Fideicomiso 3-4-1563 Mobilink y otros

“Los Cámbulos”: Albornoz Bueno y Cia, Granados Ramirez y Cia

##### Certificados de Tradición y Libertad:

Frapel: Bodega 1: N° Matrícula 50C-1325363  
 Bodega 2: N° Matrícula 50C-1325364  
 Bodega 3: N° Matrícula 50C-1325365  
 Bodega 4: N° Matrícula 50C-1325366  
 Bodega 5: N° Matrícula 50C-1325367  
 Bodega 6: N° Matrícula 50C-1325368  
 Bodega 7: N° Matrícula 50C-1325369

El Centro: Nº Matrícula 50C-123601

Los Cambulos: Lote1: Nº Matrícula 50C-1502751  
Lote2: Nº Matrícula 50C-1502750  
Lote3: Nº Matrícula 50C-1502747  
Lote4: Nº Matrícula 50C-1502748  
Lote5: Nº Matrícula 50C-1502749

### 1.5. Objetivos

---

Teniendo en cuenta que la industria del sector denominado Puente Aranda se ha desplazado hacia el occidente y ha liberado una serie de lotes que se ubican en el centro geográfico de la ciudad, el principal objetivo de este plan parcial es el de promover un proceso de renovación urbana en el área actualmente ocupada por bodegas y usos industriales al costado norte de la Avenida Ferrocarril de Occidente, mediante la localización de usos residenciales, así como la generación de nuevas zonas para equipamientos y zonas verdes y peatonales integradas a las ya existentes. Lo anterior, permitiría el mejoramiento de las condiciones de vida de los residentes actuales en el entorno inmediato y el desarrollo en altura del uso residencial en un sector central de la ciudad, rodeado por múltiples áreas comerciales, dotacionales y de servicios de escala urbana y metropolitana, con lo cual se estaría haciendo un aporte para descongestionar la malla vial de la ciudad, debido a los largos desplazamientos que actualmente deben realizar muchos de los trabajadores de este sector.

Los objetivos particulares de este plan parcial son:

- a) Atender la alta demanda de vivienda en este sector de la ciudad mediante la densificación de un suelo que cuenta con excelentes patrones urbanísticos, aprovechando la infraestructura de servicios públicos y vías existentes. Así mismo, liberar el suelo señalado con el uso industrial que actualmente genera inconvenientes a la población residente en estos sectores.
- b) Consolidar la franja comprendida entre la Avenida 68 y la Carrera 50 entre el Canal San Francisco y la Diagonal 22 (Avenida del Ferrocarril), dentro de la UPZ Ciudad Salitre Oriental, como una zona residencial neta.
- c) Generar un sistema estructurado de zonas verdes que permitan la conexión entre los sistemas de parques y alamedas existentes y los propuestos.

### 1.6. Marco normativo general

---

El marco normativo general para el desarrollo del presente instrumento de planeación está provisto por la Ley 388 de 1997, el Decreto Ley 19 de 2012, el Decreto Nacional 2181 de 2006 y por los Decretos Distritales 190 de 2004, 324 de 2004 y 080 de 2016, entre otros.

En la Ley 388 de julio de 1.997 se fundamentan las iniciativas para *“Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios; velar por la creación y la defensa del espacio público... por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres”*. Los principios de la Ley 388 son los siguientes:

- Prevalencia del interés general sobre el particular.
- Reparto equitativo de cargas y beneficios.
- Función social y ecológica de la propiedad.

Además, en su artículo 19 se establecen los planes parciales, definidos como *“Instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales”*.

El Decreto Nacional 2181 del 29 de junio de 2006 reglamenta de manera general para todo el país la formulación y adopción de los planes parciales que trata el artículo 19 de la Ley 388 de 1997. Por su parte, el Decreto 190 del 22 de junio de 2004 compila las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, que conforman el Plan de Ordenamiento Territorial –POT de Bogotá, D. C. Por último, el Decreto Distrital 324 de 2004 reglamenta la Unidad de Planeamiento Zonal -UPZ N° 109, Ciudad Salitre Oriental.

## 1.7. Lineamientos urbanísticos POT

El Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital, Decreto Distrital 190 del 22 de junio de 2004, establece los determinantes para la estrategia de desarrollo de la ciudad. Entre los aspectos derivados de los objetivos generales del POT, se destacan la política sobre el uso y ocupación del suelo urbano y de expansión, la cual se orienta básicamente a las acciones urbanísticas que permitan consolidar la actual estructura urbana y optimizar el uso y aprovechamiento del territorio, mediante acciones de carácter económico, físico, normativo y de gestión. En los siguientes numerales se extraen los elementos de los diferentes sistemas y estructuras pertinentes a la zona del plan parcial.

### 1.7.1. Estructura Ecológica Principal

Según el Plano No. 12 del POT, dentro del Plan Parcial no se encuentran elementos de la Estructura Ecológica Principal. El único elemento que se evidencia, que se localiza en inmediaciones del proyecto es el canal San Francisco.

Geográficamente, el canal San Francisco atraviesa la ciudad en sentido oriente-occidente, desde los cerros orientales hasta el canal del río Fucha. .



**Imágenes N° 8 y 9: Fotografías del Canal San Francisco**

Fuente: Archivo propio

### 1.7.2. Amenaza por remoción en masa o inundación

De acuerdo con los planos anexos al POT, los terrenos que se localizan en la zona correspondiente a la UPZ Salitre Oriental no tienen riesgo alguno por remoción en masa o inundación.

### 1.7.3. Sistema de movilidad (vías y transporte)

La Malla Vial Arterial del Plan Parcial está compuesto por la Avenida Ferrocarril de Occidente (AC 22), la cual tiene un perfil V-1 de acuerdo al POT, esta avenida se encuentra parcialmente construida entre la AK 50 y la carrera 64.; y la Avenida La Esmeralda (AK 60), que se encuentra construida desde la Avenida del Salitre (AC 68) hasta la Avenida Ferrocarril de Occidente.

La Avenida del Ferrocarril de Occidente es uno de los ejes más importantes por desarrollar en la ciudad de Bogotá; conecta la ciudad en el sentido oriente – occidente, desde el centro hasta el occidente, pasando de forma paralela a la Avenida El Dorado o Calle 26. Así mismo, hace parte de las operaciones estratégicas identificadas en el POT debido a que limita al costado sur con la Zona Industrial de Puente Aranda, sector caracterizado por contener usos industriales (plantas de Holcim y Cemex) y el complejo petroquímico de Bogotá; además, de la Cárcel Nacional Modelo y la Unidad Militar Cantón de Occidente, al sur oriente de la avenida Batallón Caldas (AK 50).



**Imágenes N° 10 y 11:** Fotografías de la Avenida Ferrocarril de Occidente (izquierda) y de la Avenida La Esmeralda (derecha).

Fuente: Archivo propio



**Imagen N° 12:** Relación con el sistema de transporte masivo Transmilenio

Fuente: Elaboración propia sobre imagen [www.transmilenio.gov.co](http://www.transmilenio.gov.co)

Respecto al sistema de servicio de transporte público, relativamente cerca se encuentra la Troncal Calle 26 del Sistema Transmilenio, donde se localizan las Estaciones CAN y Gobernación. Así mismo, se localizan la Estación Carrera 53 A sobre la Troncal Américas.

Por otra parte, se dispone de los servicios tradicionales de transporte público por la Avenida La Esperanza y la Avenida 68. Adicionalmente, el área se conecta con la red principal de ciclorrutas a través de la paralela al Canal de San Francisco y de la paralela a la Avenida La Esmeralda (AK 60).



**Imágenes N° 13 y 14:** Fotografías de la ciclorruta paralela a la Avenida La Esmeralda (izquierda) y de la paralela por el costado sur del Canal San Francisco (derecha).

Fuente: Archivo propio

#### 1.7.4. Sistema de espacio público

Los dos elementos construidos del sistema de espacio público más próximos al área del plan parcial son el Parque Metropolitano Simón Bolívar y el Parque Zonal de Sauzalito. El primero de ellos, se localiza al norte de la Calle 53, al oriente de la Avenida 68, y corresponde al área libre consolidada como equipamiento recreativo y deportivo más importante de la ciudad de Bogotá. El parque zonal N° 55, denominado Sauzalito, se localiza en Ciudad Salitre, al occidente de la Avenida 68 y al sur de la Avenida La Esperanza; esta zona verde, junto con las avenidas parque y ciclorrutas de Ciudad Salitre, constituyen una de las áreas mejor dotadas de espacio público para los habitantes de la ciudad.



**Imagen N° 15:** Fotografía del sistema de espacio público en Ciudad Salitre.

Fuente: Archivo propio



**Imágenes N° 16 y 17:** Fotografías del sistema de espacio público en Ciudad Salitre.

Fuente: Archivo propio

En el área de influencia del plan parcial se encuentran diversas zonas de espacio público cedidas en las urbanizaciones colindantes y en los mismos predios en donde se propone el desarrollo del plan parcial, las cuales constituyen otros elementos del espacio público.

#### **1.7.5. Sistema de servicios públicos**

##### **Acueducto y Alcantarillado**

De acuerdo con la comunicación de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá –EAAB, el plan parcial tiene Factibilidad de Servicios, siempre y cuando incluya dentro de los costos del proyecto la totalidad de la inversión requerida para garantizar estos mismos, de acuerdo con los usos del suelo y densidades de población aprobados por la Secretaría Distrital de Planeación –SDP.

##### **Gas Natural**

De acuerdo con la comunicación 10150224-266-2016 de Gas Natural S.A. ESP, el área del plan parcial se encuentra en la Malla 192 Sector 269 (Ciudad Salitre Oriental), cuenta con infraestructura construida de 3/4" y diseñada de 1" y 3" en Polietileno. La viabilidad de redes para la prestación del servicio está vigente.

##### **Energía Eléctrica - CONDENA**

En relación con el servicio de energía eléctrica, mediante la radicación No. 01768559, condensa certifica que está en condiciones de suministrar el servicio de energía eléctrica.

## **Empresa de teléfonos – ETB**

De acuerdo con la comunicación del 22 de junio de 2016 de la empresa de teléfonos de Bogotá - ETB, la prestación del servicio de telecomunicación para el plan parcial puede hacerse desde la central Puente Aranda. Es necesario prever un espacio de 3x4 m<sup>2</sup> privados por cada 1.590 servicios y/o 3x2 por cada 900 servicios futuros para la colocación de los equipos de conexión con la central matriz.

### **1.7.6. Estructura socio-económica y espacial**

El área del plan parcial se ubica en la Centralidad denominada Salitre – Zona Industrial, clasificada como de integración nacional e internacional.

Las determinaciones de ordenamiento para las centralidades tienen como objetivo consolidar espacial y funcionalmente las áreas actuales de las mismas e incentivar la localización y disposición ordenada de nuevas actividades, que refuercen o complementen las existentes, con el fin de garantizar el cumplimiento de su papel dentro de la estrategia general para el ordenamiento del Distrito Capital.

En el caso de Salitre – Zona industrial, la directriz principal es la de promover el desarrollo del corredor férreo de occidente y constituir el Anillo de Innovación, cuyas características se señalan en el siguiente numeral, correspondiente a las Operaciones Estratégicas.

### **1.7.7. Operaciones estratégicas**

Las operaciones estratégicas vinculan actuaciones, acciones urbanísticas e instrumentos de gestión urbana e intervenciones económicas y sociales en áreas especiales de la ciudad que se consideran fundamentales para consolidar a corto, mediano y largo plazo la estrategia de ordenamiento formulada en el POT. Tienen la finalidad de orientar los recursos de inversión para que sean incluidos en el respectivo programa de ejecución de cada administración. (Artículo 25 del Decreto 190 de 2004).

De acuerdo con el artículo 26 del POT, la operación estratégica Anillo de Innovación (Centralidad Salitre - Zona Industrial) es prioritaria; por lo tanto, debería tenerse en cuenta esta condición para efectos de jerarquizar los programas, actuaciones y proyectos en esta zona, así como incluir los mismos en los planes de inversión, con el objeto de facilitar la aplicación de instrumentos de gestión.

Los límites aproximados del Anillo de Innovación según el POT son los siguientes: por el sur, la Calle 13; por el occidente, la Avenida Ciudad de Cali; por el norte, la línea del Ferrocarril; y, por el oriente, la Carrera 22.

Esta operación se identifica como de integración nacional e internacional, cuyos principales objetivos son:

1. Promover el desarrollo del corredor férreo de occidente.
2. Consolidar un espacio óptimo para la localización de actividades empresariales, financieras, dotacionales, productivas y ligadas a la innovación y la tecnología.
3. Promover el desarrollo del corredor férreo de occidente.
4. Solucionar problemas de accesibilidad y movilidad.

Con el objeto de consolidar el Anillo de Innovación a lo largo del corredor del tren de Occidente, se plantearon en el mismo POT, los siguientes proyectos:

1. Construcción Intersección Puente Aranda.
2. Renovación e Intervención de enlace entre el Centro y el Anillo de Innovación.
3. Estacionamiento de buses articulados Transmilenio y concertación con el sector privado para la construcción de la Plaza Cívica Zonal Paloquemao (Plaza de la Hoja) y del Centro Administrativo, comercial, de negocios y residencial entorno a esta misma Plaza.
4. Construcción de la Avenida Ferrocarril de Occidente con conexión a la Avenida Ciudad de Lima y Terminal de Transporte.
5. Ampliación de la malla vial intermedia de Puente Aranda.
6. Concertación con la Nación respecto a la reubicación de la Cárcel Modelo.

En relación con el Ferrocarril y el Tren de Cercanías, el Plan Maestro de Movilidad –PMM, establece que para el desarrollo del ferrocarril, facultad de la Nación, se crearan instancias de coordinación interinstitucional entre la Nación y el departamento a fin de concertar la modificación de los trazados de la red férrea, con el objetivo de evitar los cruces a nivel con la red vial distrital y con el propósito de reubicar la red férrea a lo largo de la Avenida Longitudinal de Occidente –ALO, para el servicio a los centros logísticos. Por otra parte, el Tren de Cercanías deberá articularse con el Sistema Integrado de Transporte Público, arribando hasta los complejos de integración modal periféricos.

La red ferroviaria dentro del perímetro urbano podrá ser adecuada para tranvías. Los proyectos establecidos por el PMM están orientados a desarrollar estudios de factibilidad jurídica, técnica y financiera para: (i) utilizar la actual infraestructura ferroviaria para la complementación del sistema de transporte mediante un sistema de tranvías; y (ii) reubicar el ferrocarril de carga de forma alineada a la ALO.

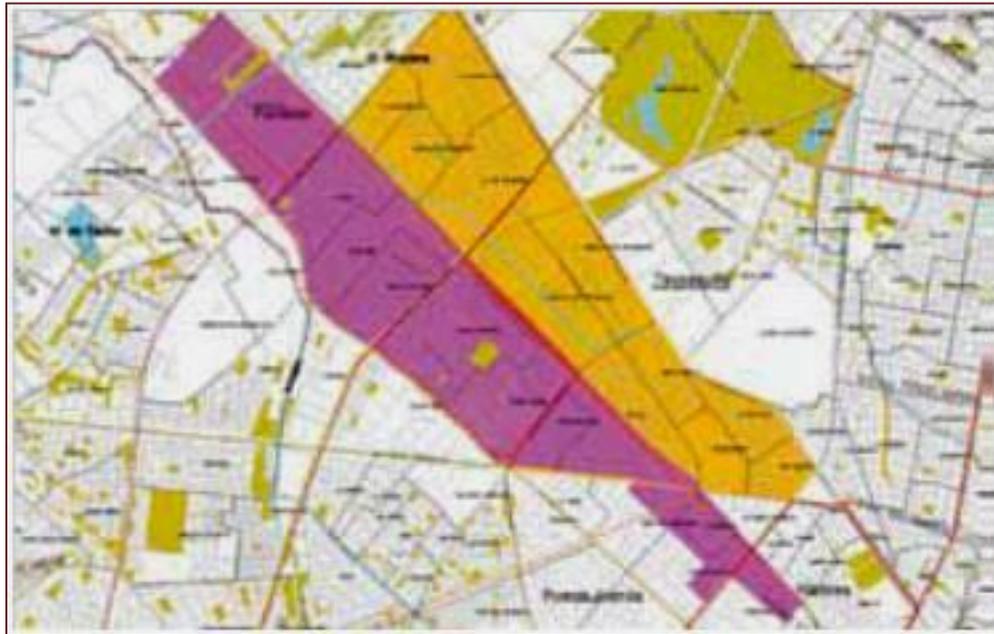
De acuerdo con la información de la página web de la SDP, la operación del Anillo de Innovación está en proceso de formulación

El Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional de Colombia, realizó un estudio dentro de un contrato de consultoría con el objeto de formular las directrices a seguir en relación con la Operación Estratégica Anillo de Innovación. En este sentido, resaltó que el principal objetivo de esta operación debe ser el de reestructurar el desarrollo de una parte importante de la ciudad construida, que está en proceso de deterioro y que articula linealmente dos de las centralidades más importantes de Bogotá: Centro Histórico - Centro Internacional y Aeropuerto.

Adicionalmente, para el desarrollo adecuado de la Operación, recomienda la reconversión económica y la renovación y consolidación urbanística de la zona. Desde el punto de vista económico, la operación debe dirigirse a promover y desarrollar la competitividad de la ciudad partiendo del impulso, ampliación y consolidación de actividades que vinculen alta tecnología, recursos humanos cualificados, buscando la articulación de la investigación al desarrollo productivo de la ciudad. Adicionalmente, se requiere promover el desarrollo de actividades residenciales de mejor calidad y precio que puedan ser habitadas por la población que trabaja en esta zona.

En el documento final de la consultoría se señala que desde el punto de vista urbanístico esta Operación busca reestructurar la zona para mejorar la movilidad y la accesibilidad de personas y carga, articular el corredor férreo a los procesos de renovación urbana, mitigar y controlar los riesgos y la contaminación ambiental y permitir el desarrollo de los usos que se consideren adecuados desde el punto de vista económico.

Por otra parte, la Cámara de Comercio de Bogotá - CCB, en el año 2008, elaboró un documento sobre la “*Caracterización urbanística, social y ambiental del Anillo de Innovación*” del cual se pueden extraer las siguientes conclusiones: *El Anillo de Innovación es una importante pieza urbana ubicada estratégicamente entre el centro de la ciudad y el aeropuerto El Dorado, aspecto que les facilita a las actividades económicas allí localizadas optimizar sus recursos económicos y la posibilidad de conectarse de forma directa con la Región y el mundo a través de la Calle 13 y la Calle 26, respectivamente. Sin embargo, dentro de la pieza urbana, la zona aún tiene muchas deficiencias y limitaciones de articulación física, por la división que genera el paso de la avenida del Ferrocarril, que fragmenta la zona en dos grandes franjas.*



**Imagen N° 18:** Franjas según vocación en los usos del suelo.  
Fuente: Dirección de Proyectos y Gestión de la CCB

La primera franja, ubicada al costado sur de la avenida del Ferrocarril, tiene una vocación predominantemente industrial y se caracteriza por agrupar importantes hechos urbanos; como los terrenos donde funciona la operación de LIME, instalaciones administrativas y talleres de mantenimiento de los equipos; Ecopetrol, con la planta de distribución de combustibles; el Club de los Ferrocarriles; y, la cárcel Modelo. Ecopetrol y LIME ocupan extensos terrenos adyacentes a la avenida del Ferrocarril y al Canal San Francisco, generando fuertes impactos ambientales; mientras que la cárcel propicia impactos sociales en su entorno, aspecto que se evidencia en el deterioro físico espacial de sus construcciones aledañas.

La segunda franja, ubicada al costado norte de la Avenida del Ferrocarril de Occidente, tiene una vocación predominantemente residencial, comercial y de servicios. Entre la Carrera 50 y la Avenida 68 se encuentra la mayor cantidad de instituciones e hitos urbanos; como la Fiscalía General de la Nación; la Unidad Militar Cantón Norte; Corferias; la EAAB; el Centro Antonio Nariño; el Centro Comercial Gran Estación; la Imprenta Nacional; la Gobernación de Cundinamarca; y, la Embajada de Estados Unidos.

En síntesis, la zona cuenta con vías que permiten una fácil conexión con la ciudad, la Región y el mundo; sin embargo, la red vial interna de la pieza es deficiente, insuficiente y con restricciones de paso, puesto que existe una gran dificultad de articulación física de norte a sur, debido a que el Canal San Francisco y la Avenida del Ferrocarril funcionan como elementos de quiebre de las dos franjas señaladas con anterioridad.

En cuanto a la disponibilidad de espacio público, se evidencia la carencia de zonas verdes y parques adecuados para su aprovechamiento, principalmente en la franja con vocación industrial. Hoy día, el estado de las zonas verdes de la Avenida del Ferrocarril de occidente y el Canal San Francisco son una debilidad de la zona por la condición de abandono y deterioro en que se encuentran; sin embargo, esta debilidad puede convertirse en un potencial, si se logra desarrollar el proyecto del Tren de Cercanías, articulado a la estrategia de cubrimiento y accesibilidad del Plan Maestro de Espacio Público que plantea la incorporación de las rondas de los corredores ecológicos al espacio público construido de la ciudad, mediante un adecuado tratamiento paisajístico que, en nuestro caso, permitiría incrementar las áreas de circulación peatonal y de esparcimiento a lo largo de la Avenida del Ferrocarril y del Canal San Francisco; y así, generarle un valor agregado a la zona en materia ambiental, urbanística y paisajística.

#### **1.7.8. Usos – suelo urbano**

Los dos predios ubicados al oriente del presente plan parcial se localizan, de acuerdo con el POT, en un área de actividad industrial - zona industrial. El predio del costado occidental de la avenida La Esmeralda tiene asignada área urbana integral – zona múltiple.

En los dos primeros, de acuerdo con el artículo 352 del POT, se permite la localización de establecimientos dedicados a la producción, elaboración, fabricación, preparación, recuperación, reproducción, ensamblaje, construcción, reparación transformación, tratamiento, y manipulación de materias primas, para producir bienes o productos materiales.

En los que se ubican al oriente de la Avenida La Esmeralda, de acuerdo con el artículo 349 del POT, se podrá desarrollar una combinación libre de usos de vivienda, comercio y servicios, industria y dotacionales.

#### **1.7.9. Tratamientos urbanísticos**

El tratamiento de renovación urbana se define 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 adoptado por este Plan.

Así mismo la modalidad del tratamiento de renovación urbana que aplica en el presente plan parcial es la de redesarrollo, definida en el POT para “sectores donde se requiere un reordenamiento para generar un nuevo espacio urbano, con sustitución total o parcial de los sistemas generales, del espacio edificado, e introducción de nuevos usos con un aprovechamiento constructivo más alto, generando el espacio público requerido”.

#### **1.7.10. Demanda de estacionamientos**

De acuerdo con el Plano No. 29 “Zonas normativas por demanda de estacionamientos” del POT, el Plan Parcial se localiza en la zona A, de Demanda Alta. Según esto, la exigencia de estacionamientos está determinada por los usos que se desarrollan en cada uno de los predios y señalada en el Cuadro Anexo 4 del Decreto 190 de 2004.

## 1.8. Lineamientos normativos – UPZ

---

El Decreto Distrital 324 de 2004 reglamentó la Unidad de Planeación Zonal N° 109, Ciudad Salitre Oriental. En dicho decreto se establece que el sector normativo número 10, el cual corresponde exactamente al área de este plan parcial, recibe el tratamiento de Renovación Urbana, de conformidad con el artículo 375 del Decreto 190 de 2004 (compilación del POT), según el cual, las zonas industriales con tendencia al cambio de uso pueden ser objeto de inclusión en el Tratamiento de Renovación Urbana. Sin embargo, las intervenciones en ese sector normativo que no impliquen cambio del uso industrial se regirán por la norma original.

Por lo anterior, si no se adopta un plan parcial, a los predios ubicados en el sector normativo 10 les aplicaría el tratamiento de Consolidación Urbanística para los usos industriales ya aprobados. En ese caso, la norma a aplicar sería:

- A. Parque Industrial Frapel – Resolución 015 de 1992.
- B. Urbanización Los Cábmulos Lote Almabíc N° 2 “El Centro” – Resolución 5 feb/77
- C. Urbanización Los Cábmulos Lote N° 1 – Resolución 100/78.

De acuerdo con el artículo 12 de la UPZ, en el cual se establecen los mecanismos de reparto e instrumentos de gestión, en el evento en que sea adelantado un plan parcial al interior del sector normativo número diez, el correspondiente reparto de cargas y beneficios estará orientado a la generación de espacio público, en el tratamiento de Renovación Urbana.

*“En este caso, se podrá redefinir la localización y las características de las áreas de uso público, siempre que el nuevo diseño urbanístico contemple para esas nuevas áreas características que sean por lo menos equivalentes a las anteriores, según lo señalado al efecto por el artículo 280 del Decreto 190 de 2004 (compilación del POT).”*

## 2. Análisis del entorno

### 2.1. Área de influencia

---

El área de influencia del plan parcial está delimitada al norte por la Avenida La Esperanza o Luis Carlos Galán; al oriente, por la carrera 50 o Avenida Batallón Caldas; al sur, por la Calle 17; y al occidente, por la Avenida 68 o del Congreso Eucarístico.

#### 2.1.1. Equipamientos

Dentro del área de influencia del Plan Parcial se encuentran los siguientes equipamientos: Al sur del Plan Parcial se localizan el Terminal de Ferrocarriles Nacionales Kilometro 5 y el Centro penitenciario Cárcel La Modelo. Al norte del Plan Parcial se encuentran el Centro Administrativo de la Policía Metropolitana, La Fiscalía General de la Nación y la Clínica Sanitas.

Adicional a lo anterior, aunque no se encuentran dentro del área de influencia del Plan Parcial por su escala metropolitana y su importancia se destacan los siguientes equipamientos: El Terminal de Transportes; el Centro Administrativo Nacional – CAN; la Unidad Militar Cantón de Occidente, que alberga entre otros el Batallón Caldas y el Club Militar; la Gobernación de Cundinamarca; los Tribunales de Bogotá.

#### 2.1.2. Malla vial

En cuanto a la conectividad vial, es importante señalar, como ya se había mencionado anteriormente, durante su proceso de urbanización los predios que componen este Plan Parcial ya cedieron las zonas correspondientes a la Malla Vial Arterial. Así mismo vale la pena aclarar que pesar de tener frente sobre la Avenida Ferrocarril de Occidente y contacto directo con la Avenida La Esmeralda, estas dos vías solo están construidas por tramos relativamente cortos, lo cual actualmente restringe el acceso a esta zona, a pesar de encontrarse geográficamente en el centro de la ciudad.

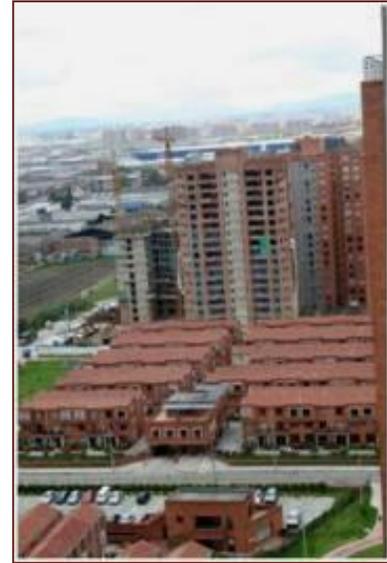
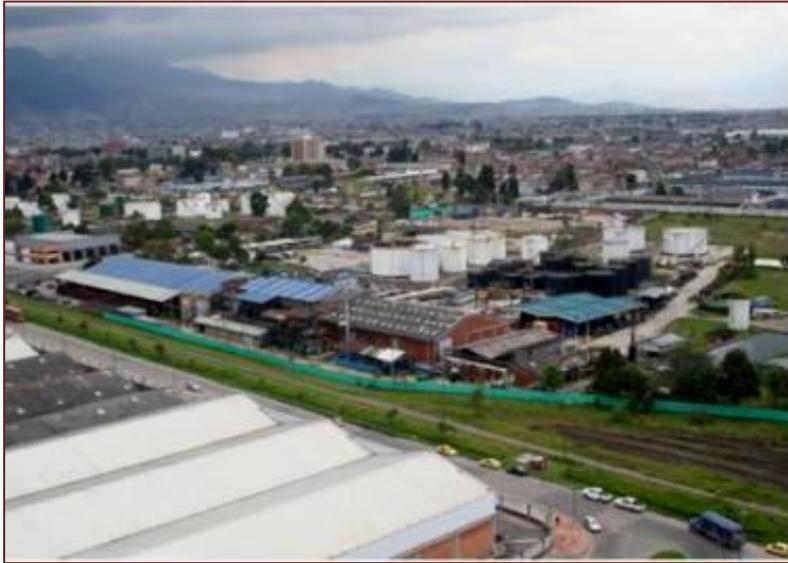
La Avenida La Esmeralda (AK 60), está construida con todo su perfil entre la Avenida Ferrocarril de Occidente (AK 22) y la Avenida 26 y luego, entre la Avenida 26 y la Calle 68. Sin embargo, sí está proyectado su desarrollo, tanto al norte como al sur de estas vías, hasta conectarse con la Avenida Primero de Mayo (sur) y la Calle 80 (norte).

Por su parte, la Avenida Ferrocarril de Occidente, hacía el oriente, está parcialmente construida entre la Carrera 64 y la Avenida 40 (Corferias); entre ésta y la avenida NQS (AK30) solo está la línea del ferrocarril; posteriormente, de nuevo está parcialmente construida hasta la Carrera 27 (futura avenida General Santander); desde ahí, está completa hasta la Avenida Ciudad de Lima (Calle 19),

rematando en el sector del Colegio Sans Façon, detrás de la Estación de La Sabana. Hacia el occidente, esta avenida igualmente está construida en pequeños tramos entre la Carrera 80 A Bis y la Carrera 93, pasando por la Avenida Ciudad de Cali; de allí sigue en un carril hasta la Carrera 96 C, luego está parcialmente construida hasta la Carrera 106, donde vuelve y tiene su perfil completo hasta la Carrera 111 A. Después de esta vía solo se encuentra proyectada desde la Avenida Versalles (AK 116), pasando por la avenida TAM, hasta el límite del perímetro de la ciudad al occidente.

La vía local propuesta es la Carrera 56, la cual funciona como acceso a las manzanas 2 y 3 de este plan parcial y remata en la entrada de la Sede Administrativa de la Policía Metropolitana (en construcción). Actualmente, la única otra alternativa de acceso al área del plan parcial es desde la Avenida Batallón Caldas (AK 50), bajando por la Calle 22 A y tomando la Carrera 55 hasta la Avenida del Ferrocarril de Occidente. Estas dos últimas vías se localizan al interior de la Urbanización Prados del Salitre 2.

### 2.1.3. Manejo de usos y alturas



**Imágenes N° 19 y 20:** Fotografías del área de influencia: zona industrial (izquierda) y zona residencial (derecha)

Fuente: Archivo propio

De acuerdo con el área de influencia se evidencia la caracterización de cada una de las zonas del entorno; al norte, al oriente y al occidente del plan parcial, la gran mayoría de los desarrollos corresponden a agrupaciones de vivienda unifamiliar y multifamiliar, con algunos equipamientos de nivel metropolitano como La Fiscalía General de la Nación y el Centro Administrativo de la Policía Metropolitana (en construcción).

Por el contrario, al sur (pasando la Avenida del Ferrocarril de Occidente) es claro el desarrollo de una gran área de carácter industrial e institucional en proceso de transformación (complejo petroquímico de Puente Aranda, terminal de los ferrocarriles nacionales, cementeras de Argos y Holcim, y la cárcel modelo, entre otros). Hacia el sur occidente del área de influencia se encuentra la urbanización industrial denominada “El Ejido”, caracterizada por el uso de bodegas, restaurantes y cajeros automáticos, con una importante ocupación del suelo. Hacia el sur oriente se encuentra el barrio Puente Aranda, considerado como un sector antiguo, desarrollado entre 1935 y 1955; esta zona se caracteriza por la localización de establecimientos dedicados al servicio al automóvil.

En general, el sector ubicado al sur de la Avenida Ferrocarril de Occidente, al igual que la mayoría de los desarrollos de carácter industrial, adolece de parques, en contraste con la baja ocupación del suelo y la generosidad de zonas verdes en el sector de Ciudad Salitre.

En relación con las alturas también existe una importante diferenciación entre el costado norte y sur de la Avenida Ferrocarril de Occidente: al costado sur, las edificaciones oscilan entre 1 y 3

pisos, con algunas excepciones que llegan a 4 y 5 pisos, en pequeñas edificaciones; al costado norte, la altura predominante de los edificios es de 13 a 15 pisos, con algunas edificaciones entre 9 y 12 pisos. La única excepción a estas alturas corresponde a las casas de tres pisos, colindantes con el proyecto al costado occidental, los salones comunales de las agrupaciones de vivienda y el Centro Comercial Ciprés ubicado sobre la avenida Batallón Caldas (AK 50).

#### 2.1.4. Aspectos socio-económicos (estratificación y usos)

Actualmente las tres (3) manzanas no tienen asignado un estrato por corresponder su uso al industrial. Al costado norte los predios se encuentran rodeados por conjuntos residenciales en los que predomina el estrato 4, con algunas excepciones en estratos 3 y 5. En el costado sur, predomina el uso industrial y los barrios originales que aún cuentan con población residente tienen asignado estrato 3.

UPZ	ESTRATOS							Total
	Sin estrato*	1. Bajo-Bajo	2. Bajo	3. Medio-Bajo	4. Medio	5. Medio-Alto	6. Alto	
Galerías	149	-	-	12.623	21.954	-	-	34.726
Teusaquillo	40	-	-	2.944	24.429	-	-	27.413
Parque Simón Bolívar - Can	162	-	-	-	3.346	-	-	3.508
La Esmeralda	12	-	-	-	27.382	6.415	-	33.809
Quinta Paredes	10	-	-	3.154	24.398	-	-	27.562
Ciudad Salitre Oriental	267	-	-	26	17.614	1.658	-	19.565
<b>Total general</b>	<b>640</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>18.747</b>	<b>119.123</b>	<b>8.073</b>	<b>-</b>	<b>146.583</b>

#### Imagen N° 21: Población por estrato socioeconómico según UPZ en la localidad de Teusaquillo

Fuente: DANE - SDP. DICE: Proyecciones de población de Bogotá por localidades 2006-2015

Cálculos: Dirección de Estudios Macro y Dirección de Estratificación (a junio 30 de 2001)

### 2.1.5. Aspectos demográficos

De acuerdo con los estudios hechos en la SDP, a partir de datos del DANE, las viviendas ubicadas en la localidad de Teusaquillo se distribuyen por estratos de la siguiente manera:

UPZ	ESTRATOS							Total
	Sin estrato*	1. Bajo-Bajo	2. Bajo	3. Medio-Bajo	4. Medio	5. Medio-Alto	6. Alto	
Galerías	1	-	-	5.588	9.647	-	-	15.236
Teusaquillo	2	-	-	1.367	11.060	-	-	12.429
Parque Simón Bolívar - Can	-	-	-	-	977	-	-	977
La Esmeralda	4	-	-	-	10.236	2.394	-	12.634
Quinta Paredes	4	-	-	1.220	9.406	-	-	10.630
Ciudad Salitre Oriental	83	-	-	8	5.461	514	-	6.066
<b>Total general</b>	<b>94</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>8.183</b>	<b>46.787</b>	<b>2.908</b>	<b>-</b>	<b>57.972</b>

**Imagen N° 22:** Viviendas por estrato socioeconómico según UPZ en la localidad de Teusaquillo

Fuente: DANE - SDP. DICE: Proyecciones de población de Bogotá por localidades 2006-2015

Cálculos: Dirección de Estudios Macro y Dirección de Estratificación (a junio 30 de 2001)

Por su parte, en la localidad de Puente Aranda y, particularmente en la UPZ de Puente Aranda, se encontró que el 54,3% de la población, ubicada en aproximadamente 340 viviendas, no tiene asignado estrato, mientras el resto de la población (45.7%), se ubica en 3.272 viviendas de estrato medio-bajo.

### 2.1.6. Aspectos ambientales

El Canal del río San Francisco, a pesar de no limitar directamente con el área del plan parcial, se constituye en un eje peatonal y de movilidad alternativo a los andenes sobre la malla vial; sin embargo, en algunos de sus tramos los proyectos que lo bordean le han dado la espalda, lo cual genera una sensación de inseguridad a lo largo de la ciclo vía paralela al mismo.



**Imagen N° 26:** Fotografía del Canal San Francisco, costado sur de occidente a oriente  
Fuente: Archivo propio

Otro aspecto ambiental que es importante destacar corresponde a las avenidas parque y espacios públicos del desarrollo Ciudad Salitre, el cual, sin duda hace atractivo el desarrollo de vivienda en este sector, puesto que se trata de espacios abiertos al público que generan unas condiciones ambientales y urbanísticas muy favorables para el uso residencial.



**Imagen N° 23:** Fotografía de la Avenida Parque Suroriental de Ciudad Salitre  
Fuente: Archivo propio



**Imagen N° 24:** Aerofotografía avenidas parque y zonas verdes Ciudad Salitre Oriental  
Fuente: mapas.bogota.gov.co

### 2.1.7. Desarrollos urbanísticos aledaños

**COSTADO NORTE:** Urbanización Parque Central Ciudad Salitre Etapa I – Grupo AR S.A. Resolución N° 09-5-0796, Plano N° CU5TEU4/4-14. Área bruta = 14.197,78m<sup>2</sup>; Área útil = 7.474,05m<sup>2</sup> (T.D. Decreto 327/04)



**Imagen N° 25:**Fotografía Urbanización Parque Central Ciudad Salitre Etapa I

Fuente: Archivo propio

**COSTADO NORTE:** Predio El Triunfo II – Plano N° TEU 4/1-03. Área bruta = 17.073,98 m<sup>2</sup>.



**Imagen N° 26:** Fotografía Predio El Triunfo II  
Fuente: Archivo propio

**COSTADO NORTE:** Centro Administrativo de la Policía Metropolitana (PRM).



**Imagen N° 27:** Fotografía Centro Administrativo Policía Metropolitana  
Fuente: Archivo propio

**COSTADO ORIENTAL:** Urbanización Prados del Salitre 2 – Constructora Superior y familia Plazas.  
Plano N° 802/4-03. Área bruta = 61.491,57 m<sup>2</sup>; Área útil = 32.947,73m<sup>2</sup>; (T.D. Decreto 734/93)



**Imágenes N° 28 y 29:** Fotografías de la Urbanización Prados del Salitre 2  
Fuente: Archivo propio

**COSTADO OCCIDENTAL:** Urbanización El Triunfo Etapas I, II, III y IV. – Luis F. Reina. Res. N° 10-4-2395, Plano N° CU4-TEU4/4-17. Área bruta = 64.107,99m<sup>2</sup>; Área útil = 36.517,25m<sup>2</sup>.



**Imágenes N° 30 y 31:** Fotografías de la Urbanización El Triunfo  
Fuente: Archivo propio

### 3. Caracterización del predio

#### 3.1. Delimitación del plan

El área del plan parcial, como se mencionó al inicio de este documento, corresponde exactamente al sector normativo número diez (10) de la UPZ 109 denominada Ciudad Salitre Oriental. (Ver Plano Anexo D-2 – Delimitación del Plan Parcial). Está conformado por tres urbanizaciones de carácter industrial que suman en total 6,37 hectáreas brutas y un área neta urbanizable aproximada de cinco (5) hectáreas, debido a que en sus procesos originales de urbanismo entregaron las áreas correspondientes a la malla vial arterial, tanto para la Avenida Ferrocarril de Occidente como para la Avenida La Esmeralda. Entre las áreas de control ambiental y las cesiones públicas destinadas a zonas verdes y vías de la malla vial local, se contabilizan 0,82 hectáreas aproximadamente. Es decir cerca del 16% del área neta urbanizable.

#### 3.2. Identificación y estado de los predios

Hoy en día en los predios objeto del plan se encuentran tres urbanizaciones construidas con bodegas, cuyas edificaciones cuentan con alturas que oscilan entre dos (2) y tres (3) pisos.

**Parque Industrial FRAPEL:** (Ver plano Anexo D-4 – “Situación Actual Licencias”)



**Imagen N° 32:** Fotografía bodegas construidas en el Parque Industrial FRAPEL

Fuente: Archivo propio

**Urbanización “Los Cábulos”, Lote ALMABIC N° 2 - “El Centro”:** (Ver plano Anexo D-4 – “Situación Actual Licencias”)



**Imagen N° 33:**  
Fotografía de la cesión pública del Parque Industrial FRAPEL sobre la AK 60.  
Fuente: Archivo propio



**Imágenes N° 34, 35 y 36:** Fotografías bodegas construidas en el Lote ALMABIC – “El Centro”  
Fuente: Archivo propio



**Imágenes N° 37 y 38:** Fotografías de la cesión pública de ALMABIC sobre la carrera 56

Fuente: Archivo propio

**Urbanización Industrial Los Cábulos Lote N° 1:** (Ver plano Anexo D-4 – “Situación Actual Licencias”)



**Imágenes N° 39, 40 y 41:** Fotografías bodegas y fábrica de filtros en el Lote N° 1 Los Cábulos

Fuente: Archivo propio



**Imagen N° 45:** Fotografía de la cesión pública del Lote N° 1 Los Cámbulos paralela al canal  
Fuente: Archivo propio

### 3.3. Pertinencia y procedencia del plan parcial

---

Con todo lo presentado, no cabe duda que esta zona tiene características favorables para completar un desarrollo residencial, vinculado a los desarrollos colindantes por tres de sus costados; razón por la cual, teniendo en cuenta el tratamiento hoy asignado, se propone la realización de un plan parcial de renovación urbana cuyo objeto sea la formulación y ubicación de un proyecto de uso múltiple con énfasis en el uso residencial.

Adicionalmente, lo anterior coincide con la respuesta dada a la consulta sobre la viabilidad de formulación de un plan parcial en el predio “El Centro”; según la cual, la *“determinación de redelimitar el plan parcial, ajustándolo al polígono completo del sector normativo número 10 de la UPZ 109 – Ciudad Salitre Oriental (...), obedece principalmente a la necesidad de delimitar todo el sector con el tratamiento de renovación urbana, para asegurar un desarrollo territorial equilibrado y evitar en el futuro zonas aisladas y muy pequeñas de difícil gestión y desarrollo en el sector. En cuanto a los usos observamos que el corredor del Ferrocarril de Occidente conforma un límite muy fuerte en el sector, diferenciando rotundamente la vocación de las actividades y usos a cada costado del mismo, el uso industrial al costado sur y la vivienda al costado norte, tal como se ha venido consolidando este uso en el sector que se extiende hasta la Avenida La Esperanza.”* (Tomado de la radicación 2-2011-42340 de la Secretaría Distrital de Planeación)

## 4. Conclusiones del diagnóstico

Los predios que hacen parte de este plan parcial conservan aún su uso industrial pese a que se encuentran prácticamente rodeados por usos residenciales y de servicios; el uso industrial está concentrado al costado sur de la Avenida del Ferrocarril, eje que sin lugar a dudas aísla este uso del sector residencial de Ciudad Salitre.

De acuerdo con las tendencias de cambio del sector los nuevos desarrollos inmobiliarios están transformando la vocación industrial de la zona, favoreciendo la expansión del modelo de Ciudad Salitre de urbanización, generando la renovación de este importante sector. Se puede observar que este modelo se proyecta hacia el sur, colindando con la Avenida del Ferrocarril, donde se localiza el Plan Parcial Salitre Oriental, y donde ya se han realizado múltiples proyectos de vivienda de altas densidades al igual que se han desarrollado proyectos de diversos usos.

Continuando con lo anterior, la tendencia de expansión del modelo de urbanización de Ciudad Salitre responde a los criterios de renovación y reactivación del centro de la ciudad en donde el Plan Parcial Salitre Oriental constituye una pieza fundamental en este proceso de transformación y consolidación del sector.

Las zonas de cesión pública existentes se encuentran cerradas, aisladas o en deterioro, debido a la falta de una comunidad que vele por ellas. Es necesario completar el perfil de la Carrera 56, con andenes que cumplan con el perfil adecuado para la población que puede llegar a utilizarlos y particularmente por el flujo que generará la sede administrativa de la Policía Metropolitana. Por lo general, los demás andenes, incluso la ciclovía sobre la Avenida La Esmeralda, se encuentran en buen estado.

El levantamiento fotográfico del área delimitada para el plan parcial muestra la incompatibilidad y el deterioro generado en las vías, producto de la precaria actividad industrial que allí se desarrolla. Así mismo, se evidencia que las franjas de control ambiental sobre las avenidas se encuentran cerradas y sin acceso al público.

Adicionalmente, los propietarios tienen interés en evaluar otras alternativas diferentes a las actividades de carácter industrial que allí se permiten, puesto que no cuentan con la infraestructura de soporte apropiada para sus actividades, mientras que sí afectan las viviendas y servicios turísticos colindantes.

La integración de esta zona al uso múltiple, con énfasis en el residencial, promoverá el intercambio y movilidad con los habitantes de Ciudad Salitre, la cual fue concebida como un modelo de desarrollo urbano, cuyo objeto, además de la óptima utilización de su suelo (240 hectáreas), consistía en la revitalización de la zona de influencia, como consecuencia de una planificación integral para usos residenciales, de actividad múltiple e institucionales, en el área central (occidental) de la ciudad.

Los predios que hacen parte del plan parcial tienen en promedio una profundidad (desde el paramento de la Avenida Ferrocarril de Occidente hasta el lindero con los predios que colindan con el canal San Francisco de 105 metros y el total del frente útil sobre esta misma avenida es de 470 metros, sumadas las tres urbanizaciones; esto permite la creación de zonas de cesión de muy buenas proporciones que permiten la localización de parques y canchas múltiples, así como el desarrollo armónico del área útil resultante para el desarrollo de proyectos privados.

Adicionalmente, es evidente el cambio de morfología entre la zona norte de la Av. Ferrocarril, caracterizada por el uso residencial, y la zona sur, caracterizada por el uso industrial, con una menor ocupación del suelo, pero con condiciones urbanísticas propias de dicho uso (sin parques, ni equipamientos).

## 5. Planteamiento urbanístico

### 5.1. Propuesta urbanística general – criterios para la formulación y el diseño del plan parcial

---

El proyecto urbanístico se ha planteado siguiendo los lineamientos del Plan de Ordenamiento Territorial para los desarrollos residenciales de la ciudad.

Para efectos de facilitar el desarrollo del proyecto, se plantea la creación de tres (3) Unidades de actuación y/o de gestión. Dichas unidades son autosuficientes lo cual permite su desarrollo de manera independiente.

Por otra parte se propone un cambio de uso pasando de uso industrial a residencial buscando a provechar al máximo la localización estratégica del plan parcial y respondiendo a la dinámica residencial que se ha venido desarrollado en el sector. De igual manera, se pueden desarrollar usos comerciales y de servicios complementarios al uso residencial.

Teniendo en cuenta lo anterior, la propuesta incluye una cesión adicional del 4% del área neta para la construcción de un equipamiento. Este suelo adicional deberá ser entregado por cada Unidad de Gestión y/o Actuación. De acuerdo con el área correspondiente a esta cesión las unidades 1 y 3 este suelo será destinado para la consolidación de las zonas verdes actuales, la Unidad 2 cederá este suelo para el desarrollo de un equipamiento público. Con estas cesiones adicionales se generan nuevos espacios públicos de excelentes proporciones y de fácil acceso tanto para la nueva población, como para los usuarios ya existentes en el área.

## 5.2. Zonas de reserva vial y ambiental (control ambiental)

En relación con la malla vial, teniendo en cuenta que las áreas requeridas para la misma fueron cedidas por los desarrollos industriales originales, se propone la regularización de la Carrera 56, vía de acceso a la Sede Administrativa de la Policía Metropolitana que divide las unidades de actuación y/o de gestión 2 y 3.

En cuanto a los controles ambientales, se conserva la franja libre de 10 metros de ancho a lo largo de la Avenida Ferrocarril de Occidente (costado norte) y de la Avenida La Esmeralda y se presenta de la siguiente manera:

- El predio FRAPEL, ya hizo la entrega de esta área, tal y como se encuentra señalado en la licencia del predio y corresponde a un área 1.107,50 m<sup>2</sup>. Parte de esta área corresponde a la cesión para parque.
- El predio ALMABIC, deberá entregar el control ambiental de la Avenida El Ferrocarril de Occidente y el de la Avenida La Esmeralda. El área correspondiente a estos dos tramos es de 3.629,05 m<sup>2</sup>.
- El predio CÁMBULOS, deberá entregar únicamente el control ambiental de la Avenida El Ferrocarril de Occidente. El área correspondiente es de 727,77 m<sup>2</sup>.

El cuadro correspondiente a los controles ambientales es el siguiente:

<b>CONTROLES AMBIENTALES</b>				
	<b>FRAPEL UG 1</b>	<b>MOBILINK UG 2</b>	<b>CÁMBULOS UG 3</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>m<sup>2</sup></b>	<b>m<sup>2</sup></b>
Controles Ambientales (Existentes)	1.107,50 m <sup>2</sup> *	0,00	0,00	1.107,50 m <sup>2</sup>
Controles Ambientales (Adicionales)	0,00	3.629,05 m <sup>2</sup>	727,77 m <sup>2</sup>	4.356,82 m <sup>2</sup>
<b>Total Controles Ambientales</b>	<b>1.107,50 m<sup>2</sup> *</b>	<b>3.629,05 m<sup>2</sup></b>	<b>727,77 m<sup>2</sup></b>	<b>5.464,32 m<sup>2</sup></b>

\* 340,38 m<sup>2</sup> del Control Ambiental de FRAPEL hacen parte de las cesiones del 12%.

### 5.3. Cesiones públicas para parques y equipamientos (existentes y adicionales)

Las cesiones públicas para parques se han distribuido proporcionalmente para cada una de las unidades de actuación y/o de gestión, de tal forma que cada unidad sea autosuficiente. Así mismo, se ha procurado la conformación de espacios con muy buenas proporciones para dotar con mobiliario para descanso, recreación y esparcimiento. Adicionalmente se propone la cesión al distrito para el desarrollo de un equipamiento.

Las cesiones existentes se dividen en cada unidad de actuación y/o gestión de la siguiente manera:

CESIONES PÚBLICAS EXISTENTES						
	FRAPEL UG 1	MOBILINK UG 2	CAMBULOS UG 3	TOTAL		% ÁNU (Cesiones)
	m2	m2	m2	m2	HAS	%
ÁREA NETA URBANIZABLE	10.506,89	33.142,62	6.865,62	50.515,13	5,05	
A.N.U para cálculo de cesiones (A.N.U - Control Ambiental)	9.399,39	29.513,57	6.137,85	45.050,81	4,51	100,00%
<b>CESIONES EXISTENTES</b>	<b>920,45</b>	<b>3.976,84</b>	<b>823,88</b>	<b>5.721,17</b>	<b>0,57</b>	<b>12,70%</b>

En cuanto a las cesiones adicionales son las siguientes:

CESIONES PÚBLICAS ADICIONALES						
	FRAPEL UG 1	MOBILINK UG 2	CAMBULOS UG 3	TOTAL		% ÁNU (Cesiones)
	m2	m2	m2	m2	HAS	%
ÁREA NETA URBANIZABLE	10.506,89	33.142,62	6.865,62	50.515,13	5,05	
A.N.U para cálculo de cesiones (A.N.U - Control Ambiental)	9.399,39	29.513,57	6.137,85	45.050,81	4,51	100,00%
<b>CESIONES ADICIONALES (Equipamiento)</b>	<b>375,98</b>	<b>1.180,54</b>	<b>245,51</b>	<b>1.802,03</b>	<b>0,18</b>	<b>4,00%</b>

Como se puede ver en los cuadros anteriores, las áreas de las cesiones son proporcionales en cada una de las unidades de actuación y/o gestión. En cuanto a las unidades 1 y 3, el suelo de cesión pública adicional destinada a equipamiento al ser inferior a 1.000 metros cuadrados será

destinado para consolidar el espacio público existente; en la unidad 2 al ser la cesión superior a 1.000 metros cuadrados se destinara como cesión pública para equipamiento. De acuerdo con esto las áreas de las cesiones actuales y propuestas y los controles ambientales son las siguientes:

<b>CESIONES PÚBLICAS – Zonas Verdes y Equipamientos</b>						
	<b>FRAPEL UG 1</b>	<b>MOBILINK UG 2</b>	<b>CAMBULOS UG 3</b>	<b>TOTAL</b>		<b>% ÁNU (Cesiones)</b>
	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>HAS</b>	<b>%</b>
<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>10.506,89</b>	<b>33.142,62</b>	<b>6.865,62</b>	<b>50.515,13</b>	<b>5,05</b>	
<b>CONTROL AMBIENTAL</b>	<b>1.107,50</b>	<b>3.629,05</b>	<b>727,77</b>	<b>5.464,32</b>	<b>0,55</b>	
Control Ambiental ya entregado	1.107,50	0,00	0,00	1.107,50	0,11	
Control Ambiental por entregar	0,00	3.629,05	727,77	4.356,82	0,44	
<b>A.N.U para cálculo de cesiones (A.N.U - Control Ambiental)</b>	<b>9.399,39</b>	<b>29.513,57</b>	<b>6.137,85</b>	<b>45.050,81</b>	<b>4,51</b>	<b>100,00%</b>
<b>Cesiones Existentes</b>	<b>920,45</b>	<b>3.976,84</b>	<b>823,88</b>	<b>5.721,17</b>	<b>0,57</b>	<b>12,70%</b>
<b>Cesiones Adicionales (Equipamiento)</b>	<b>375,98</b>	<b>1.180,54</b>	<b>245,51</b>	<b>1.802,03</b>	<b>0,18</b>	<b>4,00%</b>
<b>Total Cesiones</b>	<b>1.296,43</b>	<b>5.157,38</b>	<b>1.069,39</b>	<b>7.523,20</b>	<b>0,75</b>	<b>16,70%</b>
<b>CESIONES + CA</b>	<b>2.403,93</b>	<b>8.786,43</b>	<b>1.797,16</b>	<b>12.987,52</b>	<b>1,98</b>	<b>28,8%</b>

(Ver plano Anexo D-5 – “Cesiones Urbanísticas”)

#### 5.4. Malla Vial Local

Para el correcto desarrollo del plan parcial se propone a la regularización de la Carrera 56 y el acceso a las manzanas, de las unidades de MOBILINK y CÁMBULOS, como parte de la malla vial local. Estas áreas son las siguientes:

<b>MALLA VIAL LOCAL</b>						
	<b>FRAPEL UG 1</b>	<b>MOBILINK UG 2</b>	<b>CAMBULOS UG 3</b>	<b>TOTAL</b>		<b>% ÁNU (Cesiones)</b>
	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>HAS</b>	<b>%</b>
<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>10.506,89</b>	<b>33.142,62</b>	<b>6.865,62</b>	<b>50.515,13</b>	<b>5,05</b>	
<b>A.N.U para cálculo de cesiones (A.N.U - Control Ambiental)</b>	<b>9.399,39</b>	<b>29.513,57</b>	<b>6.137,85</b>	<b>45.050,81</b>	<b>4,51</b>	<b>100,00%</b>

<b>MALLA VIAL LOCAL</b>	<b>0,00</b>	<b>1.089,64</b>	<b>759,34</b>	<b>1.848,99</b>	<b>0,18</b>	<b>4,10%</b>
<b>Malla Vial Local Existente</b>	<b>0,00</b>	<b>818,39</b>	<b>541,63</b>	<b>1.360,02</b>	<b>0,14</b>	<b>3,02%</b>
<b>Malla Vial Local Propuesta</b>	<b>0,00</b>	<b>271,25</b>	<b>217,71</b>	<b>488,97</b>	<b>0,05</b>	<b>1,09%</b>

## 5.5. Áreas Útiles

Como resultado de las cesiones adicionales o propuestas se obtienen finalmente unas áreas útiles bastante bien proporcionadas que permiten un desarrollo inmobiliario armónico con el entorno residencial existente. Dentro de estas áreas útiles se propone una zona verde privada afecta a uso público. Esta zona será para el goce y disfrute de los habitantes existentes y los nuevos alcanzando un 37,13% de zonas verdes, controles ambientales y equipamientos. Las áreas resultantes de cada unidad son las siguientes:

	<b>FRAPEL UG 1</b>	<b>MOBILINK UG 2</b>	<b>CAMBULOS UG 3</b>	<b>TOTAL</b>		<b>% ÁNU (Cesiones)</b>
	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>HAS</b>	<b>%</b>
<b>ÁREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>10.506,89</b>	<b>33.142,62</b>	<b>6.865,62</b>	<b>50.515,13</b>	<b>5,05</b>	
<b>A.N.U para cálculo de cesiones (A.N.U - Control Ambiental)</b>	<b>9.399,39</b>	<b>29.513,57</b>	<b>6.137,85</b>	<b>45.050,81</b>	<b>4,51</b>	<b>100,00%</b>
<b>TOTAL CESIONES AL DISTRITO</b>	<b>2.403,93</b>	<b>9.876,08</b>	<b>2.556,50</b>	<b>14.836,51</b>	<b>1,48</b>	<b>32,93%</b>
<b>ÁREA ÚTIL</b>	<b>8.102,96</b>	<b>23.266,54</b>	<b>4.309,12</b>	<b>35.678,62</b>	<b>3,57</b>	<b>79,20%</b>
<b>ZONA VERDE PRIVADA AFECTA A USO PÚBLICO (ZVAUP)</b>	<b>780,21</b>	<b>2.449,81</b>	<b>509,48</b>	<b>3.739,50</b>	<b>0,37</b>	<b>8,30%</b>
<b>ÁREA CEDIDA + ZVAUP</b>	<b>3.184,13</b>	<b>12.325,89</b>	<b>3.065,98</b>	<b>18.576,01</b>	<b>1,86</b>	<b>41,23%</b>

## 5.6. Usos propuestos

---

Tal como se mencionó al inicio de este capítulo, dadas las características de la zona en donde se ubica este Plan Parcial, la propuesta respecto a los usos consiste en permitir principalmente actividades múltiples, con énfasis en el uso residencial. Por esta razón, para cada una de las unidades de actuación y/o de gestión, se propone que mínimo el 65% del área construable, según el índice de construcción que se utilice, se destine a vivienda y máximo el 35% se destine a usos diferentes a ésta. La tabla de usos permitidos se encuentra en Decreto del Plan Parcial Salitre Oriental.

El uso propuesto de vivienda corresponde a una respuesta a la nueva dinámica del sector, que busca la relocalización de la vivienda en zonas centrales de la ciudad. Adicional a esto, el uso residencial responde a las estadísticas de mercado que muestran que el indicador de rotación de ventas se ubica en un buen nivel al igual que el crecimiento de las ventas llegando a superar un 400%.

## 5.7. Normas de edificabilidad y volumetría

---

### 5.7.1. Índices de ocupación y construcción

De acuerdo con la localización de los predios objeto del Plan Parcial sobre malla vial arterial y al tener un frente superior a 35 metros sobre la misma se propone su edificabilidad de la siguiente manera:

Índice máximo de Ocupación: 0,7

Índice máximo de Construcción: 5,50

Estos índices deberán ser calculados sobre el Área Útil de cada unidad de actuación y/o de gestión.

### 5.7.2. Altura máxima

Se propone una altura máxima de 20 pisos para los predios que hacen parte del Plan Parcial Salitre Oriental.

### 5.7.3. Normas volumétricas y equipamiento comunal privado.

Las normas volumétricas y la exigencia del equipamiento comunal privado se encuentran descritas en el Decreto del Plan Parcial Salitre Oriental.

#### 5.7.4. Exigencia de estacionamientos

La exigencia de estacionamientos para todos los usos, corresponde a la mitad de los establecido de conformidad con el artículo 380 y el cuadro Anexo No. 4 del Decreto Distrital 190 de 2004 para el área de actividad Urbana integral, en el sector de Demanda A.

Esta disminución en la exigencia responde a que el Plan Parcial tiene una excelente cobertura del transporte público debido a su localización estratégica dentro de la ciudad. El Plan Parcial se encuentra relativamente cerca de la estación de Transmilenio la Gobernación y tiene la cobertura de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público de la zona operacional de Fontibón. Así mismo el sector donde se localiza el proyecto se encuentra conectado con la red de ciclorutas a través del Canal de San Francisco y de la localizada a lo largo de la Avenida La Esperanza.

De acuerdo con lo anterior, el número aproximado de estacionamientos es el siguiente:

DATOS GENERALES PLAN PARCIAL	
	m2
<b>Área Neta</b>	<b>50.515 m2</b>
<b>Área Útil</b>	<b>35.679 m2</b>
Altura Máxima	20 Pisos
Aptos por torre	69 Aptos
Nº torres	18 Torres
Nº apartamentos	1.242 Aptos
<b>TOTAL ESTACIONAMIENTOS</b>	<b>1.449 Parqueaderos</b>
Residentes (1x Vivienda)	1.242 Parqueaderos
Visitantes (1 cada 6 viviendas)	207 Parqueaderos

#### 5.7.5. Generación de Espacio público Efectivo por Habitante

En el artículo 306 del Decreto 190 de 2004 – POT de Bogotá se establece como objetivo general del Programa de Renovación Urbana “ (...) promover el mejoramiento y recualificación de la ciudad edificada mediante la realización de acciones integrales y diferenciadas de alta calidad urbanística y arquitectónica a través de la promoción, orientación y coordinación de las acciones públicas y privadas sobre el espacio urbano” (artículo 306 del Decreto Distrital 190 de 2004)”, la normatividad vigente no establece metas a este programa relacionadas con el objetivo de lograr el estándar fijado en el Plan Maestro de Espacio Público.

Para la definición del estándar fijado en el Plan Maestro de Espacio Público el número aproximado de habitantes proyectado para el plan parcial se estimó con base en los siguientes parámetros:

<b>DATOS GENERALES PLAN PARCIAL</b>	
	m2
<b>Área Neta</b>	<b>50.515 m2</b>
<b>Área Útil</b>	<b>35.679 m2</b>
Altura Máxima	20 Pisos
Aptos por torre	69 Aptos
Nº torres	18 Torres
Nº apartamentos	1.242 Aptos

De acuerdo con los datos anteriores el indicador de Espacio Público Efectivo por Habitante se calcula de la siguiente manera:

<b>ESPACIO PÚBLICO POR HABITANTE</b>	
No. VIVIENDAS	1.242 Aptos
No. HABITANTES (No. Viviendas X 3)	3.726 Residentes
TOTAL ZONAS VERDES	14.925 m2
INDICADOR (Por habitante)	4,01 m2

## 6. Estrategias

### 6.1. Gestión Social

En relación con lo establecido en el artículo 25 del Decreto Distrital 080 de 2016, el Plan Parcial de Renovación Urbana considera las acciones contenidas en el cuadro siguiente:

<b>ACCIONES DE GESTIÓN SOCIAL A IMPLEMENTAR EN EL PLAN PARCIAL SALITRE ORIENTAL</b>	
<b>Condiciones de la estrategia de gestión social.</b>	<b>Acciones propuestas.</b>
<b>1.</b> Prever las áreas requeridas para la permanencia de las actividades económicas y sociales, acordes con los objetivos del plan, en el ámbito del mismo.	Actualmente en los predios objeto del Plan Parcial Salitre Oriental se identificó únicamente actividades industriales dedicadas al almacenamiento. De acuerdo con la propuesta estas actividades económicas se cambiarán por el uso residencial.
<b>2.</b> Gestionar enlace con programas distritales sociales y económicos que atiendan las principales necesidades de los habitantes y actividades a permanecer.	En razón a que no permanecerán las actividades económicas y que son desarrolladas por actores privados, no se requiere el acceso a ningún programa de atención social o económica a cargo del Distrito Capital.
<b>3.</b> Proponer estrategias para la sostenibilidad financiera de las copropiedades tales como el aprovechamiento económico de las áreas comunes.	En el área de planificación no se encontraron inmuebles sometidos al régimen de Propiedad Horizontal. De otra parte, la definición de las condiciones de aprovechamiento económico de las futuras áreas comunes de las copropiedades que se constituyan sobre las áreas útiles del Plan Parcial, será potestativo de la(s) personas jurídicas que se constituyan en cada caso.
<b>4.</b> Definir las condiciones para la mitigación de los impactos económicos que puede generar el proyecto sobre los habitantes del ámbito durante las etapas de ejecución del plan parcial, tales como arrendamientos temporales, viviendas transitorias, ayudas monetarias, entre otros.	En el área de planificación del Plan Parcial no se identificaron moradores y solo se identificaron a los propietarios de los predios que se evidencian en el estudio de títulos (Anexo).
<b>5.</b> Implementar los mecanismos de comunicación que permita el desarrollo de canales permanentes de interlocución entre el formulador y los habitantes del ámbito del plan parcial a lo largo de todas las etapas del proyecto.	Las condiciones de comunicación entre el promotor, propietario de la Unidad No. 2 y los propietarios de las demás unidades consistieron en la invitación a hacer parte del Plan Parcial Salitre Oriental.
<b>6.</b> Incorporar los estímulos e incentivos a propietarios y moradores que permitan facilitar procesos de concertación, integración inmobiliaria u otros mecanismos de gestión, dando aplicación a las disposiciones contenidas en el Decreto Distrital 448 de 2014 y demás disposiciones que lo adicionen, modifiquen o complementen.	Esta disposición no es aplicable al caso del Plan Parcial por las razones anotadas atrás.

## **6.2. Delimitación de las Unidades de Actuación y/o de Gestión**

---

Cada una de las tres (3) unidades de actuación y/o de gestión está conformada por uno o varios inmuebles. El objetivo de esta delimitación es que cada una de las unidades se urbanice y/o construya como una unidad de planeamiento, con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios de la infraestructura de servicios públicos domiciliarios y de las áreas de cesión pública para parques, mediante el reparto equitativo de las cargas y beneficios.

### 6.3. Sistema de Reparto de Cargas y Beneficios

#### 6.3.1. Reparto de Cargas Locales

De acuerdo con el del POT “la política de gestión del suelo se sustenta primordialmente en el principio del reparto equitativo de las cargas y beneficios derivados del ordenamiento urbano, dirigida a reducir las inequidades propias del desarrollo y a financiar los costos del desarrollo urbano con cargo a sus directos beneficiarios.”

Como se evidencia en las licencias de urbanismo de cada uno de los predios que hacen parte del Plan Parcial ya realizó la entrega de sus respectivas Cargas Generales.

Así mismo, “para la aplicación de los sistemas de distribución equitativa de cargas y beneficios se consideran cargas de carácter local, que se distribuirán entre todos los propietarios de una Unidad de Actuación Urbanística o cualquier otro sistema de gestión individual o asociada, las siguientes:

1. El sistema vial intermedio y local, sea vehicular o peatonal y los parqueaderos de uso público.
2. Las redes secundarias, locales y domiciliarias de servicios públicos domiciliarios.
3. Las cesiones y la dotación de equipamientos de educación, salud, cultura, centros asistenciales, seguridad y demás servicios de interés público y social.
4. Los costos asociados a la formulación y gestión del Plan Parcial.
5. La cesión del suelo para espacio público, su adecuación y dotación.

De acuerdo con lo anterior, el Plan Parcial Salitre Oriental entregará las siguientes áreas como parte de las Cargas Locales del proyecto:

CONCEPTO	FRAPPEL UG 1	MOBILINK UG 2	CÁMBULOS UG 3	TOTAL
Parques y Zonas Verdes	1.296,43	5.157,00	1.069,39	7.522,82
Equipamiento Público	375,98	1.180,54	245,51	1.803,03
Malla Vial Local	0,00	1.089,64	759,34	1.848,98
Zona Verde Afecta a Uso Público	780,21	2.449,81	509,48	3.739,50
<b>TOTAL</b>	<b>2.452,62</b>	<b>9.876,99</b>	<b>2.584,72</b>	<b>14.914,33</b>

Las áreas de parques y zonas verdes al igual que la Malla Vial Local deberán ser entregadas construidas y dotadas como parte de las obligaciones del urbanizador de cada una de las Unidades de Gestión y/o Actuación. Adicional a esto, para el desarrollo del Equipamiento Público se deberá entregar el suelo correspondiente, de acuerdo al cuadro de “Cesiones Públicas Adicionales”. En el caso de las Unidades 1 y 3, esta zona por su área deberá ser entregada como parte de las cesiones para parques y zonas verdes y para la Unidad 2 el área para equipamiento deberá ser entregada al distrito.

### 6.3.2. Reparto de Beneficios

Como resultado del reparto de las cargas y beneficios cada unidad de actuación alcanzaría un índice máximo de construcción es de 5,50 sobre área útil. En caso de utilizarse este índice cada una de las unidades de actuación y/o de gestión alcanzaría un máximo de metros cuadrados de construcción de la siguiente manera:

	<b>FRAPEL UG 1</b>	<b>MOBILINK UG 2</b>	<b>CAMBULOS UG 3</b>	<b>TOTAL</b>
	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>	<b>m2</b>
<b>ÁREA ÚTIL</b>	8.102,96 m <sup>2</sup>	23.266,54 m <sup>2</sup>	4.309,12 m <sup>2</sup>	35.678,62 m <sup>2</sup>
<b>Índice Propuesto de Construcción (5.50)</b>	<b>44.566,30 m<sup>2</sup></b>	<b>127.965,97 m<sup>2</sup></b>	<b>23.700,14 m<sup>2</sup></b>	<b>196.232,42 m<sup>2</sup></b>

### 6.3. Plusvalía

---

De conformidad con lo establecido en el artículo 74 de la ley 388 de 1997 y los artículos 432 y 434 del Decreto 190 de 2004 el Plan Parcial Salitre Oriental configura hechos generadores de Plusvalía. De igual modo se debe tener en cuenta que el hecho de que existan hechos generadores de plusvalía, no necesariamente conlleva a un mayor valor del suelo por la simple aplicación de la norma, toda vez que para llegar a esta conclusión, primero debe validarse dicho valor con los resultados de la factibilidad técnica y económica, en concordancia con la metodología definida en la Resolución 620 de 2008 del IGAC para la aplicación del método residual, utilizado para los cálculos del efecto plusvalía por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital-UAECD.

#### 6.4. Estrategia de gestión

---

En cumplimiento a lo ordenado en el numeral 1.3 del Artículo 7 del Decreto Nacional 2181 de 2006, a continuación se presenta la estrategia de gestión y financiación del Plan Parcial de Renovación Urbana “Salitre Oriental”, al igual que los instrumentos legales a implementar para tal efecto:

**a) Desarrollo del Plan Parcial mediante la asociación de propietarios a través de unidades de actuación urbanística:**

De conformidad con lo establecido por el Artículo 36 de la Ley 388 de 1997, las actuaciones urbanísticas públicas, entendiendo por tales, la parcelación, urbanización y edificación de inmuebles, pueden ser desarrolladas i) por propietarios individuales en forma aislada; ii) por grupo de propietarios voluntariamente o de manera obligatoria a través de unidades de actuación urbanística, iii) directamente por entidades públicas o iv) mediante formas mixtas de asociación entre el sector público y el sector privado.

Ahora bien, el Plan Parcial “Salitre Oriental” pretende impulsar la ejecución de actuaciones urbanísticas públicas, introduciendo modificaciones al uso y edificabilidad del suelo del respectivo sector, con el propósito de propiciar su mejoramiento y recualificación a través de la renovación urbana.

Para efectos de desarrollar las actuaciones urbanísticas cuya concreción pretende el Plan Parcial “Salitre Oriental”, a las cuales se les ha sido asignado el tratamiento de renovación urbana por redesarrollo, se ha optado por acudir a la modalidad de asociación de grupo de propietarios a través de Unidades de Actuación Urbanística, con el propósito de procurar que en la puesta en marcha del proyecto de renovación urbana, concorra en forma voluntaria la mayoría de los titulares del derecho real de dominio de los inmuebles vinculados, y de esta manera se beneficien directamente del mismo, aportando igualmente las cargas a que haya lugar.

Cada unidad de actuación urbanística que compone el Plan Parcial de Renovación Urbana “Salitre Oriental”, será urbanizada y construida como una unidad de planeamiento independiente a las demás, es decir que su desarrollo no necesariamente dependerá de la ejecución de las otras.

De conformidad a lo señalado en el artículo 44 de la Ley 388 de 1997, el desarrollo de cada unidad de actuación implica la gestión asociada de los propietarios de los predios que la conformen, o por lo menos de los propietarios que representen el 51% del área comprometida, entendiendo como tal, el área del suelo correspondiente a cada inmueble, sin tener en cuenta que las construcciones hayan sido sometidas o no a propiedad horizontal; para tal efecto, se constituirá por cada unidad de actuación urbanística una asociación gestora en la que participarán los titulares de derecho de dominio que opten por aportar voluntariamente sus predios, así como los inversionistas privados que quieran participar en la ejecución de la respectiva unidad, y de ser el caso, la Empresa de Renovación Urbana, Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital, entre otros.

Es de resaltar que en el caso concreto del predio denominado ““Lote ALMABIC N°2 El Centro” ya se conformó el Fideicomiso Mobilink 3-4-1563, con este objeto.

De otra parte, es necesario señalar que, para efectos de ejecutar cada unidad de actuación urbanística, se deberá realizar el procedimiento de delimitación de éstas, mediante la expedición de un Decreto Distrital, en el cual se deberán definir, entre otros aspectos, las bases para el aporte voluntario de los inmuebles por parte de sus propietarios, según lo establecido en el artículo 44 de la Ley 388 de 1997 en concordancia con el artículo 23 del Decreto Nacional 2181 de 2006.

Sin perjuicio de lo anterior, en el evento en que se logre la gestión asociada de la totalidad de los propietarios de los inmuebles que conforman la(s) respectiva(s) Unidad(es) de Actuación(es) Urbanística(s), ésta(s) se ejecutará(n) como Unidad de Gestión, en los términos del artículo 19 del Decreto 2181 de 2006.

#### **b) Alternativas para la gestión del suelo.**

A continuación se presentan, en forma general, las diferentes alternativas que se podrán implementar en cada unidad de actuación urbanística por parte de la asociación gestora respectiva, para efectos de obtener la totalidad del área requerida para su desarrollo.

El Decreto Distrital que delimite cada unidad de actuación urbanística, al definir las bases para el aporte voluntario, incluirá, cuando menos las siguientes alternativas; no obstante podrá establecer otras adicionales:

- **Aporte Voluntario del suelo:**

Como se explicó anteriormente, el desarrollo de unidades de actuación urbanística requiere la gestión asociada de propietarios que por lo menos representen el 51% del área que compone cada unidad; por esta razón, y tomando en consideración que el Plan Parcial “Salitre Oriental” se llevará a cabo mediante la modalidad de asociación de propietarios a través de unidades de actuación urbanística, es necesario lograr que éstos aporten voluntariamente sus inmuebles a la ejecución del proyecto.

Para tal efecto, la asociación gestora que se constituya para la ejecución de cada unidad de actuación urbanística, deberá elaborar esquemas de participación tendientes a lograr la vinculación voluntaria de los propietarios o por lo menos de aquellos que representen el 51% del área comprometida, en virtud de los cuales se respete el reparto equitativo de las cargas y beneficios, tomando en cuenta para tal efecto las bases definidas en el Decreto Distrital que delimite la correspondiente Unidad de Actuación Urbanística.

En el evento en que no se logre la asociación de propietarios que representen el porcentaje del suelo antes referido, la unidad de actuación urbanística correspondiente no podrá ejecutarse, razón por la cual, es necesario que se planteen esquemas participativos atractivos.

- **Compra directa de inmuebles por la asociación gestora.**

No obstante que la ejecución de unidades de actuación urbanística implica la gestión asociada de los propietarios, en el evento en que éstos no deseen participar mediante el aporte voluntario de sus bienes, la asociación gestora podrá proponer la adquisición directa del derecho real de dominio a su favor, mediante el ofrecimiento del valor comercial como precio de compraventa.

El ofrecimiento de compra directa que realice la asociación gestora se registrará por las disposiciones del derecho privado, y en ésta aplicará el principio de autonomía de la voluntad de las partes, razón por la cual de no lograrse un acuerdo para la adquisición, la transferencia de la propiedad no se llevará a cabo.

Los recursos necesarios para pagar el valor de las compras directas de inmuebles podrán ser aportados por inversionistas o directamente por la asociación gestora respectiva.

- **Adquisición de predios por motivos de utilidad pública e interés social.**

Una vez se logre por lo menos el aporte voluntario del 51% del área de terreno que compone la respectiva unidad de actuación urbanística, ya sea mediante la gestión asociada de los propietarios o por compraventa que éstos realicen a favor de la entidad gestora, el derecho de dominio de los propietarios renuentes a participar, será adquirido mediante el proceso de adquisición por motivos de utilidad pública e interés social, regulado por el Artículo 58 de la Constitución Política, el Capítulo III de la Ley 9 de 1989, el Artículo 44 y los Capítulos VII y VIII de la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional 1420 de 1998, la Resolución IGAC 620 de 2008, el Decreto Distrital 190 de 2004, y las normas que los adiciones, modifiquen o sustituyan.

En efecto, de conformidad con lo señalado en el Artículo 44 de la Ley 388 de 1997, en aquéllos casos en que se logre la asociación de propietarios que conformen por lo menos el 51% del área comprometida en la correspondiente unidad de actuación urbanística, el derecho de dominio de los renuentes será objeto de adquisición, ya sea por enajenación voluntaria o por expropiación administrativa, tomando en consideración que su ejecución constituye motivo de utilidad pública e interés social en los términos del literal C y L del Artículo 58 de la misma norma

Esta situación no menoscaba los derechos de los propietarios que no deseen aportar sus inmuebles al proyecto, ya que en desarrollo del proceso de adquisición respectivo, se reconocerá a su favor el precio comercial de los respectivos inmuebles o precio indemnizatorio; simplemente es la concreción del principio constitucional y legal de “Prevalencia del Interés General sobre el Particular” contenido en el Artículo 1 de la Constitución Política y en el Artículo 2 de la Ley 388 de 1997.

En desarrollo del proceso de adquisición por motivos de utilidad pública e interés social, y previa oferta de compra, el propietario renuente tiene la posibilidad de enajenar voluntariamente su inmueble mediante la suscripción de la correspondiente escritura pública de compraventa y posterior registro en el Folio de Matrícula Inmobiliaria respectivo, y solamente en el evento en que no se logre el acuerdo mencionado, se procederá a iniciar el procedimiento de expropiación administrativa, en el cual se debe garantizar el reconocimiento de una indemnización justa y previa, así como el derecho de defensa, mediante la interposición de recursos en la vía gubernativa y la posibilidad posterior de acudir a la rama judicial.

Según lo señalado en el Acuerdo Distrital 33 de 1997, el acuerdo 1 de 2004, en concordancia con lo contemplado en el Artículo 59 de la Ley 388 de 1997, la entidad competente y que tiene el deber de adelantar el proceso de adquisición predial por motivos de utilidad pública e interés social, de los propietarios renuentes a participar, es la Empresa de Renovación Urbana ERU, empresa industrial y comercial del orden distrital vinculada a la Secretaría de Hábitat.

La ERU adquirirá a favor de la asociación gestora los mencionados inmuebles, de acuerdo a lo preceptuado en el inciso final del artículo 61 de la Ley 388 de 1997 (adquisición a favor de terceros), siempre y cuando ésta provea los recursos necesarios para adelantar el procedimiento.

#### **6.4. Estrategia de financiación**

---

Tomando en consideración que el presente Plan Parcial será desarrollado a través de Unidades de Actuación Urbanística, en cada una de éstas se deberá definir las estrategias que se plantearán para efectos de lograr la financiación requerida para su ejecución.

No obstante, para efectos de financiar la ejecución de las unidades de actuación urbanística, además de los aportes en dinero que podrán realizar los propietarios vinculados voluntariamente, se podrá acudir a la vinculación de inversionistas y/o a la obtención de créditos, con el propósito de obtener los recursos económicos necesarios, tanto para contar con el dinero necesario para llevar a cabo las diferentes alternativas de gestión del suelo, como para las cargas generales y locales, así como los demás costos requeridos para la ejecución del proyecto respectivo. Los mencionados inversionistas serán invitados por la correspondiente asociación gestora quien determinará las condiciones de vinculación.

De igual manera, y de conformidad con lo preceptuado por el artículo 38 del Decreto Distrital 190 de 2004, las entidades públicas podrán asumir la financiación de las cargas generales o locales que correspondan a los propietarios.

## 7. ANEXOS

El Documento Técnico de Soporte del Plan Parcial Salitre Oriental tienen los siguientes documentos anexos:

- A) Planos Diagnostico.
- B) Estudio de Títulos.
- C) Factibilidad de Servicios públicos.