



**Documento Técnico de Soporte para el Plan Parcial de Renovación Urbana  
CIUDAD- AEROPUERTO**

Dra. María Juliana Mendoza Villarreal, Arq. Claudio Fernando García Rey, E Ing. Jenny  
Fernanda Quintero Cala

Tutora: Arq. Úrsula Ablanque

Título a obtener: **Magister en Derecho y Gestión Urbanística**

Facultad de Jurisprudencia  
**Maestría en Derecho y Gestión Urbanística**  
Universidad del Rosario

2024

**Maestría en Derecho y Gestión Urbanística**

Arq. Claudio Fernando García Rey, Dra. María Juliana Mendoza Villarreal E Ing. Jenny  
Fernanda Quintero Cala

Universidad del Rosario  
Facultad de Jurisprudencia  
Tutora: Arq. Úrsula Ablanque

Bucaramanga, 10 de abril de 2024

El presente Documento Técnico de Soporte para el Plan Parcial de Renovación Urbana CIUDAD-AEROPUERTO, localizado en la UPL 12 Fontibón, se encuentra dentro del contorno de la actuación estratégica 9 -Distrito Aeroportuario Fontibón, de la ciudad de Bogotá, tiene como objetivo establecer las condiciones de partida y criterios de diseño del proyecto propuesto, partiendo de una caracterización y análisis de la situación actual del área seleccionada y de su entorno inmediato, que permita concluir las principales problemáticas a atender en la formulación y durante la fase de análisis y diagnóstico, para establecer su pertinencia y procedencia, así como los objetivos y criterios que orientaron las determinaciones de planificación adoptadas en la fase de formulación del proyecto; para finalmente presentar un planteamiento urbanístico soportado en instrumentos legales, de gestión y financiación que fundamentan el Plan Parcial, abordando las complejidades del desarrollo urbano y el modelo de ocupación propuesto en el decreto 555 de 2021.

## Contenido

1	JUSTIFICACIÓN Y PERTINENCIA DEL PLAN PARCIAL .....	8
1.1	Justificación de la Delimitación .....	8
1.1.1	Aeropuerto El Dorado como Determinante de Superior Jerarquía.....	14
1.1.2	Deficiencias del Entorno del Aeropuerto El Dorado .....	18
1.2	Marco Referencial: .....	21
1.2.1	Modelos de Gestión Aeroportuaria .....	21
1.2.2	Análisis de los Planes Parciales más Cercanos .....	23
1.3	Contexto Geográfico e Histórico de la Localidad de Fontibón .....	25
1.3.1	Contexto Geográfico de la Localidad de Fontibón .....	25
1.3.2	Contexto Histórico.....	27
1.4	Localización y Generalidades .....	29
1.4.1	Localización y Delimitación del Ámbito de Planificación del Plan Parcial De Renovación Urbana Ciudad Aeropuerto .....	29
1.4.2	Levantamiento Topográfico:.....	30
1.4.3	Escalas de Implementación:.....	32
1.5	Condiciones Normativas Aplicables: Marco Normativo: .....	40
1.5.1	Normatividad Nacional:.....	40
1.5.2	Normativa Territorial:.....	41
2	DIAGNÓSTICO.....	60
2.1	Normatividad Urbanística Aplicable: .....	60
2.1.1	Clasificación del Suelo:.....	60
2.1.2	Tratamiento Urbanístico:.....	61
2.1.3	Áreas de Actividad: .....	63
2.1.4	Usos Permitidos: .....	65
2.1.5	Índices .....	68
2.1.6	Equipamientos .....	69
2.1.7	Altura de Edificaciones .....	70
2.1.8	Antejardines .....	70
2.1.9	Retrocesos .....	71
2.1.10	Configuración de manzanas .....	72
2.1.11	Norma de Parqueaderos .....	73

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

2.1.12	Moradores .....	74
2.2	Sistemas Estructurantes: .....	75
2.2.1	Sistema de Parques Nacionales y Distritales: .....	75
2.2.2	Áreas de Protección Ambiental: .....	75
2.2.3	Sistema Hídrico: .....	76
2.2.4	Cuerpos de agua. ....	76
2.2.5	Zonas de Riesgo por Inundación y Remoción en Masa: .....	77
2.2.6	Indicadores de Ruido: .....	78
2.2.7	Elementos de la Estructura Integradora de Patrimonios: .....	82
2.2.8	Equipamientos Colectivos y : .....	82
2.2.9	Sistema de Movilidad: .....	87
2.3	Aspectos Socio Económicos: .....	92
2.3.1	Distribución de Manzanas: .....	92
2.3.2	Identificación Predial: .....	93
2.3.3	Caracterización de las Zonas Residenciales por Barrios: .....	94
2.3.4	Licencias Urbanísticas: .....	98
2.4	Caracterización de los Moradores .....	99
2.4.1	Caracterización de los Moradores de Tipo Residencial: .....	99
2.4.2	Conteo de Hogares: .....	102
2.4.3	Nivel de Educación: .....	103
2.4.4	Conformación Familiar: .....	105
2.4.5	Aspectos Socio Economicos: .....	105
2.4.6	Informalidad Barrial y Estratificación: .....	105
2.5	Caracterización de los Moradores de Tipo Comercial e Industrial: .....	106
2.5.1	Propietarios Predios Destinación Comercial E Industrial: .....	112
2.6	Caracterización del Uso y la Tenencia de los Propietarios a ser Vinculados en el Proyecto .....	113
2.7	Conclusiones del Diagnóstico: .....	116
3	PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO .....	117
3.1	Modelo de Ocupación Decreto 555 de 2021 .....	117
3.1.1	Áreas de Protección Ambiental: .....	118
3.2	Estructura Urbana: Cargas Urbanísticas .....	119
3.3	Cuadro de Áreas General del PPRU .....	120
3.4	Propuesta Urbana .....	121
3.4.1	Localización y Delimitación. ....	122

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

3.5	Condicionantes Urbanísticas Decreto 555 de 2021 .....	126
3.6	Sistema de Movilidad .....	129
3.6.1	Ampliación de la Via Arterial - Av TAM .....	131
3.7	Norma Urbanística General .....	134
3.7.1	Índices de Construcción .....	134
3.7.2	Aislamientos .....	135
3.7.3	Estacionamientos.....	135
3.7.4	Equipamiento Comunal Privado .....	137
3.8	Sistemas Estructurantes .....	137
3.8.1	Evaluación Ambiental.....	137
3.8.2	Estructura Funcional y de Servicios .....	138
3.8.3	Sistema de Espacio Público .....	138
3.9	Planteamiento Urbanístico Discriminado por Unidad de Actuación Urbanística .....	139
3.9.1	Unidad de Actuación Urbanística (1): .....	140
3.9.2	Unidad de Actuación Urbanística (2): .....	140
3.9.3	Reparto de Cargas por Unidad de Actuación Urbanística en Metros Cuadrados según Planteamiento Urbanístico Realizado .....	142
3.10	Modelación Urbana .....	143
3.10.1	Localización de Usos Proyectados.....	143
3.11	Redefinición del Espacio Público.....	144
4	INSTRUMENTOS DE GESTIÓN LEGAL Y FINANCIERA.....	148
4.1	Unidad de Actuación Urbanística.....	148
4.2	Delimitación de las Unidades de Actuaciones Urbanísticas .....	149
4.2.1	Delimitación por Desarrollo (UAU) .....	150
4.2.2	Composición Predial (UAU).....	150
4.3	Obligaciones Urbanísticas .....	151
4.4	Obligación de Destinar Porciones de Suelo a la Construcción de Vivienda de Interés Social o Prioritaria. ....	156
4.5	Adquisición Derechos de Edificabilidad.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
5	ESQUEMA DE GESTIÓN JURÍDICA.....	160
5.1.1	Compensación Arriendo/Periodo Construcción .....	173
6	ESTRATEGIAS DE GESTIÓN SOCIAL.....	174
6.1	Caracterizar a Moradores y Actividades Productivas.....	175
6.1.1	Caracterización Socioeconómica del Barrio El Triángulo (Tipo Residencial):.....	175
6.1.2	Caracterización de los Moradores de Tipo Comercial, Industrial: .....	177

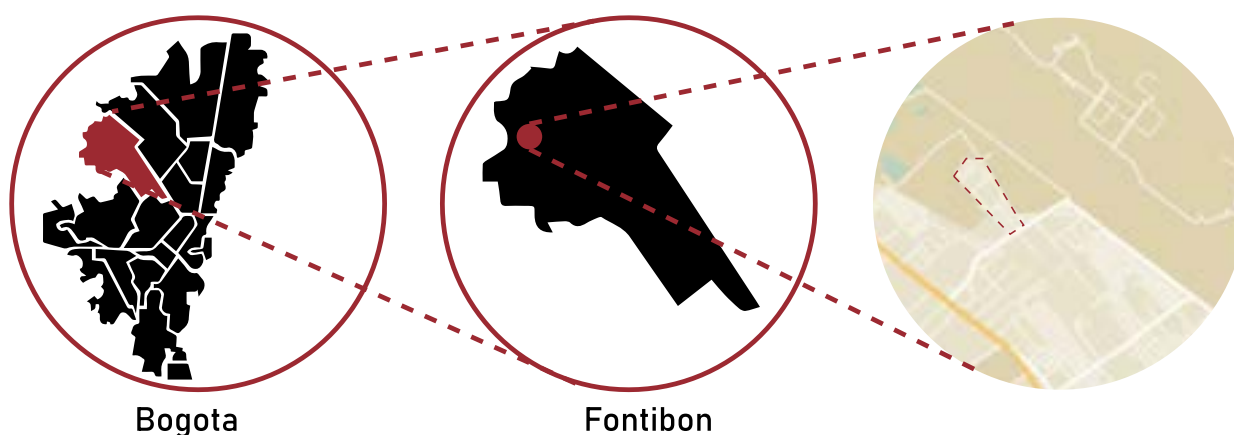
## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

6.1.5	Promover la Diversidad Social y de Usos, que Mitiguen los Procesos de Exclusión y de Gentrificación. ....	178
6.1.6	Generar los Mecanismos Necesarios para la Oportuna y Permanente Pedagogía y Divulgación de Información referente al proyecto, y a los procesos que lo constituyen, especialmente el de adquisición de predios, el de vinculación de los moradores al negocio inmobiliario y el de traslado de población en los casos en que haya lugar. ....	180
6.1.7	Plan de Gestión Social: .....	181
6.1.8	Actores del Programa .....	181
6.1.9	Programas.....	182
6.2.1	Mecanismos de Financiación Aplicables a los Programas del Plan de Gestión Social	185
7	ESTRUCTURA FINANCIERA Y CONSIDERACIONES ECONÓMICAS .....	185
8	CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN .....	206
8.1	Unidad de Actuación Urbanística (1): .....	206
8.2	Unidad de Actuación Urbanística (2): .....	206

## 1 JUSTIFICACIÓN Y PERTINENCIA DEL PLAN PARCIAL

### 1.1 Justificación de la Delimitación

La ubicación del Plan Parcial de Renovación Urbana CIUDAD AEROPUERTO es estratégica en la medida en que reconoce al AEROPUERTO EL DORADO como nodo articulador, eje central y determinante de superior jerarquía, que genera y consolida las dinámicas económicas, territoriales y sociales del sector que permitirían un desarrollo adecuado y equilibrado en el área urbana y regional colindante. A continuación, se delimita el área del plan parcial en imagen satelital:



Fuente Elaboración Propia.

El concepto de CIUDAD AEROPUERTO, ha conllevado toda una serie de formulaciones, que se inscriben en la necesidad de planificar la ciudad, siendo el transporte por si mismo, un elemento clave de la actividad económica y social, esencial para que una economía pueda desarrollarse a través de la conexión que se establece por medio del intercambio con otros territorios.

“Para el caso concreto de Bogotá, la Mesa de Planificación Regional, a través del Consejo Regional de Competitividad (CARCE), se ha encargado de impulsar todas las políticas referentes a la estrategia de competitividad y productividad de Bogotá, dentro de las que se halla el tema de la Ciudad Global. Es a partir del concepto de Ciudad Global, que el aeropuerto El Dorado

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

adquiere su importancia y rol, como infraestructura de primer orden para soportar la plataforma productiva y exportadora de Bogotá y su región. En este sentido el Distrito Capital, determinó en el anterior Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y sus disposiciones, compilado en el decreto 190 de 2004, una estrategia de ordenamiento territorial en perspectiva regional, que busca integrar, El Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado 2000-2025, formulado por el Gobierno Nacional a partir de una estructura urbana organizada sobre una red de centralidades”.<sup>1</sup>

De esta manera se tiene que dentro de la política de competitividad enunciada en el artículo 8 del POT anterior se determinó: “Un territorio competitivo y productivo requiere una estrategia desconcentrada de producción de bienes y servicios y una planeación integral. Este último elemento, apunta a consolidar las ventajas económicas, sociales y tecnológicas de Bogotá D.C., y mejorar su posición en el comercio internacional, fortaleciendo la capacidad de su infraestructura y su logística en conectividad física y virtual, y desarrollando acciones en el sistema aeroportuario del Distrito...”

Por otra parte, conforme lo señala Chavarro Miranda (2008) “...según Gúller y Gúller (2002), “la organización de un aeropuerto comienza a parecerse a la estructura de un gobierno local, y tiene dos funciones fundamentales: salvaguardar el cumplimiento de una tarea pública (facilitar el tráfico aéreo) y, al mismo tiempo, proporcionar las condiciones básicas para el desarrollo del territorio...”.

De igual forma en el artículo 23 del Decreto 190 de 2004 al definir la estructura socio económica y espacial del POT se señaló que la misma: “...está conformada por el centro y las centralidades y se clasifican, en función del papel que desempeñan tanto en la estrategia de integración de la ciudad y su territorio rural a nivel internacional, nacional, regional, y urbano”. Dentro de esta clasificación el área donde se ubica el Aeropuerto El Dorado se reconoció como

---

<sup>1</sup> BOGOTÁ Y LA CIUDAD AEROPUERTO DEL 2025. Fernando Chavarro Miranda Universidad Libre, Bogotá D.C.

una centralidad de Integración Internacional y Nacional (centralidad Fontibón-aeropuerto-Engativá).

Desde el punto de vista del decreto 555 de 2021, la política de competitividad enunciada anteriormente, se engrana con la política de desarrollo económico y competitividad y el principio de reactivación económica, dinamismo productivo, permanencia de las actividades económica en el territorio y superación de la pobreza, tipificando así la propuesta del Plan Parcial de Renovación urbana, en aras de generar nuevos usos asociados a la operación aeroportuaria, manteniendo los lineamientos de los GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS y con miras de la ciudad aeropuerto. Los usos proyectados, están encaminados a ser soporte a la funcionalidad aeroportuaria, dotando de una infraestructura que permite generar una transición de almacenaje de carga, entre el aeropuerto internacional el Dorado y la Región.

“Por consiguiente, la idea de planear y poner en funcionamiento el concepto de **“ciudades aeropuerto”**, tiene sentido cuando ésta se acepta como un “polo de desarrollo”, que orienta los centros urbanos, en actividades empresariales, las cuales se centran en el desarrollo comercial e inmobiliario de los mismos. Sin embargo, pese a lo atractivo que suena todo esto y, además que su implementación ha sido ampliamente adoptada por otras ciudades mediterráneas, lo cierto es que la discusión entre las autoridades locales y nacionales tiende a minimizar la propuesta que ambiciona el Distrito”<sup>2</sup>. **Subrayo fuera del texto.**

No obstante, el aeropuerto EL DORADO, tiende a regularse única y exclusivamente dentro del sector que contiene el mismo, sin tener en cuenta el área aledaña; indistintamente de lo que pase en sus entornos, en un enfoque sectorial, la orientación misional de la aeronáutica civil está orientada únicamente al transporte, siendo determinante de superior jerarquía y reflejando un poder absoluto, desconociendo por sí mismo, el modelo de ocupación actual

---

<sup>2</sup> BOGOTÁ Y LA CIUDAD AEROPUERTO DEL 2025. Fernando Chavarro Miranda Universidad Libre, Bogotá D.C.

**propuesto por el decreto 555 de 2021, que propende desde los lineamientos para la formulación de la actuación estratégica aeroportuaria, aprovechar la vocación altamente productiva del Aeropuerto el Dorado, articularlo con la estructura ecológica distrital y regional y armonizando con las áreas residenciales existentes**<sup>3</sup>.

Dentro del presente texto, y con miras en el enfoque previo de las políticas relacionadas con la competitividad, la necesidad de la ejecución de un plan parcial de renovación urbana dentro del área de escogencia es fundamental, teniendo como fin propender la articulación del sector en armonía al modelo de ocupación propuesto por el decreto 555 de 2021.

Se evidencia que, el área de influencia del Aeropuerto Internacional el Dorado, es un territorio con un potencial desaprovechado en términos de competitividad, preservación y protección ambiental y armonización entre la actividad aeroportuaria y las actividades productivas y residenciales de su entorno, igualmente se evidencia, **un proceso de ocupación no planificado, desintegración funcional que genera un clima de tensión permanente entre los moradores aledaños y el Aeropuerto**, en virtud a la contaminación acústica y presión sonora que se deriva de su operación, restricciones de usos y edificabilidad inaplicables, carencia de sistemas urbanos de soporte.

De igual manera se identifica que, sobre el polígono del área de intervención se da articulación y acceso mediante la avenida TAM, que conecta y se articula con la avenida la esperanza y avenida ferrocarril del occidente (proyección del Regiotram del occidente), evidenciándose en la zona un gran potencial de conexión intermodal que le apuesta a las estrategias y objetivos de la creación del distrito aeroportuario- Fontibón, (Actuación estratégica), no obstante, actualmente la infraestructura se encuentra limitada en la ausencia de sistemas de transporte masivo y vías de único acceso, que desarticulan al Aeropuerto con su entorno.

---

<sup>3</sup> EL MODELO DE GOBERNANZA JERÁRQUICO Y DE ENCLAVE DELAEROPUERTO EL DORADO Y SU ENTORNO URBANO – REGIONAL, Santiago Carvajal Giraldo.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Actualmente el área objeto de estudio, presenta colindancia directa sobre una red vial categoría A-3, la cual bordea todo el límite del aeropuerto, y por su trazado a futuro podrá ser un eje vial, de gran importancia para la movilidad de toda la zona, sin embargo, hoy es un eje vial de una movilidad muy lenta.

Ahora, respecto a las carencias identificadas anteriormente, el área escogida nos permite en gran oportunidad apostar por la revitalización del área consolidada, de cara a la propuesta del Modelo de ocupación del nuevo POT, enfocada a:

- Al potencial de acoger grandes dotacionales y actividades económicas estratégicas para el desarrollo social y la competitividad de Bogotá, en el área de grandes servicios metropolitanos.
- La organización y activación de nuevos centros de empleo que contribuyan a la especialización inteligente del territorio.
  - El aumento del espacio público efectivo por habitante, aumentando la oferta de espacios de encuentro y servicios sociales del cuidado, empleando la propuesta del POT de garantizar la proximidad y caminabilidad de “15 minutos”. Frente a esta propuesta, se identifica su necesidad por cuanto, todo el sector de Fontibón tiene déficit de espacio público, debido a que su desarrollo a dado de manera informal, el área objeto de nuestro análisis corresponde a parte de la **URBANIZACION HACIENDA ESCRITORIO**.
- Con la ampliación de la AV TAM, se apuesta a la articulación de corredores e infraestructuras logísticas especializadas, así como de estrategias de transporte multimodal de personas y mercancías en la escala regional con el fin de proyectarla integración del distrito capital en los mercados regionales e internacionales.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Bajo esta premisa el PPRU CIUDAD AEROPUERTO le apuesta a ser un medio de financiación diferente a la valorización por beneficio local para la construcción de obras que respondan al crecimiento de carga esperada en el Aeropuerto y que benefician directamente al Distrito Capital, a la Región y a la Nación, como es el caso de las Avenidas Centenario, ALO, Luís Carlos Galán y TAM; esto en virtud a que identifican deficiencias importantes de infraestructura vial que soporte las necesidades de accesibilidad y conectividad necesarias para consolidar la competitividad de este importante sector de la ciudad.

En cuanto a la malla vial, ésta se encuentra construida en un porcentaje muy bajo, con interrupciones geométricas que dificultan la movilidad y limitan la red de transporte local dejando como única vía de acceso el corredor de la Avenida El Dorado que soporta los flujos vehiculares de las localidades de Engativá y Fontibón.

A nivel regional con los municipios vecinos y a nivel metropolitano la red de conexión vial es caótica y poco jerarquizada para el transporte de carga y circulación de vehículos particulares.

En cuanto al sistema de transporte el área escogida se identifica en el costado norte, un patio taller, del sistema SIT, que genera un gran impacto en el entorno inmediato.

Otra propuesta de revitalización que se presenta en el PPRU CIUDAD AEROPUERTO, es propender a la mitigación efectiva de las problemáticas de la actividad aeroportuaria en ruido y calidad ambiental. Si bien una determinante fuerte ambiental, es la condición de ruido que genera el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, termina siendo una determinante que se debe solucionar técnicamente, mediante medidas ambientales y calidad de la infraestructura a desarrollar, cuya apuesta se propone en la planificación del Plan Parcial frente a la mitigación del ruido con barreras arbóreas contribuyendo a los corredores verdes y la política de reverdecimiento.

En consecuencia, se hace visible a todas luces, **la necesidad de la implementación de instrumentos de gestión del suelo**,<sup>4</sup> en concordancia con los lineamientos planteados por la Actuación estratégica Distrito Aeroportuario Fontibón 09, en donde se requiere una reconfiguración urbana, para los usos que aprovechen la vocación del aeropuerto, y el desarrollo de grandes proyectos, de acuerdo con la política de ocupación, aprovechamiento y manejo del suelo, que propone el POT vigente.

Ahora, respecto a la Justificación de la escogencia del área de planificación y la explicación de su importancia frente al modelo de ocupación del POT (Decreto 555 de 2021), el proyecto se articula en la necesidad de la revitalización de áreas consolidadas, garantizando la protección e intereses de los moradores afectados por la implementación del Plan Parcial de renovación urbana, con la adecuada compensación de sus derechos cuando haya lugar.

### ***1.1.1 Aeropuerto El Dorado como Determinante de Superior Jerarquía.***

El Aeropuerto Internacional El Dorado se localiza en la ciudad de Bogotá D.C., inició operaciones a partir del año de 1959, actualmente cuenta con un área concesionada de **1,100 ha y está ubicado a 12 km del centro de la ciudad**, en medio de las localidades de Fontibón y Engativá. Es el aeropuerto más importante de Colombia y el tercero de América Latina, en cuanto a movimiento de pasajeros ya que por él transitan aproximadamente 30 millones de pasajeros anualmente.

El aeropuerto cuenta con dos terminales de pasajeros conocidos como terminal uno (T1) y terminal dos (T2). En el T1 se atienden vuelos internacionales y nacionales, mientras que en el T2 solo se atienden vuelos nacionales. En estos terminales se ofrece variedad de servicios desde locales comerciales y restaurantes, hasta alquiler de vehículos.

---

<sup>4</sup> Artículo 3 Decreto 555 de 2021. Política de revitalización urbana y protección a moradores y actividades productivas.

El aeropuerto cuenta con dos pistas para las operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves (Norte y Sur) a una altura promedio sobre el nivel del mar de 2,547 m y una longitud de 3.8 K.<sup>5</sup>

El Aeropuerto Internacional el Dorado, representa la principal conexión de Bogotá y su área de influencia con el mundo, así mismo representa uno de los territorios más importantes del país actualmente. Por lo que, el Distrito viene articulando instrumentos de planificación y proyectos que generan desarrollo económico e inclusión social en el entorno del Aeropuerto El Dorado, lo indica así, el artículo 5 del Decreto Distrital 555 de 2021, en donde los principios rectores del POT y sus estrategias “*buscan concretar siete objetivos de largo plazo a través de estrategias de las estructuras territoriales, proyectos estructurantes y actuaciones estratégicas que determinan el modelo de ocupación*”, en armonía con los principios del ordenamiento territorial contenidos en el artículo 3 de la ley 388 de 1997, así como a los de la función pública, reconociendo de esa manera, la escala local propuesta, como ámbito territorial idóneo para la planeación y gestión del territorio, con el propósito de mejorar la calidad de vida de la población, la conectividad ambiental, la movilidad urbano-regional y la articulación de los encadenamientos productivos, la actividad aeroportuaria y la articulación de los mercados exteriores, en general propendiendo por la adaptación al cambio climático y la reactivación económica distrital.

Dentro del Marco de la prevalencia de los determinantes de ordenamiento territorial que establece el artículo 10 de la ley 388 de 1997: “**Determinantes de los planes de ordenamiento territorial.** *En la elaboración y adopción de sus planes de ordenamiento territorial los municipios y distritos deberán tener en cuenta las siguientes determinantes, que constituyen normas de superior jerarquía, en sus propios ámbitos de competencia, de acuerdo con la Constitución y las leyes: (...) 3. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial*

---

<sup>5</sup> Términos de referencia en estudio de impacto ambiental para el aeropuerto internacional El Dorado de la ciudad de Bogotá D.C. Modelo de propagación de ruido Contrato No. 18001608 H3 – 2018

*nacional y regional, **puertos y aeropuertos**, sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía, así como las directrices de ordenamientos para sus áreas de influencia”.*<sup>6</sup>**subrayo fuera del texto.**

De cara al ordenamiento territorial y frente al uso del espacio aéreo colombiano, las directrices de superior jerarquía del aeropuerto influyen sobremanera en sus entornos, generando restricciones tanto de usos, en su mayoría residenciales, como restricciones en las alturas; es así como, desde la construcción del Aeropuerto Internacional el Dorado y su entrada en funcionamiento desde 1959, este se ha convertido en un propulsor del desarrollo económico de la ciudad y la región y hoy es el principal puerto seco del país, además de una de las infraestructuras de transporte más importantes del continente, generando y consolidando las dinámicas económicas, territoriales y sociales que permitirían un desarrollo adecuado y equilibrado en el área urbana y regional colindante.

No obstante, el aeropuerto tiende a regularse única y exclusivamente dentro del sector que contiene el mismo, sin tener en cuenta el área aledaña; indistintamente de lo que pase en sus entornos, en un enfoque sectorial, la orientación misional de la aeronáutica civil está orientada únicamente al transporte, siendo determinante de superior jerarquía y reflejando un poder absoluto, desconociendo por sí mismo, el modelo de ocupación actual propuesto por el decreto 555 de 2021, que propende desde los lineamientos para la formulación de la actuación estratégica aeroportuaria, aprovechar la vocación altamente productiva del Aeropuerto el Dorado,

---

<sup>6</sup> Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA”:

(...) “4. Nivel 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional; red férrea, **puertos y aeropuertos**; infraestructura logística especializada definida por el nivel nacional y regional para resolver intermodalidad, y sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía y gas. En este nivel también se considerarán las directrices de ordenamiento para las áreas de influencia de los referidos usos”. **Subrayo fuera del texto.**

articularlo con la estructura ecológica distrital y regional y armonizando con las áreas residenciales existentes.

El área de influencia del Aeropuerto Internacional el Dorado, es un territorio con un potencial desaprovechado en términos de competitividad, preservación y protección ambiental y armonización entre la actividad aeroportuaria y las actividades productivas y residenciales de su entorno, se evidencia **un proceso de ocupación no planificado, desintegración funcional que genera un clima de tensión permanente entre los moradores aledaños y el Aeropuerto**, en virtud a la contaminación acústica y presión sonora que se deriva de su operación, restricciones de usos y edificabilidad inaplicables, carencia de sistemas urbanos de soporte.

Como determinante de ordenamiento territorial de superior jerarquía, el Aeropuerto versus las localidades vecinas como lo es Fontibón y Engativá, no perciben recursos ni aportes de ninguna índole, siendo que, el Aeropuerto el Dorado genera altos rendimientos económicos, los cuales no se reflejan en su entorno inmediato, aunado a un total desentendimiento por parte del estado de la problemática generada<sup>7</sup>

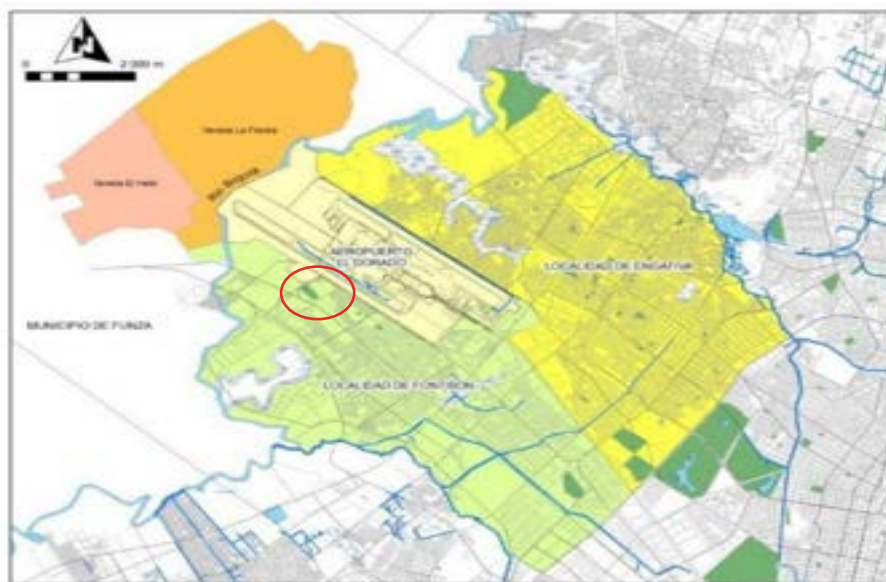


Ilustración 2. Localización Aeropuerto Internacional El Dorado  
Fuente: Adaptado por equipo consultor de Maryland Institute for Advanced Computer Studies UMIACS

<sup>7</sup> El modelo de gobernanza jerárquico y de enclave del aeropuerto el dorado y su entorno urbano – REGIONAL, Santiago Carvajal Giraldo. <https://repositorio.uniandes.edu.co>

**1.1.2 Deficiencias del Entorno del Aeropuerto El Dorado**



Fuente. Elaboración Propia.

**1.1.2.1 Problemática General:**

El área de influencia del Aeropuerto Internacional el Dorado es un territorio con un potencial desaprovechado en términos de competitividad, preservación y protección ambiental y armonización entre la actividad aeroportuaria y las actividades productivas y residenciales de su entorno, reflejando nula planificación territorial por el gobierno el cual no ha actuado en defensa

del interés general ni ha promovido la mejor articulación del aeropuerto con la estructura urbana ni con las localidades colindantes<sup>8</sup>.

#### 1.1.2.2 **Problemáticas Específicas:**

- Adopción del Plan Maestro Aeroportuario sin referencia alguna al entorno y sin resolver su articulación con los sistemas generales de servicios públicos, movilidad, espacio público y demás, ni considerar los impactos del crecimiento de pasajeros y carga para las áreas de influencia de El Dorado.
- El Dorado con poder absoluto con total desconexión con su entorno (Nula intervención de autoridades de distinto nivel, de entidades públicas y privadas y de agentes económicos regionales, nacionales e internacionales, que trabajen bajo un objetivo común y de modo coordinado).
- Impactos negativos de grandes proporciones sobre la movilidad, la productividad y el bienestar de una zona sin posibles mitigaciones inmediatas.
- Desarticulación absoluta con los planes de ordenamiento territorial de los municipios del área de influencia.
- Desconocimiento de las dinámicas social, cultural, política y económica del entorno y los convenios y acuerdos celebrados con los diferentes actores (Públicos – Privados).
- Persistencia en una visión obsoleta y reducida del Aeropuerto, como una sola infraestructura interna sin tener en cuenta los modelos de gestión aeroportuaria.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> CONTRATO 441 de 2018. objeto: "FORMULAR LA ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN INTEGRAL DEL ÁREA DE INFLUENCIA DEL AEROPUERTO EL DORADO, BOGOTÁ D.C. INCLUYENDO UNA PROPUESTA DE REGLAMENTACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - POT"

<sup>9</sup> Artículo. Aeropuerto El Dorado: Crónicas de un desastre anunciado. Carmenza Saldías. Noviembre 16, 2009. <https://razonpublica.com/aeropuerto-el-dorado-cra-de-un-desastre-anunciado/>

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Ahora, en lo que respecta a la propuesta de nuestro plan parcial, y respecto a la justificación de la escogencia del sector de Fontibón aledaño al Aeropuerto, si bien se evidencia, respecto a las problemáticas identificadas anteriormente, que, el aeropuerto funciona como un enclave de desarrollo en el plano territorial, se reflejan los grandes retos de articulación y gestión interinstitucional que actualmente limitan la relación funcional entre la terminal aérea y su entorno urbano -regional, generando la oportunidad de revitalizar Dicho sector mediante los instrumentos de planificación que complementan el nuevo POT, en este caso, potenciando la escala local mediante los proyectos estructurantes y actuaciones estratégicas que determinan el modelo de ocupación, y aplicando instrumentos de planificación urbana, como el Plan Parcial de Renovación Urbana Ciudad Aeropuerto propuesto, que por su ubicación en cercanías con el Aeropuerto concentra muchas oportunidades, aprovechando el poder atractivo del Aeropuerto para generar empleo y desarrollo económico. El PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se encuentra ubicado dentro de la Actuación Estratégica 9 denominada “Distrito Aeroportuario Fontibón” en la Unidad de Planeamiento Local 12 Fontibón.<sup>10</sup>



Fuente. Elaboración propia. Imagen- Cartilla Distrito Aeroportuario – Alcaldía Mayor de Bogotá.<sup>11</sup>

<sup>10</sup> **RESOLUCION 289 Lineamientos de la Actuación Estratégica Distrito Aeroportuario Fontibón y Engativá.**  
Estructurar y consolidar la plataforma de comercio internacional  
Centro de servicios especializados complementarios a la operación aeroportuaria

<sup>11</sup> Artículo 598 Decreto Distrital 555 de 2021.

1.2 **Marco Referencial:**

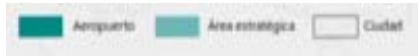
1.2.1 **Modelos de Gestión Aeroportuaria**

**1** CIUDAD AEROPUERTO



**Aeropuerto Internacional Incheon**  
인천국제공항

- 68 millones (2018)
- 2.9 millones toneladas (2018)
- Tren, Aerotren, taxi, bus
- 60 mil trabajadores (2018)
- Modelo Administrativo: Opera Incheon International Airport Corporation IAC-Agencia Pública de Promoción.
- Ciudad Aeropuerto

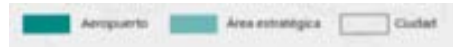


**2** AEROPUERTO CORREDOR



**Aeropuerto Internacional de Zürich**  
Flughafen Zürich

- 31 millones (2018)
- 525 mil toneladas (2018)
- Tren, tranvía, taxi, bus
- 27 mil trabajadores (2018)
- Modelo Administrativo: Opera Flughafen Zürich AG- Centin de Zürich 10%, Ciudad de Zürich 5%, Privados 43%
- Aeropuerto Corredor



**3** AEROTROPOLIS



**Aeropuerto de Fráncfort del Meno**  
Frankfurt Flughafen

- 69.5 millones (2018)
- 2.2 millones toneladas (2018)
- Metro, tran regional, aerotren, taxi, bus.
- 81 mil trabajadores (2018)
- Modelo Administrativo: Opera Fraport Ciudad 20%, Región 30%, Lufthansa 8%, privados 42%.
- Aerotrópolis.

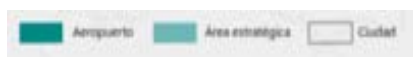
Fuente. Elaboración Propia.

**4** AIREA



**Aeropuerto Internacional de Denver**  
Denver International Airport

- 64 millones (2018)
- 613 mil toneladas (2018)
- Tren, taxi, bus.
- 35 mil trabajadores (2018)
- Modelo Administrativo: Opera Departamento de Aviación de Denver. 100% Ciudad de Denver
- Airea



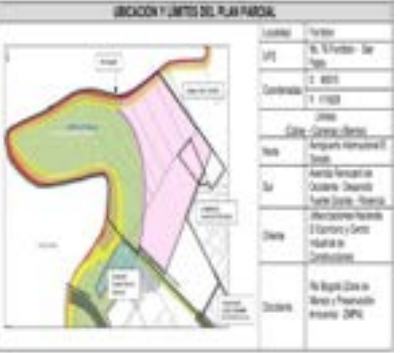


**5** AIRFRONT



**Aeropuerto Internacional El Dorado**  
AIED

- 36 millones (2019\*)
- 700 mil toneladas (2018)
- SITP, bus integrado, taxi.
- 25 mil trabajadores (2018)
- Modelo Administrativo: Operación privada (OPAIN), bien público del estado.
- Aeropuerto corredor- Conurbado con desarrollo de Airfront.

**1.2.2 Análisis de los Planes Parciales más Cercanos**

PLAN PARCIAL EL ESCRITORIO	PLAN PARCIAL EL ESCRITORIO 1	PLAN PARCIAL EL ESCRITORIO 2
		
<p><b>ANTECEDENTES:</b> Inicialmente el plan parcial EL ESCRITORIO se encontraba definido mediante decreto distrital 436 de 2006 en el marco del Decreto Distrital 190 de 2004 como una sola unidad que contaba con Suelo Urbano y Suelo de Expansión Urbana, localizado en la UPZ No. 76 FONTIBON SAN PABLO, sin reglamentar. Posteriormente, fue en proceso de delimitación efectuado mediante xxxx, fue dividido en dos planes parciales denominados “EL ESCRITORIO 1” y “EL ESCRITORIO 2”</p>	<p><b>EL ESCRITORIO 1:</b> Cuenta con un área bruta de 11 has aproximadamente, ubicadas en suelo urbano, de la cual 0,9 has corresponden a Reserva vial – Malla vial arterial Avenida Ferrocarril de Occidente, siendo el área neta aproximada de 10,1 has. Limita al ORIENTE con la URBANIZACIÓN HACIENDA EL ESCRITORIO y por ende con el área de influencia del Plan Parcial a proponer denominado AEROTROPOLIS.</p>	<p><b>“EL ESCRITORIO 2”</b> Cuenta con un área bruta de 64,17 has aproximadamente, en su mayoría suelo de expansión urbana, de la cual 29,17 has corresponden a zona de manejo y preservación ambiental del Rio Bogotá, 0,47 has a suelo en reserva vial– Malla vial arterial principal Avenida Ferrocarril de Occidente, siendo el área neta aproximada de 34,57 has. Limita al ORIENTE con la URBANIZACIÓN HACIENDA EL ESCRITORIO y por ende con el área de influencia del Plan Parcial a proponer denominado AEROTROPOLIS. No existen desarrollos</p>



**PLAN PARCIAL HB:**

Dicho plan pretendía la reglamentación de un área bruta de 21,96 has, localizadas en el Localidad de Fontibón, UPZ 76 Fontibón San Pablo, Barrio Puente Grande – San Pablo Jericó, cuya área inicial estaba conformada por 26 predios, lindando por el Oriente con Avenida del T.A.M. (A.C. 128), la carrera 126 A, por el Norte con la Avenida Ferrocarril de Occidente (Calle 22) y por el Sur con la Avenida Centenario (A.C. 17). No obstante, la Secretaría Distrital de Planeación - SDP- emitió Resolución de desistimiento No. 0236 de 25/02/2019

## PROYECTOS EN VENTA (ENTORNO)

### URBANIA BIO

Es un proyecto de apartamentos conformado por 9 Torres de apartamentos de 19 pisos, para un total de 1348 apartamentos, parqueaderos comunales, 288, 78 parqueaderos de visitantes y 7 para discapacitados, 122 parqueaderos motos y 478 garajes de bicicleta.

Con el entrelazamiento de un club house :- Salones sociales - Zona Café - Zona Fitness con Salón de spinning - Salón de actividades - Salón TKO - Área cardio y pesas - Cocina - Zona Humeda con piscina de adultos y niños climatizada - Zona Coworking - Zona lounge - Zona Kids - Playground - Zona Sport con cancha múltiple de medidas no reglamentarias - Zonas BBQ - Zona Pet - Zona Lavandería - Biciclettería



### URBANIA ECO

Es un proyecto conformado por 8 Torres de apartamentos de 19 pisos, para un total de 1008 apartamentos, parqueaderos comunales, 70, 47 parqueaderos de visitantes y 8 para personas con movilidad reducida.

Con el entrelazamiento de un club house :- Salón social - Zona Café - Zona Fitness con Salón de spinning - Salón de actividades - Área cardio y pesas - Cocina - Zona Humeda con piscina de adultos y niños climatizada - Zona Coworking - Zona lounge - Zona Kids - Playground - Zona Sport con cancha múltiple de medidas no reglamentarias - Zonas BBQ - Zona Lavandería - Biciclettería



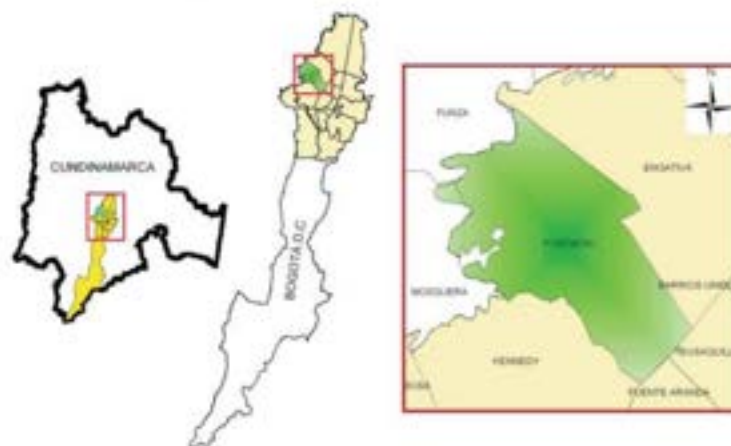
Area de estudio  
Planes parciales

ID	Nombre	tipo	Area
1	El escritorio 1	desarrollo predeterminado	10997,06
2	El escritorio 2	desarrollo predeterminado	643673,64
3	III	desarrollo predeterminado	279632,54

### 1.3 Contexto Geográfico e Histórico de la Localidad de Fontibón

#### 1.3.1 *Contexto Geográfico de la Localidad de Fontibón*

Figura 1.1. Localización geográfica de la localidad Fontibón.



Fuente: Dirección de Estudios e Investigaciones de la CDB.

La Localidad Fontibón está ubicada en el centro occidente de Bogotá y representa el 3.8% del área total de la ciudad. Es la décima localidad en extensión territorial con (3.331 hectáreas, ha.) Posee 281 hectáreas de suelo de expansión, no tiene suelo rural. Limita por el norte con la localidad de Engativá; al sur con la localidad de Kennedy; al oriente con las localidades de Teusaquillo y Puente Aranda; al occidente con los municipios de Mosquera y Funza. Por su posición geográfica, Fontibón se considera una localidad de conexión entre las localidades de Bogotá y el occidente de Cundinamarca.<sup>12</sup>

Dentro de los sistemas urbanos de soporte y conexión con la estructura ecológica principal la Localidad de Fontibón cuenta con (274) parques y escenarios deportivos públicos, organizaciones juveniles como el Colectivo Kairos que se encarga de la educación política, el arte y la cultura para dignificar comunidades, (9) CAI – Centros de Atención Inmediata, (1)

<sup>12</sup><http://www.fontibon.gov.co/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia#:~:text=Fontib%C3%B3n%20deriva%20su%20nombre%20del,ten%C3%ADa%20su%20residencia%20en%20Bacat%C3%A1.>

Biblioteca pública, La Giralda, (122) colegios entre públicos y privados, (378) paraderos del SITP, (15) Jardines Infantiles.<sup>13</sup>

En Fontibón predomina la clase media: el 47,7% de los predios son de estrato 3; el 36,8% de estrato 4 y el 12,4% de estrato 2, siendo que Fontibón tiene 284.000 habitantes (4,1% del total de la ciudad), lo que la ubica como la décima localidad más grande en población y la séptima localidad con menor densidad, 86 personas por hectárea, por encima del promedio de la ciudad (42 p/ha.).

La infraestructura vial de Fontibón representa el 4,4% de la malla vial de la ciudad, que equivalen a 650 kilómetros carril de vía, por lo que ocupa el decimotercer puesto entre las localidades de Bogotá y en cuanto a los sectores económicos de la localidad se encuentra el mayor número de empresas de la localidad son: comercio (38%), servicios inmobiliarios y de alquiler (10%), transporte, almacenamiento y comunicaciones (11%), los hoteles y restaurantes (8%) y otros servicios comunitarios (4%).<sup>14</sup>

En la localidad hay una alta presencia de microempresarios. Del total de empresas, 8.846 son microempresas que representaron el 83% de la localidad y el 4,4% de Bogotá.

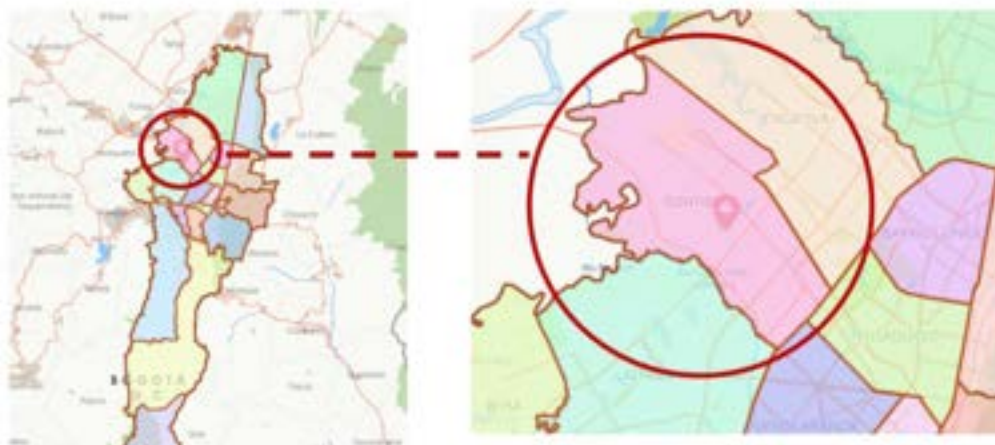
- El 60% de las empresas de la localidad son personas naturales, y el 40%, personas jurídicas.

---

<sup>13</sup> <https://www.ciencuadras.com/blog/por-que-vivir-en/beneficios-y-ventajas-de-vivir-en-fontibon>

<sup>14</sup> Perfil económico y empresarial de la Localidad de Fontibón. Cámara de Comercio de Bogotá

- El 14% de las empresas de Fontibón realizan operaciones de comercio exterior.



Fuente. Elaboración propia. Imagen tomada Mapas Bogotá.

Dentro de sus características generales actuales, Fontibón cuenta con 444.951 habitantes, para el año 2020, 92 habitantes por hectárea, en una extensión total de 3.328 hectáreas, en la cual se encuentran distribuidos 9 colegios distritales, 3 hospitales, 74 parques y 4 centros

### **1.3.2 Contexto Histórico**

En sus inicios, Fontibón además de constituir un territorio de defensa de la capital (Bacatá), también era un espacio social, cultural y económico de paso. ya que se ubicaba como fortaleza en la entrada y salida al suroeste de la sabana, de ahí su valiosa importancia para los españoles, quienes a partir del siglo XVI lo emplearon como zona de tránsito para las recuas de mulas, transporte de mercancías y viajeros entre Santa Fe de Bogotá y el río Magdalena, una de las principales salidas para los principales puertos en la Colonia, siendo fundado oficialmente a finales del siglo XVI como un pueblo de indios, bajo el estatus de "pueblo de la Real Corona" Fuente. <sup>15</sup>

<sup>15</sup> <http://www.fontibon.gov.co/index.php/mi-localidad/conociendo-mi-localidad?download=91:documentacion>

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Originalmente se considera que el nombre original que otorgado, en su momento, por el cacique Hyatiba, quien estaba supeditado al Zipa quien tenía su residencia en Bacatá, siendo en su origen uno de los bohíos que constituían la sabana Chibcha o Cundinamarca, de la cual obraba como capital Ba catá, siendo Fontibón



una de las tribus más cercanas y encargadas de proteger a Bacatá de O los invasores, de ahí el origen del primer nombre otorgado por el cacique Hyatiba (Huintiva), significa "poderoso capitán". Es por ello que la población que dirigía d cacique Hyatiba se ubicaba en una de las áreas más importantes de la sabana debido a su número de miembros y su proximidad con Bacatá, ya que constituía la entrada suroeste al interior de la sabana.



Hasta 1940 Fontibón se encontraba conformado por 6 veredas. denominadas EL CENTRO. EL CHANCO. LA LAGUNA, EL TINTAL. CAPELLANÍA Y TECHO, cuyas extensiones de terreno generalmente eran rurales y agrícolas, dedicados a la agricultura y ganadería.

Con la emisión del decreto de la transformación de Bogotá como distrito especial, realizada el 17 de diciembre de 1954 por Gustavo rojas Pinilla, y el cual entró en vigencia el 01 de enero de 1955 FONTIBON fue anexado al distrito especial de Bogotá. (Fuente. <sup>16</sup>)

<sup>16</sup> (Información tomada de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/fontibon>)

## 1.4 Localización y Generalidades

### 1.4.1 *Localización y Delimitación del Ámbito de Planificación del Plan Parcial De Renovación Urbana Ciudad Aeropuerto*

El polígono del área de intervención del PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se localiza en la ciudad de Bogotá, Distrito Capital en el antiguo Barrio Urbanización el Escritorio, de la localidad de Fontibón, ubicado en la Unidad de Planeamiento Local (UPL) 12 Fontibón y se encuentra dentro del contorno de la actuación estratégica 9 -Distrito Aeroportuario Fontibón. El área seleccionada y objeto de estudio está ubicada en la localidad de Fontibón, con un área total de 133.586.57m<sup>2</sup>, determinada mediante la siguiente localización georeferenciada, bajo el Sistema de referencia Magna Sirgas Colombia Bogota ZONE EPSG 3116, bajo el tipo de proyección Transverse Mecator:

COORDENADAS LINDERO ZONA PLAN PARCIAL		
REF	NORTE	ESTE
P1	1011410,089	990504,169
P2	1011557,780	990609,404
P3	1011555,872	990700,601
P4	1011074,185	991004,221
P5	1011076,294	991198,886
P6	1010927,341	990968,897

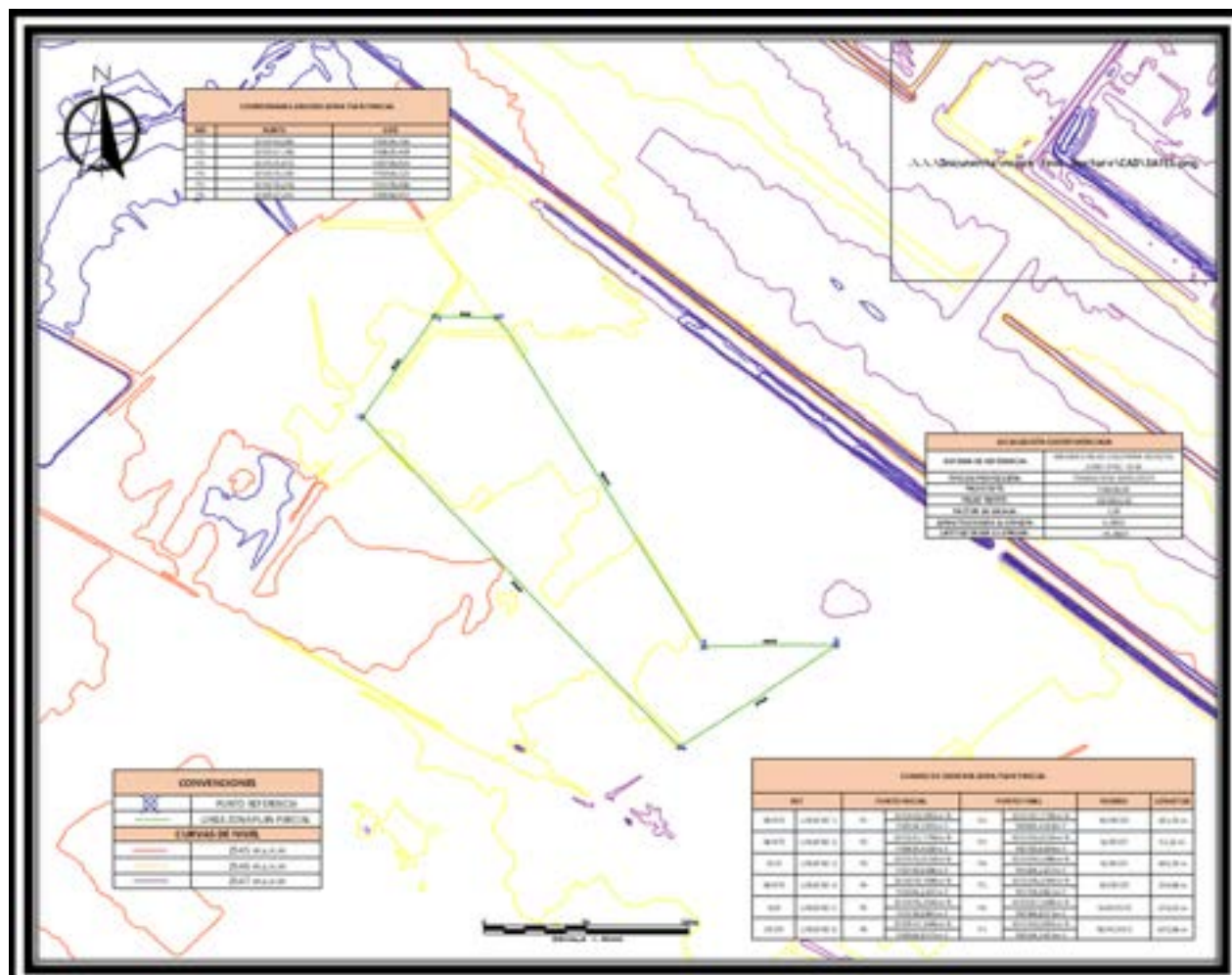
**Fuente.** Elaboración propia.

Dicha área de intervención se encuentra delimitada por el corredor arterial de la Carrera 129 en el costado Suroccidental, la calle 22C por el costado occidente, y la calle 22A por el costado oriente, ahora de conformidad con el artículo 2.2.4.1.1.7 del Decreto único Reglamentario 1077 de 2015, artículo 19 de la ley 388 de 1997 y demás normas que los modifique o sustituyan, dentro del ámbito de planificación se incluye la malla vial arterial de la Avenida carrera 129 y se delimita:

**Cuadro No. 1.** Delimitación Plan Parcial CIUDAD AEROPUERTO

REF		PUNTO INICIAL			PUNTO FINAL		RUMBO	LONGITUD
NORTE	LINDERO 1	P1	1011410,0892m N 990504,1693m E	P2	1011557,7798m N 990609,4038m E	NORESTE	181,35 m	
NORTE	LINDERO 2	P2	1011557,7798m N 990609,4038m E	P3	1011555,8724m N 990700,6006m E	SURESTE	91,22 m	
ESTE	LINDERO 3	P3	1011555,8724m N 990700,6006m E	P4	1011074,1846m N 991004,2207m E	SURESTE	569,39 m	
NORTE	LINDERO 4	P4	1011074,1846m N 991004,2207m E	P5	1011076,2944m N 991198,8861m E	NORESTE	194,68 m	
SUR	LINDERO 5	P5	1011076,2944m N 991198,8861m E	P6	1010927,3406m N 990968,8973m E	SUROESTE	274,01 m	
OESTE	LINDERO 6	P6	1010927,3406m N 990968,8973m E	P1	1011410,0892m N 990504,1693m E	NOROESTE	670,06 m	

**1.4.2 Levantamiento Topográfico:**



**Fuente.** Elaboración Propia.

Su posición es estratégica en la medida en que reconoce al AEROPUERTO EL DORADO como nodo articulador y eje central, determinante de superior jerarquía, que genera y consolida las dinámicas económicas, territoriales y sociales que permitirían un desarrollo adecuado y equilibrado en el área urbana y regional colindante. A continuación, se delimita el área del plan parcial en imagen satelital:

### Imagen Satelital



<p>PLAN PARCIAL AEROTRÓPOLIS EL DORADO</p>	<p>VISTA SATELITAL</p>	<p>ESCALA INDICADA</p>	<p>N</p> 
--	------------------------	------------------------	--

Fuente Google Earth

### 1.4.3 Escalas de Implementación:

Para la comprensión del área de estudio se proponen 2 escalas de estudio, con el fin de realizar los análisis a partir de sus lineamientos y elementos clave, para la justificación de la implementación del PPRU CIUDAD AEROPUERTO:



#### 1.4.3.1 Escala Regional.

El PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se encuentra dentro del área de influencia del modelo de gobernanza del Aeropuerto Internacional el Dorado y su entorno Urbano – Regional, dentro de la prevalencia de los determinantes de ordenamiento territorial que establece el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “COLOMBIA POTENCIA MUNDIAL DE LA VIDA”:

*(...) “4. Nivel 4. El señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a la red vial nacional y regional; red férrea, puertos y aeropuertos; infraestructura logística especializada definida por el nivel nacional y regional para resolver intermodalidad, y sistemas de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía y gas. En este nivel también se considerarán las directrices de ordenamiento para las áreas de influencia de los referidos usos”. Subrayo fuera del texto.*

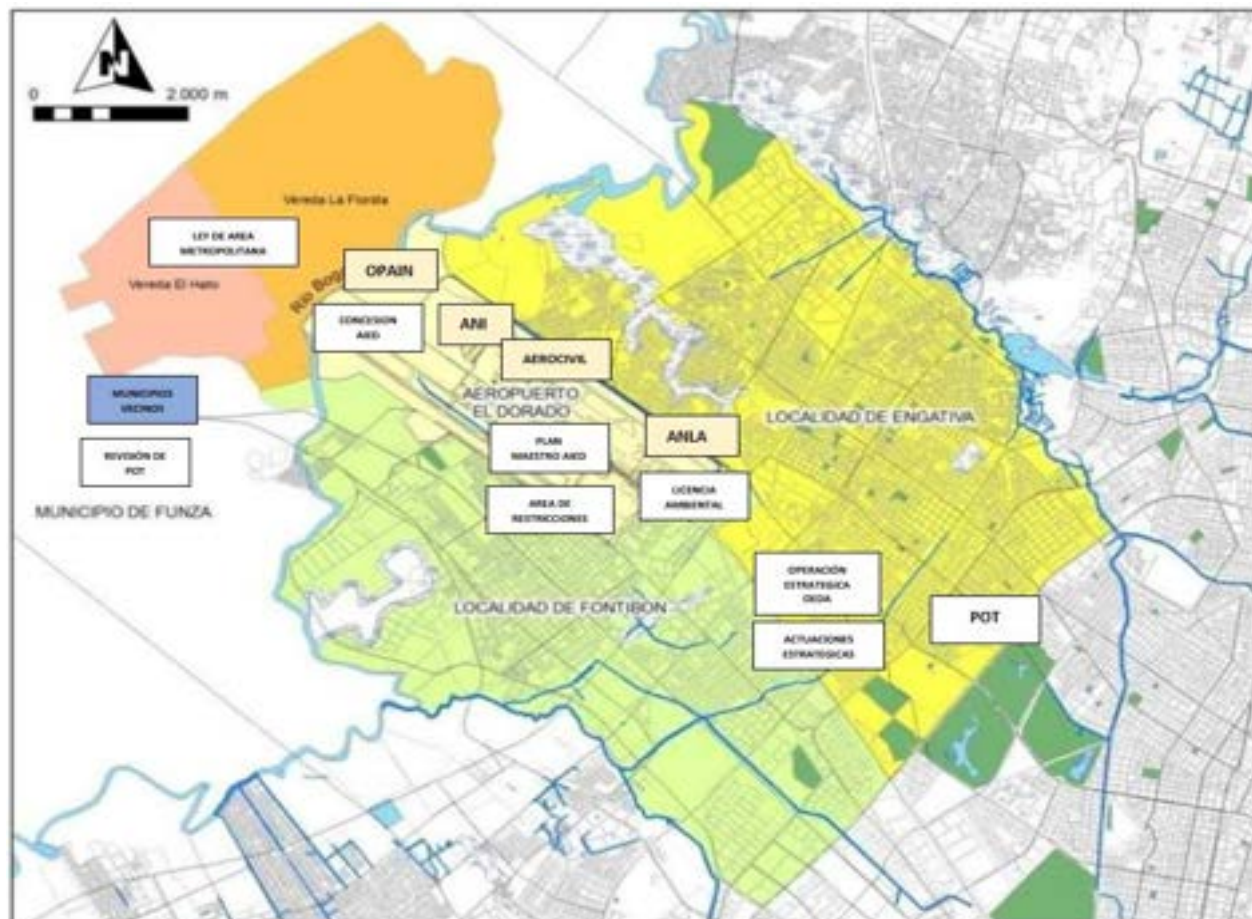
Respecto a lo anterior, y frente al enfoque de los instrumentos de planificación que regulan la propuesta del modelo de ocupación de cara a la actividad industrial y empresarial de Bogotá y lineamientos de ordenamiento territoriales de la región metropolitana de Bogotá, se debe tener en cuenta la visión de los demás actores de la región, dentro de los cuales, los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Cota, con el fin de, integrar una visión conjunta del desarrollo regional a partir de la perspectiva de entender al Aeropuerto Internacional El Dorado, como nodo de intercambio regional, nacional e internacional, en ese sentido, generar modelos de gobernanza claros que permitan la habilitación de suelo para el desarrollo principalmente de usos logísticos e industriales complementarios a la actividad del Aeropuerto.

Dichos municipios han intensificado su ocupación sobre las vías de integración regional sin la consolidación de sus cascos urbanos. En este modelo no se evidencia una provisión equilibrada de equipamientos ni de infraestructura dispuesta para atender los desarrollos, sino que permite el uso de la infraestructura y equipamientos del núcleo central del Distrito.<sup>17</sup>

Ahora respecto a los vacíos que se presentan frente a una visión conjunta de planificación metropolitana y regional, la misma no se efectúa, en virtud a que algunos municipios que hacen parte de la influencia del Aeropuerto, no lo tienen en cuenta en su planificación territorial regional y otros simplemente lo ven como un agente sobre el cual deben establecer acciones para mitigar impactos por su actividad. Por lo tanto, el papel de ciudad y el Área Metropolitana de Bogotá, frente a los municipios es su vinculación, la inserción de sus intereses como actores autónomos, siendo el papel de los municipios frente a Bogotá y el aeropuerto la vinculación de esta, como pieza importante en la conformación de una región y la necesidad de su vinculación en la planificación metropolitana para establecer proyectos de gran impacto en la región y el país.

---

<sup>17</sup>[https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/region\\_metropolitana\\_de\\_bogota\\_una\\_vision\\_de\\_la\\_ocupacion\\_del\\_suelo.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/region_metropolitana_de_bogota_una_vision_de_la_ocupacion_del_suelo.pdf)



Ubicación del Aeropuerto Internacional de Bogotá-El Dorado. Fuente: Aerocivil, 2014.

Dentro de los proyectos a escala regional que se relacionan con el PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se encuentran el Anillo Logístico de Occidente, en sus extensiones fuera del perímetro de Bogotá, se articula con el Aeropuerto El Dorado, prolongación de las avenidas, Avenida El TAM (AK 129) desde Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento (AC 24) hasta Avenida Centenario.



Avenida Luis Carlos Galán Sarmiento (AC 24) desde Avenida Fontibón (AK 97) hasta Avenida El TAM (AK 129).

### 1.4.3.2 *Escala Local:*

El área propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana se encuentra ubicada dentro de la Actuación Estratégica 9 denominada “Distrito Aeroportuario Fontibón” en la Unidad de Planeamiento Local 12 Fontibón, dentro de la caracterización que determina la Actuación estratégica 9, esta, se encuentra delimitada dentro de un ámbito intervención de 528,7 hectáreas, cuenta con 550 manzana determinadas y un aproximado de 12.679 lotes identificados:



Fuente. Elaboración propia sobre imágenes tomadas de Anexo 07. Guía formulación Actuaciones estratégicas.

ACTUACIONES ESTRATÉGICAS							
<b>LEYENDA</b>		Actuación estratégica	1. Lagos de Torca	7. Ferias	13. Zona Industrial	19. Fucha Metro	25. Eje Puente Aranda
		Actuación Estratégica Prioritaria	2. Nodo Toberin	8. Distrito Aeroportuario-Engativá	14. Montevideo	20. Sevillana	
			3. Ciudadela educativa y del cuidado	9. Distrito Aeroportuario-Fontibón	15. Eje Tintal	21. 20 de Julio	
			4. Teleport-SantaFé	10. Campin 7 de Agosto	16. Porvenir	22. Reverdecer Sur	
			5. Polo Cultural	11. Chapinero verde e inteligente	17. Chucua La Vaca	23. Borde Usme	
			6. Pieza RioNegro	12. Pieza Reencuentro	18. Metro Kennedy	24. Calle 72	

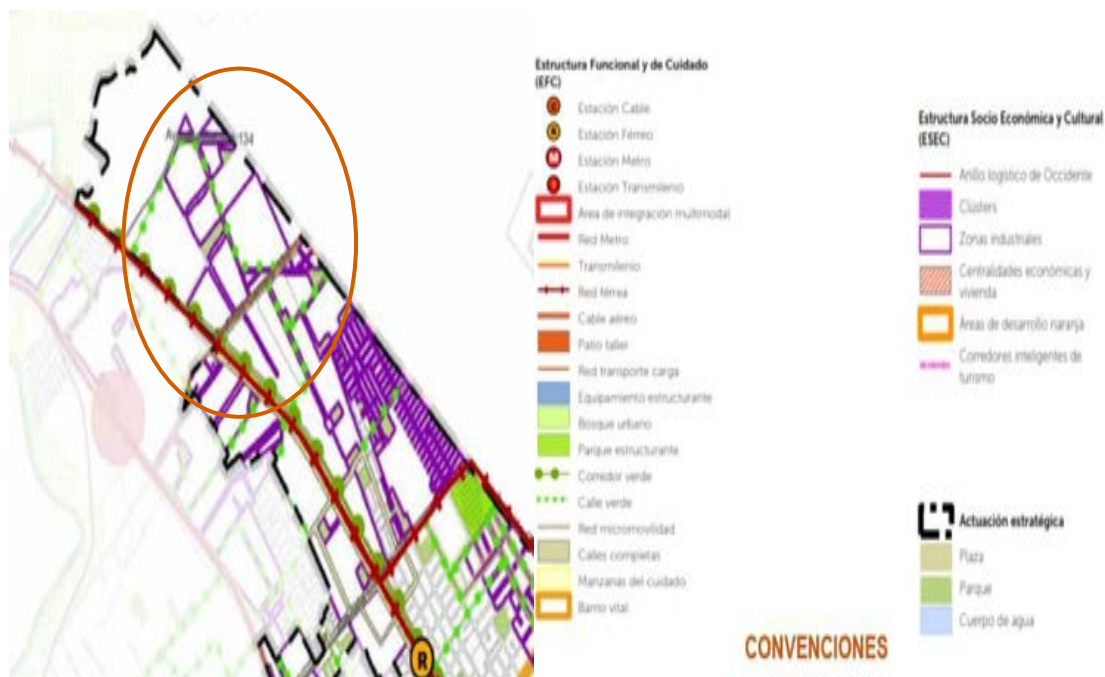
Frente a las apuestas del Modelo de ordenamiento territorial se dispone dentro de el área de oportunidad de cara a:

- Requiere una reconfiguración urbana para los usos que aprovechen la vocación del aeropuerto, y el desarrollo de grandes proyectos.
- Implantación de RegioTram de Occidente por el corredor férreo que atraviesa esta zona plantea retos a la zona, primero para mejorar la inserción del nuevo transporte masivo con el territorio, y también para fortalecer el uso de la nueva alternativa de transporte por las actividades de la zona, sobre todo industriales, comerciales y de servicios que atraen mayor cantidad de personas.
- Facilitar procesos de agregación de predios para desarrollar intervenciones que aprovechen las ventajas de localización en la franja del aeropuerto.
- Establecer condiciones para la transformación de usos del suelo considerando las restricciones de la operación aeroportuaria.<sup>18</sup>

Dentro de los proyectos estructurantes planteados para la actuación estratégica se propone para el área de influencia del PPRU CIUDAD AEROPUERTO respecto a la estructura funcional y de cuidado, corredores verdes con el propósito de la protección durable del espacio efectivo público y el embellecimiento, vitalidad y calidad del hábitat.

---

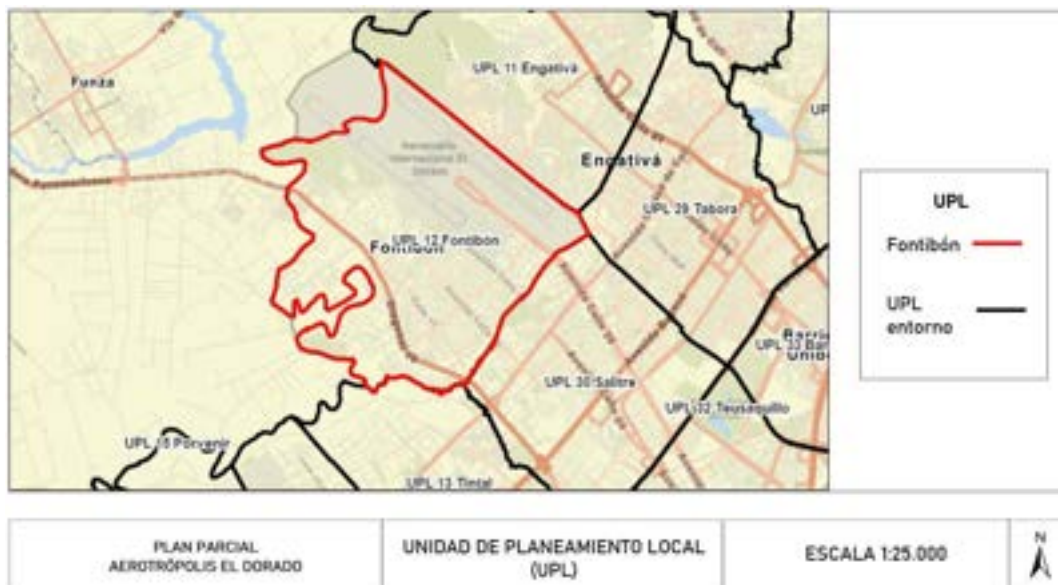
<sup>18</sup> Anexo 07 guía formulación actuaciones estratégicas.



**Fuente.** Elaboración propia sobre imágenes tomadas de Anexo 07. Guía formulación Actuaciones estratégicas.

Desde la escala local se busca concretar la apuesta del Modelo de ordenamiento territorial en los ámbitos de planeación y ordenamiento de la escala local, con el doble propósito de garantizar proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes, servicios sociales y empleo a las comunidades que las habitan, consolidando la caracterización correspondiente a las unidades territoriales utilizando datos demográficos, laborales, sociales y urbanísticos.

En el ámbito de planificación del presente PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se enmarca dentro de la UPL 12 FONTIBÓN, Unidad de Planeamiento Local, caracterizada como Urbano – Rural:



Fuente. Elaboración Propia – Mapas Bogotá.

El anexo 06 del POT vigente nos muestra datos dentro de la caracterización socio económica y demográfica de la UPL FONTIBÓN, en lo que se puede observar que la UPL presenta una concentración de personal aproximadamente 228.899, 92 habitantes por hectarea,



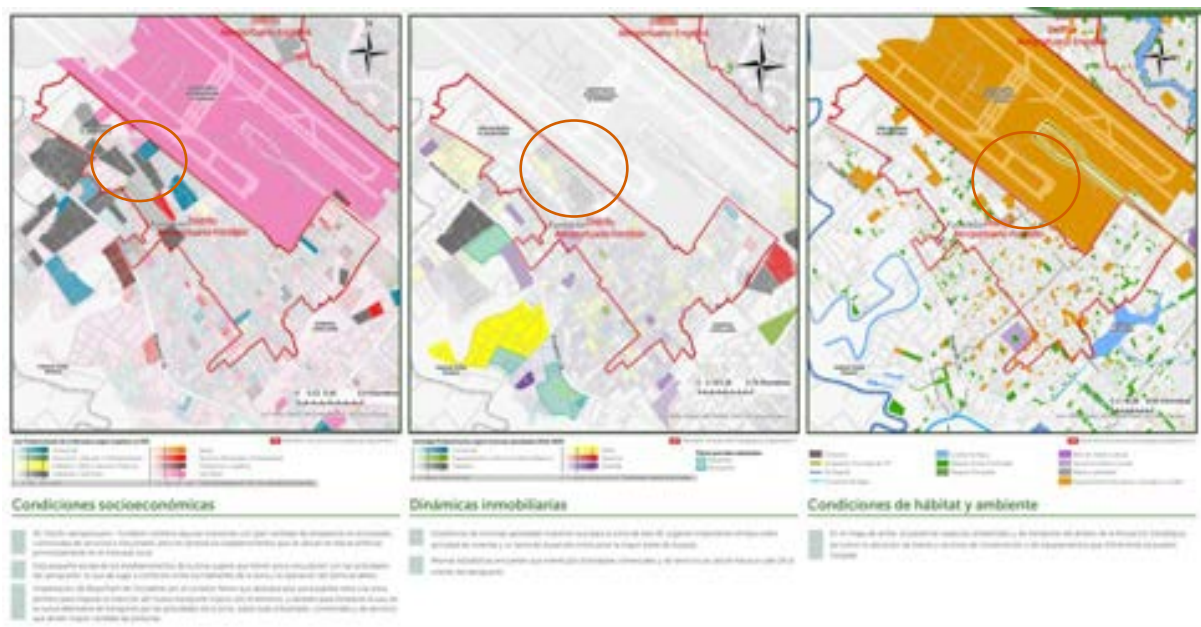
lo cual hace su transformación complicada por su densidad predial y poblacional, de cara a la gestión del plan parcial de renovación urbana, no obstante, su convivencia es un desafío alimentado por la presencia del Aeropuerto, razón por la cual se pretende la implementación de estrategias claras para una planificación que vincule al aeropuerto como enclave frente a su entorno urbano.

El Plan Parcial Propuesto, busca mitigar los conflictos identificados dentro de la escala local por el conflicto de usos de alto impacto, proponiendo la mezcla equilibrada de estos usos en el ámbito de intervención considerando las restricciones de la operación aeroportuaria, Desarrollan estrategias para la integración funcional y la consolidación de del aeropuerto, potencializando los usos logísticos, permitiendo la implantación de comercio y servicios RMU:3, Industrial artesanal R:13,21, MU3 e industria liviana R: 2, MU3, en un área de actividad de grandes servicios metropolitanos, respecto de un modelo de ocupación de corazonas productivos a escala urbana.

Ahora en cuanto al conflicto por desplazamiento de habitantes por construcción de la segunda pista aeropuerto e Impacto a la población por el ruido causado a la población cercana al aeropuerto, se propone en el ámbito de aplicación del Plan Parcial garantizar la protección e intereses de los moradores afectados con la adecuada compensación de sus derechos, mediante la implementación de una Actuación Estratégica para desarrollar intervenciones que aprovechen las ventajas de localización en la franja del aeropuerto, reubicando el uso residencial y condicionando los desarrollos a la mitigación efectiva de las problemáticas de la actividad aeroportuaria en ruido y calidad ambiental, para ello dentro de la construcción y caracterización de las UPL, se plantea:

*“En la zona de influencia aeroportuaria con área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, se debe garantizar el cumplimiento de las órdenes del ministerio de ambiente, las cuales prohíben el desarrollo de vivienda en esta zona para garantizar la protección de los*

*habitantes contra el ruido generado por el aeropuerto. En este sentido se promueve la implantación de usos diferentes a la vivienda que permitan consolidar una zona de servicios logísticos e industriales, concordantes con la actividad aeroportuaria. En el área de actividad estructurante la vivienda se encuentra permitida de acuerdo con las condiciones propias de esa área de actividad”.*<sup>19</sup>



**Fuente.** Imágenes tomadas de Anexo 07. Guía formulación Actuaciones estratégicas.

## 1.5 Condiciones Normativas Aplicables: Marco Normativo:

### 1.5.1 **Normatividad Nacional:**

La Ley 388 de 1997 es el marco regulatorio de la reforma urbana, dentro sus objetivos generales consagra: “el establecimiento de los mecanismos que permitan al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.” y el de “garantizar que la utilización del suelo por parte de sus

<sup>19</sup> Anexo 07- Guía formulación Actuaciones estratégicas.

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, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastre”. De acuerdo a esta Ley, los principios rectores del ordenamiento territorial en Colombia, son la prevalencia del interés general sobre el particular; reparto equitativo de cargas y beneficios y función social y ecológica de la propiedad.

Dentro de ese mismo marco legal se genera el instrumento de planificación en ejercicio, es decir, el Plan Parcial, definiéndolo en su artículo 19 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”. Para la formulación y posteriormente adopción de este instrumento de planeación, se definen y reglamentan las etapas requeridas, mediante el Decreto Nacional 2181 de 2006, las cuales son: (i) la formulación y revisión, (ii) concertación y consulta (iii) y finalmente la adopción.

## **1.5.2 Normativa Territorial:**

### **1.5.2.1 Obligaciones Urbanísticas:**

**Artículo 328.** Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción del Plan Parcial. Para el cálculo de estas obligaciones urbanísticas se deberá tener en cuenta la siguiente fórmula:

$$CS = AV * Fs$$

Donde:

CS: Área a ceder en m<sup>2</sup> de suelo

AV: Área de Verificación del Plan Parcial en m<sup>2</sup> de suelo

Fs: Porcentaje para el cálculo de la obligación en suelo de acuerdo con la siguiente tabla:

IC Efectivo (ICe)	Porcentaje de cálculo para obligación (Fs)	Área de verificación del plan parcial (AV)
Resultante	65%	Mínimo tres (3,0) hectáreas

Del área a ceder, se deberá garantizar que 30% se destine a espacio público de proximidad.



ESPACIO PUBLICO DE PROXIMIDAD:

**Artículo 90. Componentes del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro.** Está constituido por áreas destinadas al uso, goce y disfrute colectivo localizados en suelo urbano y rural cuyo propósito es el recorrido, el esparcimiento, la inclusión, el encuentro social, la recreación, el deporte, la cultura, la contemplación y el contacto con la naturaleza, que permiten garantizar una circulación y recorridos seguros, autónomos y confortables. Está conformado por franjas de circulación peatonal, franjas de paisajismo y calidad urbana, parques, plazas, plazoletas, elementos complementarios y elementos privados afectos al uso público.

Las disposiciones aplicables al presente sistema se complementan con lo señalado en la infraestructura peatonal que se desarrolla en La Sección "Sistema de Espacio Público Peatonal Para el Encuentro" de Espacio Público para la Movilidad del presente Plan.

Hacen parte de este sistema los elementos que se encuentran delimitados en el Mapa CU-4.1. "Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro" y en el Anexo "Inventario de Espacio Público Peatonal y Para el Encuentro" y todos aquellos que se incorporen en el inventario de espacio público como producto de procesos de urbanización, legalización y demás actuaciones distritales.

Este sistema se organiza a partir de los siguientes elementos:

1. **Parques de la Red Estructurante.** Corresponden a los denominados en el inventario como Parques Metropolitanos y Zonales y en general, aquellos de más de una hectárea que proveen una oferta cualificada para el aprovechamiento del tiempo libre que dan soporte a la escala regional y distrital, no solo en términos de las interacciones humanas que ahí tienen lugar, sino también por su aporte a la conectividad ambiental y ecosistémica del territorio bogotano.
2. **Parques de la Red de Proximidad.** Son principalmente aquellos de menos de una hectárea, que proveen una oferta desconcentrada y diversa de actividades de aprovechamiento del tiempo libre a escala local, atendiendo criterios de proximidad.
3. **Plazas. Espacios libres y abiertos y bordeados por edificaciones.** Son espacios de encuentro

**Artículo 329. Obligación urbanística para equipamiento público.** La obligación para equipamientos se cumplirá en el ámbito del proyecto, para lo cual se destinará el tres por ciento (3%) del área del terreno o el tres (3%) por ciento del área total construida.

Cuando el cumplimiento de esta obligación se de en área construida, la localización deberá garantizar el acceso directo e independiente desde el espacio público, cumpliendo en todo caso con condiciones de acceso universal y las que la norma sismo resistente establezca para el uso.

La Secretaría Distrital de Planeación definirá el o los tipos de equipamientos a construir en estas áreas y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público en coordinación con las entidades del Distrito a que haya lugar, deberá definir los requisitos para la entrega material y jurídica de dichas áreas.

### 1.5.2.2 **Carga Urbanística Servicios Públicos**

Artículo 321. Condiciones para el cumplimiento de las cargas urbanísticas relacionadas con las redes e infraestructura del sistema pluvial, acueducto y alcantarillado sanitario. El monto resultante de la aplicación de la fórmula deberá pagarse dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la licencia urbanística respectiva.

Con estos recursos la EAAB construirá las redes secundarias y locales, en el marco de un proceso de planeación consistente en el seguimiento y la evaluación permanente de los procesos de densificación en relación con la capacidad hidráulica de las redes existentes a nivel de sector hidráulico y/o subcuenca de drenaje.

La obligación para servicios públicos domiciliarios se pagará a un fondo cuenta o al mecanismo que se defina para tal fin que será el encargado de la administración, gestión, ejecución o giro de los recursos provenientes de la aplicación de esta obligación y cuyo beneficiario será la EAAB.

### 1.5.2.3 **Cambio de Uso Público**

Artículo 142<sup>20</sup>. Cambio de uso de las zonas o bienes de uso público. Sin cambiar su destinación al uso público, se podrá cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público en las siguientes situaciones:

1. Mediante la aprobación de los instrumentos de planeación establecidos en el presente Plan.
2. Mediante acto administrativo de la Secretaría Distrital de Planeación, con concepto favorable del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, cuando

---

<sup>20</sup> Decreto 555 de 2021

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público no se enmarque en actuaciones sujetas a instrumentos de planeación.

3. Los espacios públicos señalados en las licencias urbanísticas vigentes podrán ser reubicados y redistribuidos, observando los lineamientos definidos en la Resolución Conjunta 001 de 2019 SDA-SDP, "Por medio de la cual se establecen los lineamientos y procedimientos para la Compensación por endurecimiento de zonas verdes por desarrollo de obras de infraestructura. en cumplimiento del Acuerdo Distrital 327 de 2008 o la norma que la modifique o sustituya; con el respectivo cambio de uso antes de la terminación de las obras correspondiente,.

**Parágrafo.** No procederá el cambio de uso de parques, plazas y plazoletas a vía, salvo que se trate de actuaciones aprobadas en las licencias de urbanización en la modalidad de reurbanización o precisiones geométricas de las vías públicas, en cuyo caso se reconfigura, pero se compensa por endurecimiento de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del presente artículo.

NORMATIVA NACIONAL RESPECTO A LA DEFINICIÓN E INCORPORACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO		
RESPECTO A SU DEFINICIÓN E INCORPORACION	LEY 9 DE 1989 ART. 5,	Entiéndese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

	<p>LEY 388 DE 1997 ART. 177</p>	<p>PARÁGRAFO. - El espacio público resultante de los procesos de urbanización y construcción se incorporará con el solo procedimiento de registro de la escritura de constitución de la urbanización en la Oficina de Instrumentos Públicos, en la cual se determinen las áreas públicas objeto de cesión y las áreas privadas, por su localización y linderos. La escritura correspondiente deberá otorgarse y registrarse antes de la iniciación de las ventas del proyecto respectivo.</p>
	<p>LEY 1801 DE 2016 ART. 139</p>	<p>DEFINICIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.</p>
	<p>LEY 2044 DE 2020 ART. 22</p>	<p>Se adicionan 3 párrafos al artículo 5 de la ley 9 de 1989 respecto a la incorporación de espacio público resultante de los procesos de resultante de la adopción de instrumentos de</p>

		planeamiento o de gestión y del desarrollo de proyectos de infraestructura
	<p style="text-align: center;">DECRETO 1077 DE 2015 ARTÍCULO 2.2.3.1.2, QUE COMPILA LA DEFINICIÓN CONTENIDA EN EL Decreto 1504 de 1998, artículo 2</p>	<p><i>Definición de espacio público.</i> El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes.</p>

NORMATIVA DISTRITAL	NORMATIVA NACIONAL
<p><b>RESOLUCIÓN 377 DE 2017</b> Que el espacio público cuenta con definición legal incorporada en tres normas: el artículo <u>5º</u> de la ley 9ª de 1989 (ley de Reforma Urbana), el artículo <u>117</u> de la ley 388 de 1997 (ley de Desarrollo Territorial) y el artículo <u>139</u> de la Ley 1801 de 2016 (Código Nacional de Policía y Convivencia).</p> <p>Que mediante el Decreto Distrital <u>563</u> del 20 de octubre de 2017 el alcalde Mayor de Bogotá reglamentó en el Distrito Capital de Bogotá el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público de la ciudad.</p> <p>Que de conformidad con la exposición de motivos que sustentó la expedición del Decreto Distrital <u>563</u> del 20 de octubre de 2017, se entiende por “cambio de uso” de la zona o bien de uso público la modificación que autoriza a la autoridad competente, para modificar el uso público original y transformarlo por otro distinto; pero en todos los casos se respeta la naturaleza jurídica del bien de uso público y su área.</p>	<p><b>DECRETO 563 DE 2017</b></p> <p>Que mediante los Decretos Nacionales <u>2218</u> de 2015, <u>1197</u> de 2016, <u>1203</u> de 2017, entre otros, se ha modificado parcialmente el Decreto Nacional <u>1077</u> de 2015 en lo relacionado con los requisitos de solicitud, modalidades de las licencias urbanísticas, sus vigencias y sus prórrogas y otras actuaciones. En el marco de estas modificaciones, el literal <u>c)</u> del numeral 8 del artículo 12 del Decreto Nacional 1203 de 2017, modificó el artículo <u>2.2.6.1.3.1</u> contenido en el Decreto Reglamentario 1077 de 2015, el cual a su vez había sido modificado por el artículo <u>7º</u> del Decreto Nacional 1197 de 2016 y el artículo <u>10</u> del Decreto Reglamentario 2218 de 2015, en los siguientes términos:</p> <p><i>"8. Modificación de planos urbanísticos, de legalización y demás planos que aprobaron desarrollos o asentamientos (...) c) Cuando</i></p>

<p>Que, de conformidad con las normas vigentes, incluido el Decreto Nacional <u>1077</u> de 2015 y el Decreto Distrital 563 del 20 de octubre de 2017 expedido por el Alcalde Mayor de Bogotá, existen tres autoridades competentes para decretar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público en la ciudad de Bogotá:</p> <p>1) los Curadores Urbanos de Bogotá según lo regulado por el Decreto Nacional 1077 de 2015 y sus modificaciones (<u>parágrafo</u> del artículo 1º del Decreto Distrital 563 de 2017), cuando se trate del cambio de uso una zona de equipamiento comunal para convertirla en zona verde o viceversa que sean producto de procesos de urbanización;</p> <p>2) la Secretaría Distrital de Planeación mediante licencias de intervención y ocupación del espacio público en el marco de los instrumentos de planeación, de acuerdo con el artículo <u>2º</u> del Decreto Distrital 563 de 2017.</p> <p>3) el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público en las acciones o actuaciones urbanísticas que no se encuentren sujetas a instrumentos de planeación o se trate de actuaciones para las cuales no se requiere licencia de intervención y ocupación del espacio público, de acuerdo con el artículo <u>3º</u> del Decreto Distrital 563 de 2017.</p>	<p><i>las entidades públicas administradoras del espacio público de uso público soliciten el cambio de uso de una zona de equipamiento comunal para convertirla en zona verde o viceversa que sean producto de procesos de urbanización y que estén bajo su administración.”</i></p> <p>Que el literal <u>c)</u> del numeral 8 del artículo 12 del Decreto Nacional 1203 de 2017, que modificó el artículo <u>2.2.6.1.3.1</u> contenido en el Decreto Reglamentario 1077 de 2015, el cual a su vez había sido modificado por el literal <u>c)</u> del numeral 8 del artículo 7º del Decreto Nacional 1197 de 2016 y el artículo <u>1º</u> del Decreto Reglamentario 2218 de 2015, permite el cambio de uso de una zona de equipamiento comunal para convertirla en zona verde o viceversa que sean producto de procesos de urbanización y que estén bajo su administración.</p> <p>DECRETO 1203 DE 2017 ARTÍCULO 12. Modifíquese el numeral <u>10</u> del artículo 2.2.6.1.3.1 del Decreto único Reglamentario 1077 de 2015 del sector Vivienda, Ciudad y Territorio, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2.2.6.1.3.1. <i>Otras actuaciones.</i> Se entiende por otras actuaciones relacionadas con la expedición de las licencias, aquellas vinculadas con el desarrollo de proyectos urbanísticos o arquitectónicos que se pueden ejecutar independientemente o con ocasión de la expedición de una licencia dentro de las cuales se pueden enunciar las siguientes:</p> <p>8. Modificación de planos urbanísticos, de legalización y demás planos que aprobaron desarrollos o asentamientos. Son los ajustes a los planos y cuadros de áreas de las urbanizaciones aprobadas y ejecutadas</p>
--	---

	<p>cuya licencia esté vencida o de los planos y cuadros de áreas aprobados y ejecutados según actos de legalización y demás que aprobaron asentamientos tales como loteos, planos de localización, planos topográficos y demás. Esta actuación no conlleva nuevas autorizaciones para ejecutar obras, y solo implica la actualización de la información contenida en los planos urbanísticos, de legalización y demás en concordancia con lo ejecutado.</p> <p>d) Cuando se trate de programas o proyectos de renovación urbana y se requiera precisar las áreas públicas y privadas de los planos urbanísticos, de legalización y demás sobre los que se adelantará el programa o proyecto objeto de renovación urbana.</p>
--	--

“El CONCEPTO 20221100063711 DE 2022 Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – Dadep, nos determina:

*“En el Decreto Distrital 563 de 2017, la administración reglamentó en el Distrito Capital de Bogotá el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público. El mencionado Decreto reglamento los siguientes aspectos:*

*(...) Reglamentó el procedimiento para adelantar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público del distrito capital de Bogotá mediante licencia de intervención y ocupación del espacio público en el marco de los instrumentos de planeación, indicando que la Secretaría Distrital de Planeación podrá autorizar a través de la Licencia de intervención y ocupación del espacio público la ejecución de obras tendientes a concretar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público, en cumplimiento de las normas urbanísticas adoptadas en el Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen y complementen, conforme*

con la identificación del artículo 43 del Decreto Distrital 190 de 2004 o la norma que la modifique o reemplace (artículo 2).

La vigencia de las normas anteriormente mencionadas puede ser entendidas de la siguiente manera con ocasión de la expedición del Decreto Distrital 555 de 2021<sup>21</sup>:

DECRETO DISTRITAL 563 DE 2017	DECRETO DISTRITAL 555 DE 2021
<p>Artículo 1.- OBJETO. El presente Decreto tiene por objeto reglamentar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público, en las diferentes acciones y actuaciones urbanísticas a cargo de entidades públicas de Bogotá. D.C.</p> <p>Parágrafo. Las disposiciones contenidas en este decreto no serán aplicables para el procedimiento de que trata el literal c) del numeral 8 del artículo 12 del Decreto Nacional 1203 de 2017 que modificó el artículo 2.2.6.1.3.1 contenido en el Decreto Reglamentario 1077 de 2015 o la norma que la modifique o sustituyan, por corresponder a un trámite que se adelanta ante los Curadores Urbanos de Bogotá.</p>	<p>Al respecto el artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021 señala de manera general las condiciones para la reglamentación de cambio de uso de las zonas o bienes de uso público.</p> <p>Por lo anterior, se observa que el artículo 142 del Plan de Ordenamiento Territorial reglamenta de manera general la viabilidad de cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público sin cambiar su destinación al uso público.</p> <p>Frente a las excepciones señaladas en el parágrafo, debe indicarse que éstas corresponden con disposiciones de carácter nacional que no han sido modificadas o ajustadas en el marco de las disposiciones contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, razón por la cual son aplicables conforme con dichas disposiciones.</p>
<p>Artículo 2.- CAMBIO DE USO DE LAS ZONAS O BIENES DE USO PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ MEDIANTE LICENCIA DE INTERVENCIÓN Y OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL MARCO DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN. La Secretaría Distrital de Planeación podrá autorizar a través de la Licencia de intervención y ocupación del espacio público la ejecución de obras tendientes a concretar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público, en cumplimiento de las normas urbanísticas adoptadas en el</p>	<p>Al respecto, el numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, señala que el cambio del uso de las zonas o bienes de uso público, sin cambiar su destinación al uso público, se podrá hacer “Mediante la aprobación de los instrumentos de planeación establecidos en el presente Plan”.</p> <p>Por consiguiente, será en el marco de los instrumentos de planeación reglamentados en el Libro VI, Título I del Plan de Ordenamiento Territorial.</p>

<sup>21</sup> CONCEPTO 20221100063711 DE 2022 Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - Dadep

DECRETO DISTRITAL 563 DE 2017	DECRETO DISTRITAL 555 DE 2021
<p>Plan de Ordenamiento Territorial y/o en los instrumentos que lo desarrollen y complementen, conforme con la identificación del artículo 43 del Decreto Distrital 190 de 2004 o la norma que la modifique o reemplace.</p> <p>De aprobarse el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público, la Secretaría Distrital de Planeación procederá a registrar en la Base de Datos Geográfica Corporativa de la entidad, así como en la cartografía análoga, la nota que dé cuenta de lo dispuesto en el acto administrativo expedido. Así mismo, la Secretaría Distrital de Planeación comunicará la decisión al Departamento Administrativo del Espacio Público — DADEP para los temas de su competencia.</p> <p>Parágrafo 1. De conformidad con el artículo 2.2.4.1.7.1 del Decreto Nacional 1077 de 2015 y el artículo 280 del Decreto Distrital 190 de 2004 o la norma que los modifiquen o sustituyan, para el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público del Distrito Capital de Bogotá, en el ámbito de planes parciales de renovación urbana, no se requerirá licencia de intervención u ocupación del espacio público.</p> <p>Parágrafo 2. La Secretaría Distrital de Planeación citará al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público — DADEP para que éste se haga parte en el trámite de los instrumentos que establezcan la posibilidad de cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público del Distrito Capital de Bogotá.</p>	
<p>Artículo 3.- CAMBIO DE USO DE LAS ZONAS O BIENES DE USO PÚBLICO DEL DISTRITO CAPITAL DE BOGOTÁ EN ACCIONES O ACTUACIONES URBANÍSTICAS QUE NO SE ENCUENTREN SUJETAS A INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN. Cuando el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público se enmarque en actuaciones que no se encuentran sujetos</p>	<p>Sobre el particular, el numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, señala que el cambio del uso de las zonas o bienes de uso público, sin cambiar su destinación al uso público, se podrá hacer “Mediante acto administrativo de la Secretaría Distrital de Planeación, con concepto favorable del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, cuando el cambio de uso de las</p>

DECRETO DISTRITAL 563 DE 2017	DECRETO DISTRITAL 555 DE 2021
<p>a instrumentos de planeación o se trate de actuaciones para las cuales no se requiere licencia de intervención y ocupación del espacio público, conforme con el parágrafo 2 del artículo 2.2.6.1.1.12 del Decreto Nacional 1077 de 2015 o la norma que la modifique o sustituya, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público — DADEP) será la entidad competente en el Distrito Capital de Bogotá para cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público del Distrito Capital de Bogotá, mediante acto administrativo motivado.</p> <p>Una vez que el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público — DADEP haya expedido el acto administrativo motivado mediante el cual autoriza el cambio del uso de una o varias zonas o bienes de uso público del Distrito Capital de Bogotá, solicitará a la Secretaría Distrital de Planeación que proceda a registrar en la Base de Datos Geográfica Corporativa de la entidad, así como en la cartografía análoga, la nota que dé cuenta de lo dispuesto en el acto administrativo expedido.</p> <p>Parágrafo. Para los casos establecidos en este artículo, cuando el uso de la zona o bien de uso público sea un parque, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público no podrá realizar el cambio de uso.</p>	<p>zonas o bienes de uso público no se enmarque en actuaciones sujetas a instrumentos de planeación”.</p> <p>Ahora bien, la condición señalada en el parágrafo del artículo 3 del Decreto Distrital 563 de 2017, corresponde con una limitación general para adelantar los cambios de uso de las zonas o bienes de uso público, es decir que aplica en todos los supuestos reglamentados por el artículo 142 del POT, pues se incluye como un parágrafo de este último en los siguientes términos:</p> <p>“No procederá el cambio de uso de parques, plazas y plazoletas a vía, salvo que se trate de actuaciones aprobadas en las licencias de urbanización en la modalidad de reurbanización o precisiones geométricas de las vías públicas, en cuyo caso se reconfigura, pero se compensa por endurecimiento de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del presente artículo.”</p>
<p>Artículo 4°.- REGLAMENTACIÓN. Corresponde al Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP reglamentar mediante resolución el procedimiento aplicable para los efectos establecidos en este decreto respecto a los asuntos propios de su competencia, incluyendo los aspectos relacionados con la información pública y participación ciudadana en estas actuaciones administrativas.</p>	<p>Sobre el particular, el Plan de Ordenamiento Territorial contenido en el Decreto Distrital 555 de 2021, modifica las competencias que originalmente estaban contenidas en el artículo 3 del Decreto Distrital 563 de 2017, y en consecuencia no reglamenta o incorpora facultades para que el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP reglamentar mediante resolución el procedimiento para adelantar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público</p>

#### 1.5.2.4 **Antejardines**

Decreto 555 de 2021. Artículo 258. Dimensión del antejardín. Corresponde a la mínima dimensión en metros permitida entre el paramento de construcción y el lindero del predio contra espacio público. La dimensión mínima permitida está determinada en el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines" de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Cuando en el mapa no se determine dimensión del antejardín, la dimensión mínima corresponde a las señaladas en las normas vigentes antes de la adopción del presente Plan.

2. La Secretaría Distrital de Planeación actualizará mediante resolución el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de antejardines" para incorporar las dimensiones que no fueron determinadas a la expedición del presente Plan.

3. Cuando la Secretaria Distrital de Planeación encuentre zonas con antejardines que presenten mayores dimensiones a las establecidas en el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines", deberá ajustar el mapa mediante resolución en un plazo no mayor a 30 días.

4. Mediante resolución se podrán agregar, ajustar o eliminar notas del mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines" siempre que tengan por objeto aumentar la dimensión de los antejardines o mejorar sus características ambientales.

#### 1.5.2.5 **Retrocesos**

Decreto 555 de 2021. Artículo 259. Retrocesos existentes sobre espacio público. Las zonas con retroceso sobre espacio público que requieran habilitar accesos peatonales a través de cualquiera de los elementos del sistema, lo deben hacer mediante licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, mediante la cual además del acceso, se autorice la eliminación del cerramiento o su remplazo acorde con las disposiciones señaladas en la "Sección condiciones generales aplicables a todos los tratamientos urbanísticos". En el presente caso se

debe utilizar dicho retroceso para el acceso peatonal al predio cumpliendo con los porcentajes de endurecimiento permitidos para la franja de áreas privadas afectas al uso público.

#### 1.5.2.6 **Configuración de Manzanas**

Decreto 555 de 2021. Artículo 261. Condiciones para la configuración de manzanas en los diferentes tratamientos urbanísticos. Los proyectos urbanísticos deberán subdividirse en manzanas y éstas a su vez en lotes, cumpliendo con los siguientes requisitos:

- a. Las manzanas deberán delimitarse por vías, espacios públicos, cesión para equipamientos y elementos de la estructura ecológica principal. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana y se deben prever senderos mínimos de tres (3) metros de ancho que faciliten el acceso peatonal.
- b. El área útil de las manzanas no puede ser mayor de uno punto tres (1.3) hectáreas, con excepción de las manzanas con uso principal industrial y/o usos logísticos que podrán tener un área útil máxima de dos (2) hectáreas o cuando sea necesario generar hasta una (1) manzana del proyecto urbanístico con un área superior a 1.3 hectáreas y hasta de 2.0 hectáreas, con el fin de integrar áreas que puedan resultar residuales de la división del área útil del proyecto entre la cifra de área máxima permitida por manzana de 1.3 hectáreas. Podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas de los elementos descritos en el literal a.
- c. Las manzanas pueden conformarse en un mismo proyecto urbanístico o en conjunto con áreas vecinas, teniendo en cuenta la malla vial exterior al proyecto y sin que se supere el área máxima de manzana establecida en este artículo.

- d. Las manzanas podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas por vías públicas vehiculares o peatonales y/o por cesiones públicas para parques o equipamientos o suelo del Sistema de Áreas Protegidas. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana. En estos casos se deben prever senderos peatonales que faciliten la apropiación del área por parte de la comunidad.
- e. Las manzanas podrán dividirse en varios lotes destinados a vivienda por el sistema de agrupación o por sistema de loteo individual.
- f. Se permitirá un máximo de tres manzanas contiguas separadas por vías peatonales.

#### 1.5.2.7 **Aislamientos**

Los aislamientos, laterales, posteriores, generación de patios, están directamente ligados a los diseños arquitectónicos, al momento de la licencia de construcción, adicionalmente en dicho momento se deberán tener en cuenta adicionalmente las medidas de mitigación que tiene POT actual.

Urbanísticamente el planteamiento urbanístico, tuvo en cuenta los perfiles viales no solo por capacidad de carga de los mismos, sino también por la altura que podría llegar a permitir, según el frente del espacio público.

En la siguiente tabla se ha realizado un ejercicio numérico, contemplando altura por piso de 3,0 metros, sin embargo, si bien los usos de las bodegas triple AAA, tendrían una mayor altura libre, no se pasaría la altura base, ya que la norma permite, una vez se logra la altura del 2,5 del espacio público, proyectar 1 /5 adicional con algunas consideraciones arquitectónicas.

ESQUEMAS DE ALTURA SEGÚN PERFIL VIAL O ESPACIO PÚBLICO					
PERFIL VIAL	metros	Espacio Público	ALTURA PRIMER NIVEL		
			factor	metros	pisos
perfil Via intermedia	13		2,5	32,5	11
perfil Via intermedia+ espacio publico	13	60	2,5	182,5	61
perfil via V-5	21,34		2,5	53,35	18
perfil via V-4	25		2,5	62,5	21

#### 1.5.2.8 Norma de Parquederos

Decreto 555 de 2021. Artículo 389. Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos. Los estacionamientos en el área urbana de la ciudad deben responder a las necesidades de movilidad sostenible del Distrito Capital y contribuir a consolidar dinámicas que privilegien los desplazamientos peatonales, en vehículos de micromovilidad y en transporte público.

La provisión de estacionamientos para vehículos motorizados particulares que incluye cupos para motocicletas, tanto privados como de visitantes, se define a partir de las áreas de actividad y deben atender los porcentajes mínimos y máximos establecidos en la siguiente tabla de acuerdo con el subsector donde se localicen. El porcentaje de área destinada a estacionamientos incluye únicamente zonas de parqueo, maniobra y circulación vehicular.

Área de actividad	EXIGIDO	OPCIONAL	
	% área mínima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos	% Área máxima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos	% Área adicional destinada para estacionamiento sujeta a pago compensatorio calculado sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos
Grandes servicios metropolitanos	No se exige un mínimo de área destinada a estacionamientos	Hasta el 20%	Hasta el 15%

### 1.5.2.9 *Moradores*

Decreto 555 de 2021. Artículo 370. Protección a moradores y actividades productivas. Las acciones y actuaciones urbanísticas que se desarrollen en los tratamientos de conservación, consolidación, renovación urbana en la modalidad de revitalización y mejoramiento integral, deberán promover la permanencia de los moradores y de actividades productivas que tengan localización previa en el área de la intervención y que se permitan en el área de actividad en la que se desarrolla la acción o la actuación urbanística.

Se deberán aplicar de manera obligatoria las disposiciones de este subcapítulo en actuaciones estratégicas, en planes parciales de renovación urbana, en proyectos de renovación urbana sin plan parcial que engloben más de 1000 m<sup>2</sup> de área de terreno, en proyectos de mejoramiento integral de más de 2000 m<sup>2</sup>, en los tratamientos de conservación y consolidación cuando se efectúen englobes parcial o totales de manzanas, y en general en todos los proyectos que requieran de la intervención de operadores urbanos públicos.

**Parágrafo.** La ejecución obras de infraestructuras pública propenderán por incorporar las disposiciones para la protección a moradores y actividades productivas, cuando las características de la infraestructura lo permitan.

SE DEBE TENER EN CUENTA LOS ANEXOS DEL POT, EN ESPECIAL EL ANEXO 05 NORMAS COMUNES PARA TODOS LOS TRATAMIENTOS. Consideraciones de ubicación y morfología de las cesiones. Alturas, de edificaciones, aislamientos, antejardines, cerramientos. Subdivisión de lote. Equipamiento comunal privado. Áreas afectas a uso público. Estacionamientos. Condiciones de urbanización y reurbanización.

#### 1.5.2.10 **Normatividad de Usos**

**Artículo 233.** Usos permitidos en Bogotá. Los usos que se mencionan a continuación se permiten en el suelo urbano y de expansión urbana del Distrito Capital:

1. **Usos residenciales.** Es la destinación asignada al suelo para la actividad propia de la vivienda que se desarrolla en inmuebles dispuestos como lugar de habitación permanente en el territorio. Pueden ser unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares o colectivas. Incluye las soluciones habitacionales con servicios para estudiantes, adulto mayor y medicalizadas.
2. **Usos dotacionales.** Es la destinación asignada al suelo para el desarrollo de actividades que responden a la función social del Estado en lo relacionado con los servicios del cuidado y servicios sociales y prestación de los servicios tendientes a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales de la ciudadanía para su desarrollo individual y colectivo, ofertados por el sector público o privado. Los usos dotacionales albergan los equipamientos del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. Los equipamientos se tipifican según su área construida, así:
  - a. **Equipamientos Tipo 1.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida menor o igual a 4000 m<sup>2</sup> de área construida.
  - b. **Equipamientos Tipo 2.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida mayor a 4.000 y hasta 15.000 m<sup>2</sup>.

c. **Equipamientos Tipo 3.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida mayor o igual a 15.000.

3. **Usos comerciales y de servicios.** Es la destinación asignada al suelo para el conjunto de actividades económicas en las cuales se dé el intercambio de bienes y servicios. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

a. **Comercial y de servicios Tipo 1.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>

b. **Comercial y de servicios Tipo 2.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.

c. **Comercial y de servicios Tipo 3.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>

5. **Usos industriales.** Es la destinación asignada al suelo para el desarrollo de la secuencia de actividades de transformación, elaboración, ensamble, manufactura y/o demás procesos que impliquen cambio del estado o presentación original de unas materias primas o insumos en productos elaborados. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

d. **Industrial Tipo 1.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>.

e. **Industrial Tipo 2.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.

f. **Industrial Tipo 3.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>.

**Parágrafo 1.** En todo el suelo urbano y de expansión urbana se prohíben los depósitos no cubiertos de vehículos, chatarra, materiales de construcción, combustibles, llantas y salvo en los polígonos donde se autoriza la gestión temporal de RCD, de residuos de cualquier tipo

**Parágrafo 2.** Las normas de usos permitidos están sujetas a las normas específicas de los tratamientos urbanísticos establecidos en el presente Plan.

De acuerdo a los usos proyectados y el (Tipo), que está ligado a tamaño en (m<sup>2</sup>), se deben tener en cuenta las medidas de mitigación.

## 2 DIAGNÓSTICO

Articulando con los principios rectores que rigen el Modelo de Ocupación Territorial – MOT para la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “Aerotrópolis el Dorado”, fueron identificados y analizados las estructuras y sistemas urbanísticos que tienen incidencia directa e indirecta en el ámbito de planificación planteado, conforme lo siguiente:

### 2.1 Normatividad Urbanística Aplicable:

#### 2.1.1 *Clasificación del Suelo:*

La zona delimitada y estudiada presenta en su totalidad una clasificación de suelo urbano, de acuerdo con lo indicado en el Plano CG – 2.1 “Clasificación del suelo” del Decreto 555 del 2021, con una extensión de área total de 133.586.57m<sup>2</sup>.



**Fuente.** Elaboración propia.

### 2.1.2 *Tratamiento Urbanístico:*

Dentro del análisis se encontraron áreas de conservación, desarrollo, renovación, consolidación y mejoramiento integral. El área de estudio se encuentra en el área de renovación y corresponde a las áreas señaladas en el mapa No. CU-5.1. Tratamientos urbanísticos decreto Distrital 555 de 2021, acorde al achurado color anaranjado.



**Fuente.** Elaboración propia desde el mapa No. CU-5.1. Tratamientos urbanísticos decreto Distrital 555 de 2021

Articulando con los objetivos del ordenamiento territorial y su Modelo de Ocupación, el distrito de Bogotá, busca revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad, permitiendo áreas de oportunidad estratégicas para la renovación urbana en la modalidad de revitalización, promoviendo la permanencia de moradores, unidades productivas y propietarios en los proyectos que transforman el territorio.

Es así como, mediante el instrumento de planificación PPRU CIUDAD AEROPUERTO planteado, se busca promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos. Para el tratamiento aplicable al ámbito de planificación escogido, se articula con el MOT, el cual propone, cualificar las zonas de aglomeración económica Existentes y asegurar la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de empresas industriales, teniendo en cuenta la necesaria evolución de las actividades de producción y las posibilidades de una cohabitación

de actividades productivas y residenciales, en virtud a su cercanía con el Aeropuerto y lo que implica su economía de enclave.

Lo anterior, aunado a la propuesta del POT respecto del tratamiento de renovación urbana en la modalidad de revitalización, focalizando en gran parte la permanencia de las industrias tradicionales en el tejido urbano, para el mejoramiento de los entornos urbanos donde se aglomeran dichas industrias tradicionales, y el reconocimiento de la vivienda como un espacio con potencial productivo y de generación de ingresos para las familias.

**DECRETO 555 DE 2021- Artículo 301. Tratamiento de renovación urbana.** Orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de ciudad, con el fin de potenciar su ocupación, o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental, promover el aprovechamiento C intensivo de la infraestructura pública existente, e impulsar la densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades, promoviendo su uso eficiente y sostenible.

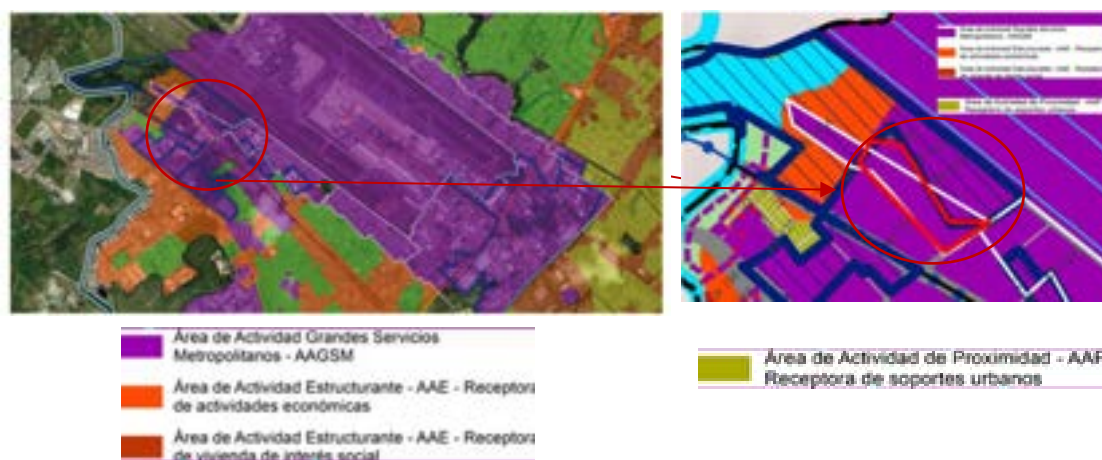
Este tratamiento se concreta en el presente Plan mediante la modalidad de revitalización, la cual promueve una mayor edificabilidad y la generación de nuevos elementos arquitectónicos y naturales de los bienes de propiedad privada, en sectores de ciudad en consideración a las condiciones de soporte urbanístico en términos de vías, servicios públicos y espacio público y a las condiciones de estratégicas de localización respecto del modelo de ocupación del territorio.

La modalidad de revitalización busca promover la permanencia de los moradores y unidades productivas, en los sectores objeto de renovación urbana, previendo mecanismos e incentivos para integrarlos a los proyectos y que mantengan o mejoren sus condiciones originales de vivienda o espacios productivos en el nuevo proyecto.

En esta modalidad se permite el desarrollo de uno o varios predios mediante la obtención de las respectivas licencias urbanísticas o a través de Plan Parcial.

### 2.1.3 Áreas de Actividad:

Dentro del plan parcial “CIUDAD AEROPUERTO” se detectaron las siguientes áreas de actividad: áreas de actividad de grandes servicios metropolitanos en el cual está el área de estudio, áreas de actividad estructurante-receptora de actividades económicas, áreas de actividad estructurante-receptora de vivienda de interés social, área de actividad de proximidad-soportes urbanos.



**Fuente.** Elaboración Propia tomando como base el Plano CG – 5.2 “Áreas de actividad y usos del suelo” del Decreto 555 del 2021.

La propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “CIUDAD AEROPUERTO” se realiza sobre el Área de actividad de grandes servicios metropolitanos (AAGSM), dentro del modelo de ocupación de Corazones productivos de escala Urbana CG-1.2 Modelo de Ocupación Territorial en la escala Distrital (Urbano y de expansión)<sup>22</sup>.

En el marco referente a la Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación<sup>23</sup>, (-ESECI-) determinada en el POT BOGOTÁ REVERDECE, dentro de sus estrategias, se busca reconocer la coexistencia de actividades productivas y residenciales, y las ventajas competitivas

<sup>22</sup> Artículo 240. Áreas de Actividad del suelo urbano y de expansión urbana. En función de la estructura urbana definida en el presente Plan, el suelo urbano y de expansión se zonifica en tres (3) áreas de actividad, las cuales se identifican en el Mapa n.º CU-5.2 “Áreas de actividad y usos de suelo”

Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. Corresponde a las áreas destinadas a la localización de usos que promueven el desarrollo económico, necesarias para el funcionamiento de la ciudad, que aportan servicios para todos los habitantes, albergan aglomeraciones de servicios sociales especializados, y permiten mayor intensidad de los usos económicos.

<sup>23</sup> Artículo 100 decreto distrital 555 de 2021. Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación.

Artículo 101. decreto distrital 555 de 2021. Estrategias de la Estructura Socioeconómica, creativa y de innovación

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

de la economía bogotana, buscando potenciarlas, focalizando la consolidación de las zonas industriales de Bogotá, orientadas al incremento de la productividad, generación de mayor valor agregado y modernización en general.

Dentro del modelo de ocupación territorial, se identifican las zonas de oportunidad para el desarrollo de las economías de aglomeración diversificadas y especializadas consolidadas o por consolidar, de corazones productivos a escala urbana:

*(...) 13. La Conexión de los grandes servicios metropolitanos con la red estructurante de transporte férreo*<sup>24</sup> (...)

*El ordenamiento del suelo urbano, rural y de expansión urbana del Distrito Capital considera cuatro elementos complementarios:*

*(...) La identificación de las áreas de la ciudad que albergan o con potencial de acoger grandes dotacionales y actividades económicas estratégicas para el desarrollo social y la competitividad de Bogotá, en el Área de Actividad de Grandes Servicios Metropolitanos. (...)*<sup>25</sup>

*(...) “2. Gran Ecosistema Económico y Productivo que – Corazones Productivo de escala urbanas:*

*a. Eje de servicios empresariales de la Avenida del Dorado”. (...)*

Estos desafíos y elementos complementarios encaminados al área de actividad de grandes servicios metropolitanos, que permiten la integración metropolitana, regional e internacional a partir de la prestación de servicios o vinculación de funciones estratégicas y actividades económicas de alcance regional y global.

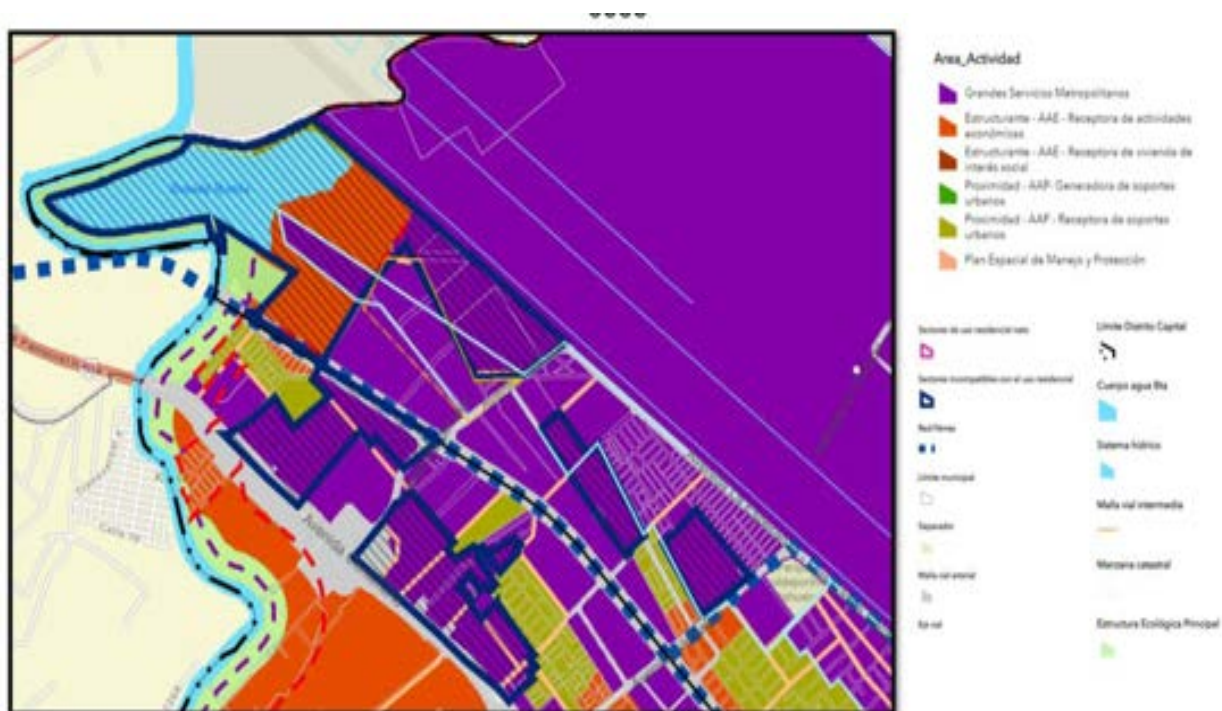
---

<sup>24</sup> Artículo 7. Elementos Regionales del Modelo de Ocupación del Territorio. Decreto distrital 555 de 2021.

<sup>25</sup> Artículo 8. Elementos Distritales del Modelo de Ocupación del Territorio. Decreto distrital 555 de 2021.

### 2.1.4 Usos Permitidos:

Los artículos 242 y 243 del Decreto 555 del 2021 señalan, los usos del suelo permitidos en el ámbito de planificación, indicando que “Los usos del suelo permitidos en cada área de actividad, se establecen en función de rangos de tamaño del área construida y sus condiciones de localización y de implantación, definiendo los usos principales, complementarios y restringidos.”<sup>26</sup>



Fuente. Elaboración propia.

Adicionalmente, los usos del suelo permitidos están sujetos a las acciones de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales correspondientes. Para el ámbito de planificación del plan parcial “CIUDAD AEROPUERTO” se establecen las siguientes condiciones de uso:

<sup>26</sup> Artículo 242. Decreto Distrital 555 de 2021.

**Uso principal:** Uso predominante, que determina El destino urbanístico de las Áreas de Actividad y como tal, se permite en la totalidad del área, zona o sector objeto de reglamentación.

**Uso complementario:** Aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que señale la norma específica.

**Uso restringido:** Uso que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse

MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

**RESIDENCIAL**

UNIFAMILIAR	U
BIFAMILIAR	B
MULTIFAMILIAR	M
COLECTIVA	C
HABITACIONAL CON SERVICIOS	H

**COMERCIO Y SERVICIOS**

COMERCIO Y SERVICIOS BÁSICOS	C
SERVICIO DE OFICINAS Y SERVICIOS DE HOSPEDAJE	S
SERVICIOS ESPECIALES	E
SERVICIOS LOGÍSTICO	L

GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS	
U	U
M	M
C	C
H	H
S	S
E	E
L	L

TIPO 1	TIPO 2	TIPO 3
Metro a 1000 y 1500	Entre 1000 y 1500	Metro a 1000
C	C	C
MU1	MU1	MU1
MU2	MU2	MU2
MU3	MU3	MU3
S1	S1	S1
S2	S2	S2
S3	S3	S3
S4	S4	S4
S5	S5	S5
S6	S6	S6
S7	S7	S7
S8	S8	S8
S9	S9	S9
S10	S10	S10
S11	S11	S11
S12	S12	S12
S13	S13	S13
S14	S14	S14
S15	S15	S15
S16	S16	S16
S17	S17	S17
S18	S18	S18
S19	S19	S19
S20	S20	S20
S21	S21	S21
S22	S22	S22
S23	S23	S23
S24	S24	S24
S25	S25	S25
S26	S26	S26
S27	S27	S27
S28	S28	S28
S29	S29	S29
S30	S30	S30
S31	S31	S31
S32	S32	S32
S33	S33	S33
S34	S34	S34
S35	S35	S35
S36	S36	S36
S37	S37	S37
S38	S38	S38
S39	S39	S39
S40	S40	S40
S41	S41	S41
S42	S42	S42
S43	S43	S43
S44	S44	S44
S45	S45	S45
S46	S46	S46
S47	S47	S47
S48	S48	S48
S49	S49	S49
S50	S50	S50

**Clasificación**

A. Uso Principal  
 B. Uso Complementario  
 C. Uso Restringido  
 D. S. S. R. - Condiciones

MA: Acciones de mitigación de impactos ambientales según, según a las normas complementarias.  
 MB: Bajo Impacto Ambiental  
 MC: Alto Impacto Ambiental  
 MD: Sin impacto ambiental

**Artículo 244. Acciones de mitigación.** Conjunto de condiciones que tienen como objetivo minimizar los impactos negativos generados al entorno urbano, al ambiente y a la movilidad por las actividades desarrolladas de los usos del suelo. Las acciones de mitigación se dividen en tres tipos:

1. Acciones de mitigación de impactos ambientales (MA).
2. Acciones de mitigación de impactos urbanísticos (MU).
3. Acciones de mitigación de impactos a la movilidad - Estado de movilidad.

**Artículo 245. Usos principales, complementarios y restringidos.** Son usos principales, complementarios y restringidos los siguientes:

1. Uso principal: Uso predominantemente, que determina el destino urbanístico del Área de Actividad y zona SA, en función de la totalidad del lote, salvo a menor escala de regulación.
2. Uso complementario: Aquel que contribuye al adecuado funcionamiento del uso principal y se permite en los lugares que define la norma específica.
3. Uso restringido: Uso que no se requiere para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse.

**Parágrafo.** Salvo en aquellos casos en los que se permita una vez cumplidos los requisitos las obligaciones normativas generales y específicas, y previa obtención de la correspondiente licencia urbanística.

**Parágrafo 1.** El área de verificación del plan parcial será de mínimo tres hectáreas (3) incluyendo los áreas de la media vía intervenida y total, el espacio público y equipamiento de proximidad existente y que permitan ser objeto de reconfiguración, control urbanístico y de acuerdo con la totalidad emitida por las empresas de servicios públicos. No se contabilizarán las áreas de la media vía anterior existente, las extensiones de la estructura vial principal, y/o de los parques metropolitanos existentes.

**Parágrafo 2.** El plan parcial de ajuste para las obligaciones urbanísticas en planes parciales incluye los de control general y local.

**Parágrafo 3.** Esta obligación incluye la definida en el artículo "Obligación urbanística en áreas comerciales para equipamiento". No incluye la de vivienda de interés social y priorizado definida en el artículo "Obligación de abastecer viviendas de interés social o priorizado o no equipadas en mejor condición de construcción."

**Parágrafo 4.** Si se debe cumplir con lo establecido en el capítulo de protección a incendios.

Fuente. Elaboración propia.

Cód.	Acción de mitigación	Descripción	Verificación de la acción de mitigación / Quién la verifica
MA1	Control del ruido	Todos los espacios donde se desarrollen usos del suelo, deben cumplir con los estándares de ruido máximos permitidos, de acuerdo a la Resolución Nacional 827 de 2006 o la norma que lo modifique o sustituya.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Permanente durante la operación del uso por la Alcaldía local y autoridad ambiental.</li> </ul>
MA2	Interrupción inferior	Todos los espacios donde se desarrollen usos de alto impacto ambiental, deberán minimizar las fuentes generadoras de ruido de manera que no se evidencien al medio exterior del espacio que desarrolla el uso de alto impacto. NOTA: La SCA verificará el cumplimiento de esta disposición a lo largo de la operación del uso.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dentro del proceso de licenciamiento por parte de los ciudadanos urbanos.</li> <li>Permanente durante la operación del uso por la Alcaldía local y autoridad ambiental.</li> </ul>
MA3	Adecuado localización del uso de alto impacto ambiental	En el caso de no ser posible la interrupción total al interior de los espacios donde se desarrollen usos de alto impacto ambiental por su complejidad, estos usos deberán localizarse a una distancia no menor a 20 metros, medidos desde el lindero más cercano a predios con usos residenciales, hospitalares, guarderías, bibliotecas, canchales y hogares geriátricos, para mitigar el impacto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dentro del proceso de licenciamiento por parte de los ciudadanos urbanos. El ciudadano urbano podrá verificar esta acción de mitigación con base en la información incluida en el certificado catastral expedido por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.</li> <li>Permanente durante la operación del uso por la Alcaldía local y autoridad ambiental.</li> </ul>
MA4	Áreas de amortiguamiento	Todos los espacios donde se desarrollen usos de alto impacto ambiental, deberán ubicarse entre su espacio público colindante y espacio privado afecto al uso público, estrategias preventivas orientadas a la creación de árboles o construcción de barreras ambientales que mitiguen las emisiones atmosféricas por fuentes fijas generadas, de acuerdo con los lineamientos establecidos en este Plan en relación con la rehabilitación y mejoramiento del sistema de espacios públicos y para el encuentro.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dentro del proceso de licenciamiento por parte de los ciudadanos urbanos, desde el momento de expedición de las normativas referidas en el presente Plan.</li> <li>Permanente durante la operación del uso por la Alcaldía local y autoridad ambiental.</li> </ul>

**Artículo 233. Usos permitidos en Bogotá.** Los usos que se mencionan a continuación

se permiten en el suelo urbano y de expansión urbana del Distrito Capital:

1. **Usos residenciales.** Es la destinación asignada al suelo para la actividad propia de la vivienda que se desarrolla en inmuebles dispuestos como lugar de habitación permanente en el territorio. Pueden ser unifamiliares, bifamiliares, multifamiliares o colectivas. Incluye las soluciones habitacionales con servicios para estudiantes, adulto mayor y medicalizadas.

2. **Usos dotacionales.** Es la destinación asignada al suelo para el desarrollo de actividades que responden a la función social del Estado en lo relacionado con los servicios del cuidado y servicios sociales y prestación de los servicios tendientes a asegurar el acceso a los derechos fundamentales, sociales y culturales de la ciudadanía para su desarrollo individual y colectivo, ofertados por el sector público o privado. Los usos dotacionales albergan los equipamientos del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales. Los equipamientos se tipifican según su área construida, así:

a. **Equipamientos Tipo 1.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida menor o igual a 4000 m<sup>2</sup> de área construida.

b. **Equipamientos Tipo 2.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida mayor a 4.000 y hasta 15.000 m<sup>2</sup>.

c. **Equipamientos Tipo 3.** Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida mayor o igual a 15.000.

3. **Usos comerciales y de servicios.** Es la destinación asignada al suelo para el conjunto de actividades económicas en las cuales se dé el intercambio de bienes y servicios. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

a. **Comercial y de servicios Tipo 1.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>

b. **Comercial y de servicios Tipo 2.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.

c. **Comercial y de servicios Tipo 3.** Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>.

4. Usos industriales. Es la destinación asignada al suelo para el desarrollo de la secuencia de actividades de transformación, elaboración, ensamble, manufactura y/o demás procesos que impliquen cambio del estado o presentación original de unas materias primas o insumos en productos elaborados. Según el área construida en el uso se tipifican, así:

d. Industrial Tipo 1. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m<sup>2</sup>.

e. Industrial Tipo 2. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m<sup>2</sup> y 4.000 m<sup>2</sup>.

f. Industrial Tipo 3. Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m<sup>2</sup>.

**Parágrafo 1.** En todo el suelo urbano y de expansión urbana se prohíben los depósitos no cubiertos de vehículos, chatarra, materiales de construcción, combustibles, llantas y salvo en los polígonos donde se autoriza la gestión temporal de RCD, de residuos de cualquier tipo

**Parágrafo 2.** Las normas de usos permitidos están sujetas a las normas específicas de los tratamientos urbanísticos establecidos en el presente Plan.

De acuerdo a los usos proyectados y el (Tipo), que está ligado a tamaño en (m<sup>2</sup>), se deben tener en cuenta las medidas de mitigación.

### **2.1.5 Índices**

**Artículo 304. Reglas para la aplicación del Índice de construcción efectivo en el tratamiento urbanístico de renovación urbana.** El Índice de construcción efectivo que pueden concretar los proyectos en tratamiento urbanístico de renovación se determina así:

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

1. Los proyectos tramitados directamente mediante licencia urbanística que no incluyan la totalidad de los predios de una manzana pueden alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de cinco (5.0).

2. Los proyectos tramitados directamente mediante licencia urbanística siempre y cuando el área

a ceder (Fcep) sea mayor a 400 m<sup>2</sup> y se englobe como mínimo una esquina de manzana, pueden alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de seis (6.0).

3. Los proyectos que incluyan la totalidad de los predios de una manzana podrán alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de siete (7.0).

4. Se podrá superar el índice efectivo de siete (7.0) previa la adopción de plan parcial, en los demás casos previstos en el artículo "Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana".

### **2.1.6 Equipamientos**

**Artículo 176 Condiciones de edificabilidad y volumetría.** Las condiciones de edificabilidad y volumetría de los equipamientos deben cumplir lo siguiente, sin perjuicio del cumplimiento de las normas de permanencia y traslado del suelo dotacional de que trata el artículo anterior.

1. Equipamientos existentes. Los equipamientos construidos a la entrada en vigencia del presente Plan podrán solicitar el acto de reconocimiento con las condiciones de uso, edificabilidad y volumetría existentes en la edificación o edificaciones que lo conforman.

2. Equipamientos nuevos. En equipamientos nuevos la edificabilidad y volumetría se desarrollará según las siguientes situaciones:

a. En equipamientos que se localicen en cesiones urbanísticas destinadas a equipamientos o usos dotacionales, área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, manzanas completas, o en predios o globos de terreno superiores a 5000 m<sup>2</sup>, la altura máxima será el resultante de aplicar las normas comunes a todos los tratamientos sobre volumetría del presente Plan.

Para los equipamientos que se localicen en zona de tratamientos de Renovación Urbana, Conservación o Desarrollo, la edificabilidad será la determinada por las normas del tratamiento respectivo.

### **2.1.7 Altura de Edificaciones**

**Artículo 260. Altura máxima de las edificaciones.** La altura máxima de las edificaciones está sujeta a la aplicación de las normas de ocupación, cumplimiento de obligaciones urbanísticas en sitio, el número máximo de pisos permitido cuando éste se especifique en los mapas n. CU-5.4.2 a CU 5.4.33, los empates, aislamientos y retrocesos exigidos y las demás normas relacionadas con el aprovechamiento de los predios en edificabilidad,

Los criterios específicos para la determinación de la altura de las edificaciones y del cumplimiento de las normas sobre altura máxima en los tratamientos urbanísticos se desarrollan en el Manual de Normas Comunes a los tratamientos

2. Para los tratamientos de desarrollo en los rangos 1, 2, 3, 4C y 40 y renovación urbana, la altura máxima será el resultante de la correcta aplicación de las normas del tratamiento urbanístico respectivo.

### **2.1.8 Antejardines**

**Artículo 258. Dimensión del antejardín.** Corresponde a la mínima dimensión en metros permitida entre el paramento de construcción y el lindero del predio contra espacio público. La

dimensión mínima permitida está determinada en el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines" de acuerdo con las siguientes disposiciones:

1. Cuando en el mapa no se determine dimensión del antejardín, la dimensión mínima corresponde a las señaladas en las normas vigentes antes de la adopción del presente Plan.

2. La Secretaría Distrital de Planeación actualizará mediante resolución el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de antejardines" para incorporar las dimensiones que no fueron determinadas a la expedición del presente Plan.

3. Cuando la secretaría Distrital de Planeación encuentre zonas con antejardines que presenten mayores dimensiones a las establecidas en el mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines", deberá ajustar el mapa mediante resolución en un plazo no mayor a 30 días.

4. Mediante resolución se podrán agregar, ajustar o eliminar notas del mapa CU-5.5 "Dimensionamiento de Antejardines" siempre que tengan por objeto aumentar la dimensión de los antejardines o mejorar sus características ambientales.

### **2.1.9 Retrocesos**

**Artículo 259. Retrocesos existentes sobre espacio público.** Las zonas con retroceso sobre espacio público que requieran habilitar accesos peatonales a través de cualquiera de los elementos del sistema, lo deben hacer mediante licencia de construcción en cualquiera de sus modalidades, mediante la cual además del acceso, se autorice la eliminación del cerramiento o su remplazo acorde con las disposiciones señaladas en la "Sección condiciones generales aplicables a todos los tratamientos urbanísticos". En el presente caso se debe utilizar dicho retroceso para el acceso peatonal al predio cumpliendo con los porcentajes de endurecimiento permitidos para la franja de áreas privadas afectas al uso público.

### **2.1.10 Configuración de manzanas**

**Artículo 261. Condiciones para la configuración de manzanas en los diferentes tratamientos urbanísticos.** Los proyectos urbanísticos deberán subdividirse en manzanas y éstas a su vez en lotes, cumpliendo con los siguientes requisitos:

a. Las manzanas deberán delimitarse por vías, espacios públicos, cesión para equipamientos y elementos de la estructura ecológica principal. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana y se deben prever senderos mínimos de tres (3) metros de ancho que faciliten el acceso peatonal.

b. El área útil de las manzanas no puede ser mayor de uno punto tres (1.3) hectáreas, con excepción de las manzanas con uso principal industrial y/o usos logísticos que podrán tener un área útil máxima de dos (2) hectáreas o cuando sea necesario generar hasta una (1) manzana del proyecto urbanístico con un área superior a 1.3 hectáreas y hasta de 2.0 hectáreas, con el fin de integrar áreas que puedan resultar residuales de la división del área útil del proyecto entre la cifra de área máxima permitida por manzana de 1.3 hectáreas. Podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas de los elementos descritos en el literal a.

c. Las manzanas pueden conformarse en un mismo proyecto urbanístico o en conjunto con áreas vecinas, teniendo en cuenta la malla vial exterior al proyecto y sin que se supere el área máxima de manzana establecida en este artículo.

d. Las manzanas podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas por vías públicas vehiculares o peatonales y/o por cesiones públicas para parques o equipamientos o suelo del Sistema de Áreas Protegidas. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica

Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana. En estos casos se deben prever senderos peatonales que faciliten la apropiación del área por parte de la comunidad.

e. Las manzanas podrán dividirse en varios lotes destinados a vivienda por el sistema de agrupación o por sistema de loteo individual.

f. Se permitirá un máximo de tres manzanas contiguas separadas por vías peatonales.

### **2.1.11 Norma de Parqueaderos**

**Artículo 389. Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos.** Los estacionamientos en el área urbana de la ciudad deben responder a las necesidades de movilidad sostenible del Distrito Capital y contribuir a consolidar dinámicas que privilegien los desplazamientos peatonales, en vehículos de micro movilidad y en transporte público.

La provisión de estacionamientos para vehículos motorizados particulares que incluye cupos para motocicletas, tanto privados como de visitantes, se define a partir de las áreas de actividad y deben atender los porcentajes mínimos y máximos establecidos en la siguiente tabla de acuerdo con el subsector donde se localicen. El porcentaje de área destinada a estacionamientos incluye únicamente zonas de parqueo, maniobra y circulación vehicular.

Área de actividad	EXIGIDO	OPCIONAL	
	% área mínima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos	% Área máxima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos	% área adicional destinada para estacionamiento sujeta a pago compensatorio calculado sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos
Grandes servicios metropolitanos	No se exige un mínimo de área destinada a estacionamientos	Hasta el 20%	Hasta el 15%

### **2.1.12 Moradores**

**Artículo 370. Protección a moradores y actividades productivas.** Las acciones y actuaciones urbanísticas que se desarrollen en los tratamientos de conservación, consolidación, renovación urbana en la modalidad de revitalización y mejoramiento integral, deberán promover la permanencia de los moradores y de actividades productivas que tengan localización previa en el área de la intervención y que se permitan en el área de actividad en la que se desarrolla la acción o la actuación urbanística.

Se deberán aplicar de manera obligatoria las disposiciones de este subcapítulo en actuaciones estratégicas, en planes parciales de renovación urbana, en proyectos de renovación urbana sin plan parcial que engloben más de 1000 m<sup>2</sup> de área de terreno, en proyectos de mejoramiento integral de más de 2000 m<sup>2</sup>, en los tratamientos de conservación y consolidación cuando se efectúen englobes parcial o totales de manzanas, y en general en todos los proyectos que requieran de la intervención de operadores urbanos públicos.

**Parágrafo.** La ejecución obras de infraestructuras pública propenderán por incorporar las disposiciones para la protección a moradores y actividades productivas, cuando las características de la infraestructura lo permitan.

SE DEBE TENER EN CUENTA LOS ANEXOS DEL POT, EN ESPECIAL EL ANEXO 05 NORMAS COMUNES PARA TODOS LOS TRATAMIENTOS. Consideraciones de ubicación y morfología de las cesiones. Alturas, de edificaciones, aislamientos, antejardines, cerramientos. Subdivisión de lote. Equipamiento comunal privado. Áreas afectas a uso público. Estacionamientos. Condiciones de urbanización y reurbanización.

**2.2 Sistemas Estructurantes:**

Determinantes Ambientales: Elementos De La Estructura Ecológica Principal

**2.2.1 *Sistema de Parques Nacionales y Distritales:***

ID	NOMBRE PARQUE	AREA (m2)
0	URBANIZACION HACIENDA EL ESCRITORIO	8620,48
1	URBANIZACION HACIENDA EL ESCRITORIO	3491,32
2	Desarrollo Puente Grande Florencia	380,47
3	URBANIZACION LAS BRISAS	236,37
4	URBANIZACION CENTRO EJECUTIVO EL DORADO	4545,23
5	URBANIZACION CENTRO EMPRESARIAL EL DORADO	1658,64
6	URBANIZACION INDUSTRIAL LOS URAPANES	4157,04
7	URBANIZACION INDUSTRIAL LOS URAPANES	4744,87
8	URBANIZACION INDUSTRIAL LOS URAPANES	2494,04
9	URBANIZACION INDUSTRIAL URAPANES	1614,69



Fuente. Elaboración Propia.

**2.2.2 Áreas de Protección Ambiental:**

Respecto a esta determinante el predio se encuentra en cercanías al Humedal el Escritorio, parque ecológico Distrital de Humedal El Escritorio siendo zona de conservación del sector. Cabe resaltar que tal como se logra evidenciar en “la base de datos geográfica POT mapa No GC-3.2” el predio no se encuentra afectado por alguna determinante ambiental.



Zonas de conservación



Suelos de protección



Estructura ecológica

### 2.2.3 Sistema Hídrico:

El polígono no se encuentra afectado por ríos, quebradas o rondas hídricas de protección y por zonas de reservas. En el entorno del plan parcial se evidencian las siguientes rondas hídricas:



ID FUENTE HÍDRICA		ID FUENTE HÍDRICA	
0	Canal San Antonio o Central de Fontibón	122	Humedal Capellanía
2	Canal Maranta	135	Humedal Meandro del Say
4	Canal Los Angeles (Jaboque)	153	Río Bogotá
12	Canal Carmelo	246	Lago La Florida
27	Canal Aeropuerto 3	248	Canal Marantá
28	Canal Aeropuerto 1	286	Canal Río Bogotá Sector Aeropuerto
29	Canal Aeropuerto 2	385	Río Bogotá
30	Canal Aeropuerto 4	408	Humedal Tres Esquinas
43	Humedal Jaboque	466	Laguna
49	Humedal Capellanía	566	Pantano
96	Canal Río Bogotá Sector Aeropuerto	603	Humedal del Guali
96	Humedal Meandro del Say	664	Laguna
112	Humedal Jaboque		

### 2.2.4 Cuerpos de agua.

En cuanto a los recursos hídricos, la localidad de Fontibón está compuesta por dos corrientes de agua: el Río Fucha y un corto tramo del Río Bogotá. También posee dos humedales como Parques Ecológicos Distritales, el humedal Capellanía y el humedal Meandro del Say, estos

espacios son de gran importancia para la ciudad por el beneficio ambiental y ecológico que ofrecen. De igual manera es necesario resaltar que hace tan sólo unas décadas en la localidad hubo una mayor presencia de humedales en los sitios que actualmente están ocupados por los barrios Arabia, La Laguna, Ferrocaja, Valparaíso y Ciudad Salitre, entre otros. Adicionalmente la localidad está surcada por los canales San Francisco, Boyacá y el canal Fontibón oriental<sup>27</sup>.

### 2.2.5 Zonas de Riesgo por Inundación y Remoción en Masa:

Respecto a la amenaza por fenómenos naturales, la totalidad del ámbito de intervención, se encuentra categorizado en zona de amenaza baja por movimientos en masa y amenaza por avenidas torrenciales. Se encuentra en un área no zonificada de amenaza por inundación en sectores que colindan entre el Humedal el Escritorio y predios que se encuentran clasificados en amenaza alta y media por encharcamiento.

Amenaza por movimientos  
en masa – suelo urbano

Amenaza por  
encharcamiento en suelo  
urbano

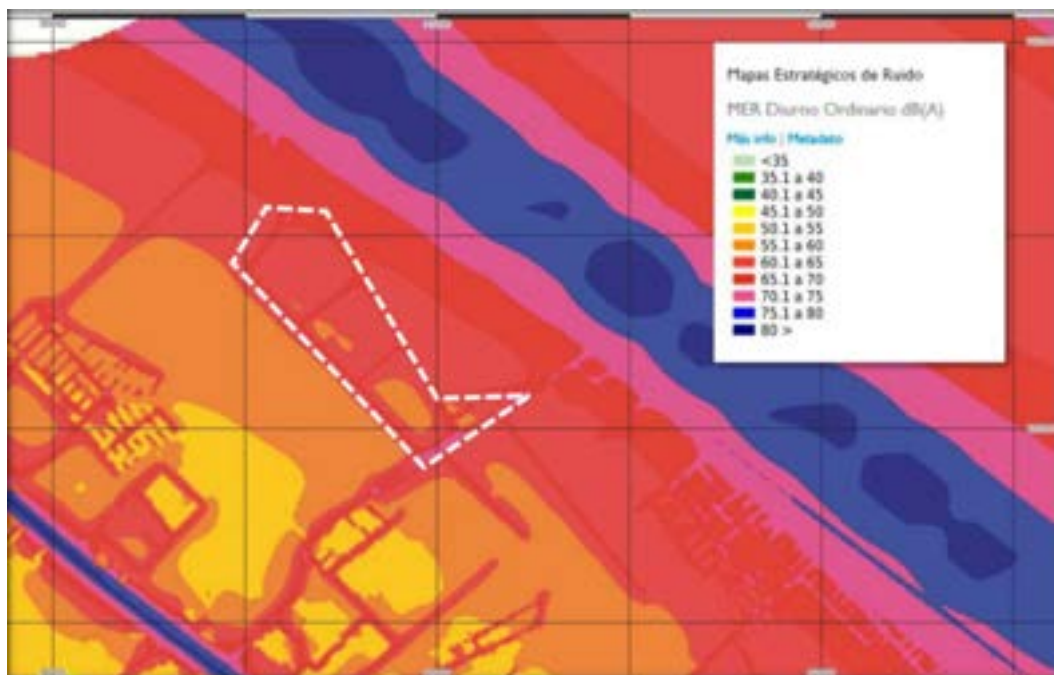
Amenaza por inundación en  
suelo urbano



<sup>27</sup> "Ficha Ambiental de Fontibón (Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente-DAMA, 2003)"

### 2.2.6 Indicadores de Ruido:

Debido que el proyecto colinda con el Aeropuerto El Dorado y es un sector Industrial. Presenta una afectación muy alta por ruido, entre 65.1 a 70.



Como lo determina la Aeronáutica Civil, en los términos de referencia en estudio de impacto ambiental para el aeropuerto internacional el dorado de la ciudad de BOGOTÁ D.C., se presenta *Conflicto de Uso del Suelo: Es el cálculo de excedencias de los niveles de presión sonora LAeqD (nivel sonoro continuo equivalente ponderado A para el periodo día) y LAeqN (nivel sonoro continuo equivalente ponderado A para el periodo noche), con respecto al uso del suelo definido de conformidad con las normas urbanísticas del plan de ordenamiento territorial y los instrumentos que lo desarrollen mediante las entidades territoriales competentes. Vinculando a los estándares máximos permisibles establecidos según la Resolución 0627 de 07 de abril de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; valores menores a 0 representan que*

*no hay conflicto de uso del suelo y valores mayores a 1 representan el grado de conflicto de uso del suelo (MAVDT, 2016)<sup>28</sup>. Subrayo fuera del texto*

La propagación del ruido generado por la operación aérea y determinado por el nivel de presión sonora continuo equivalente con ponderación temporal día-noche y frecuencial A de 65 LDN, representa un alto nivel de contaminación auditiva, por las viviendas aledañas.

Como lo indica la Resolución No. 01842 Del 16 de septiembre de 2019:

**“Artículo 9°. Estándares máximos permisibles de emisión de ruido.** En la Tabla 1 de la presente resolución se establecen los estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles ponderados A (dB(A)):

**Tabla 1**

Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido expresados en decibeles DB(A)

Sector	Subsector	Estándares máximos permisibles de niveles de emisión de ruido en dB(A)	
		Día	Noche
Sector A. Tranquilidad y Silencio	hospitales, bibliotecas, guarderías, sanatorios, hogares geriátricos.	55	50
Sector B. Tranquilidad y Ruido Moderado	Zonas residenciales o exclusivamente destinadas para desarrollo habitacional, hotelería y hospedajes.	65	55
	Universidades, colegios, escuelas, centros de estudio e investigación.		
	Parques en zonas urbanas diferentes a los parques mecánicos al aire libre.		

<sup>28</sup> Términos de referencia en estudio de impacto ambiental para el aeropuerto internacional el dorado modelo de propagación sonora – EIA.

Sector C. Ruido Intermedio Restringido	Zonas con usos permitidos industriales, como industrias en general, zonas portuarias, parques industriales, zonas francas.	75	75
	Zonas con usos permitidos comerciales, como centros comerciales, almacenes, locales o instalaciones de tipo comercial, talleres de mecánica automotriz e industrial, centros deportivos y recreativos, gimnasios, restaurantes, bares, tabernas, discotecas, bingos, casinos.	70	60
	Zonas con usos permitidos de oficinas.	65	55
	Zonas con usos institucionales.		
	Zonas con otros usos relacionados, como parques mecánicos al aire libre, áreas destinadas a espectáculos públicos al aire libre.	80	75
Sector D. Zona Suburbana o Rural de Tranquilidad y Ruido Moderado	Residencial suburbana.	55	50
	Rural habitada destinada a explotación agropecuaria.		
	Zonas de Recreación y descanso, como parques naturales y reservas naturales.		

**Parágrafo 1°.** Cuando la emisión de ruido en un sector o subsector, trascienda a sectores o subsectores vecinos o inmersos en él, los estándares máximos permisibles de emisión de ruido son aquellos que corresponden al sector o subsector más restrictivo.

**Artículo 13. Ruido de aeropuertos.** Los aeropuertos son considerados como sectores industriales y el ruido debe ser evaluado según lo estipulado en la presente resolución para este tipo de sectores.

Si bien una determinante fuerte es la condición de ruido que genera el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, termina siendo una determinante que se debe solucionar técnicamente, mediante medidas ambientales y calidad de la infraestructura a desarrollar.

- **Evaluación Ambiental:** Si bien el área de objeto del plan parcial no está colindando con aspectos ambientales, como humedales, ríos o zona de

protección, se han determinado dos aspectos como considerantes ambientales a tener en cuenta:

1- Proteger la zona de verde (parque), actual que tiene la zona y teniendo en cuenta que el área objeto de plan parcial, está en déficit de espacio público, las áreas complementarias que se generan de acuerdo con la exigencia de norma actual se convertirán en un complemento del área ya existente.

2- El alto nivel de contaminación auditiva, resultado del funcionamiento del AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, que presta servicios de pasajeros, transporte de carga e incluso presta servicio a las fuerzas militares y la presidencia de Colombia.

- **Mitigación Del Ruido:** Control del ruido, en cumplimiento con los estándares de ruido máximo permitido de acuerdo a la resolución nacional 627 de 2006.

Insonorización al interior de los espacios donde se desarrollen usos de alto impacto ambiental.

Áreas de Amortiguamiento, se deberá desarrollar sobre su espacio público colindante y espacio afecto a uso público estrategias paisajísticas orientadas a la siembra de arboles o construcción de barreras ambientales que mitiguen las emisiones atmosféricas por fuentes fijas generadas.

Por su cercanía con el Aeropuerto internacional el Dorado, las edificaciones proyectadas deberán tener en cuenta en las especificaciones constructivas y técnicas, sistemas de insonorización, especialmente en las ventanas, de igual forma deben cumplir con todas acciones de mitigación que tiene el POT de la ciudad de Bogotá D.C.

**2.2.7 Elementos de la Estructura Integradora de Patrimonios:**

Respecto a la presencia de Bienes de Interés Patrimonial y/o Cultural se evidencia que, una vez revisada la información del Ministerio de Cultura para bienes patrimoniales nacionales y lo presente en el Decreto 555 del 2021, cartografía oficial, debe indicarse que para el área delimitada del Plan Parcial que no existen elementos de tal calificación, tampoco en su entorno inmediato.



**2.2.8 Equipamientos Colectivos y Espacio Público:**

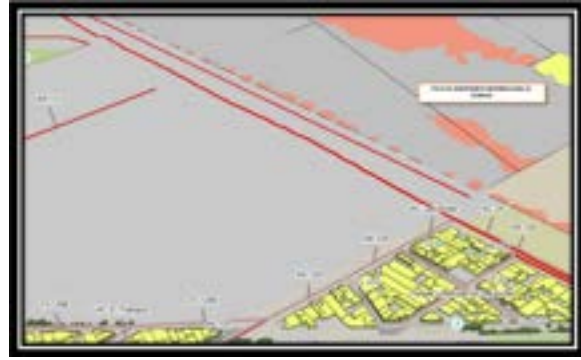
El sector que comprende el área de intervención del plan parcial, presenta grandes deficiencias de equipamientos colectivos y espacio público de calidad. Así que, para este análisis, se decide estudiar el área influencia de su entorno, donde se logró recopilar más información correspondiente al tema dotacional del sector.



TOMA 1



TOMA 2



TOMA 3



TOMA 4



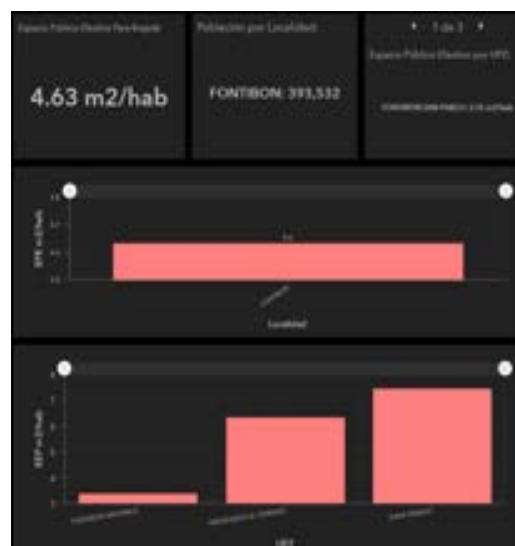
Se identifican la presencia de un parque vecinal dentro del polígono de intervención del plan parcial, denominado parque urbanización hacienda el Escritorio, entre el costado noroccidental de la carrera 130 entre calle 22a y calle 22C, y el parque vecinal de la misma denominación ubicado fuera del polígono de intervención al costado occidental, entre la carrera 132 y transversal 133. En la toma 2, se evidencia la ubicación de un parque de bolsillo, denominado parque urbanización las brisas, entre diagonal 34 a con carrera 128 costado nororiental. En la toma 3, se evidencia la presencia del colegio Antonio Van Uden, ubicado en el Barrio San Pablo Jericó (Cl 18a - Kr 123) en el costado suroccidental del polígono de intervención

se encuentra el parque vecinal denominado urbanización Industrial los Urapanes ubicado entre calle 22 entre carrera 132 y carrera 131 y entre carrera 132 y carrera 131 con calle 22 a y calle 23. En la toma 4 se ubican dos parques vecinales denominados, parque Urbanización Centro Empresarial El Dorado ubicado entre la calle 31 a con prolongación de la carrera 127 costado noroccidental y parque urbanización centro ejecutivo el dorado entre la carrera 127 con diagonal 34 a costado suroccidental.

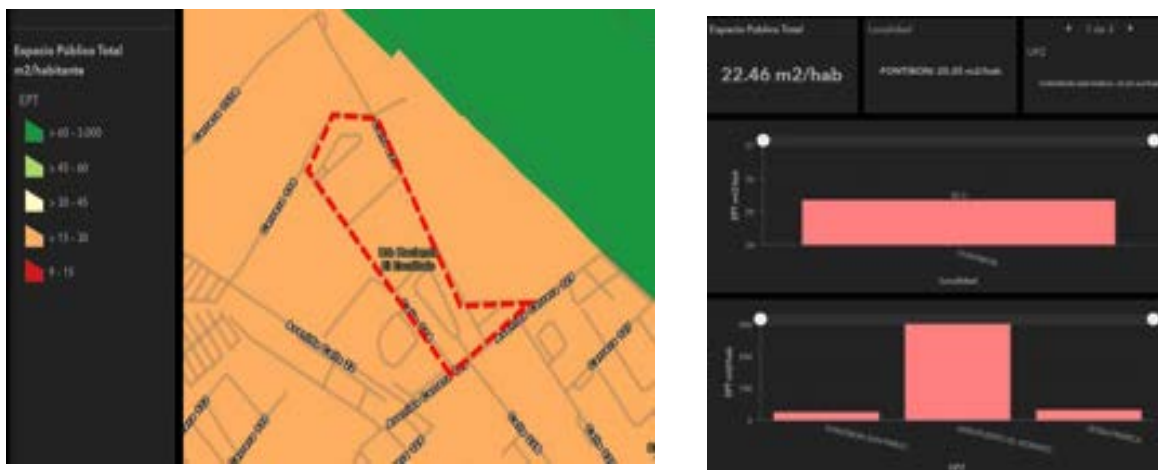
### 2.2.8.1 *Indicadores de espacio público:*

Teniendo en cuenta conforme las cifras determinadas por el observatorio de espacio público de Bogotá, el distrito cuenta con un promedio de espacio público de 4.63m<sup>2</sup>/hab. La localidad de Fontibón cuenta con un promedio de población de 393.532 y un promedio de espacio público de 3.35m<sup>2</sup>/hab., a continuación, se determinan los indicadores de espacio público por metro cuadrado por habitante dentro del polígono que ocupa el ámbito de planificación plan parcial y su entorno:

Espacio público efectivo M<sup>2</sup>/ habitante: (3.35 m<sup>2</sup>/habitante)



Espacio publico total M2/habitante: (24,05 m2/habitante)



Concluyendo los indicadores se evidencia un notorio déficit de espacios de esparcimientos y de elementos urbanos los cuales pueden generar un lugar digno para el ciudadano.

Consecuencia de la alta densidad poblacional y antecedentes de formación informal y/o ilegal en la Localidad de Fontibón, en donde los procesos de urbanización y demanda social de la población de escasos recursos privilegiaban la destinación del suelo a uso residencial, dejando a un lado la generación de espacio público y, por consiguiente, las áreas para la construcción de equipamientos.

La problemática recae, a raíz de la ausencia de iniciativas para la recuperación de espacios públicos y comunitarios y ausencia de una estrategia local para la constitución de acuerdos que potencialicen el buen uso, acceso y aprovechamiento del espacio público de Fontibón. En cuanto al tema de productividad, trabajo e informalidad, se evidencia debilidad en la formulación de programas, planes y proyectos para las empresas pequeñas y medianas.<sup>29</sup>

<sup>29</sup> ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL Secretaría Distrital de Planeación - Subsecretaría de Planeación de la Inversión / DPSI Fecha de impresión: 07-MAR-2023 12:06 Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo - SEGPLAN Reporte: sp\_informacion\_py\_v04.rdf (RQ-201-2020) Ficha de Estadística Básica de Inversión Local EBI-L

- **Red De Servicios Públicos Domiciliarios:** De acuerdo con el análisis realizado se ha determinado que el área donde se proyecta el PPRU “CIUDAD AEROPUERTO” cuenta con la totalidad de cobertura de los servicios públicos domiciliarios (Acueducto, alcantarillado, aseo, energía eléctrica, telefonía pública básica conmutada, y distribución de gas combustible), toda vez que se ubica sobre el suelo urbano.



De los 104.048 hogares de la localidad de Fontibón hay una cobertura del 100% en Acueducto, Alcantarillado y recolección de basuras. Energía Eléctrica el 99% y Gas Natural del 90.4%<sup>30</sup>.

<sup>30</sup> Caracterización General de Escenarios de Riesgo, Consejo Local de gestión del Riesgo y Cambio Climático, Localidad de Fontibón

### 2.2.9 Sistema de Movilidad:

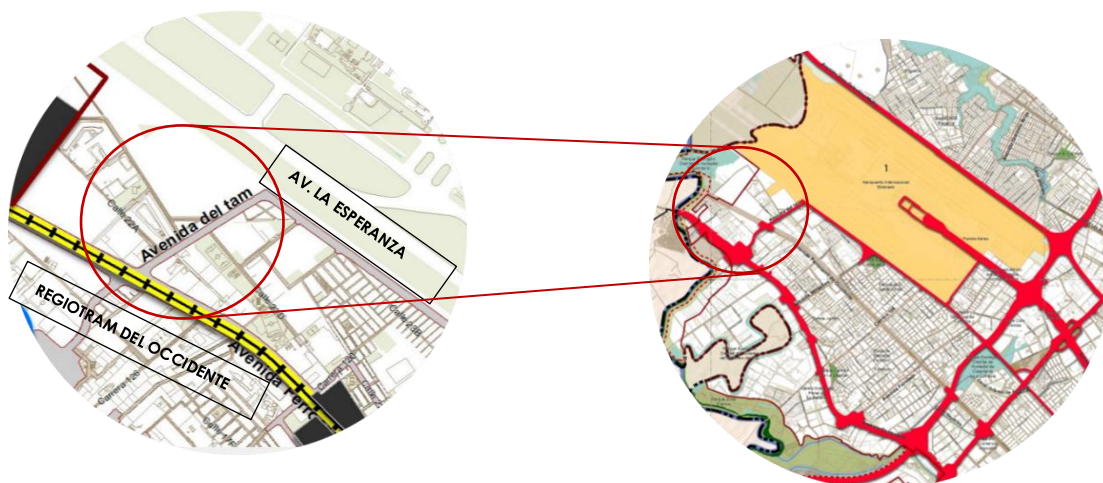
La red vial mantiene una buena articulación en el proyecto, cuenta con la avenida Carrera 129, denominada avenida del TAM, Carrera 129b, Carrera 130, Carrera 132, Carrera 134 – Calle 22c, Calle 22ª - transversal 129b y la transversal 133, posee así el polígono escogido una accesibilidad existente que conecta y contribuye a la movilidad y a la articulación en sí, de la población tanto residente como la población flotante, no obstante, el estado actual de la malla vial, al interior del área del plan parcial, no cuentan con las condiciones técnicas y espaciales para un nuevo desarrollo, adicionalmente la ubicación de un patio taller del sistema de transporte pasivo de la capital, ha sido un detonante del mal estado de malla vial en especial calle 22ª.



Fuente. Elaboración propia.

De igual manera se identifica que, sobre el polígono del área de intervención se da articulación y acceso mediante la avenida TAM que conecta y se articula con la avenida la esperanza y avenida ferrocarril del occidente (proyección del Regiotram del occidente), evidenciándose en la zona un gran potencial de conexión intermodal que le apuesta a las estrategias y objetivos de la creación del distrito aeroportuario- Fontibón, no obstante la infraestructura se encuentra limitada en la ausencia de sistemas de transporte masivo y vías de unico acceso, que desarticulan al Aeropuerto con su entorno y desaprovechan el potencial del

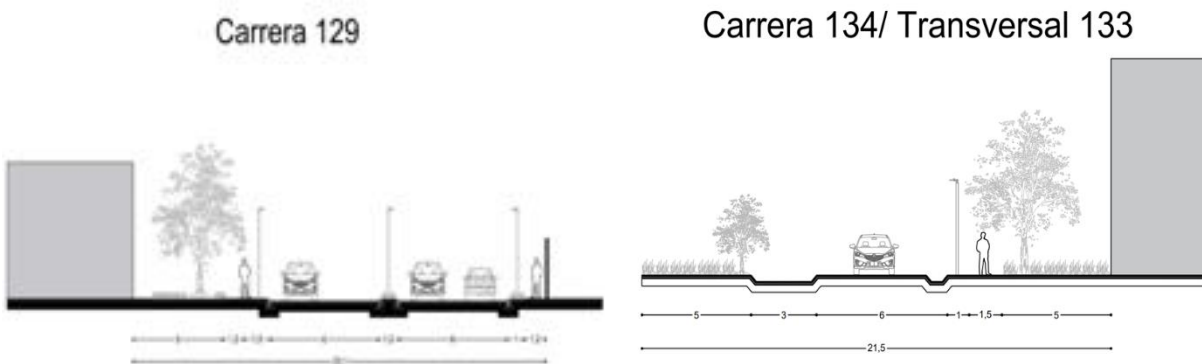
mismo respecto de los proyectos estructurantes para consolidar una estructura de logística especializada<sup>31</sup>.



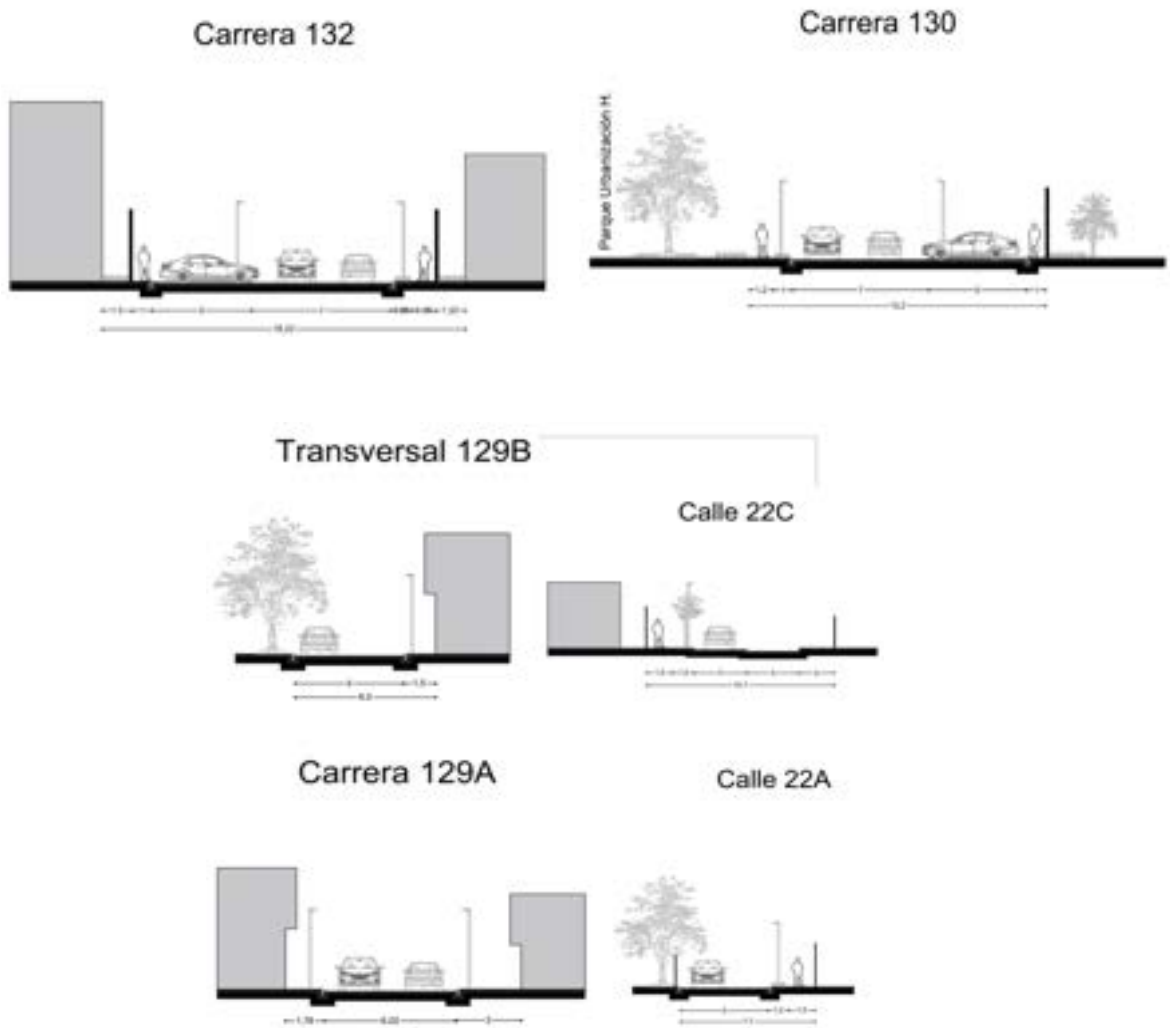
Fuente. Elaboración propia



### 2.2.9.1 Perfiles Viales Existentes:

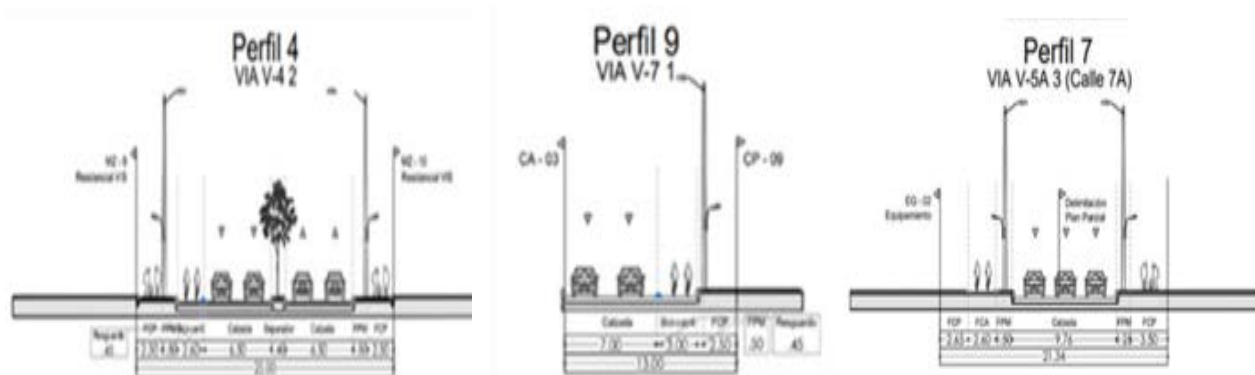


<sup>31</sup> cu-4.4.4.\_sistema\_de\_movilidad-red\_de\_transporte\_de\_carga\_y\_para\_la\_actividad\_logistica.pdf  
 cu-4.4.3.\_sistema\_de\_movilidad-red\_vial.pdf



**2.2.9.1.1 Perfil Vial Propuesto:**

El artículo 155 del POT, indica los anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles del espacio público para la movilidad: "Los rangos de las franjas se deben ajustar según las condiciones particulares de intervención, las características de su entorno y las variaciones de dimensión del perfil:



### 2.2.9.2 Sistema de transporte:



En el costado norte del predio se ha ubicado un patio taller, del sistema SITP, que genera un gran impacto en el entorno inmediato.



Actualmente el área objeto de estudio, presenta colindancia directa sobre una red vial categoría A-3, la cual bordea todo el límite del aeropuerto, por su trazado

a futuro podrá ser un eje vial, de gran importancia para la movilidad de toda la zona, sin embargo, hoy es un eje vial de una movilidad muy lenta.

Se identifica que, sobre el polígono del área de intervención se da articulación y acceso mediante la avenida TAM que conecta y se articula con la avenida la esperanza y avenida ferrocarril del occidente (proyección del Regiotram del occidente), evidenciándose en la zona un gran potencial de conexión intermodal que le apuesta a las estrategias y objetivos de la creación del distrito aeroportuario- Fontibón, no obstante la infraestructura se encuentra limitada en la ausencia de sistemas de transporte masivo y vías de único acceso, que desarticulan al Aeropuerto con su entorno.

De cara a los aspectos identificados en el diagnostico, corresponde al potencial que tendría a futuro desarrollo en cuanto a la movilidad de infraestructura de transporte público, ya que presenta colindancia con la AV TAM, adicionalmente tiene cercanía con el trazado y paradas proyectadas del REGIOTRAM DE OCCIDENTE y otros proyectos estructurantes de infraestructura vial que generarían un impacto positivo al nuevo proyecto y que de acuerdo con el enfoque que se convierta en un elemento articulador entre el aeropuerto

### PROYECTOS ESTRUCTURANTES

Proyectos estratégicos que garantizan la sostenibilidad de un nodo desarrollo económico regional y del sistema aeroportuario. Requieren de articulación entre los actores nacionales, regionales y distritales para generar mejores y mayores impactos principalmente sobre la movilidad, la conectividad ambiental y el sistema aeroportuario.



En concordancia con las políticas del POT actual de Bogotá D.C, el cual busca incentivar el uso de medios de transporte alternativo y teniendo en cuenta que los predios en áreas de actividad de GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS, no tienen exigencia de mínima de parqueaderos, el esquema proyectado, contempla la estimulación del transporte público y sistema de movilidad alternativos como las bicicletas, por tal motivo la los trazados viales propuestos, contemplan dentro de su estructura circuitos de ciclo rutas

**2.3 Aspectos Socio Económicos:**

Conforme el estudio de caso efectuado para la caracterización de los aspectos socioeconomicos del diagnostico del presente proyecto de plan parcial de renovación urbana, se evidenció lo siguiente:

**2.3.1 Distribución de Manzanas:**

En total, se identifican 5 manzanas que conforman el polígono de intervención del plan parcial, las cuales se presentan las siguientes áreas:



Fuente. Elaboración Propia.

MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

2.3.2 Identificación Predial:



2.3.2.1 Listado de Matriculas Inmobiliarias y Cédulas Catastrales:

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRICULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONÓMICO
1	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	2	50C-1298156	7053,87	INDUSTRIAL
2	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	49	50C-1907938	29154,58	INDUSTRIAL
3	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	35	50C-1369214	20123,21	INDUSTRIAL
4	11001016409140004003500000000	NORMAL	1	50C-1416999	151,00	RESIDENCIAL
5	11001016409140005002000000000	NORMAL	1	50C-1288786	75,50	RESIDENCIAL
6	1100101640914000400180000000000	NORMAL	1	50C-709922	68,13	RESIDENCIAL
7	1100101640914000500130000000000	NORMAL	1	50C-196719	133,93	RESIDENCIAL
8	1100101640914000400230000000000	NORMAL	1	50C-702505	57,70	COMERCIAL
9	1100101640914000400280000000000	NORMAL	1	50C-540438	140,13	COMERCIAL
10	1100101640914000500010000000000	NORMAL	1	50C-910127	97,72	COMERCIAL
11	1100101640914003909864000000000	NORMAL	1	50C-1758251	625,19	ESPACIO PÚBLICO
12	1100101640914000500130000000000	NORMAL	1	50C-842784	62,11	RESIDENCIAL
13	1100101640914000500020000000000	NORMAL	1	50C-142980	157,65	COMERCIAL
14	1100101640914003800100000000000	NORMAL	1	50C-1656367	5748,39	INDUSTRIAL
15	11001016409140038000600000000000	NORMAL	1	50C-1411301	2917,05	INDUSTRIAL
16	-	DISPERSO	1	-	533,32	ESPACIO PÚBLICO
17	-	DISPERSO	1	-	758,49	ESPACIO PÚBLICO
18	11001016409140004000700000000000	NORMAL	1	50C-456778	152,00	RESIDENCIAL
19	11001016409140004003600000000000	NORMAL	1	50C-1021440	145,39	RESIDENCIAL
20	11001016409140004003200000000000	NORMAL	1	50C-1402785	149,11	RESIDENCIAL
21	11001016409140004003600000000000	NORMAL	1	50C-281491	149,11	RESIDENCIAL

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRICULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONÓMICO
22	110010164091400040026000000000000	NORMAL	1	50C-1193253	110,96	RESIDENCIAL
23	1100101640914000400270000000000000	NORMAL	1	50C-1401204	72,18	RESIDENCIAL
24	1100101640914000500030000000000000	NORMAL	1	50C-261018	155,15	COMERCIAL
25	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	6	50C-1378793	2396,32	INDUSTRIAL
26	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	14	50C-1989386	6894,73	INDUSTRIAL
27	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	5	50C-1377833	4123,04	INDUSTRIAL
28	110010164091400040001000000000000000	NORMAL	1	50C-223428	149,06	COMERCIAL
29	110010164091400050009000000000000000	NORMAL	1	50C-8724	131,06	RESIDENCIAL
30	110010164091400040012000000000000000	NORMAL	1	50C-149340	117,81	RESIDENCIAL
31	110010164091400050004000000000000000	NORMAL	1	50C-680033	149,68	RESIDENCIAL
32	110010164091400050018000000000000000	NORMAL	1	50C-459525	152,96	COMERCIAL
33	110010164091400040031000000000000000	NORMAL	1	50C-850633	150,93	RESIDENCIAL
34	110010164091400380005000000000000000	NORMAL	1	50C-1298158	151,93	RESIDENCIAL
35	1100101640914000400200000000000000000	NORMAL	1	50C-688982	2815,44	INDUSTRIAL
36	1100101640914000400160000000000000000	NORMAL	1	50C-400395	54,65	RESIDENCIAL
37	11001016409140005001100000000000000000	NORMAL	1	50C-934717	129,84	RESIDENCIAL
38	11001016409140005000700000000000000000	NORMAL	1	50C-410765	115,64	RESIDENCIAL
39	11001016409140005000800000000000000000	NORMAL	1	50C-934058	94,27	RESIDENCIAL
40	11001016409140005000500000000000000000	NORMAL	1	50C-143405	150,73	RESIDENCIAL
41	11001016409140004002200000000000000000	NORMAL	1	50C-747081	70,53	COMERCIAL
42	11001016409140038001130000000000000000	NORMAL	1	50C-1758255	8476,05	ESPACIO PÚBLICO

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRICULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONÓMICO
43	11001016409140004001300000000000000000	NORMAL	0	50C-2042124	5838,38	COMERCIAL
44	11001016409140004001400000000000000000	NORMAL	0	50C-194340	153,22	RESIDENCIAL
45	11001016409140004001500000000000000000	NORMAL	0	50C-214794	150,09	RESIDENCIAL
46	11001016409140004001600000000000000000	NORMAL	0	50C-1499158	150,51	RESIDENCIAL
47	11001016409140004001700000000000000000	NORMAL	0	50C-1449653	2968,71	INDUSTRIAL
48	11001016409140004001800000000000000000	NORMAL	0	50C-1388018	152,96	RESIDENCIAL
49	11001016409140004001900000000000000000	NORMAL	0	50C-152134	146,17	RESIDENCIAL
50	11001016409140004002000000000000000000	NORMAL	0	50C-1188997	151,09	RESIDENCIAL
51	11001016409140004002100000000000000000	NORMAL	0	50C-47918	128,18	RESIDENCIAL
52	11001016409140004002200000000000000000	NORMAL	0	50C-1754754	151,39	RESIDENCIAL
53	11001016409140004002300000000000000000	NORMAL	0	50C-194973	87,88	RESIDENCIAL
54	11001016409140004002400000000000000000	NORMAL	0	50C-2042125	150,41	COMERCIAL
55	11001016409140004002500000000000000000	NORMAL	0	50C-85193	122,89	RESIDENCIAL
56	11001016409140004002600000000000000000	NORMAL	0	50C-1487384	143,22	RESIDENCIAL
57	11001016409140004002700000000000000000	NORMAL	0	50C-582596	148,21	RESIDENCIAL
58	11001016409140004002800000000000000000	NORMAL	0	50C-1413010	151,05	COMERCIAL
59	11001016409140004002900000000000000000	NORMAL	0	50C-1413088	151,86	RESIDENCIAL
60	11001016409140004003000000000000000000	NORMAL	0	50C-1487382	151,01	RESIDENCIAL
61	11001016409140004003100000000000000000	NORMAL	0	50C-2042123	150,76	COMERCIAL
62	11001016409140004003200000000000000000	NORMAL	0	-	149,09	RESIDENCIAL
63	11001016409140004003300000000000000000	NORMAL	0	50C-138978	143,99	COMERCIAL

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRICULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONÓMICO
64	11001016409140004003400000000000000000	NORMAL	0	50C-1384361	75,42	RESIDENCIAL
65	11001016409140004003500000000000000000	NORMAL	0	50C-1481925	150,92	RESIDENCIAL
66	11001016409140004003600000000000000000	NORMAL	0	50C-2188936	148,17	RESIDENCIAL
67	11001016409140004003700000000000000000	NORMAL	0	50C-8488	230,02	COMERCIAL
68	11001016409140004003800000000000000000	NORMAL	0	50C-1481923	233,62	RESIDENCIAL
69	11001016409140004003900000000000000000	NORMAL	0	50C-570434	111,39	RESIDENCIAL
70	11001016409140004004000000000000000000	NORMAL	0	50C-402798	145,28	RESIDENCIAL
71	11001016409140004004100000000000000000	NORMAL	0	50C-532016	121,14	RESIDENCIAL
72	11001016409140004004200000000000000000	NORMAL	0	50C-770429	16,25	RESIDENCIAL
73	11001016409140004004300000000000000000	NORMAL	0	50C-2188937	76,28	RESIDENCIAL
74	11001016409140004004400000000000000000	NORMAL	0	50C-587859	230,02	RESIDENCIAL
75	11001016409140004004500000000000000000	NORMAL	0	50C-530696	148,02	RESIDENCIAL
76	11001016409140004004600000000000000000	NORMAL	0	50C-4990	150,06	COMERCIAL
77	11001016409140004004700000000000000000	NORMAL	0	50C-748873	76,89	COMERCIAL
78	11001016409140004004800000000000000000	NORMAL	0	50C-1758253	1238,03	ESPACIO PÚBLICO
79	-	DISPERSO	0	-	1183,3	ESPACIO PÚBLICO
80	11001016409140004004900000000000000000	NORMAL	0	50C-1758252	4147,32	ESPACIO PÚBLICO
81	11001016409140004005000000000000000000	NORMAL	0	50C-1758260	921,89	ESPACIO PÚBLICO
82	11001016409140004005100000000000000000	NORMAL	0	50C-1758259	912,68	ESPACIO PÚBLICO
83	11001016409140004005200000000000000000	NORMAL	0	50C-1758263	947,42	ESPACIO PÚBLICO
84	11001016409140004005300000000000000000	NORMAL	0	50C-1758258	1267,39	ESPACIO PÚBLICO
85	-	DISPERSO	0	-	8617,37	ESPACIO PÚBLICO

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

### 2.3.2.2 Titulares Del Derecho De Dominio:

Se identifican los titulares del derecho de dominio inscritos, determinados por matrícula inmobiliaria:

Matrícula	Titular	Matrícula	Titular	Matrícula	Titular
SAC 070934	PROMPLAST S. EN C. CONDOMINIO WY PARQUEWAY	SAC 0709	LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ	SAC 0709	LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ
SAC 080704	CONSTRACCIONA COLUMENA S.A.	SAC 0809	ELIUDZEL VALLEJA	SAC 0809	ELIUDZEL VALLEJA
SAC 080874	CONSTRACCIONA COLUMENA S.A. EN PROYECTO DE CONDOMINIO S. EN EL CANTON DE	SAC 0809	ANDREA CRISTINA GARCIA ROMERO	SAC 0809	ANDREA CRISTINA GARCIA ROMERO
SAC 080903	WANTON HOLDINGS COMPANY LIMITED	SAC 0809	CARLOS EDUARDO GUERRA	SAC 0809	CARLOS EDUARDO GUERRA
SAC 080904	JORGE HERNANDEZ ALVARO PENAOLA	SAC 0809	JOSÉ DOMINGO SERRANO PENAOLA	SAC 0809	JOSÉ DOMINGO SERRANO PENAOLA
SAC 080907	DAVID HERNANDEZ TORRES GARCERAN	SAC 0809	WILSON ESCOBAR S.A.	SAC 0809	WILSON ESCOBAR S.A.
SAC 080908	JOSÉ MANUEL CARRERA MORALES	SAC 0809	FRANCISCO PERAZA	SAC 0809	FRANCISCO PERAZA
SAC 080909	HENRIQUEZ LARSEN PASTORAN	SAC 0809	OLGA MONTAÑA DE MENDO	SAC 0809	OLGA MONTAÑA DE MENDO
SAC 080910	CLAUDIA DEL CARMEN PASTORAN FRIEL	SAC 0809	ANTHONY DE PRADO CHAVEZ	SAC 0809	ANTHONY DE PRADO CHAVEZ
SAC 080911	LUIS OSORIO CAMPO GUZMAN	SAC 0809	ANTHONY DE PRADO CHAVEZ	SAC 0809	ANTHONY DE PRADO CHAVEZ
SAC 080912	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ
SAC 080913	JORGE ENRIQUE LOPEZ CHAVEZ	SAC 0809	JORGE ENRIQUE LOPEZ CHAVEZ	SAC 0809	JORGE ENRIQUE LOPEZ CHAVEZ
SAC 080914	EDUARDO HERNANDEZ VILLALBA	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080915	OLIVIA ROSA	SAC 0809	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ
SAC 080916	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080917	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080918	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080919	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080920	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080921	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080922	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080923	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080924	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080925	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080926	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080927	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080928	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080929	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080930	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080931	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080932	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080933	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080934	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080935	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080936	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080937	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080938	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080939	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080940	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080941	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080942	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080943	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080944	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080945	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080946	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080947	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080948	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080949	SEBASTIAN CAMPO DE BOGOTÁ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ
SAC 080950	FRANCISCO HERNANDEZ Y CIA S.C.A.	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ	SAC 0809	JOSÉ MANUEL SANCHEZ


### 2.3.3 Caracterización de las Zonas Residenciales por Barrios:

En el entorno del área de intervención, se identifican 12 barrios, evidenciándose que dentro del polígono de intervención se encuentra identificado y determinado el barrio el Triángulo.

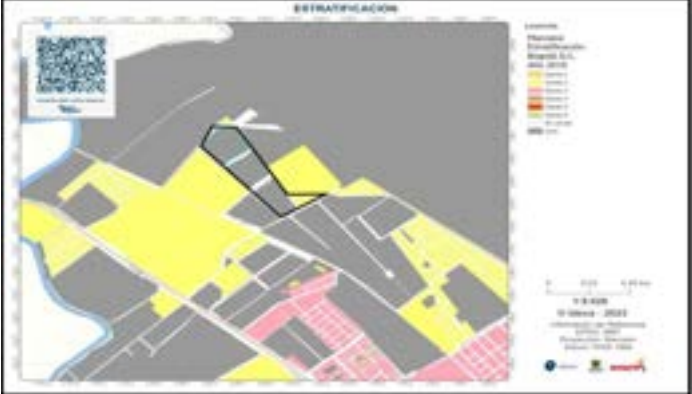



ID	NOMBRE
0	VILLA ANDREA
1	PUENTE GRANDE FLORENCIA
2	JERICO
3	LA SELVA DORADA
4	EL TRIANGULO
5	LAS BRISAS
6	LA ESTACION
7	SAN PABLO
8	VILLA LILIANA
9	PUENTE GRANDE
10	AMBALEMA LOTES Nº 2 Y Nº 3
11	PRADOS DE LA ALAMEDA I Y II
12	KAZANDRA

2.3.3.1 **Caracterización Socioeconómica del Barrio El Triángulo<sup>32</sup>:**

GENERALIDAD	OBSERVACIÓN
	
Código del Barrio	9028
Pertenece a la UPL	12 FONTIBÓN
Reseña Histórica	<p>El terreno en donde se encuentra construido el barrio el Triangulo se ubica en inmediaciones del aeropuerto el Dorado. Estas tierras pertenecieron a la familia Escandón y se dedicaban a la explotación agrícola, especialmente cultivos de maíz y papa, además de la actividad ganadera.</p> <p>A finales de la década de los 60 y principios de los años 70 se inició el proceso de loteo y fundación del barrio. Al comienzo estos predios fueron comprados por familias que trabajaban en las fincas aledañas a la zona tales como la hacienda El Escritorio y la Naveta, así como por algunos empleados del Aeropuerto y fábricas como Estructuras HB.</p> <p>Con el rápido crecimiento que estaba experimentando el barrio, los habitantes decidieron unirse para obtener la personería jurídica, que se expidió mediante la resolución 1346 del 28 de Septiembre de 1972, esta nueva condición les permitió acceder a los servicios públicos básicos.</p> <p>Más recientemente se adquirió el terreno para la construcción del parque en inmediaciones de los centros empresariales sobre la carrera 130 entre calles 22A y 22C. En la actualidad el espacio cuenta con una cancha de microfútbol y baloncesto al igual que mobiliario como bancas y cestas de basura.</p> <p>Hoy el barrio está conformado por 50 casas, que han mantenido su carácter residencial, pese su cercanía a los centros empresariales que se consolidan a su alrededor.</p>
POBLACIÓN APROXIMADA	<p>Como se ha expresado el área objeto de intervención se compone por 5 manzanas (1,2,4,6 y 7), cuyos moradores se distribuyen exclusivamente en las manzanas 1 y 2, por cuanto las manzanas restantes no cuentan con uso de vivienda, siendo su ocupación netamente industrial, comercio y servicios, por lo tanto, en dichas manzanas se distribuyen un</p>

<sup>32</sup> Tabla realizada con base a lo determinado por la reseña Básica Barrial del barrio el Triángulo elaborada por Blanca Cecilia Alvis. Presidenta JAC. Expedida por la Alcaldía Local de Fontibón.

	total de 125 viviendas distribuidas así: 27 viviendas tipo Casa que representa un 22%, 85 viviendas tipo apartamento que representan un 68%, y 13 viviendas tipo cuarto que representan un 10%, evidenciándose que la mayor distribución de viviendas se encuentra representada en apartamentos con un total del 68%.
LINDEROS DEL BARRIO:	Este: Carrera 129, Av TAM, barrio Jericó; Oeste: Diagonal 22 F y predios Aerocivil; Norte: Diagonal 22 F y predios Aerocivil; Sur: calle 22 C. Población Según JAC. <sup>33</sup>
ESTRATOS PREDIMINANTES:	 <p>EL Estrato predominante en el sector es estrato 2</p>
TIPO DE VIVIENDA	Actualmente la mayor parte del barrio esta conformada por viviendas unifamiliares de 1 a 2 pisos, cerca del 70%, viviendas de tres pisos ocupa un 28% del sector y un 2% edificaciones de 4 a 6 pisos. 
ACTIVIDAD ECONÓMICA	El barrio conserva su carácter residencial, pues el comercio se limita a pequeñas tiendas sobre la carrera 129. Quienes trabajan son esencialmente empleados de empresas de índole diversa. El nivel escolar predominante es el bachiller.
AUTO RECONOCIMIENTO DE LA JUNTA DE ACCIÓN COMUNAL	Personería Jurídica 1346 del 28 de septiembre de 1972 Auto de Reconocimiento 1219 de Julio 01 de 2008. <sup>34</sup>

<sup>33</sup> Tabla realizada con base a lo determinado por la reseña Básica Barrial del barrio el Triángulo elaborada por Blanca Cecilia Alvis. Presidenta JAC. Expedida por la Alcaldía Local de Fontibón.

<sup>34</sup> Tabla realizada con base a lo determinado por la reseña Básica Barrial del barrio el Triángulo elaborada por Blanca Cecilia Alvis. Presidenta JAC. Expedida por la Alcaldía Local de Fontibón.

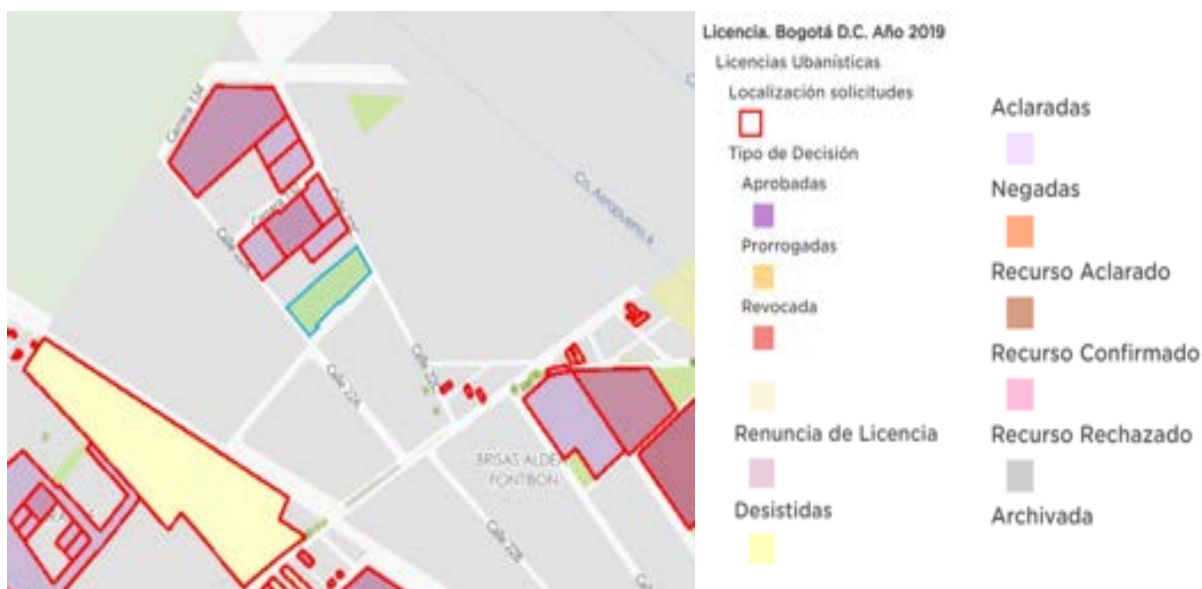
## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

<p>INFRAESTRUCTURA PÚBLICA, SOCIAL Y EQUIPAMIENTO URBANO</p>	<p>No es auto sostenible pues en contadas ocasiones se logra alquilar para eventos. Tiene 2 plantas, en las que se ubican un salón, cocina y baño. Infraestructura Pública Social y Equipamiento Urbano.</p>  <p>Salón comunal barrio El Triángulo. Foto: Convenio 140 de 2009.</p>
<p>INFRAESTRUCTURA VIAL</p>	<p>Salvo la carrera 129 A que presenta unas lozas en regular estado, las demás vías se encuentran en buenas condiciones. Carrera 129, Av TAM, Diagonal 22 F, calle 22 C.</p>
<p>COBERTURA DE SERVICIOS PÚBLICOS DOMICILIARIOS</p>	<p>Cobertura del 100% en acueducto, alcantarillado, aseo, energía, telefonía y gas.</p>
<p>SERVICIO DE TRANSPORTE - RUTAS DE BUSES, COLECTIVOS, TRANSMILENIO, TAXIS.</p>	<p>El servicio es regular pues son pocas las empresas que recorren el barrio, siendo la carrera 129 la única vía de acceso por donde transitan rutas a diferentes zonas de Bogotá de las empresas, Metropolitana, Transfontibón y Panamericana.</p>
<p>PROYECTOS MÁS IMPORTANTES EJECUTADOS Y POR EJECUTAR EN EL BARRIO IMPULDADOS POR LA JAC</p>	<p>Para la ejecución de proyectos a corto y mediano plazo, la JAC de el barrio el triangulo tiene planeado hacer programas para el aprovechamiento del tiempo libre en diferentes aéreas y programas empresariales dirigidos a la comunidad en general; se necesita la repavimentación de vías como la calle22B la calle 22 C; crear talleres lúdicos dirigidos a niños y programas empresariales para jóvenes; y algo muy importante generar programas para lograr que la comunidad se integre con las empresas ubicadas en el entorno.</p>
<p>CONSTRUCCIONES CON RÉGIMEN DE PROPIEDAD HORIZONTAL EXISTENTES EN EL BARRIO.</p>	<p>Ninguna</p>
<p>CONDICIONES DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA</p>	<p>Eventualmente se presenta hurto callejero y con gran frecuencia consumo de bebidas alcohólicas y sustancias psicoactivas en lugares públicos. La presencia de la Policía es mínima.<sup>35</sup></p>

<sup>35</sup> Tabla realizada con base a lo determinado por la reseña Básica Barrial del barrio el Triángulo elaborada por Blanca Cecilia Alvis. Presidenta JAC. Expedida por la Alcaldía Local de Fontibón.

### 2.3.4 Licencias Urbanísticas:

Se evidencia la fuerte presencia de la ilegalidad urbanística en el barrio el Triángulo, respecto a construcciones efectuadas sin el lleno de los requisitos exigidos por la normatividad urbanística vigente, esto en virtud a que el uso Residencial en esa zona se encuentra restringido por la contaminación ambiental en los niveles de Ruido, los cuales se expusieron en el presente documento técnico de soporte.



El barrio el Triángulo se encuentra legalizado mediante el auto de reconocimiento 1219 de Julio 01 de 2008, el Barrio se encuentra pendiente a regularizar.



## 2.4 Caracterización de los Moradores

### 2.4.1 *Caracterización de los Moradores de Tipo Residencial:*

Se identifican 47 predios según la base de datos de catastro distrital y mapas Bogotá, de los cuales se determinan:

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRICULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONOMICO	PROPIETARIO	NOMENCLATURA
4	11001016409140004003500000000	NORMAL	1	50C-1416999	151,00	RESIDENCIAL	MARTHA YOLANDA CHINGATE VERDUGO	AK 129 22C 53 (DIRECCION CATASTRAL)
5	11001016409140005002000000000	NORMAL	1	50C-1268786	75,50	RESIDENCIAL	JORGE ENRIQUE ALVAREZ PONGUTA	KR 129A 22C 33 (DIRECCION CATASTRAL)
6	11001016409140004001800000000	NORMAL	1	50C-709922	68,13	RESIDENCIAL		
7	11001016409140005001300000000	NORMAL	1	50C-196719	133,93	RESIDENCIAL		
12	11001016409140005001900000000	NORMAL	1	50C-842784	62,11	RESIDENCIAL		
18	11001016409140004000700000000	NORMAL	1	50C-436778	152,00	RESIDENCIAL		
19	11001016409140004003600000000	NORMAL	1	50C-1021440	145,39	RESIDENCIAL		
20	11001016409140004003200000000	NORMAL	1	50C-1402765	149,11	RESIDENCIAL		
21	11001016409140004000600000000	NORMAL	1	50C-281491	149,11	RESIDENCIAL		
22	11001016409140004002600000000	NORMAL	1	50C-1193253	110,96	RESIDENCIAL		
23	11001016409140004002700000000	NORMAL	1	50C-1401204	72,18	RESIDENCIAL		
29	11001016409140005000900000000	NORMAL	1	50C-8724	131,06	RESIDENCIAL		
30	11001016409140004001200000000	NORMAL	1	50C-149340	117,81	RESIDENCIAL		
31	11001016409140005000400000000	NORMAL	1	50C-680033	149,68	RESIDENCIAL		
33	11001016409140004003100000000	NORMAL	1	50C-850633	150,93	RESIDENCIAL		

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

34	11001016409140038000500000000	NORMAL	1	50C-1298158	151,93	RESIDENCIAL		
36	11001016409140004001600000000	NORMAL	1	50C-400395	54,65	RESIDENCIAL		
37	11001016409140005001100000000	NORMAL	1	50C-594717	129,84	RESIDENCIAL		
38	11001016409140005000700000000	NORMAL	1	50C-410765	115,64	RESIDENCIAL		
39	11001016409140005000800000000	NORMAL	1	50C-394058	94,27	RESIDENCIAL		
40	11001016409140005000500000000	NORMAL	1	50C-143405	150,73	RESIDENCIAL		
45	11001016409140004002900000000	NORMAL	1	50C-204794	150,09	RESIDENCIAL		
46	11001016409140005001500000000	NORMAL	1	50C-1401650	150,92	RESIDENCIAL		
48	11001016409140004003000000000	NORMAL	1	50C-1380014	152,98	RESIDENCIAL		
49	11001016409140004003300000000	NORMAL	1	50C-25224	148,13	RESIDENCIAL		
50	11001016409140004000500000000	NORMAL	1	50C-1380697	151,00	RESIDENCIAL		
51	11001016409140004000400000000	NORMAL	1	50C-67929	128,18	RESIDENCIAL		
52	11001016409140004001700000000	NORMAL	1	50C-1354254	131,36	RESIDENCIAL		
53	11001016409140004002100000000	NORMAL	1	50C-204573	87,68	RESIDENCIAL		
55	11001016409140005001000000000	NORMAL	1	50C-85193	122,39	RESIDENCIAL		
56	11001016409140004004200000000	NORMAL	1	50C-1407284	74,12	RESIDENCIAL		
57	11001016409140004003900000000	NORMAL	1	50C-383596	148,21	RESIDENCIAL		
59	11001016409140004003700000000	NORMAL	1	50C-1432808	153,88	RESIDENCIAL		
60	11001016409140004004100000000	NORMAL	1	50C-1407282	75,03	RESIDENCIAL		
62	11001016409140004001100000000	NORMAL	1	-	149,68	RESIDENCIAL		
64	11001016409140005002100000000	NORMAL	1	50C-1268787	75,42	RESIDENCIAL		
65	11001016409140005001600000000	NORMAL	1	50C-1413025	150,92	RESIDENCIAL		

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

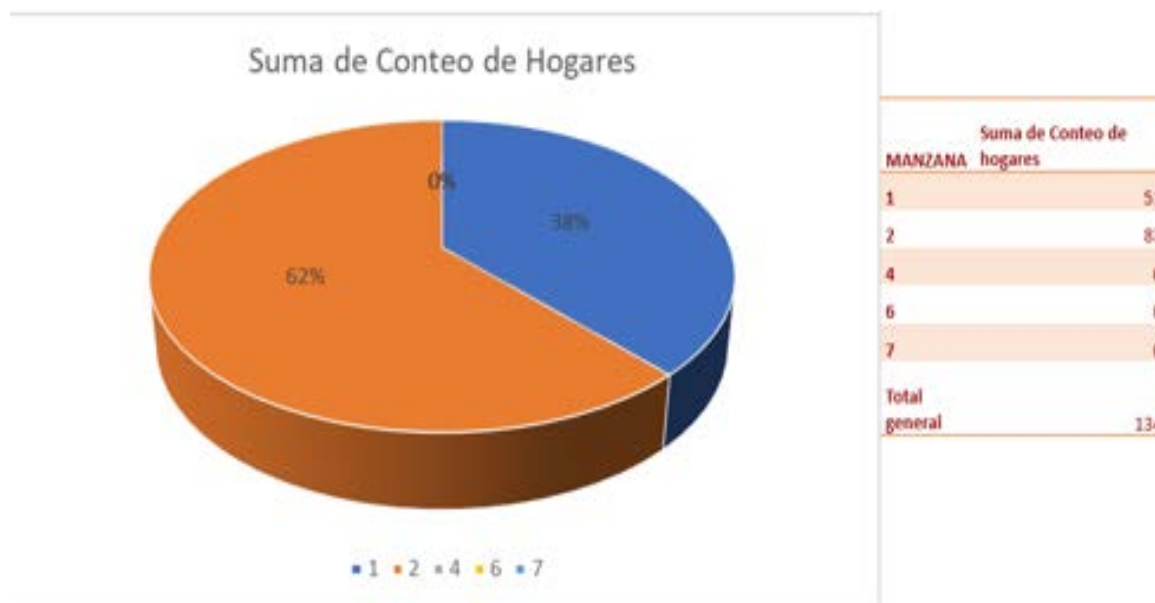
66	11001016409140004000800000000	NORMAL	1	50C-218600	148,27	RESIDENCIAL		
68	11001016409140005001400000000	NORMAL	1	50C-1451873	155,62	RESIDENCIAL		
69	11001016409140005001200000000	NORMAL	1	50C-570454	111,39	RESIDENCIAL		
70	11001016409140005000600000000	NORMAL	1	50C-410766	149,16	RESIDENCIAL		
71	11001016409140004002500000000	NORMAL	1	50C-528200	123,14	RESIDENCIAL		
72	11001016409140004001900000000	NORMAL	1	50C-772459	55,15	RESIDENCIAL		
73	11001016409140004002200000000	NORMAL	1	50C-218092	79,38	RESIDENCIAL		
74	11001016409140004001300000000	NORMAL	1	50C-587850	150,87	RESIDENCIAL		
75	11001016409140004001000000000	NORMAL	1	50C-104066	149,01	RESIDENCIAL		

Como se ha expresado el área objeto de intervención se compone por 5 manzanas (1,2,4,6 y 7), cuyos moradores se distribuyen exclusivamente en las manzanas 1 y 2, por cuanto las manzanas restantes no cuentan con uso de vivienda, siendo su ocupación netamente industrial, comercio y servicios, por lo tanto, en dichas manzanas se distribuyen un total de 125 viviendas distribuidas así: 27 viviendas tipo Casa que representa un 22%, 85 viviendas tipo apartamento que representan un 68%, y 13 viviendas tipo cuarto que representan un 10%, evidenciándose que la mayor distribución de viviendas se encuentra representada en apartamentos con un total del 68%.



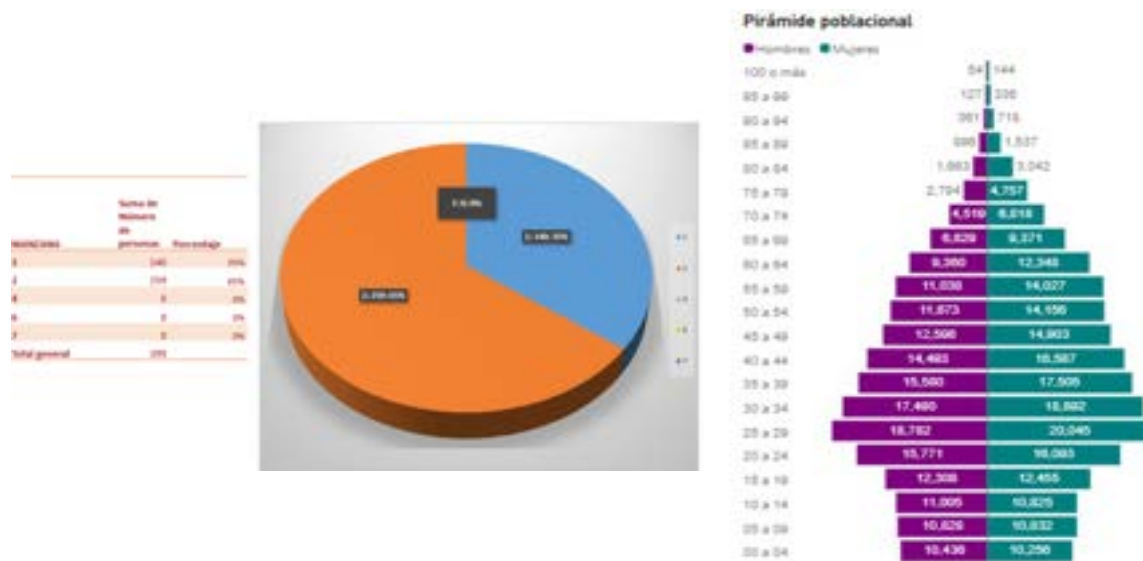
Ahora, de conformidad con el censo realizado por el DANE, 4 de las viviendas identificadas se encuentran desocupadas, y en las restantes 121, que cuenta con servicios de energía eléctrica, acueducto y alcantarillado, se encuentran distribuidos 134 hogares, 51 de los cuales se ubican en la manzana 1 y los restantes 83 en la manzana 2, como a continuación se evidencia:

#### 2.4.2 *Conteo de Hogares:*



De conformidad con las cifras expresadas por el DANE en los 133 hogares se encuentran distribuidos 399 habitantes, de los cuales 35% corresponde a mujeres y 65% corresponde a hombres, distribuidos en las manzanas 1 y 2, conforme se ha expresado anteriormente:

Habitantes dentro del área de intervención: Pirámide poblacional Fontibón



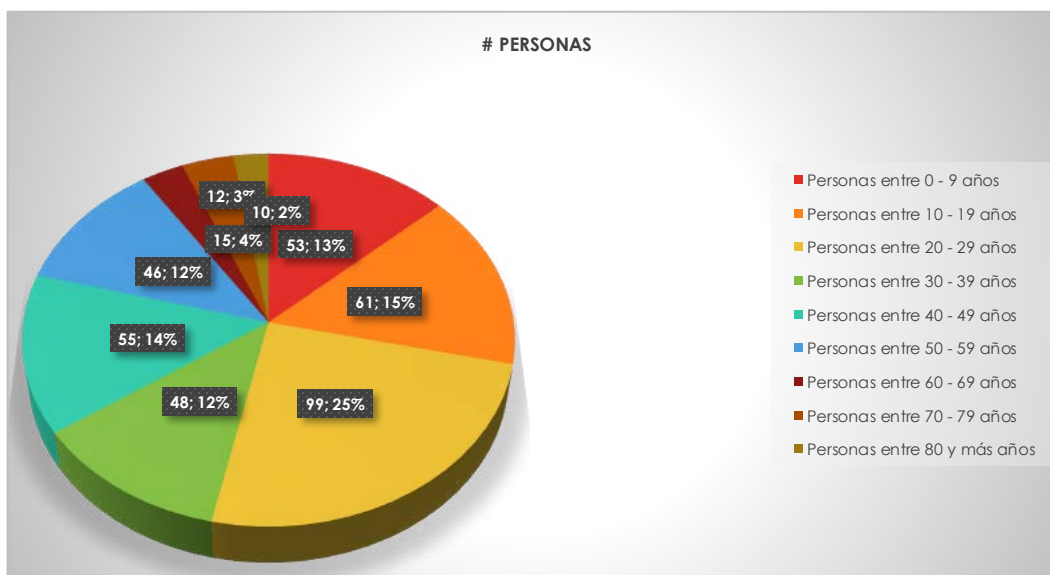
**2.4.3 Nivel de Educación:**

El área objeto de intervención se compone por 5 manzanas (1,2,4,6 y 7), cuyos moradores se distribuyen exclusivamente en las manzanas 1 y 2, por cuanto las manzanas restantes no cuentan con uso de vivienda, siendo su ocupación netamente industrial, comercio y servicios. Teniendo en cuenta lo anterior y de conformidad con la información del censo DANE 2005, se refleja que con un total de 257 habitantes censados, un total de 52 habitantes representando un porcentaje del 41% cuentan con educación Básica secundaria, 35 habitantes, para un 27% corresponde a población infantil en nivel preescolar, seguido por 32 habitantes, para un 25% con título técnico profesional, y finalmente 6 habitantes de los cuales no se cuenta con información, 3 sin ningún tipo de educación y 0 habitantes con nivel profesional.



Finalmente, dicha población se encuentra distribuida entre los 0 y 80 años o más, con las siguientes proporciones:

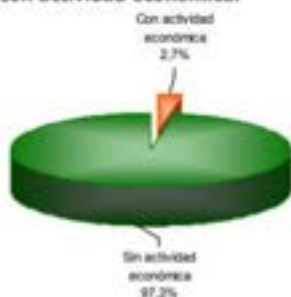
EDADES	# PERSONAS	% DE PERSONAS
Personas entre 0 - 9 años	53	13,28%
Personas entre 10 - 19 años	61	15,29%
Personas entre 20 - 29 años	99	24,81%
Personas entre 30 - 39 años	48	12,03%
Personas entre 40 - 49 años	55	13,78%
Personas entre 50 - 59 años	46	11,53%
Personas entre 60 - 69 años	12	3,01%
Personas entre 70 - 79 años	15	3,76%
Personas entre 80 y más años	10	2,51%
	0	399
		100%



Evidenciándose que el mayor porcentaje de la población se encuentra entre las edades de 20 a 49 años con un total de 50,63% (24,81% entre los 20 y 29, 12,03% entre los 30 y 39 años y 13,78% entre los 40 a 49 años).

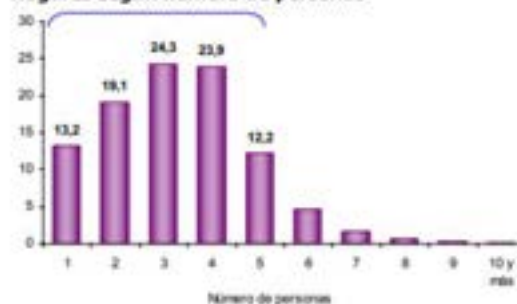
#### 2.4.4 Conformación Familiar:

##### Hogares con actividad económica.



El 2,7% de los hogares de Fontibón tienen actividad económica en sus viviendas.

##### Hogares según número de personas

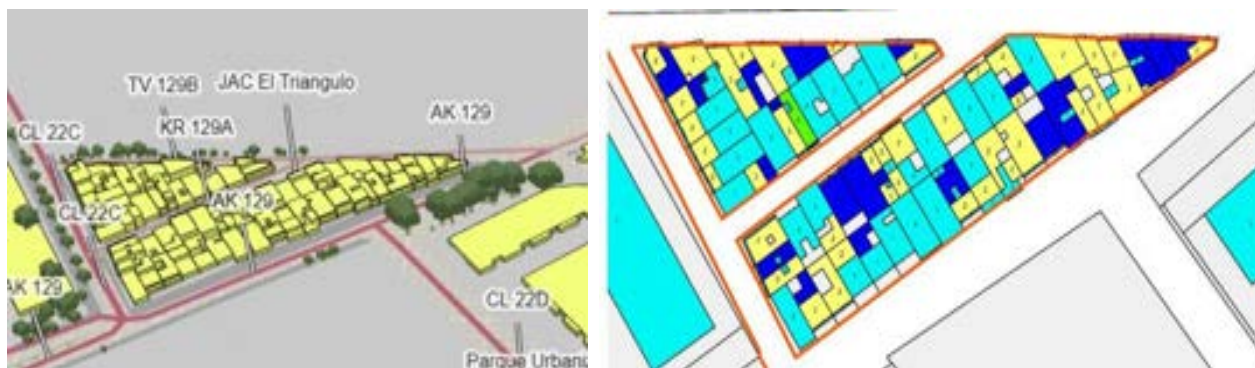


Aproximadamente el 80,5% de los hogares de Fontibón tiene 4 o menos personas.

#### 2.4.5 Aspectos Socio Economicos:

Conforme el estudio de caso efectuado para la caracterización de los aspectos socioeconómicos del diagnóstico del presente proyecto de plan parcial de renovación urbana se evidenció lo siguiente:

#### 2.4.6 Informalidad Barrial y Estratificación:



Como se ha expresado el área objeto de intervención se compone por 5 manzanas (1,2,4,6 y 7), cuyos moradores se distribuyen exclusivamente en las manzanas 1 y 2, por cuanto las manzanas restantes no cuentan con uso de vivienda, siendo su ocupación netamente industrial, comercio y servicios, por lo tanto, en dichas manzanas se distribuyen un total de 125 viviendas distribuidas así: 27 viviendas tipo Casa que representa un 22%, 85 viviendas tipo apartamento que representan un 68%, y 13 viviendas tipo cuarto que representan un 10%,

evidenciándose que la mayor distribución de viviendas se encuentra representada en apartamentos con un total del 68%.

## **2.5 Caracterización de los Moradores de Tipo Comercial e Industrial:**

Respecto al perfil económico y empresarial de la Localidad de Fontibón, efectuado por la cámara de comercio de Bogotá, en el año 2007 se caracteriza los principales aspectos económicos, sociales y empresariales de la localidad de Fontibón, bajo una serie de factores asociados al entorno económico y a la estructura empresarial, concluyendo las siguientes características con relación a las demás localidades en Bogotá, para los efectos se tienen en cuenta únicamente la variable de tipo comercial e industrial, respecto a identificar y evidenciar los tipos de moradores y la estructura empresarial y tipos de operaciones:

En la localidad Fontibón se localizan 10.678 empresas de Bogotá, equivalentes al 4,7%. La estructura empresarial de la localidad se concentra en el sector servicios (76%), la industria (18%) y la construcción (4%).

En la localidad hay una alta presencia de microempresarios. Del total de empresas, 8.846 son microempresas que representaron el 83% de la localidad y el 4,4% de Bogotá.

Los sectores económicos en los que se encuentra el mayor número de empresas de la localidad son: comercio (38%), servicios inmobiliarios y de alquiler (10%), transporte, almacenamiento y comunicaciones (11%), los hoteles y restaurantes (8%) y otros servicios comunitarios (4%).

El 60% de las empresas de la localidad son personas naturales, y el 40%, personas jurídicas. • El 14% de las empresas de Fontibón realizan operaciones de comercio exterior.

En el 2006, se liquidaron 158 empresas en Fontibón, 4% del total de liquidadas en Bogotá. La mayor concentración se presentó en el sector de las microempresas (77%) y pequeñas empresas (14%) y el mayor valor liquidado se registró en la gran empresa (93%). • En la localidad

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA






Fontibón se identificaron 5.296 posibles empresas que pueden articularse a las cadenas productivas de productos alimenticios, construcción e ingeniería civil, textil y confección.<sup>36</sup>

Adentrandonos en el área de intervención se reconoce los tipos de establecimientos que se encuentran en el sector:







NOMBRE	NIT	TIPO ENTIDAD O ESTABLECIMIENTO COMERCIO	LOCALIZACION	IMAGEN
PARQUE INDUSTRIAL DE OCCIDENTE II ETAPA – PROPIEDAD HORIZONTAL-	<u>830110680</u> <u>-1</u>	ENTIDAD SIN ANIMO DE LUCRO	CALLE 22 A No. 122-72	
PHARMAYECT S.A.		Laboratorio Pharmayect especializado en la producción de productos farmacéuticos de la compañía PROCAPS.	Cra. 129 No. 22B-57 Parque Industrial Occidente Fontibón	
RESTAURANTE LA TABLA		Servicio de alimentos	Carrera 129#22B 57 local 3	
<u>Alura Animal Health &amp; Nutrition SAS</u>	<u>800059688</u> <u>-3</u>	Fabricación de productos farmacéuticos	Carrera 129 No. 22B-57	

<sup>36</sup> Perfil económico y empresarial de la Localidad de Fontibón. Cámara de Comercio de Bogotá







## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

HECC COURRIER EXPRESS LTDA	830047700 -1	Servicio de custodia y administración de archivos físicos inactivos	Cra. 129 No. 22B-57 Int. 25	
RESTAURANTE LA BODEGUITA		Servicio de alimentación	Cra. 129 No. 22B-57	
IDEAM Laboratorio de Calidad Ambiental		Laboratorio Químico	Carrera 130 No. 22 A-70	
AMV Ingeniería y Comunicaciones		servicios de Ingeniería Eléctrica, Electrónica, Comunicaciones, Seguridad, Control y Automatización	Cra. 129 No. 22B-57	
Global Plastic S.A.S.	900618676 -7	Fabricación de artículos de plástico	CALLE 22 A No. 130-48 Bodega 3	
Fémína Ropa Interior		Fabricación de ropa	Calle 22 A No. 130-68	

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Sociedad Bíblica Colombiana (Centro de Produccion)		Entidad sin ánimo de lucro cristiana e interconfesional	Carrera 132 No. 22 A-86	
Conceservicios Ltda		Ingenieria Especializada y Consultoría	Calle 22 C No. 130-51 Bodega 6	
Uraki Box Store		Propiedad Horizontal	Calle 22 C No. 132-27/69	
Imbera Colombia		Diseño, desarrollo y fabricación de congeladores, refrigeradores y enfriadores comerciales.	Carrera 132 No. 22 A-39	
Disportela JAP SAS		Confeccion de articulos con materiales textiles excepto prendas de vestir.	Calle 22 A No. 132-34	
CR METALMECANICA SAS		Fabricación de Maquinaria	Carrera 132 No. 22 A-57 Bodega 4	
Propietarios de Camiones PROCAM S.A.		Transporte de Carga	Cl. 22C #132-27 URAKI BOX STORE PH	


## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

FREDINNO HELADOS SAS		Fabricación de Helados	CL. 22 A No. 132-72	
GRUPO EMPRESARIAL 188 SAS		comercio al por menor de computadores, equipos perifericos, programas de informatica y equipos de telecomunicaciones en establecimientos especializados.	Cl. 22 C No. 132-27 Bodega 8 (Uraki Box Store PH)	
TRANSPORTE VHR LTDA		Transporte de Carga	CL. 22 A No. 132-72 Int. 3	
FOKS BLINDAJES LTDA		Empresa especializada en la incorporación de diferentes opciones de blindaje como una alternativa de protección vehicular	CL. 22 A No. 130-48	
ZONA EL TRIANGULO				
RESTAURANTE EL PAISANO		Servicio de comida	Cra. 129 No. 22C-75	
SUPER TIENDAS LO QUE NECESITABAS		Comercio al por menor	Cra. 129 Con Cl. 22 C Esquina	

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

RESTAURANTE TRES GOURMET		Servicio de comida	CL. 22 C No. 129-24	
ALMACEN VARIEDADES		Comercio al por menor	CL. 22 C No. 129-26	
MULTIANDAMI OS		Alquiler Andamios y Formaletas	Cra. 129 No. 22 C-69	
CIGARRERIA CONTRERAS		Comercio al por menor	Cra. 129 No. 22c-93	
MECANIZADOS PESADOS DC LTDA	830.130.74 1-8	Tratamiento y revestimiento de metales mecanizado	CL. 22 C No. 129 A-16	
ACERYCO SAS	900.907.90 9-8	Fabricacion de maquinaria para la elaboracion de alimentos bebidas y tabaco	CL. 22 C No. 129 A-16	

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

ZONA VERDE Y CANCHA MULTIPLE		PARQUE PÚBLICO	Cra. 130 Entre calles 22 A y 22 C	
------------------------------	--	----------------	-----------------------------------	---

**2.5.1 Propietarios Predios Destinación Comercial E Industrial:**

ID PREDIO	NUMERO PREDIAL NACIONAL	CONDICIÓN DEL PREDIO	UNIDADES PREDIALES	MATRÍCULA MATRIZ	AREA DE TERRENO (m2)	DESTINO ECONÓMICO	PROPIETARIO	NOMENCLATURA
1	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	2	50C-1298156	7053,87	INDUSTRIAL		
2	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	49	50C-1307398	29154,56	INDUSTRIAL		
3	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	35	50C-1369214	20123,21	INDUSTRIAL		
8	110010164091400040023000000000	NORMAL	1	50C-702505	57,70	COMERCIAL		
9	110010164091400040028000000000	NORMAL	1	50C-540438	140,13	COMERCIAL		
10	110010164091400050001000000000	NORMAL	1	50C-910127	97,72	COMERCIAL		
13	110010164091400050002000000000	NORMAL	1	50C-142980	157,65	COMERCIAL		
14	110010164091400380010000000000	NORMAL	1	50C-1656367	5748,39	INDUSTRIAL		
15	110010164091400380006000000000	NORMAL	1	50C-1411301	2917,05	INDUSTRIAL		
24	110010164091400050003000000000	NORMAL	1	50C-261018	155,15	COMERCIAL		
25	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	6	50C-1378793	2396,32	INDUSTRIAL		
26	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	14	50C-1989386	6894,73	INDUSTRIAL		
27	-	PROPIEDAD HORIZONTAL	5	50C-1377833	4123,04	INDUSTRIAL		
28	110010164091400040001000000000	NORMAL	1	50C-222428	149,06	COMERCIAL		
32	110010164091400050018000000000	NORMAL	1	50C-459525	152,96	COMERCIAL		

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

35	1100101640914000400200 00000000	NORMAL	1	50C- 689892	2815,4 4	INDUSTRIAL		
41	110010164091400040020 00000000	NORMAL	1	50C- 747081	70,53	COMERCIAL		
43	1100101640914003800150 00000000	NORMAL	1	50C- 2062524	1839,5 8	COMERCIAL		
44	1100101640914000400143 00000000	NORMAL	1	50C- 284343	151,02	INSTITUCION AL		
47	1100101640914003800080 00000000	NORMAL	1	50C- 1449655	3968,7 1	INDUSTRIAL		
54	1100101640914003800160 00000000	NORMAL	1	50C- 2062525	1501,9 1	COMERCIAL		
58	1100101640914000400340 00000000	NORMAL	1	50C- 1433010	151,05	COMERCIAL		
61	1100101640914003800140 00000000	NORMAL	1	50C- 2062523	1959,7 6	COMERCIAL		
63	1100101640914000400400 00000000	NORMAL	1	50C- 119976	143,59	COMERCIAL		
67	1100101640914000400150 00000000	NORMAL	1	50C- 9688	150,05	COMERCIAL		
76	1100101640914000400380 00000000	NORMAL	1	50C- 4990	150,06	COMERCIAL		
77	1100101640914000400030 00000000	NORMAL	1	50C- 748873	70,89	COMERCIAL		

## **2.6 Caracterización del Uso y la Tenencia de los Propietarios a ser Vinculados en el Proyecto**

La gestión social, la cual se determina más adelante, dentro del proceso de formulación e implementación de un Plan Parcial de renovación urbana CIUDAD AEROPUERTO, concurre esencialmente sobre los mecanismos y estrategias que deberán ser adoptados para minimizar los impactos que soportan los propietarios de los predios ubicados en las unidades de actuación urbanística, así como quienes hacen uso de los mismos, buscando el restablecimiento y mejoramiento de las condiciones de vida, así como de los espacios urbanos en los que el proyecto tendrá influencia, dentro del marco de la política de moradores (Decreto 555 de 2021 y Decreto 563 de 2023).

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Los beneficios entonces, no son todos de tipo urbanístico, pues la renovación y la aparición de nuevas dinámicas territoriales, impactará también la calidad de vida no solo de quienes hagan parte del proyecto, sino también de los habitantes y demás actores vinculados al espacio urbano, así el decreto 563 de 2023, nos define los beneficiarios de de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas, así:

*“Beneficiarios: Se entenderán como beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas para efectos de la aplicación de la presente reglamentación aquellos propietarios, poseedores, usufructuarios, arrendatarios y titulares de actividades productivas que habiten y/o se localicen en el territorio y acrediten su permanencia”.*

La presente caracterización buscará evidenciar todas las condiciones socioeconómicas relevantes, dentro del marco del ejercicio académico y acercándose lo más posible a la realidad, teniendo en cuenta que puede haber posibles escenarios hipotéticos, que permitan identificar las vulnerabilidades y necesidades de los moradores que se encuentran en el ámbito de intervención del Plan Parcial, que posiblemente se vinculen al proyecto para formar así la Unidad de Actuación Urbanística.

Dentro de la propuesta del PPRU, se tuvo en cuenta la caracterización de los beneficiarios respecto a la tenencia del bien inmueble:

TENENCIAS	DEFINICIÓN
PROPIETARIO	Persona natural o jurídica que es el titular del derecho real de dominio
POSEEDOR INSCRITO O IRREGULAR	El poseedor tiene ánimos de señor y dueño, no reconoce otro propietario y ejerce las funciones propias del mismo, como pago de impuestos, de servicios públicos y mantenimiento y usufructo del predio.
USUFRUCTUARIO INSCRITO	Persona que goza del usufructo del predio concedido y registrado por el propietario del inmueble.
TENEDOR	El tenedor reconoce un propietario y ejerce alguna actividad sobre el predio bajo la autorización del mismo, sin pagar canon de arrendamiento.

ARRENDATARIO	Persona natural o jurídica que suscribe un contrato de arrendamiento con el propietario del inmueble, para el destino que se especifique en el mismo.
SUB ARRENDATARIO	Persona que hace uso del predio previa suscripción de un contrato verbal o escrito con el arrendatario del inmueble. <sup>37</sup>

Por otro lado, los usos por los cuales se clasifican dichos moradores:

TIPOS	DEFINICIÓN
HOGAR	Hace uso del predio como vivienda, y no desarrolla ninguna actividad económica en algún espacio exclusivo del inmueble.
HOGAR CON ACTIVIDAD ECONÓMICA	Este hogar, además de habitar el predio si desarrolla algún tipo de actividad económica en algún espacio destinado únicamente para este fin. La actividad puede ser formal o informal.
ACTIVIDAD ECONÓMICA	Utiliza el predio única y exclusivamente para el desarrollo de actividades económicas formales o informales, sin vivir en el predio de manera permanente o temporal.
RENTISTA	El rentista es aquel que utiliza el predio para ser arrendado y percibir ingresos por la renta del mismo.
SIN USO	Esta unidad social no desarrolla ningún uso sobre el predio al momento del diagnóstico, previa comprobación de esta condición.

De acuerdo con las especificidades del Plan Parcial de Renovación Urbana CIUDAD AEROPUERTO, se buscará también que el mejoramiento de las condiciones urbanas que acarreará el desarrollo del proyecto, genere un proceso de mejoramiento en las condiciones socioeconómicas de la población aledaña, dentro de la zona de influencia directa, que también será incluida y hará parte del Plan de Gestión Social, expuesto en el acápite más adelante.

En ese sentido, la mitigación de impactos en la política de moradores, buscará no sólo gestionar los medios de gestión jurídica de vinculación de los propietarios de los predios incluidos en el proyecto, sino efectuar las estrategias y los programas del plan de gestión social, que de una u otra forma hacen uso del espacio urbano en el que se encuentra el polígono de interés.

<sup>37</sup> Tabla con base en el Documento Técnico soporte del Plan parcial M30 – constructora Marval

## 2.7 Conclusiones del Diagnóstico:

Con el fin de poder identificar tanto aquellos eventos que representan una fortaleza para la implementación del plan parcial de renovación urbana CIUDAD AEROPUERTO, así como la identificación de las debilidades a superar y las amenazas que se hacen necesarias prever, se exponen las principales conclusiones del diagnóstico resultado del estudio y análisis del área de planificación del plan parcial en relación con los sistemas estructurantes y los aspectos socioeconómicos para el fortalecimiento e implementación del proyecto, en pro a un nivel de implementación óptimo.

Para ello, la presente conclusión recoge, analiza y evidencia mediante la implementación de matrices en las escalas o dimensiones de las cuales debe sustentarse el plan parcial de renovación urbana, todas las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que multidimensionalmente se presentan para la implementación del mismo, mediante un análisis cualitativo de la información y los hallazgos realizados.

### Diagnóstico Multidimensional Escala Regional

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cercanía con el Aeropuerto como un nodo de desarrollo territorial generando impactos directos e indirectos en su entorno.</li> <li>• Impactos positivos en la calidad de vida de los moradores, movilidad y conectividad y competitividad.</li> <li>• Promover procesos de regeneración, generación y cualificación del espacio público asociada al corredor verde.</li> <li>• Reconocimiento de la vocación productiva y de competitividad del polígono que hace parte del distrito aeroportuario Fontbón.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poca articulación de competencias sobre ordenación del territorio.               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Deseconomías urbanas resultado de una débil planificación</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecimiento de políticas públicas a escala regional y metropolitana en materia económica, social y ambiental.</li> <li>• Integración de los municipios aledaños a una nueva dinámica urbana implementada a través de un sistema de transporte masivo y <u>modelo</u> económico.</li> <li>• Zona con potencial para consolidar una infraestructura de logística especializada asociada al corredor de carga de la avenida TAM la cual bordea el polígono del ámbito de planificación del plan parcial.</li> <li>• Piloto de una reconversión gradual y transitoria del uso residencial hacia actividades económicas, mediante la implementación de la actuación estratégica del distrito aeroportuario Fontbón.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Degradación de las áreas aledañas al aeropuerto.</li> <li>• Desconocimiento de la interdependencia del aeropuerto y la ciudad-región desaprovechándose las ventajas competitivas del área de renovación urbana.</li> </ul>

Diagnóstico Multidimensional Escala Local

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generación de cambios sustanciales en las políticas urbanas de conformidad a los lineamientos de la actuación estratégica del distrito de Fontibón.</li> <li>• Intervenciones urbanísticas y sociales para la recuperación o cambio de sus relaciones funcionales dentro del contexto de la ciudad.</li> <li>• Solución de la necesidad de oferta de servicios y condiciones de movilidad y mejoramiento del espacio público efectivo.</li> <li>• Fortalecimiento de la oferta de trabajo frente a un mayor aprovechamiento y manejo adecuado de la vocación, accesibilidad y la movilidad del sector.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La ocupación irracional de los espacios públicos por la informalidad y estacionarios, locales comerciales y vehículos que se apropian de andenes, calles y parques.</li> <li>• Disminución en la calidad de vida y salud de los habitantes del sector por la alta afectación por ruido entre 65.1 a 70. Área de influencia Directa (AID)</li> </ul>
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generación de nuevas áreas de servicios sociales y de proximidad.</li> <li>• La urgente necesidad de generar procesos de renovación en el área central.</li> <li>• Propiciar la articulación del sistema de Transporte Masivo con elementos significativos de la estructura urbana y el corredor verde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprovechamiento poco eficiente del suelo originado por el aumento demográfico.</li> <li>• subutilización y deterioro de grandes áreas y sus infraestructuras</li> <li>• Multiplicación del número de inmuebles en alta degradación arquitectónica que propician el desarrollo de actividades informales, infracciones urbanísticas.</li> </ul>

### 3 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

#### 3.1 Modelo de Ocupación Decreto 555 de 2021

El área objeto de desarrollo e implementación del modelo de gestión urbanística mediante PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA, se encuentra ubicado en la ciudad de Bogotá D.C, localidad de Fontibón, con un área de 133,586,57m<sup>2</sup> conformada por 78 predios privados y 7 áreas de espacio público.

Todo el sector de Fontibón, tiene déficit de espacio público, debido a que su desarrollo a dado de manera informal, el área objeto de nuestro análisis correspondiente a parte de la URBANIZACION HACIENDA ESCRITORIO.

El área específica objeto del presente PLAN PARCIAL, cuenta con una infraestructura existente para el uso industrial de alto impacto y uso residencial del área denominada el BARRIO EL TRIANGULO, el cual ha sido

### **3.1.1 Áreas de Protección Ambiental:**

Respecto a esta determinante el predio se encuentra en cercanías al Humedal el Escritorio, parque ecológico Distrital de Humedal El Escritorio siendo zona de conservación del sector. Cabe resaltar que tal como se logra evidenciar en “la base de datos geográfica POT mapa No GC-3.2”, el área de planificación, no se encuentra afectada por alguna determinante ambiental.

De igual manera se identifica que, sobre el polígono del área de intervención se da articulación y acceso mediante la avenida TAM que conecta y se articula con la avenida la esperanza y avenida ferrocarril del occidente (proyección del Regiotram del occidente), evidenciándose en la zona un gran potencial de conexión intermodal que le apuesta a las estrategias y objetivos de la creación del distrito aeroportuario- Fontibón, no obstante la infraestructura se encuentra limitada en la ausencia de sistemas de transporte masivo y vías de único acceso, que desarticulan al Aeropuerto con su entorno.

El estado actual de la malla vial al interior del área del plan parcial, no cuentan con las condiciones técnicas y espaciales para un nuevo desarrollo, adicionalmente la ubicación de un patio taller del sistema de transporte pasivo de la capital, ha sido un detonante del mal estado de malla vial en especial calle 22<sup>a</sup>.

Frente a las apuestas del Modelo de ordenamiento territorial se dispone dentro del área de oportunidad de cara a:

- Requiere una reconfiguración urbana para los usos que aprovechen la vocación del aeropuerto, y el desarrollo de grandes proyectos.

- Implantación de RegioTram de Occidente por el corredor férreo que atraviesa esta zona plantea retos a la zona, primero para mejorar la inserción del nuevo transporte masivo con el territorio, y también para fortalecer el uso de la nueva alternativa de transporte por las actividades de la zona, sobre todo industriales, comerciales y de servicios que atraen mayor cantidad de personas.
- Facilitar procesos de agregación de predios para desarrollar intervenciones que aprovechen las ventajas de localización en la franja del aeropuerto.

Establecer condiciones para la transformación de usos del suelo considerando las restricciones de la operación aeroportuaria. Anexo 07 guía formulación actuaciones estratégicas.

### **3.2 Estructura Urbana: Cargas Urbanísticas**

La Administración Distrital con la expedición del Decreto 555 de 2021 en su artículo 328, reglamenta las Obligaciones Urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial, con el propósito de cumplir con los objetivos del modelo de ocupación territorial MOT. Para lograr este objetivo el Distrito establece mecanismos de traslado de cargas urbanísticas a las zonas más deficitarias de la ciudad para la habilitación de equipamientos y de espacio público, así como adoptar decisiones y adelantar acciones encaminadas a generar cesiones públicas o aporte de suelo para elementos de los sistemas locales y generales, la construcción y dotación de algunos de tales elementos y la destinación de porcentajes de suelo para la oferta de vivienda de interés social y vivienda de interés social prioritaria.

Así mismo y con el fin de que los propietarios del suelo y/o desarrolladores de los proyectos de revitalización urbana, accedan a la edificabilidad permitida dentro del reparto de cargas y beneficios, establecido entre las condiciones normativas y las necesidades de soportes urbanos en el contexto inmediato de los proyectos permitidos, el plan parcial debe generar al distrito el 65% del área de planificación del plan parcial, como cesión pública obligatoria, estas

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

cargas urbanísticas se reflejarán en la construcción y adecuación para la generación de espacios públicos peatonales, cesiones de vías locales e intermedias y aportes en dinero si es el caso.

### 3.3 Cuadro de Áreas General del PPRU

El área de bruta de planificación ocupa 133.586,57 m<sup>2</sup> y sobre esta área recae la carga urbanística relacionada con la malla vial arterial equivalente a un área de 6.533,99 m<sup>2</sup> las cuales se descuentan del área inicial generando un área resultante denominada área de verificación, sobre la cual se propone el proyecto:

ÁREAS E INDICES POR UNIDAD DE GESTION / CONSOLIDADO						
	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)		UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)		CONSOLIDADO	
AREA BRUTA	47254,91 m <sup>2</sup>		86331,66 m <sup>2</sup>		133586,57 m <sup>2</sup>	
AFECTACION VIAL AV TAM	6533,99 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>		6533,99 m <sup>2</sup>	
AREA NETA URBANIZABLE	40720,92 m <sup>2</sup>		86331,66 m <sup>2</sup>		127052,58 m <sup>2</sup>	
	AREA INDICES	I.C	AREA INDICES	I.C	AREA INDICES	I.C
AREA TOTAL CONSTRUIDA	88726,61 m <sup>2</sup>	2,18	199212,79 m <sup>2</sup>	2,31	287941,58 m <sup>2</sup>	2,27
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	63808,35 m <sup>2</sup>	1,57	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	63808,35 m <sup>2</sup>	0,50
INDUSTRIAL 01	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	98001,47 m <sup>2</sup>	1,14	98001,47 m <sup>2</sup>	0,77
INDUSTRIAL 02	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	98003,19 m <sup>2</sup>	1,14	98003,19 m <sup>2</sup>	0,77
EQUIPAMIENTO	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	3208,14 m <sup>2</sup>	0,04	3208,14 m <sup>2</sup>	0,03
RESIDENCIAL VIS	24918,26 m <sup>2</sup>	0,61	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	24918,26 m <sup>2</sup>	0,20

ID MANZANA	Area Terreno	Area Construida
MZ 1	38194,84 m <sup>2</sup>	17275,96 m <sup>2</sup>
MZ 2	23147,18 m <sup>2</sup>	13532,23 m <sup>2</sup>
MZ 3	29154,56 m <sup>2</sup>	12761,13 m <sup>2</sup>
MZ 4	4974,22 m <sup>2</sup>	4341,74 m <sup>2</sup>
MZ 5	2511,28 m <sup>2</sup>	2253,22 m <sup>2</sup>
PARQUE	8476,05 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Tronv 133	8742,87 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
CII 22a	6251,19 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
CII 22c	3267,70 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
crá 132	4147,92 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
crá 130	3238,02 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Av crá 129	1480,74 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>	<b>50164,28 m<sup>2</sup></b>

### **3.4 Propuesta Urbana**

El Plan Parcial de Renovación urbana CIUDAD AEROPUERTO, se encuentra dentro del ámbito de aplicación del decreto 555 de 2021 así como, el área propuesta del Plan Parcial se encuentra ubicada dentro de la Actuación Estratégica 9 denominada “Distrito Aeroportuario Fontibón” en la Unidad de Planeamiento Local 12 Fontibón. Dentro de la caracterización que determina la Actuación estratégica 9, se encuentra delimitada en un ámbito intervención de 528,7 hectáreas; cuenta con 550 manzana determinadas y un aproximado de 12.679 lotes identificados.

Frente a las apuestas del Modelo de ordenamiento territorial, se dispone en la propuesta urbana para el área de oportunidad, facilitar los procesos de agregación de predios para desarrollar intervenciones que aprovechen las ventajas de localización en la franja del aeropuerto, así como, establecer condiciones para la transformación de usos del suelo considerando las restricciones de la operación aeroportuaria, generando una reconfiguración urbana para que los usos propuestos aprovechen la vocación del aeropuerto, mejorando de esa manera, la calidad de vida de sus habitantes en el sector, respecto a la implementación de medidas ambientales y la calidad de la infraestructura a desarrollar.

Dentro de las principales debilidades y amenazas que tiene el DISTRITO AEROPORTUARIO –FONTIBON, y por la cual se pretende revitalizar el sector mediante los instrumentos de gestión planteados, es la falta de desarrollo del mismo y la carencia del incentivo de la administración Distrital, si bien fue adoptado mediante la Resolución 2003 del 2019, los principales elementos estructurantes, no se ha desarrollado y por el contrario la dinámica del mercado inmobiliaria, ha empezado a desarrollarse de forma directa por los desarrolladores, adicionalmente que la norma actual sea el Decreto Distrital 555 del 2021, exige una reestructuración ya que las determinantes de espacio público, así como cargas urbanísticas, son una gran determinante en el cierre financiero.

Si bien el área objeto de este estudio, está dentro de la actuación estratégica DISTRITO AERORTUARIO – FONTIBON, se encuentra ubicado en el costado NOROCCIDENTAL, el cual colinda con tres Planes parciales, como son: El escritorio 1, El escritorio 2 y HB, Estos planes parciales vecinos, están muy enfocados en desarrollos de vivienda, con lo cual, buscan dar una solución a la recuperación de la zona en la que predominan la ubicación de grandes espacios industriales, y desarrollo de uso residencial de forma informal y en muchos casos de autoconstrucción.

La propuesta urbana, tiene los siguientes lineamientos, como principales directrices:

1- Tener en cuenta el área de la ampliación de la AV TAM.

2- Los perfiles perimetrales (calles, transversales), se conviertan en ejes estructurantes, que contemplen las dimensiones necesarias y de esta forma, tengan una concordancia con la AV TAM, ofreciendo una capacidad de movilidad en todos los aspectos a los nuevos usos y áreas propuestas.

3- Respetar la ubicación y área de la zona verde existen, protegiendo la arborización existente,

4- Reorganizar las áreas de las manzanas útiles acorde a los usos proyectados y a la norma del POT vigente.

### **3.4.1 Localización y Delimitación.**

Se ha planteado como proyecto de grado el esquema de desarrollo de un plan parcial en TRATAMIENTO DE RENOVACION URBANA, en la ciudad de Bogotá D.C.

El área seleccionada y objeto de estudio está ubicada en la localidad de Fontibón, con un área total de 133.586.57m<sup>2</sup>.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

El sector donde se encuentra ubicado, se encuentran grandes áreas industriales, consolidadas, estructura residencial que inicialmente nacieron como invasiones y que en muchos casos fueron legalizadas.



**Fuente.** Elaboración propia

En la actualidad se encuentra conformada por áreas privadas de usos industriales, comerciales, residencial, Institucionales y áreas públicas como trazados viales e incluso una zona de parque la cual fue el resultado de la urbanización el Escritorio.

Las edificaciones construidas según el análisis realizado tienen un área construida del orden de 50.074.28m<sup>2</sup>.

Dentro del análisis se ha encontrado los siguientes datos:

El área objeto de gestión, cuenta actualmente con un 27% de área de terreno para espacio público, entre zona verde y trazados viales.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

En cuanto al área construida total de los 50,074,28m<sup>2</sup> encontrados el 87% corresponde a uso industrial y valor restante del 13% a uso residencial.



**Fuente.** Elaboración propia.

El uso con mayor densificación es el residencial, donde se desarrollaron unidades inmobiliarias en vertical e incluso sub división en las mismas unidades, donde se encontraron rentas incluso a nivel de habitaciones.

Teniendo en cuenta el funcionamiento de los usos industriales en especial, el área objeto del Plan Parcial, cuenta con una buena infraestructura de servicios públicos.

En consecuencia, si bien el factor de edificabilidad es muy bajo, del orden del 0,37 del área total de intervención, el déficit de espacio público sigue siendo muy bajo.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

La norma del POT actual Decreto 525 del 2021, para el modelo de gestión, exige mínimo el equivalente al 65% del área construida en espacio público y equipamiento comunal.



Y que no presenta aspectos ambientales, tales como cuerpos de agua, trazados de infraestructura de oleoductos o redes de alta tensión, sin embargo, es muy importante al momento del desarrollo y contemplar un parámetro de contingencia, por posibles pasivos ambientales resultados del funcionamiento de los usos industriales y que hasta cuando no se realicen los estudios específicos, esta contingencia no se pasar por alto.

Por su cercanía con el Aeropuerto internacional el Dorado, las edificaciones proyectadas deberán tener en cuenta en las especificaciones constructivas y técnicas, sistemas de insonorización, especialmente en las ventanas, de igual forma deben cumplir con todas acciones de mitigación que tiene el POT de la ciudad de Bogotá D.C.

Otros aspectos identificados en el diagnóstico corresponde al potencial que tendría a futuro desarrollo en cuanto a la movilidad de infraestructura de transporte público, ya que presenta colindancia con la AV TAM, adicionalmente tiene cercanía con el trazado y paradas proyectadas del REGIOTRAM DE OCCIDENTE y otros proyectos estructurantes de infraestructura vial que generarían un impacto positivo al nuevo proyecto y que de acuerdo con el enfoque que se convierta en un elemento articulador entre el aeropuerto..

## PROYECTOS ESTRUCTURANTES

Proyectos estratégicos que garantizan la sostenibilidad de un nodo desarrollo económico regional y del sistema aeroportuario. Requieren de articulación entre los actores nacionales, regionales y distritales para generar mejores y mayores impactos principalmente sobre la movilidad, la conectividad ambiental y el sistema aeroportuario.



Fuente. Elaboración propia

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y en concordancia con las políticas del POT actual de Bogotá D.C, el cual busca incentivar el uso de medios de transporte alternativo y teniendo en cuenta que los predios en áreas de actividad de **GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS**, no tienen exigencia de mínima de parqueaderos, el esquema proyectado, contempla la estimulación del transporte público y sistema de movilidad alternativos como las bicicletas, por tal motivo la los trazados viales propuestos, contemplan dentro de su estructura circuitos de ciclo rutas.

### 3.5 Condicionantes Urbanísticas Decreto 555 de 2021

Las condicionantes urbanísticas para que sea obligatorio la aplicabilidad de un plan parcial de renovación urbana, tiene las siguientes condicionantes:

- **El área objeto de desarrollo esta demarcado en el tratamiento de Renovación urbana. (Si Aplica)**
- **Se quiere acceder a un índice de edificabilidad superior a 7. (No Aplica):**

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Decreto 555 de 2021. Artículo 301. Tratamiento de renovación urbana. En virtud al siguiente párrafo mencionado en el artículo precedente, *“En esta modalidad se permite el desarrollo de uno o varios predios mediante la obtención de las respectivas licencias urbanísticas o través de Plan Parcial”*. El desarrollo de un Plan Parcial en predios con tratamiento de renovación urbana, no esté sujeto al cumplimiento de un índice de construcción efectivo base, sin perjuicio de que, si se DESEA Y/O QUIERE, como bien lo indica el artículo 303 sobrepasar el ICE mayor a 7.0 es necesaria la ejecución del plan parcial.

*“Se deberá formular y adoptar el respectivo plan parcial como condición previa para el desarrollo de actuaciones urbanísticas en el tratamiento de renovación urbana cuando los interesados quieran superar el índice de construcción efectivo de siete puntos cero (7.0)”*.  
subrayo fuera del texto.

- **El área de planificación sea superior a 3 hectáreas. (Si Aplica):**

*“En este caso, el área del proyecto será de mínimo tres hectáreas (3.0) incluyendo las áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, el espacio público y equipamientos de proximidad existentes y que puedan ser objeto de reconfiguración de acuerdo a la viabilidad emitida por las empresas de servicios públicos, no se contabilizarán las áreas de la malla vial arterial existente, los elementos de la estructura ecológica principal, y/o de los parques estructurantes existentes”*.

- **Presente condiciones ambientales. (No Aplica)**

Las principales consideraciones urbanísticas tenida en cuenta fueron:

Teniendo en cuenta que el planteamiento urbanístico está bajo el marco Plan Parcial en tratamiento de Renovación Urbana, se están teniendo en cuenta los artículos:

Art 301 (Tratamiento Renovación Urbana)



▪ Art. 261 La configuración de manzanas están acordes con los usos proyectados.

- a. Las manzanas deberán delimitarse por vías, espacios públicos, cesión para equipamientos y elementos de la estructura ecológica principal. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana y se deben prever senderos mínimos de tres (3) metros de ancho que faciliten el acceso peatonal.
- b. El área útil de las manzanas no puede ser mayor de uno punto tres (1.3) hectáreas, con excepción de las manzanas con uso principal industrial y/o usos logísticos que podrán tener un área útil máxima de dos (2) hectáreas o cuando sea necesario generar hasta una (1) manzana del proyecto urbanístico con un área superior a 1.3 hectáreas y hasta de 2.0 hectáreas, con el fin de integrar áreas que puedan resultar residuales de la división del área útil del proyecto entre la cifra de área máxima permitida por manzana de 1.3 hectáreas. Podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas de los elementos descritos en el literal a.
- c. Las manzanas pueden conformarse en un mismo proyecto urbanístico o en conjunto con áreas vecinas, teniendo en cuenta la malla vial exterior al proyecto y sin que se supere el área máxima de manzana establecida en este artículo.
- d. Las manzanas podrán conformarse de manera independiente en un mismo proyecto o en conjunto con predios vecinos y deberán estar rodeadas por vías públicas vehiculares o peatonales y/o por cesiones públicas para parques o equipamientos o suelo del Sistema de Áreas Protegidas. Cuando dichas manzanas colinden con elementos de la Estructura Ecológica Principal, estas áreas podrán conformar el borde de la manzana. En estos casos se deben prever senderos peatonales que faciliten la apropiación del área por parte de la comunidad.
- e. Las manzanas podrán dividirse en varios lotes destinados a vivienda por el sistema de agrupación o por sistema de loteo individual.
- f. Se permitirá un máximo de tres manzanas contiguas separadas por vías peatonales.



### 3.6 Sistema de Movilidad

Se proyecta un circuito vial perimetral de mayor jerarquía, que permita conectarse con la AV TAM, de igual manera los ejes viales secundarios, generan una conectividad, al interior de las diferentes manzanas y usos propuestos



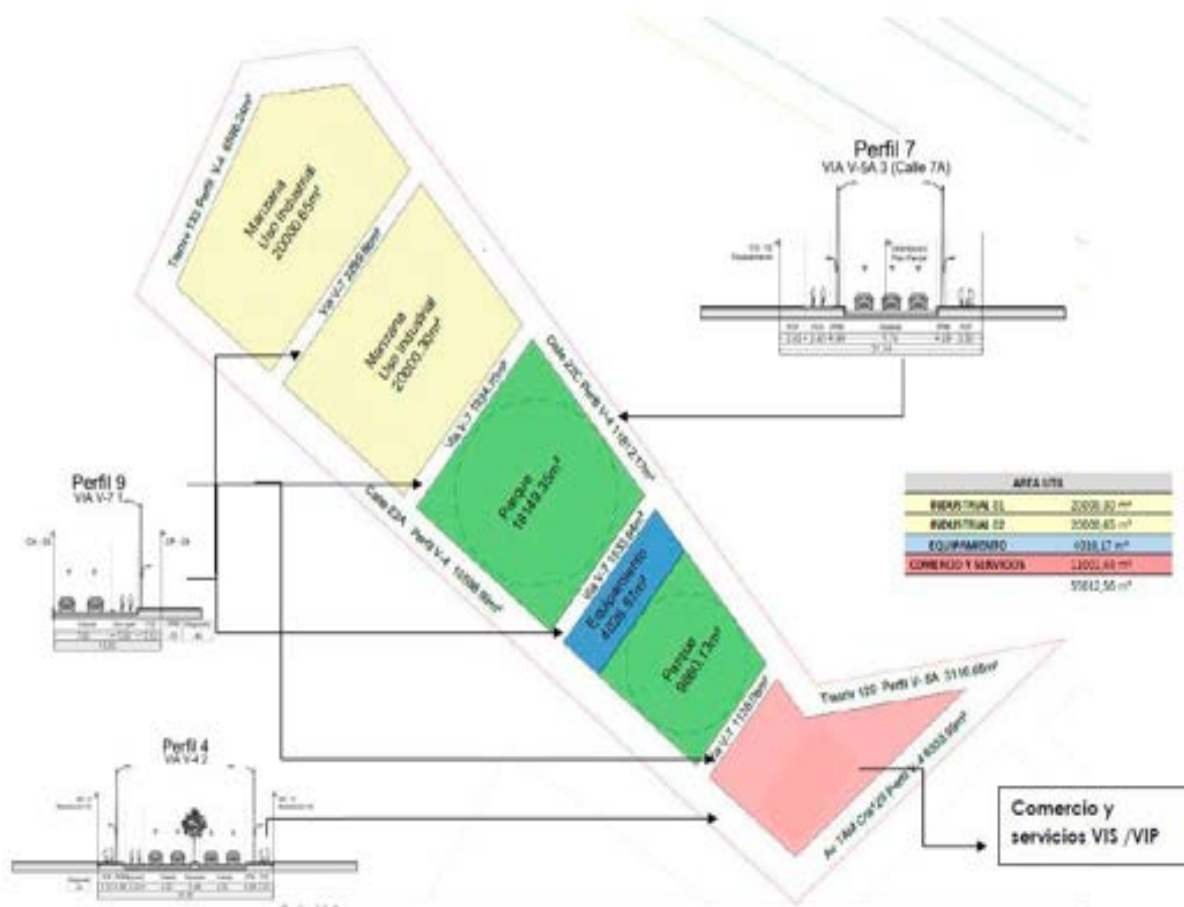
El esquema proyectado, permite que todas las manzanas útiles, tengan frente sobre espacio público y sobre todo tengan conectividad directa sobre un eje vial permitiendo plantear, posibles accesos.



Dentro del enfoque de proyecto y acorde con los lineamientos del POT, en cuanto a promover el uso de mecanismos alternativos de movilidad, diferentes al carro particular y

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

teniendo en cuenta el área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos, no tiene exigencia mínima de parqueaderos, la estructura vial proyectada, tiene dentro de sus perfiles viales.



En el presente cuadro se reflejan las diferencias entre perfiles existentes y proyectados, teniendo en cuenta que dentro del nuevo esquema se generan nuevos perfiles viales.

### **3.6.1 Ampliación de la Vía Arterial - Av TAM**

El proyecto cumple con el párrafo 1 del artículo 328 de decreto 555 de 2021 el cual establece:

*(...) “Parágrafo 1. El área de verificación del plan parcial será de mínimo tres hectáreas (3.0) incluyendo las áreas de la malla vial intermedia y local, el espacio público y equipamientos de proximidad existentes y que puedan ser objeto de reconfiguración, controles ambientales y de acuerdo con la viabilidad emitida por las empresas de servicios públicos. **No se contabilizarán las áreas de la malla vial arterial existente, los elementos de la estructura ecológica principal, y/o de los parques estructurantes existentes**”. (...) Subrayo fuera del texto.*

En el plan parcial se identifica un área de 6.533,99 m<sup>2</sup> perteneciente a la malla vial arterial de la avenida carrera 129 denominada AVENIDA TAM, identificada como una carga general al proyecto, la cual mantendrá su naturaleza pública, pero que será readecuados con el fin de concretar el planteamiento urbanístico propuesto por el plan parcial.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Con el fin de tener un diagnóstico, en la siguiente tabla se presenta un resumen de la carga en número de vehículos por hora de las principales vías de la pieza de Fontibón (...):

NOMBRE DE LA VÍA	SENTIDO	VOLUMEN ASIGNADO	CARACTERÍSTICAS RECOMENDADAS
AVENIDA FERROCARRIL DE OCCIDENTE	E-W	872	Tres carriles por sentido
	W-E	1198	
CARRERA 97	S-N	1016	Tres carriles por sentido
	N-S	821	
CARRERA 106	S-N	525	Dos carriles por sentido
	N-S	314	
VERSALLES	S-N	349	Dos carriles por sentido
	N-S	790	
AVENIDA CIUDAD DE CALI	S-N	4223	Tres carriles por sentido en flujo continuo y sin semáforos.
	N-S	3006	
AVENIDA LUIS CARLOS GALÁN	E-W	1169	Tres carriles por sentido
	W-E	921	
AVENIDA TAM	S-N	568	Dos carriles por sentido
	N-S	778	

Fuente.<sup>38</sup>

<sup>38</sup> Proyecto De Acuerdo No. 281 DE 2009

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

La propuesta del plan parcial plantea una ampliación de la malla vial arterial (Avenida TAM) con el fin de generar una mejor articulación sobre la movilidad hacia el sistema aeroportuario como nodo de desarrollo económico regional, la cual se plantea más adelante.



Para ello y de conformidad con el artículo 15 de la ley 1682 de 2013 y el artículo 156 del decreto 555 de 2021, se efectuará el proceso correspondiente ante EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, en cuyas funciones: *“Elaborar los proyectos de intervención y construcción de las calles de la malla de integración regional, de la malla vial arterial y De las mallas por donde circule el componente flexible del sistema de transporte público de la ciudad”*.

*“(…) De conformidad con el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013 la entidad competente debe analizar la conveniencia técnica, legal y financiera del proyecto y podrá otorgar el permiso que requieren los particulares para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte que sean de su interés, si éstos están acordes con los planes, programas y proyectos del sector y cuentan con los conceptos técnicos y las autorizaciones legales pertinentes.*

*Que, de conformidad con la citada norma, los proyectos de infraestructura de transporte en cuyo desarrollo estén interesados de manera especial los particulares, deben desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas del modo correspondiente y garantizar su conectividad con la infraestructura existente.*

*Que el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013 señala que el Gobierno Nacional establecerá las condiciones que deben cumplir tanto las entidades nacionales, como las territoriales para el otorgamiento de estos permisos y reglamentará lo concerniente a la conectividad entre la infraestructura de transporte por desarrollarse a partir del interés privado y la Red Vial desarrollada por el Estado a fin de evitar que aquellos proyectos generen perjuicios al interés general".<sup>39</sup>*

### **3.7 Norma Urbanística General**

#### **3.7.1 Índices de Construcción**

La gestión urbanística de RENOVACION URBANA, específicamente mediante plan parcial, podría llegar a tener un potencial de edificabilidad de índice de construcción de (7) , equivalente a cerca de 890,000m<sup>2</sup> a desarrollar, en el esquema proyectado se está llegando a un índice de construcción de (2), equivalente cercano a los 260,000m<sup>2</sup>.

En eventualidad que en un futuro se vea la necesidad por funcionalidad o por condiciones de mercado, aumentar el área de las edificaciones, estaría cubierto a nivel de cesiones y cargas urbanísticas, se deberían al igual que el desarrollo arquitectónico, tener en cuenta las condiciones volumétricas, asilamientos y acciones de mitigación de acuerdo con los usos ampliados y proyectados.

---

<sup>39</sup> Decreto 942 de 2014 Nivel Nacional

### 3.7.2 Aislamientos

Los aislamientos, laterales, posteriores, generación de patios, están directamente ligados a los diseños arquitectónicos, al momento de la licencia de construcción, adicionalmente en dicho momento se deberán tener en cuenta adicionalmente las medidas de mitigación que tiene POT actual.

Urbanísticamente el planteamiento urbanístico, tuvo en cuenta los perfiles viales no solo por capacidad de carga de estos, sino también por la altura que podría llegar a permitir, según el frente del espacio público.

En la siguiente tabla se ha realizado un ejercicio numérico, contemplando altura por piso de 3,0 metros, sin embargo, si bien los usos de las bodegas triple AAA, tendrían una mayor altura libre, no se pasaría la altura base, ya que la norma permite, una vez se logra la altura del 2,5 del espacio público, proyectar 1 /5 adicional con algunas consideraciones arquitectónicas.

ESQUEMAS DE ALTURA SEGÚN PERFIL VIAL O ESPACIO PÚBLICO					
PERFIL VIAL	metros	Espacio Público	ALTURA PRIMER NIVEL		
			factor	metros	pisos
perfil Via intermedia	13		2,5	32,5	11
perfil Via intermedia+ espacio publico	13	60	2,5	182,5	61
perfil via V-5	21,34		2,5	53,35	18
perfil via V-4	25		2,5	62,5	21

### 3.7.3 Estacionamientos

Teniendo en cuenta la política respecto a la implementación de los parqueaderos y en consecuencia al aumento del parque automotriz de la ciudad y que el área de actividad de GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS, no tiene urbanísticamente una exigencia mínima de unidades de parqueadero, el esquema proyectado es no generar en cada manzana útil,

parqueaderos independientes, si no fomentar el uso de sistemas de transporte público y sistemas alternativos de movilidad, ,motivo por el cual la estructura de infraestructura vial, tendrá una gran importancia, en resumen los principales lineamientos tenidos en cuenta son:

1- Renovación, ampliación y restructuración de la infraestructura vial existe.

Mejorar los perfiles viales, generando más carriles viales útiles, eliminando las bahías de parqueo en espacio público e implementando circuitos de ciclovías que permitan la movilidad segura de las bicicletas y sistemas eléctricos de movilidad alternativos, como son las patinetas eléctricas.

2- Proyectar servicios de parqueo público, subterráneos, en las zonas delimitadas como plazoletas, este esquema además de poder generar un servicio al parque automotor igualmente contemplara servicio a las bicicletas y sistemas de transporte ambientalmente sostenible, como lo tiene determinada la política para las áreas de parqueo.

Es muy importante tener presente que los GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS, como su nombre lo dice son servicios que tienen un rango de cobertura de una gran zona de la ciudad, y si sumado a las políticas del DISTRITO AEROPUERTO, contarían con un gran flujo- de usuarios flotantes, que no requieren tener un parqueadero fijo por largos periodos de estadía, si no de poder contar con la posibilidad de periodos más cortos del servicio de parqueo.

Actualmente en las grandes ciudades incluso los parqueaderos privados de edificios se han convertido en sistemas públicos privados, administrados para ofrecer no solo a los propietarios de los edificios el servicio de parqueo, si no al público flotante que transita en la zona.

### 3.7.4 Equipamiento Comunal Privado

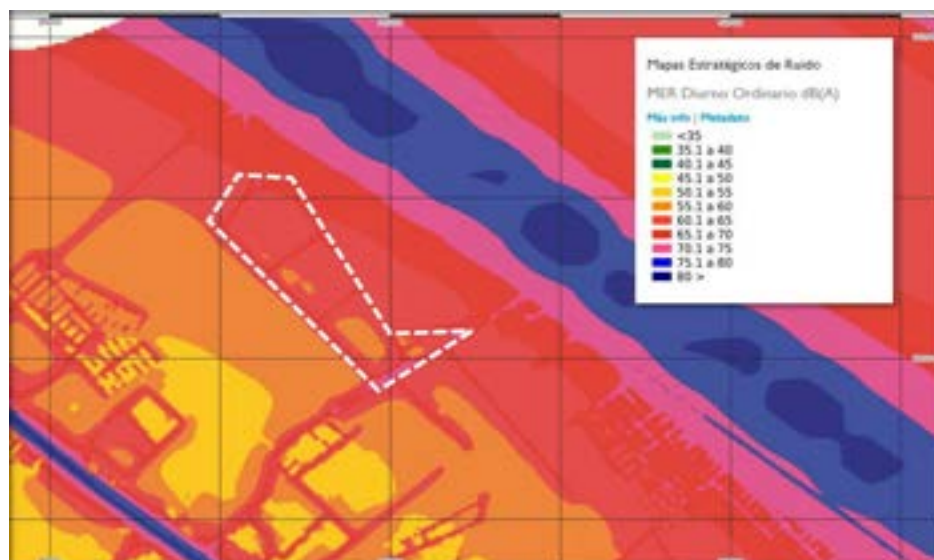
El equipamiento comunal privado, será la resultante de la consolidación del diseño arquitectónico, el enfoque comercial y de servicios que finalmente se proyecten, estos deberán desarrollarse al interior de cada de las manzanas útiles proyectadas.

## 3.8 Sistemas Estructurantes

### 3.8.1 Evaluación Ambiental

Si bien el área de objeto del plan parcial no está colindando con aspectos ambientales, como humedales, ríos o zona de protección, se han determinado dos aspectos como considerantes ambientales a tener en cuenta:

1. Proteger la zona de verde (parque), actual que tiene la zona y teniendo en cuenta que el área objeto de plan parcial, está en déficit de espacio público, las áreas complementarias que se generan de acuerdo con la exigencia de norma actual se convertirán en un complemento del área ya existente.
2. El alto nivel de contaminación auditiva, resultado del funcionamiento del AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, que presta servicios de pasajeros, transporte de carga e incluso presta servicio a las fuerzas militares y la presidencia de Colombia.



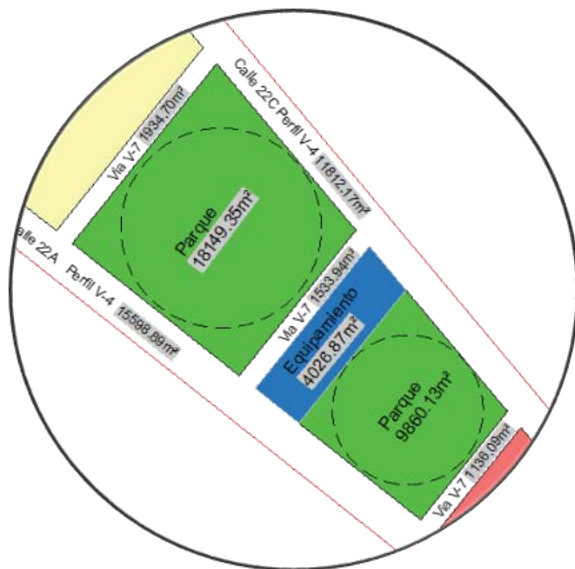
Teniendo en cuenta este fuerte determinante, las edificaciones deberán contemplar medidas de mitigación con el fin de mitigar la contaminación auditiva.

### 3.8.2 Estructura Funcional y de Servicios

El planteamiento de usos y funcionalidad de las unidades de gestión, buscan, tener una escala de valor a los usos nuevos de servicios y la consolidación de un complejo comercial, el cual tienen una conectividad directa sobre la AV TAM, adicionalmente si bien la zona cuenta con una muy buena infraestructura de redes de servicios públicos, se busca que la conectividad de los nuevos usos se dé la AV TAM, hacia el norte, de tal manera que si se requiere potencializar las redes, se realice progresivamente hasta llegar a los usos industriales.

### 3.8.3 Sistema de Espacio Público

El sistema de espacio público está directamente ligado a la exigencia de la norma actual y teniendo en cuenta que era una zona que tenía déficit, el nuevo esquema contempla un aumento no solo en lo referente a espacio público de infraestructura vehicular, (CESIONES PÚBLICAS DE VÍAS LOCALES E INTEREDIAS), sino también a espacios de esparcimiento estancia (ESPACIOS PÚBLICOS PEATONALES) e incluso equipamiento urbano. Producto de la



ESPACIO PÚBLICO		
Z. Verdes Parques	18149,35 m <sup>2</sup>	26%
Perfiles viales	50564,53 m <sup>2</sup>	74%
	68713,88 m <sup>2</sup>	100%

Se concentra la zona verde, manteniendo la ubicación de la zona verde existente, con lo cual se busca generar una gran zona céntrica en todo el complejo a desarrollar.

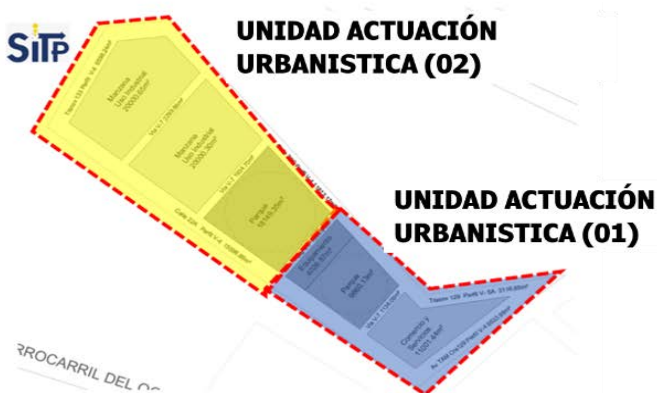
obligación del plan parcial se proyecta 46.651.98m<sup>2</sup> adicionales al espacio público existente que comprende vías, espacio público y equipamiento comunal

De conformidad a lo preceptuado en el decreto 263 de 2023 “*Por el cual se adopta el Manual de Espacio Público de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones*”, y atendiendo la estrategia de cualificación, integración y conectividad del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, y con el fin de propiciar recorridos seguros, accesibles, autónomos, sostenibles, limpios y equitativos, con garantía de accesibilidad universal y calidad para todas las personas que hacen uso del espacio público, en especial para las mujeres, los niños y las niñas, las personas mayores y personas con discapacidad, el artículo 122 del Decreto Distrital 555 de 2021 estableció cuatro criterios de diseño, así: (i) accesibilidad, (ii) vitalidad, (iii) seguridad y (iv) conectividad ambiental.

### 3.9 Planteamiento Urbanístico Discriminado por Unidad de Actuación Urbanística

Con la finalidad de desarrollar un proyecto por fases se han determinado dos unidades de actuación Urbanística.

#### ESQUEMA UNIDADES DE ACTUACIONES URBANISTICAS



Para el pago de la tierra de los moradores que no permanecería en el proyecto, estaría determinado por unidad de Actuación Urbanística:

#### UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA (1):

Se cuenta con 3 años, previos al inicio de la obra, para la entrega y pago de la tierra.

#### UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA (2):

Se cuenta con 5 años, previos al inicio de la obra, para la entrega y pago de la tierra.

Con el esquema planteado, se busca dar tiempo a los moradores a que tengan tiempo, para su desplazamiento, a su vez es un factor favorable financieramente ya que se diluye al pago en varios periodos.

El desarrollo de cronológico del plan parcial, esta alineado con respecto a los proyectos estructurantes de la ciudad con respecto a la infraestructura de movilidad y aeroportuaria de la

ciudad. Estructurado en dos unidades de actuaciones urbanísticas, con los siguientes lineamientos.

### **3.9.1 Unidad de Actuación Urbanística (1):**

En esta unidad de gestión, se plantea la ampliación y consolidación de la Av TAM, el cual será el eje estructurante tanto del plan parcial como de la conectividad entre el aeropuerto internacional el Dorado y los ejes viales de conectividad con la región país. (Av Centenario calle 13).

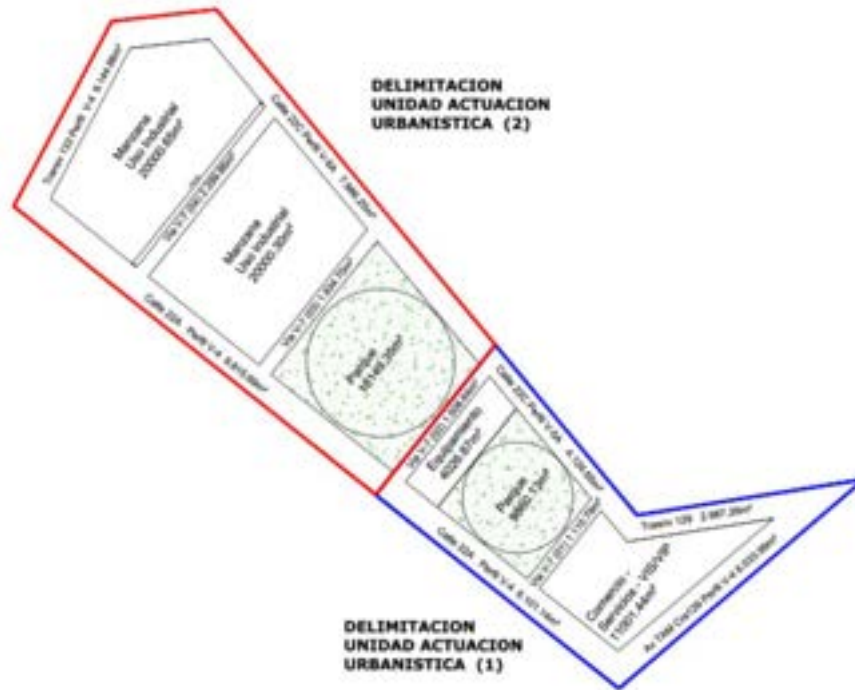
La unidad de gestión tendrá la compra de los inmuebles de uso residencial, industrial y comercial proyectando, el nuevo complejo comercial y de servicios empresariales, área de equipamiento comunal y zonas verdes.

### **3.9.2 Unidad de Actuación Urbanística (2):**

Contemplara la totalidad del uso industrial, y el área restante de zonas verdes e infraestructura del circuito vial del plan parcial.

#### **La delimitación de las unidades de Actuaciones Urbanísticas está ligada a:**

- 1- Conformación de espacio público.
- 2- Proximidad a la infraestructura vial principal y de servicios públicos.
- 3- Que cada unidad de gestión tenga cierre financiero.
- 4- En la unidad de gestión 1 proyectar los usos de mayor valor comercial y a su vez el planteamiento del uso residencial, cronológicamente más cerca en el tiempo y más asilado del uso industrial.



### 3.9.3 Reparto de Cargas por Unidad de Actuación Urbanística en Metros Cuadrados según Planteamiento Urbanístico Realizado

REPARTO DE CARGAS AREAS			UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
<b>AREA BRUTA</b>	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>		<b>47254,91 m<sup>2</sup></b>	<b>86331,66 m<sup>2</sup></b>
<b>AFECTACION VIAL AV TAM</b>	6533,99 m <sup>2</sup>		6533,99 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
<b>AREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>127052,58 m<sup>2</sup></b>		<b>40720,92 m<sup>2</sup></b>	<b>86331,66 m<sup>2</sup></b>
<b>CESION VIALES</b>	<b>44013,84 m<sup>2</sup></b>		<b>15832,48 m<sup>2</sup></b>	<b>28181,36 m<sup>2</sup></b>
	Transversal 129 2987,26 m <sup>2</sup>		2987,26 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Calle 22C 12110,90 m <sup>2</sup>		4124,65 m <sup>2</sup>	7986,25 m <sup>2</sup>
	Calle 22A 15916,83 m <sup>2</sup>		6101,14 m <sup>2</sup>	9815,69 m <sup>2</sup>
	Transversal 133 6144,86 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	6144,86 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (01) 1110,79 m <sup>2</sup>		1110,79 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (02) 1508,64 m <sup>2</sup>		1508,64 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (03) 1934,70 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	1934,70 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (04) 2299,86 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	2299,86 m <sup>2</sup>
<b>CESION ZONA VERDE PARQUE</b>	<b>28009,48 m<sup>2</sup></b>		<b>9860,13 m<sup>2</sup></b>	<b>18149,35 m<sup>2</sup></b>
	Globo 1 9860,13 m <sup>2</sup>		9860,13 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Globo 2 18149,35 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	18149,35 m <sup>2</sup>
<b>CESION EQUIPAMIENTO</b>	<b>4026,87 m<sup>2</sup></b>		<b>4026,87 m<sup>2</sup></b>	<b>0,00 m<sup>2</sup></b>
	Equipamiento 4026,87 m <sup>2</sup>		4026,87 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
<b>AREA UTIL</b>	<b>51002,39 m<sup>2</sup></b>		<b>11001,44 m<sup>2</sup></b>	<b>40000,95 m<sup>2</sup></b>
	Area Util (1) 20000,65 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	20000,65 m <sup>2</sup>
	Area Util (2) 20000,30 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	20000,30 m <sup>2</sup>
	Area Util (3) 11001,44 m <sup>2</sup>		11001,44 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	133586,57 m <sup>2</sup>		47254,91 m <sup>2</sup>	86331,66 m <sup>2</sup>
Validación	0,00 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>

Es importante tener presente que la cartografía de un plan parcial contempla los lineamientos generales urbanísticos y que posteriormente en las gestiones urbanísticas de licencia de urbanismo, así como licencias de construcción se deberán tener en cuenta todos los lineamientos del anexo 5 (NORMAS COMUNES PARA TODOS LOS TRATAMIENTOS), así como las acciones de mitigación de los artículos 242 – 244. Y requerimientos técnicos de trazados viales entre otros.

Sin embargo, es importante precisar que las áreas proyectadas, así como la volumetría reflejada tienen concordancia con un esquema de diseño básico parametrizado, el cual tendrá una mayor definición en la licencia de construcción.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

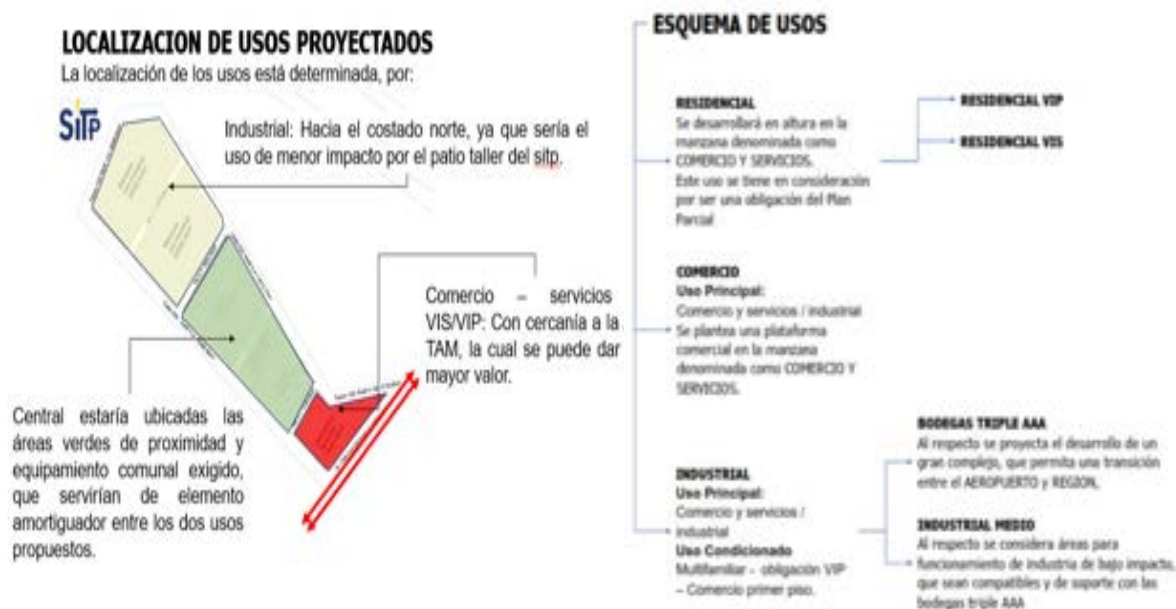
Las obligaciones urbanísticas, determinadas en el artículo 328, al ser la norma aplicable a un plan parcial por Renovación urbana, permite un índice máximo de 7, en la actualidad la estructura urbanística, de áreas y financieras, está llegando a un índice de edificabilidad del orden del 2.27.

ÁREAS E ÍNDICES POR UNIDAD DE GESTIÓN / CONSOLIDADO						
	UNIDAD DE GESTIÓN 1		UNIDAD DE GESTIÓN 2		CONSOLIDADO	
ÁREA BRUTA	47254,91 m <sup>2</sup>		86331,66 m <sup>2</sup>		133586,57 m <sup>2</sup>	
AFECTACIÓN VIAL AV TAM	6533,99 m <sup>2</sup>		0,00 m <sup>2</sup>		6533,99 m <sup>2</sup>	
ÁREA NETA URBANIZABLE	40720,92 m <sup>2</sup>		86331,66 m <sup>2</sup>		127052,58 m <sup>2</sup>	
	ÁREA ÍNDICES	I.C	ÁREA ÍNDICES	I.C	ÁREA ÍNDICES	I.C
<b>ÁREA TOTAL CONSTRUIDA</b>	<b>88726,61 m<sup>2</sup></b>	<b>2,18</b>	<b>199212,79 m<sup>2</sup></b>	<b>2,31</b>	<b>287941,58 m<sup>2</sup></b>	<b>2,27</b>
COMERCIO Y SERVICIOS	63808,35 m <sup>2</sup>	1,57	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	63808,35 m <sup>2</sup>	0,50
INDUSTRIAL 01	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	98001,47 m <sup>2</sup>	1,14	98001,47 m <sup>2</sup>	0,77
INDUSTRIAL 02	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	98003,19 m <sup>2</sup>	1,14	98003,19 m <sup>2</sup>	0,77
EQUIPAMIENTO	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	3208,14 m <sup>2</sup>	0,04	3208,14 m <sup>2</sup>	0,03
RESIDENCIAL VIS	24918,26 m <sup>2</sup>	0,61	0,00 m <sup>2</sup>	0,00	24918,26 m <sup>2</sup>	0,20

Esto permite que el proyecto inmobiliario que finalmente se fuese a consolidar, contaría con un margen de índice de edificabilidad disponible el cual ya está cubierto con las obligaciones urbanísticas, ya desarrolladas.

### 3.10 Modelación Urbana

#### 3.10.1 Localización de Usos Propyectados



## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Manteniendo los lineamientos de los GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS y con miras de la ciudad aeropuerto, los usos proyectados están encaminados a ser soporte a la funcionalidad aeroportuaria, dotando de una infraestructura que permite generar una transición de almacenaje de carga, entre el aeropuerto internacional el Dorado y la Región.

A su vez se plantean uso industrial medio, donde se buscará mantener la mayor cantidad de MORADORES, en el sector.

Manteniendo los lineamientos urbanísticos y normativos, se realiza la mejora de la estructura vial y dotación de espacio público, de igual manera se proyecta una infraestructura de cerca.



### 3.11 Redefinición del Espacio Público

En el planteamiento urbanístico se contempla una reconfiguración catastral, teniendo en cuenta que, de los predios actualmente privados, que están conformados por múltiples unidades

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

prediales y dentro del planteamiento urbanístico, se generan tres grandes globos, como son dos manzanas con uso industrial y una de uso múltiple, cada una de ellas cumpliendo con las áreas que determina el POT de Bogotá.

Los trazados viales perimetrales, tienen ampliación de los perfiles actuales, con lo cual áreas privadas pasarían a ser públicas, así mismo sucede, con la generación de las zonas de parques y que nacen los ejes viales en sentido oriente occidente.

En cuanto a espacio público existente (parque que es el numero predial 42) se aumenta en el tamaño, no obstante, conserva su ubicación actual.

En virtud a la identificación del espacio público existente, área de terreno privada y definición del cuadro de áreas actual (esto es la línea base para la redefinición de espacio público que se realiza en proyectos de renovación urbana),

Cuando se realizó el análisis de los predios y usos existentes se pudo identificar el espacio público y privado del area de actuación identificado en el siguiente cuadro:

<b>ID MANZANA</b>	<b>Area Terreno</b>	<b>Area Construida</b>
MZ 1	38194,84 m <sup>2</sup>	17275,96 m <sup>2</sup>
MZ 2	23147,18 m <sup>2</sup>	13532,23 m <sup>2</sup>
MZ 3	29154,56 m <sup>2</sup>	12761,13 m <sup>2</sup>
MZ 4	4974,22 m <sup>2</sup>	4341,74 m <sup>2</sup>
MZ 5	2511,28 m <sup>2</sup>	2253,22 m <sup>2</sup>
PARQUE	8476,05 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Tranv 133	8742,87 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Cll 22a	6251,19 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Cll 22c	3267,70 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
cra 132	4147,92 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
cra 130	3238,02 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
Av cra 129	1480,74 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>	<b>50164,28 m<sup>2</sup></b>

Dentro del PPRU CIUDAD AEROPUERTO, se identifican 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, en concordancia con el modelo de ocupación propuesto por el nuevo POT (Decreto 555 de 2021).

Dentro del planteamiento urbanístico se ha tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

1. El espacio público llamado vías se amplían por los nuevos perfiles viales, los cuales entran a contemplar espacio de ciclo ruta, para ir en concordancia con la política de no carro y los espacios públicos del encuentro definidas en las políticas del POT.
2. Actualmente existe un parque, el cual, aunque mantiene la ubicación actual, presenta reconfiguración, por ampliación ya que la exigencia del plan parcial es mayor, e incluso se plantea en el urbanismo otro globo de parque.

*Al respecto el artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021 señala de manera general las condiciones para la reglamentación de cambio de uso de las zonas o bienes de uso público.*

*Por lo anterior, se observa que el artículo 142 del Plan de Ordenamiento Territorial reglamenta de manera general la viabilidad de cambiar el uso de las zonas o bienes de uso público sin cambiar su destinación al uso público.*

*Al respecto, el numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, señala que el cambio del uso de las zonas o bienes de uso público, sin cambiar su destinación al uso público, se podrá hacer “Mediante la aprobación de los instrumentos de planeación establecidos en el POT”.*

*Por consiguiente, será en el marco de los instrumentos de planeación reglamentados en el Libro VI, Título I del Plan de Ordenamiento Territorial.*

*Sobre el particular, el numeral 1 del artículo 142 del Decreto Distrital 555 de 2021, señala que el cambio del uso de las zonas o bienes de uso público, sin cambiar su destinación al uso*

*público, se podrá hacer “Mediante acto administrativo de la Secretaría Distrital de Planeación, con concepto favorable del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, cuando el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público no se enmarque en actuaciones sujetas a instrumentos de planeación”.*

*Ahora bien, la condición señalada en el párrafo del artículo 3 del Decreto Distrital 563 de 2017, corresponde con una limitación general para adelantar los cambios de uso de las zonas o bienes de uso público, es decir que aplica en todos los supuestos reglamentados por el artículo 142 del POT, pues se incluye como un párrafo de este último en los siguientes términos:*

*“No procederá el cambio de uso de parques, plazas y plazoletas a vía, salvo que se trate de actuaciones aprobadas en las licencias de urbanización en la modalidad de reurbanización o precisiones geométricas de las vías públicas, en cuyo caso se reconfigura, pero se compensa por endurecimiento de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del presente artículo.”<sup>40</sup>*

*Sobre el particular, el Plan de Ordenamiento Territorial contenido en el Decreto Distrital 555 de 2021, modifica las competencias que originalmente estaban contenidas en el artículo 3 del Decreto Distrital 563 de 2017, y en consecuencia no reglamenta o incorpora facultades para que el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP reglamentar mediante resolución el procedimiento para adelantar el cambio de uso de las zonas o bienes de uso público*

Lo anteriormente expuesto en concordancia con lo determinado en el marco regulatorio del decreto distrital 563 de 2017.

---

<sup>40</sup> Concepto 20221100063711 DE 2022 Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público - DADEP

## 4 INSTRUMENTOS DE GESTIÓN LEGAL Y FINANCIERA

### 4.1 Unidad de Actuación Urbanística

El PPRU CIUDAD AEROPUERTO de conformidad con la Ley 388 de 1997 y el Decreto 2181 de 2006 y sus modificaciones, compilados en el Decreto único reglamentario del sector vivienda 1077 de 2015, se ejecuta a partir de las unidades de actuación urbanística.

A su vez el Decreto 555 de 2021, define las Unidades de Actuación Urbanística en el artículo 515, así:

*“Corresponden al área conformada por uno o varios inmuebles, que conforme con las disposiciones de los respectivos planes parciales, debe ser urbanizada y/o construida como una única 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 para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos, mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios. Constituyen la base para la implementación de los reajustes de terrenos o las integraciones inmobiliarias.*

*El procedimiento para la delimitación y ejecución de las unidades de actuación urbanística está contemplado en los artículos 44 y siguientes de Ley 388 de 1997 y en la reglamentación establecida para el efecto en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015. El acto de delimitación se inscribirá en el registro de instrumentos públicos, en los folios de matrícula inmobiliaria de los predios que conforman la unidad. Los predios afectados no podrán ser objeto de licencias de urbanización o construcción por fuera de la unidad de actuación”.<sup>41</sup>*

---

<sup>41</sup> Artículo 515. Unidades de actuación urbanística. Decreto 555 de 2021.

El planteamiento urbanístico está determinado su desarrollo en UAU, con la finalidad de promover el uso racional del suelo, teniendo en cuenta que hace parte de un distrito aeroportuario, al igual que tiene como nodo económico el Aeropuerto Internacional El Dorado, garantizando el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitando la dotación con cargo a los propietarios e inversionistas, mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios. Se han determinado dos unidades de actuación Urbanística:



**UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA (1):**

En esta unidad de gestión, se plantea la ampliación y consolidación de la Av TAM, el cual será el eje estructurante tanto del plan parcial como de la conectividad entre el aeropuerto internacional el Dorado y los ejes viales de conectividad con la región país. (Av Centenario calle 13).

La unidad de gestión tendrá la compra de los inmuebles de uso residencial, industrial y comercial proyectando, el nuevo complejo comercial y de servicios empresariales, área de equipamiento comunal y zonas verdes.

**UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA (2):**

Contemplará la totalidad del uso industrial, y el área restante de zonas verdes e infraestructura del circuito vial del plan parcial.

#### **4.2 Delimitación de las Unidades de Actuaciones Urbanísticas**

La delimitación de las unidades de Actuaciones Urbanísticas está ligada a:

- 1- Conformación de espacio público.
- 2- Proximidad a la infraestructura vial principal y de servicios públicos.
- 3- Que cada unidad de gestión tenga cierre financiero.
- 4- En la unidad de gestión 1 proyectar los usos de mayor valor comercial y a su vez el planteamiento del uso residencial, cronológicamente más cerca en el tiempo y más asilado del uso industrial.



### 4.3 **Obligaciones Urbanísticas**

El PPRU CIUDAD AEROPUERTO de conformidad con la Ley 388 de 1997 *Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones*”, el ordenamiento del territorio se fundamenta en los siguientes principios: “1. *La función social y ecológica de la propiedad*; 2. *La prevalencia del interés general sobre el particular*, y 3. *La distribución equitativa de las cargas y los beneficios*”.<sup>42</sup>, así mismo, el artículo 58 de la Constitución Política establece que la “*propiedad es una función social que implica obligaciones*” y el artículo 95 prevé que es deber de la persona y del ciudadano “*contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad*”. compilados en el Decreto único reglamentario del sector vivienda 1077 de 2015, se ejecuta a partir de las unidades de actuación urbanística.

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**, 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**<sup>43</sup> subrayo fuera del texto.

A su vez el Decreto 555 de 2021, determina las obligaciones urbanísticas en sus artículos 265, 508, 509, 511, así como define las Unidades de Actuación Urbanística en el artículo 519, así:

*“Artículo 519. Obligaciones urbanísticas. Las obligaciones urbanísticas que serán objeto de los sistemas de reparto equitativo de cargas y beneficios son:*

---

<sup>42</sup> Decreto 520 de 2022

<sup>43</sup> Parágrafo tomado de la definición del Artículo 19 de la Ley 388 de 1997

1. *De carácter local intermedio, secundario y domiciliario, entendidas como aquellas asociadas a los procesos de desarrollo y densificación, y que son objeto de reparto entre los propietarios del suelo como contraprestación por los mayores beneficios urbanísticos generados por las normas de uso y edificabilidad, de acuerdo con los principios de ordenamiento territorial contenidos en la Ley 388 de 1997, con el fin de lograr mejores condiciones de vida para los habitantes de la ciudad y de contrarrestar los efectos de los procesos de crecimiento y densificación. Estas obligaciones son a su vez un instrumento de gestión de suelo y de financiación que permite concretar el modelo de ordenamiento y el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios*

2. ***De carácter general, principal, arterial, matriz, primarias y troncales: se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones<sup>44</sup>.***

Así mismo el decreto 520 de 2022, preceptúa: “Que el artículo 15 *ibídem* modificado por el artículo 1° de la Ley 902 de 2004 “Por la cual se adicionan algunos artículos de la Ley 388 de 1997 y se dictan otras disposiciones”, define las normas urbanísticas generales como: “aquellas que permiten establecer usos e intensidades, así como las actuaciones, tratamientos y procedimientos de parcelación, urbanización, construcción e incorporación al desarrollo de las diferentes zonas comprendidas dentro del perímetro urbano y suelo de expansión. Por consiguiente, otorgan derechos e imponen obligaciones urbanísticas a los propietarios de terrenos y a sus constructores, conjuntamente con la especificación de los instrumentos que se

---

<sup>44</sup> Artículo 519. Obligaciones urbanísticas. Decreto 555 de 2021

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

*emplearán para que contribuyan eficazmente a los objetivos del desarrollo urbano y a sufragar los costos que implica tal definición de derechos y obligaciones”.*

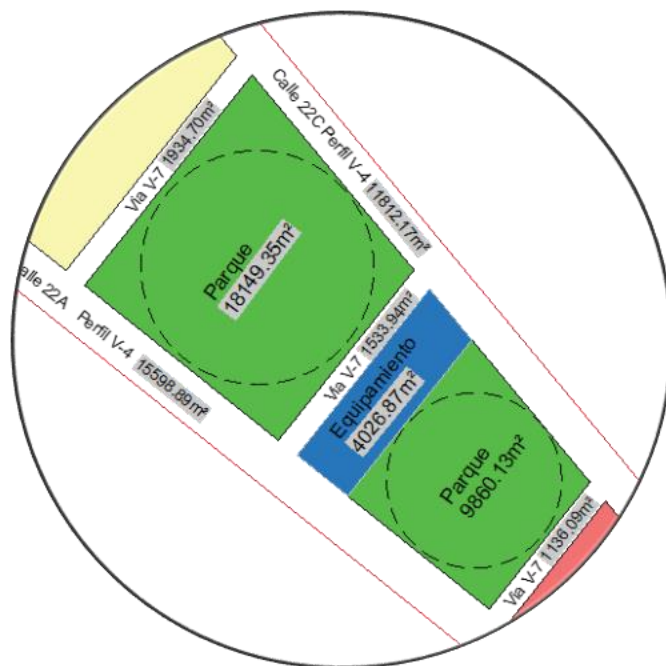
De conformidad a lo preceptuado anteriormente, dentro del 65% de espacio público a cumplir se contempla como obligaciones urbanísticas del PPRU:

<b>AREA BRUTA</b>	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>
<b>AFECTACION VIAL AV TAM</b>	<b>6533,99 m<sup>2</sup></b>
<b>AREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>127052,58 m<sup>2</sup></b>
<b>CESION VIALES</b>	<b>44013,84 m<sup>2</sup></b>
Transversal 129	2987,26 m <sup>2</sup>
Calle 22C	12110,90 m <sup>2</sup>
Calle 22A	15916,83 m <sup>2</sup>
Transversal 133	6144,86 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (01)	1110,79 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (02)	1508,64 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (03)	1934,70 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (04)	2299,86 m <sup>2</sup>
<b>CESION ZONA VERDE PARQUE</b>	<b>20009,48 m<sup>2</sup></b>
Globo 1	9060,13 m <sup>2</sup>
Globo 2	10949,35 m <sup>2</sup>
<b>CESION EQUIPAMIENTO</b>	<b>4026,87 m<sup>2</sup></b>
Equipamiento	4026,87 m <sup>2</sup>
<b>AREA UTIL</b>	<b>51002,39 m<sup>2</sup></b>
Area Util (1)	20000,65 m <sup>2</sup>
Area Util (2)	20000,30 m <sup>2</sup>
Area Util (3)	10001,44 m <sup>2</sup>
	133586,57 m <sup>2</sup>
Validación	0,00 m <sup>2</sup>

1. Ampliación de la malla vial arterial TAM
2. Ampliación locales e intermedias

<i>Items</i>	<i>Perfiles existentes</i>	<i>Perfiles Proyectados</i>
<b>CESION VIALES</b>	<b>27128,45 m<sup>2</sup></b>	<b>50547,83 m<sup>2</sup></b>
<b>AV TAM</b>	<b>1480,74 m<sup>2</sup></b>	<b>6533,99 m<sup>2</sup></b>
Transversal 129	0,00 m <sup>2</sup>	2987,26 m <sup>2</sup>
Calle 22C	3267,70 m <sup>2</sup>	12110,90 m <sup>2</sup>
Calle 22A	6251,19 m <sup>2</sup>	15916,83 m <sup>2</sup>
Transversal 133	8742,87 m <sup>2</sup>	6144,86 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (01)	7385,94 m <sup>2</sup>	1110,79 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (02)		1508,64 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (03)		1934,70 m <sup>2</sup>
Perfil v-7 (04)		2299,86 m <sup>2</sup>

3. Cesión de zonas verdes se daría cumplimiento a las condiciones de áreas de proximidad



4. Como áreas de equipamiento, se contempla una infraestructura de 3 pisos y cerca de VISTA NOROCCIDENTE - ORIENTE. 9,700,m² y la implementación áreas de parqueaderos subterráneos, en las zonas verdes y de plazoletas.



Conforme nos determina el artículo 328 del decreto 555 de 2021, las obligaciones urbanísticas de **carácter general y local**, se incluirán dentro de la exigencia del 65%, incluyendo el área de espacio público existente que se reconfigura.

*“Parágrafo 2. El porcentaje de cálculo para las obligaciones urbanísticas en planes parciales incluirá las de **carácter general y local**. Subrayo fuera del texto.”<sup>45</sup>*

*Parágrafo 3. Esta obligación incluye la definida en el artículo “Obligación urbanística en área construida para equipamiento”. No incluye la de vivienda de interés social y prioritario establecida en el artículo “Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.”*

- Art 328 (Obligaciones urbanísticas Generales)
- Art 329 y Art 176 (obligación Urbanística Equipamiento Público), al respecto se está dando cumplimiento en terreno, sin embargo, se está proyectando una edificación de dos pisos, con un área cercana a los 3.208m<sup>2</sup>.
- Art 261 La configuración de manzanas están acordes con los usos proyectados.

En ese orden de ideas, y conforme a lo preceptuado en la normatividad anteriormente mencionada, **El derecho real a los beneficios solo se adquiere con el otorgamiento de las cargas u obligaciones urbanísticas,** mediante el reparto de cargas y beneficios:

**Reparto de cargas y beneficios:** El reparto de cargas y beneficios para responder al principio de equitativo que le otorga la Ley, debe cumplir los siguientes principios:

- **Equidad:** Todos los aportantes tienen derecho a participar de los beneficios en proporción a sus aportes y de las cargas en proporción a los beneficios.
- **Igualdad:** Todas las condiciones del desarrollo deben ser iguales para todos, a menos que existan restricciones externas o por otros conceptos que no lo permitan. Por ejemplo. Índice de construcción, índice de ocupación, alturas, etc.

---

<sup>45</sup> Artículo 328. Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial.

- **Causalidad:** El derecho real a los beneficios solo se adquiere con el otorgamiento de las cargas u obligaciones urbanísticas.<sup>46</sup> **Subrayo fuera del texto.**

#### 4.4 Obligación de Destinar Porciones de Suelo a la Construcción de Vivienda de Interés Social o Prioritaria.

El desarrollo de vivienda VIS y VIP, planteado si bien el área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos no tiene exigencia, se planteó su desarrollo para dar cumplimiento a la exigencia por ser un PLAN PARCIAL de Renovación Urbana, adicionalmente este mediante las unidades planteadas, se entraría a dar cumplimiento a los moradores residenciales y teniendo en cuenta que el P&G específico de ese uso da un valor en rojo de \$11,543,436,356 millones de pesos estos están siendo asumidos dentro del reparto de cargas.

De conformidad con el párrafo 1 del artículo 15 de la Ley 388 de 1997, los artículos 2.2.2.1.5.1 y 2.2.2.1.5.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015, y artículo 6 del Decreto 221 de 2020, se establece un porcentaje mínimo de suelo útil y urbanizado destinado a vivienda de interés social VIS para el tratamiento urbanística de renovación urbana, el cual define que, se deberá destinar para el desarrollo de programas de Vivienda de Interés Social, el siguiente porcentaje mínimo del área útil del proyecto.

**Artículo 322. Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.** Los proyectos desarrollados bajo las condiciones de los tratamientos de consolidación o de renovación urbana podrán acceder a la edificabilidad adicional por encima del índice base, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

RENOVACIÓN URBANA			Las Áreas de Integración Multimodal – AIM
IC Efectivo (Ice)	VIP	VIS	VIS
ICe ≤ 2	N/A	N/A	N/A
2 < ICe ≤ 3	5% VIP ó 10%VIS		5%
3 < ICe ≤ 4	7,5% VIP ó 15%VIS		10%
4 < ICe ≤ 5	5%	10%	
5 < ICe ≤ 7	10%	10%	10%
ICe > 7 ó Planes parciales	10%	15%	15%

<sup>46</sup> Ley 388 de 1997. - [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia\\_reparto\\_cargas\\_beneficios.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/guia_reparto_cargas_beneficios.pdf)

Así las cosas, el presente Plan Parcial de Renovación Urbana, se acoge a la obligación de destinar su uso residencial del área útil total OBLIGACIÓN VIP (6437,91 m<sup>2</sup>) – OBLIGACIÓN VIS (8583,88) para la construcción de Vivienda Social, en Renovación Urbana, dentro del mismo plan parcial.

En lo que respecta a lo establecido en el decreto 555 de 2021, el artículo 323. Alternativas para hacer efectivo el cumplimiento de la obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción. Los proyectos desarrollados bajo las condiciones de los tratamientos de consolidación o de renovación urbana tendrán como alternativas de cumplimiento de ésta obligación las siguientes:

1. En el mismo proyecto.
2. Mediante el traslado a otra zona localizada dentro de la misma Unidad de Planeamiento Local o en zonas delimitadas como receptoras de vivienda de interés social y prioritario según el Mapa n." CU-5.2. "Áreas de actividad y usos de suelo" o en las áreas calificadas o definidas por la Secretaría Distrital del Hábitat para el desarrollo de proyectos de vivienda social o en aquellos proyectos donde se concreten porcentajes superiores para VIP o VIS a los definidos en la obligación urbanística siempre y cuando sean certificados por la Secretaría Distrital del Hábitat.
3. En los programas o proyectos que adelanten las entidades públicas distritales, mediante la compra de derechos fiduciarios. Se hará de acuerdo con la siguiente fórmula:

**Parágrafo 1.** Los planes parciales de renovación urbana deberán cumplir esta obligación siempre en sitio

**Parágrafo 1.** La edificabilidad destinada para VIP/VIS que se concrete en sitio derivada de esta obligación no será objeto del cumplimiento de obligaciones urbanísticas descritas en este capítulo<sup>47</sup>.

**Parágrafo 5.** No se entenderá cumplida esta obligación cuando se haga efectiva a través de la compra de derechos fiduciarios a terceros que, a su vez, los hayan adquirido para acreditar el cumplimiento de su obligación a destinar suelo para Vivienda de Interés Social Prioritario (VIP) o Vivienda de Interés Social (VIS).<sup>48</sup>



Así mismo el artículo 526 del decreto 555 de 2021, ***Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción***, nos presenta la obligación como un instrumento de financiación y de gestión del suelo para el desarrollo territorial para la estrategia de financiación del Plan de ordenamiento territorial:

<sup>47</sup> Artículo 322. Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción. Decreto 555 de 2021.

<sup>48</sup> Artículo 323. Alternativas para hacer efectivo el cumplimiento de la obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.

**“Artículo 556. Gestión y gerencia de los recursos dinerarios provenientes de instrumentos de financiación asociados al ordenamiento territorial.** Las Secretarías Distritales de Planeación y Hacienda definirán, crearán e implementarán, el o los mecanismos a través de los cuales recaudará, administrará y gestionará los recursos dinerarios provenientes de los instrumentos de financiación asociados al ordenamiento territorial, con base en los siguientes lineamientos:

1. Los recursos derivados del cumplimiento de la obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción se podrán administrar y recaudar a través de mecanismos como encargos fiduciarios, fiducias, patrimonios autónomos o fondos. La Secretaría Distrital del Hábitat definirá los criterios, requisitos y condiciones de recaudo, habilitación, administración y ejecución que aplicarán para los mecanismos que se definan y creen para tal fin.

#### **4.5 ADQUISICIÓN DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN DE CONFORMIDAD CON LA (Condición 2 del artículo 243 del Decreto 555/2021) – APLICACIÓN DEL DECRETO 626 DE 2023**

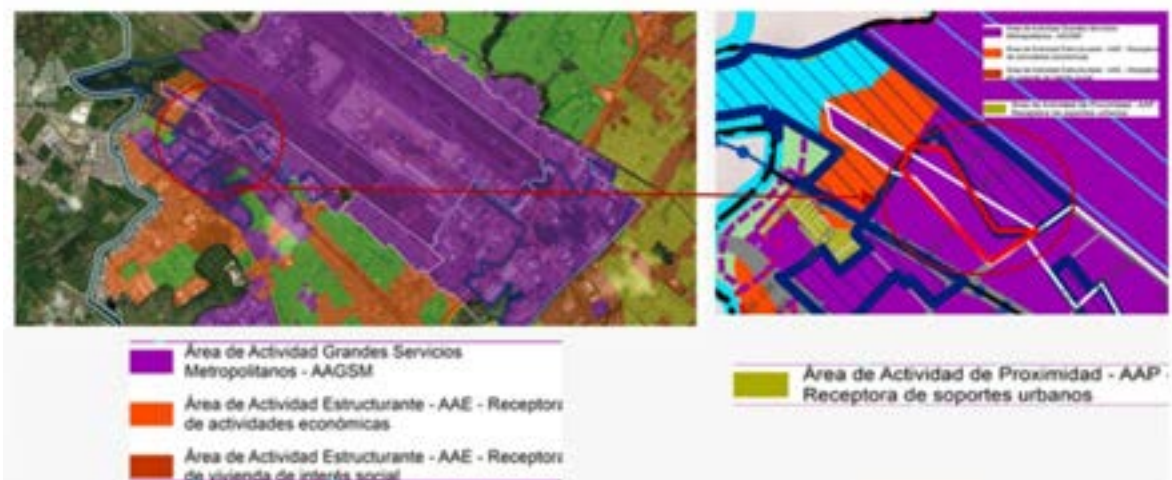
T Los artículos 325, 326, 327 y 522 del POT, contemplan la asignación de derechos de construcción transferibles como un mecanismo alternativo para la adquisición de terrenos localizados en la estructura ecológica principal en suelo rural para ser destinados al uso público y para incentivar procesos de restauración de ecosistemas. Así mismo, el artículo 523 ibidem estableció las características de los certificados de derechos de construcción, así como su vigencia<sup>49</sup>.

---

<sup>49</sup> Decreto 626 de 2023

**Artículo 4. Zonas receptoras.** Las zonas receptoras serán aquellas localizadas en **suelo urbano, en tratamientos de consolidación o de renovación urbana, que tienen asignada el área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos**, donde se busque desarrollar usos residenciales, de acuerdo con el numeral **2** de la condición 2 del artículo 243 “Usos del suelo permitidos por área de actividad” del Decreto Distrital 555 de 2021, teniendo en cuenta el límite de edificabilidad máxima y las obligaciones y condiciones del artículo **327** del mismo Decreto.

1. CUMPLE como zona receptora:



- El área del Plan Parcial se encuentra dentro de clasificación de suelo urbano.
- El área del Plan Parcial se encuentra en el tratamiento de Renovación Urbana.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

- El área del Plan Parcial se encuentra en área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos.
- Se busca desarrollar uso residencial, bajo la aplicabilidad de la condición 2 numeral 2 del artículo 243 del POT.

CUMPLE CON LAS CONDICIONES DEL ART 327 DE POT:

1. NO CUMPLE con el índice base para la aplicabilidad de la fórmula por lo tanto se toma lo determinado en el artículo 304 para el tratamiento de renovación urbana:

**Artículo 304. Reglas para la aplicación del índice de construcción efectivo en el tratamiento urbanístico de renovación urbana.** El índice de construcción efectivo que pueden concretar los proyectos en tratamiento urbanístico de renovación se determina así:

1. Los proyectos tramitados directamente mediante licencia urbanística que no incluyan la totalidad de los predios de una manzana pueden alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de cinco (5.0).
2. Los proyectos tramitados directamente mediante licencia urbanística siempre y cuando el área a ceder (Fcep) sea mayor a 400 m<sup>2</sup> y se englobe como mínimo una esquina de manzana, pueden alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de seis (6.0).
3. Los proyectos que incluyan la totalidad de los predios de una manzana podrán alcanzar un índice de construcción efectivo máximo de siete (7.0).
4. Se podrá superar el índice efectivo de siete (7.0) previa la adopción de plan parcial, en los demás casos previstos en el artículo "Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana".

2. SE DA CUMPLIMIENTO CON LA COMPRA DE DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN (decreto 626 de 2023)

el valor de adquisición de estos derechos para el desarrollo del área equivalente a vivienda VIS, asumiendo el valor base de subasta determinado en \$170.000 como valor unitario de derecho, contra el área Uso Residencial (VIS) 8.583,876 m<sup>2</sup> = Valor compra de derechos \$1.459.258.920. Lo anterior cumpliendo lo dispuesto hoy en el Decreto 626 de 2023.

<b>VERIFICACION TABLA EQUIVALENCIA PUBLICADA</b>			
<b>Area Neta Vivienda</b>			
6437,91 m <sup>2</sup>			
8583,88 m <sup>2</sup>	\$	1.459.258.919,48	VERSION ACTUAL
<b>Tabla Equivalencia</b>			
VIS 150 SMLV			
4291,94 m <sup>2</sup>	\$	729.629.459,74	
<b>Tabla Equivalencia</b>			
VIS RU >150 - 175 SMLV			BORRADOR SOBRE
2861,29 m <sup>2</sup>	\$	486.419.639,83	TABLA

Dado que el Distrito publicó el proyecto de Resolución que adopta la tabla de equivalencias para la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, se realizó nuevamente la revisión y análisis de los aspectos concernientes a la tasación de estos, los cuales para el caso de estudio solo corresponderán a los requeridos para el uso residencial en vivienda VIS RU

<b>TABLA DE EQUIVALENCIAS</b>			
<b>TIPOS DE VIVIENDA</b>	<b>VIS hasta 150 SMMLV</b>	<b>VIS RU mayor a 150 hasta 175 SMMLV</b>	<b>NO VIS mayor a 175 SMMLV O VIVIENDA COLECTIVA</b>
Factor de equivalencia en metros cuadrados	<b>+ 1</b>	<b>+0,50</b>	<b>0,00</b>
Metros cuadrados equivalentes según zona receptora por certificado	<b>2</b>	<b>1,50</b>	<b>1,00</b>
* SMMLV: Salarios mínimos mensuales legales vigentes.			

- CUMPLE con Deberá cumplir con las condiciones establecidas para la obligación urbanística relacionada con las redes locales e infraestructura del sistema pluvial, Acueducto y alcantarillado sanitario.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

4. No deberá cumplir con la obligación urbanística para VIS y VIP definida en el artículo “Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción”. El IC de vivienda es de 0.61. (IC TOTAL 2.28).
5. SE CUMPLE Como mínimo el 15% de los certificados de construcción y desarrollo adquiridos deberán ser utilizados para vivienda de interés social.
6. SE CUMPLE para proyectos con área de terreno igual o superior a 20.000 M<sup>2</sup> deberán cumplir

Con la obligación de que trata el artículo “Obligación urbanística para equipamiento público”.

### CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES NORMATIVAS DEL POT (ART 243 POR SER USO RESTRINGIDO).

En grandes servicios metropolitanos la vivienda multifamiliar colectiva tiene un uso restringido que no es requerido para el funcionamiento del uso principal, pero que bajo determinadas condiciones normativas puede permitirse.

USO		ÁREA DE ACTIVIDAD		
		PROXIMIDAD	ESTRUCTURANTE	GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS
RESIDENCIAL	UNIFAMILIAR - BIFAMILIAR*	P	C	R
		25	25	18, 23, 25
	MULTIFAMILIAR - COLECTIVA* HABITACIONALES CON SERVICIOS*	MA1	MA1	MA1
		MA8	MA8	MA8
		P	C	R
		1, 25	1, 25	1, 2, 19, 23, 25
		MU2	MU2	MU2
		MU3	MU3	MU3
MA1	MA1	MA1		
MA8	MA8	MA8		

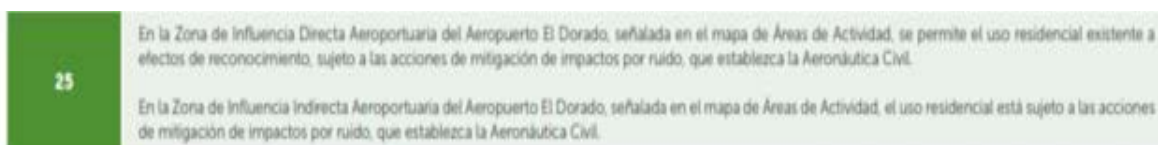
**CONDICION 1: CUMPLE** con la condición 1 de localizar uso diferente en el piso de acceso frente a la calle, encontrándose destinados los pisos 1 y 2 de la edificación a COMERCIO.

**CONDICIÓN 2: CUMPLE:** numeral 2 el cual indica “2. *La vivienda multifamiliar y colectiva se deberán desarrollar mediante la adquisición de certificados de derechos de construcción y desarrollo, con excepción de la vivienda multifamiliar VIP.*”, por cuanto se desarrollará mediante la adquisición de certificados de derechos de construcción y desarrollo para la vivienda VIS RU.

**CONDICION 19: CUMPLE:** por cuanto no se está desarrollando INDUSTRIA PESADA, ya que la condición indica: “*Los proyectos residenciales, o que incluyan el uso comercial y de servicios relacionados con servicios de hospedaje, requieren de concepto previo favorable de la Secretaría Distrital de Ambiente para su implantación, debido a su incompatibilidad con la Industria Pesada.*”.

**CONDICION 23: CUMPLE:** Como quiera que en el área de actividad de grandes servicios metropolitanos el uso residencial es restringido mas no incompatible.

**CONDICION 25:** El polígono de planificación se encuentra dentro del area de influencia del AIED.



No obstante, se esta dando cumplimiento a la obligación VIS Y VIP en sitio por ser plan parcial, así como se da la aplicabilidad del decreto 626 de 2013.

### **ESQUEMA DE GESTIÓN JURÍDICA**

El desarrollo cronológico del plan parcial de Renovación urbana CIUDAD AEROPUERTO, esta alineado con respecto a los proyectos estructurantes de la ciudad de cara a la infraestructura de movilidad y aeroportuaria de la ciudad.

El mecanismo jurídico que podría implementarse en las Unidades de Actuación Urbanística planteadas, para la conformación de la integración inmobiliaria y para concretar los mecanismos de equidistribución y compensación entre los propietarios de los terrenos, es el contrato de fiducia administrativa y de pagos, a través del cual, se constituye un patrimonio autónomo, que además de contribuir a la estructuración jurídica del proyecto inmobiliario, constituye una garantía para todos los posibles actores, que fomenta la confianza de los interesados.

El patrimonio autónomo contará con la titularidad del derecho de dominio de los terrenos aportados. El producto fiduciario que se plantea puede ser de administración, siendo su papel, detentar la titularidad del derecho de dominio de los terrenos, a través del patrimonio autónomo, y a operar los beneficios urbanísticos, en los términos de los metros cuadrados construidos, que deban ser entregados como remuneración a los diferentes actores y/o a la vinculación de los posibles inversionistas, de acuerdo con las reglas del Plan Parcial.

El mecanismo jurídico que podría implementarse en las Unidades de Actuación Urbanística planteadas, para la conformación de la integración inmobiliaria y para concretar los mecanismos de equidistribución y compensación entre los propietarios de los terrenos, **es el contrato de fiducia de administración y pagos, a través del cual, se constituye un patrimonio autónomo, que además de contribuir a la estructuración jurídica del proyecto inmobiliario, así mismo se propone un negocio fiduciario de inversión con el objetivo de**

**la generación de un fideicomiso de inversión con destinación específica, constituyendo una garantía para todos los posibles actores, que fomenta la confianza de los interesados.**

### **VEHICULO FIDUCIARIO**

- El patrimonio autónomo contará con la titularidad del derecho de dominio de los terrenos aportados, en virtud a la participación de moradores. en el que los propietarios actuales realizaran el aporte de los inmuebles con el fin de hacer parte del Plan Parcial.
- El producto fiduciario que se plantea puede ser de administración, siendo su papel, detentar la titularidad del derecho de dominio de los terrenos, a través del patrimonio autónomo, y a operar los beneficios urbanísticos, en los términos de los metros cuadrados construidos, que deban ser entregados como remuneración a los diferentes actores y/o a la vinculación de los posibles inversionistas, de acuerdo con las reglas del Plan Parcial.
- Los derechos fiduciarios del fideicomiso serán del actual titular jurídico del inmueble, a futuro el fideicomitente cederá estos derechos al FIDEICOMITENTE DDESARROLLADOR o a quien designe, una vez se cumplan las condiciones de la negociación entre las partes.
- El contrato fiduciario debe incluir la regulación de las condiciones de la negociación entre las partes, sustituyendo incluso la promesa de compraventa y generando una mayor proyección, ya que el inmueble queda en cabeza del fideicomiso y puede comprometerse o gravarse directamente.

### **RESTITUCIÓN DE APORTES (TERRENO – INVERSIÓN)**

- Se entiende por aporte los bienes inmuebles (lote, construcción o mixta) y los aportes de capital. Dado que en el Plan Parcial pueden participar diferentes tipos de agentes aportando tierra o capital, cada uno debe tener opciones de retorno por su participación.

- Las condiciones de participación y restitución de aportes Se encuentran determinadas en la DIAPOSITIVA 15. (Compensación – retorno del capital y TIR)

### **VALORACIÓN DEL APORTE**

La valoración de los aportes se precisará de acuerdo a las condiciones del mercado y las siguientes pontificaciones:

#### Determinación del valor del área de terreno se tuvo en cuenta:

- Valor de referencia de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD).
- Análisis del mercado existen del uso Industrial.
- Análisis del mercado existente del residencial.
- Categorización de importancia respecto a su ubicación, con respecto al entorno inmediato y ejes viales.

#### La metodología de pontificación:

- Ubicación de manzana
- Area de terreno
- Área construida actual
- Uso existente

#### La participación de los moradores puede estar encaminada en:

1- Participación mediante canje de área construida aportada por área nueva en el proyecto, en principio, en relación 1/1, sin embargo, se puede plantear otra proporción, previo acuerdo entre el desarrollador y el morador, Teniendo en cuenta que dichos productos inmobiliarios presentan un mayor valor que sus inmuebles originales y con una proyección

favorable de valorización a futuro.

2- Inversionista en derechos fiduciarios en alguno de los usos planteados en el nuevo proyecto.<sup>50</sup>

3- Pago del bien inmueble, el cual será cancelado al avaluo de referencia.

Al respecto, el principal factor tenido en cuenta, es el referente a la condición de moradores y su participación en el nuevo planteamiento a desarrollar, así la vinculación y participación de los beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores<sup>51</sup> respecto a los usos implementados en la propuesta de desarrollo urbanístico del plan parcial se determina así:

1. **USO RESIDENCIAL:** Teniendo en cuenta el perfil de la ampliación de la AV TAM y la transversal 129, la cual afectaría cerca de 60% de los 46 predios de usos residencial del Barrio denominado el triángulo y buscando un trato preferencial a los MORADORES, del uso residencial entraran a tener participación, como inversionista aportante, al respecto se compensara en relación 1 /1 los metros cuadrados que hoy tienen, en uso residencial VIS, dentro del marco de la obligación que tiene el plan parcial con respecto a la vivienda VIP y VIS. En el marco del artículo 377 del decreto 555 de 2021 *“Las viviendas de reemplazo que reciban los moradores, conservaran el estrato socioeconómico que tenían antes de la adopción del plan parcial o proyecto, siempre y cuando correspondan a estratos 1,2,3 y 4”*.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> Decreto 555 de 2021. **Artículo 17. Alternativas para la participación de propietarios. (...) 17.3. Participación en el proyecto como inversionista.** Como mecanismo de participación del desarrollo del proyecto, los propietarios podrán participar como inversionistas y acordar cómo participar en los esquemas societarios del proyecto con el desarrollador, mediante el aporte de sus inmuebles y/o capital de inversión.

<sup>51</sup> Decreto 555 de 2021. **Artículo 3. Definiciones.** (...) 3.2. Beneficiarios: Se entenderán como beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas para efectos de la aplicación de la presente reglamentación aquellos propietarios, poseedores, usufructuarios, arrendatarios y titulares de actividades productivas que habiten y/o se localicen en el territorio y acrediten su permanencia.

<sup>52</sup> Decreto 555 de 2021. **Artículo 17. Alternativas para la participación de propietarios. (...) 17.1. Canje de metros cuadrados para propietarios** Cuando el propietario del inmueble elija participar en el proyecto inmobiliario a desarrollar, podrá aportar su inmueble para recibir metros cuadrados, garantizando su derecho preferencial a recibir un inmueble, teniendo en cuenta las siguientes alternativas, sin perjuicio de que voluntariamente se acuerden otras condiciones para la restitución de su aporte.

2. **USO INSTITUCIONAL:** Al respecto será compensado en relación de 1/1 como lo determina el decreto 563 de 2023, que vela por las condiciones de moradores, dentro de la infraestructura determinada como equipamiento comunal.
3. **USO COMERCIAL:** Se determina una participación en el proyecto equivalente al 30% del área actual, beneficiarios los cuales contarían con la posibilidad de continuar con su actividad económica, dentro del complejo comercial, el comercio informal que existe actualmente en la estructura del barrio del Triángulo sería compensados de acuerdo al avalúo de referencia, como lo determina la norma e incluso los predios afectados por la ampliación de la Av TAM.
4. **USO INDUSTRIAL:** Con respecto a este uso se proyecta una participación de permanencia en el proyecto cercana al 70% lo cual, de acuerdo con el uso actual, se enmarcarían en los usos de GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS, así como de usos proyectados de carga y transición entre el Aeropuerto Internacional el Dorado y la región.

El factor de conversión se plantea determinado por el valor de la tierra, según se cuantifico en el análisis del valor del terreno y su equivalencia ponderando el valor medio de venta de la primera lista de precios, teniendo en cuenta en que estarían realizando una actualización de infraestructura, que cumplirían con las acciones de mitigación de impacto, presentarían una infraestructura vial renovada, que incluye un sistema de movilidad de ciclo rutas y espacio público de calidad urbana y acorde a los usos proyectados.

---

### **AVALÚO DE REFERENCIA**

Con el fin de poder determinar el valor del área de terreno en el cual se va a llevar a cabo el presente modelo de gestión, se tuvieron en cuenta:

1. Valor de referencia de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD).
2. Análisis del mercado existen del uso Industrial.
3. Análisis del mercado existente del residencial.

Adicionalmente se ha determinado un valor \$m<sup>2</sup>, para el espacio público existente. (Zona verde – Cesiones Viales)

Para garantizar el paso de los inmuebles fragmentados de cada una de las Unidades de Actuación Urbanística, a un sólo globo de terreno, dentro del patrimonio autónomo, que permita la distribución de las áreas conforme a su destino para usos públicos o privados, el mecanismo de gestión de suelo (integración inmobiliaria) más idóneo, es una propuesta de contrato de fiducia mercantil. La utilización de este mecanismo para la gestión asociada entre propietarios e inversionistas ofrece las siguientes posibilidades:

1. Vincular mediante un esquema contractual a diferentes actores interesados en adelantar la actuación urbanística.
2. Contar con un instrumento seguro que facilite el englobe de los predios incluidos en las Unidades de Actuación del plan parcial, permitiendo concretar el destino de los terrenos a usos públicos y privados que se redefinan en el Plan Parcial, sin sujeción a la división predial preexistente, de manera ordenada y en los tiempos establecidos dentro de la propuesta del PPRU, para que armonice tal disponibilidad con los cronogramas de ejecución del mismo.

3. Asegurar a los actores que intervengan obtener una retribución o compensación por los aportes que hagan para llevar a cabo la actuación urbanística

El cual se plantea su desarrollo en dos unidades de actuaciones urbanísticas, con los siguientes lineamientos.

Unidad de actuación urbanística (1): La unidad de gestión tendrá la compra de los inmuebles de uso residencial, industrial y comercial proyectando, el nuevo complejo comercial y de servicios empresariales, área de equipamiento comunal y zonas verdes.

Se cuenta con 3 años, previos al inicio de la obra, para la entrega y pago de la tierra.

Unidad de Actuación Urbanística (2): Contemplara la totalidad del uso industrial, y el área restante de zonas verdes e infraestructura del circuito vial del plan parcial.

Se cuenta con 5 años, previos al inicio de la obra, para la entrega y pago de la tierra.

Con el esquema planteado, se busca dar tiempo a los moradores a que tengan tiempo, para su desplazamiento, a su vez es un factor favorable financieramente ya que se diluye al pago en varios periodos.

Ahora de conformidad a lo determinado en el artículo 17 *Alternativas para la participación de propietarios*. del decreto 563 de 2023, a saber:

(...) **“17.2. Para propietarios que opten por no permanecer en el proyecto.** El desarrollador reconocerá el pago del avalúo comercial del inmueble localizado en el ámbito del proyecto. Adicionalmente, el desarrollador estará obligado a ofrecer dos (2) alternativas de relocalización disponibles en el mercado, ubicadas prioritariamente en la Unidad de Planeamiento Local - UPL en el que se localice el proyecto inmobiliario, desde la realización del censo socioeconómico y como mínimo hasta treinta (30) días calendario antes de la entrega del inmueble para el desarrollo del proyecto. A partir del recibo de las alternativas, el propietario

*tendrá un plazo máximo de treinta (30) días calendario para adelantar las gestiones con el desarrollador tendientes a aceptar o rechazar por escrito la oferta de relocalización.*

*Vencido este plazo sin manifestación escrita de aceptación, se entenderá rechazada la oferta de relocalización y cumplida la obligación frente a los propietarios que opten por no permanecer en el proyecto. Para efectos del presente decreto, los propietarios que opten por no permanecer en ámbito del proyecto no se considerarán como vinculados al proyecto”.*

De acuerdo a lo determinado anteriormente, para el pago de la tierra de los moradores que no permanecería en el proyecto, estaría determinado por unidad de Actuación Urbanística:

Las UAU del PPRU están diseñadas para disminuir al máximo los traslados temporales, en los casos en que sea necesario, el PPRU prevé en su estructura financiera **arriendos temporales<sup>53</sup>, costos de traslados<sup>54</sup> y de ser necesario pagos de lucros cesantes<sup>55</sup>**.

---

<sup>53</sup> Decreto 563 de 2023. **Artículo 23. Condiciones para el cumplimiento de las obligaciones transitorias por lucro cesante a propietarios de inmuebles que generen renta de arrendamiento y titulares de actividades productivas que se vinculen al proyecto. 23.1. Lucro cesante por rentas de arrendamiento generadas por inmuebles localizados en el ámbito del proyecto.** Para calcular este concepto, se tendrá como base el ingreso mensual establecido en los contratos de arrendamiento, según lo identificado en el censo socioeconómico. El propietario deberá aportar al desarrollador los correspondientes contratos de arrendamiento debidamente suscritos, los cuales servirán de soporte para el pago.

<sup>54</sup> Decreto 555 de 2021. Artículo 376. Obligaciones transitorias respecto de propietarios de viviendas y de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto.

<sup>55</sup> Decreto 563 de 2023. **Artículo 23. 23.2. Lucro cesante por actividad productiva.** Para calcular la pérdida de ingresos a los titulares de actividades productivas que elijan el derecho preferencial a permanecer en el proyecto

#### 4.5.1 Compensación Arriendo/Periodo Construcción

		CANON RENTAS / TIEMPO DE CONSTRUCCION					
canon 2024 SMLV	\$	1.300.000,00					
		año 01	año 02	año 03	año 04	año 05	año 06
		\$ 1.430.000,00	\$ 1.573.000,00	\$ 1.730.300,00	\$ 1.903.330,00	\$ 2.093.663,00	\$ 2.303.029,30
<b>COMERCIAL</b>	1	\$ 21.450.000,00	\$ 23.595.000,00	\$ 25.954.500,00	\$ 28.549.950,00		
3 SMLV	2	\$ 19.500.000,00	\$ 23.595.000,00	\$ 25.954.500,00	\$ 28.549.950,00		
	3	\$ 19.500.000,00	\$ 23.595.000,00	\$ 25.954.500,00	\$ 28.549.950,00		
	4	\$ 19.500.000,00	\$ 23.595.000,00	\$ 25.954.500,00	\$ 28.549.950,00		
	5	\$ 19.500.000,00	\$ 23.595.000,00	\$ 25.954.500,00	\$ 28.549.950,00		
<b>RESIDENCIAL</b>	1	\$ 197.340.000,00	\$ 217.074.000,00	\$ 238.781.400,00	\$ 262.659.540,00		
3 SMLV					\$ 1.405.802.190,00		
<b>INDUSTRIAL</b>	1			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	
6 SMLV	2			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	
	3			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	
	4			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	
	5			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	
	6				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00
	7				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00
	8				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00
	9				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00
	10				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00
							\$ 1.804.097.295,00

La compensación del área residencial está proyectada en área 1 / 1, pero lo realmente importante para los MORADORES, de uso residencial, es que pasarían de unos activos valuados en \$9,640 millones a recibir un área que tendrían un costo en el mercado inmobiliario del orden de los \$ 29,000 millones de pesos, con este planteamiento, se podrían considerar como los más beneficiados.

Area y unidades a compensar con los moradores Residenciales		
4995,06 m <sup>2</sup>	119 un	\$ 29.762.215.262,54

En el uso comercial en el cual se determinó una participación en el proyecto del 30% de un total de 16 unidades inmobiliarias ligadas a este uso, equivalente a 5 unidades, las cuales durante el tiempo de construcción que en principio se determina en 36 meses, tendrán un reconocimiento equivalente a 3 SMLV, por meses durante el tiempo de construcción y restitución de su área comercial con un valor al 50% del valor comercial de la primera lista estipulado en \$12,000,000m<sup>2</sup>. En este orden cada aportante estaría recibiendo el equivalente al 37% del área actual

El costo de reconocimiento económico durante el tiempo de construcción como la prima de menor valor de precio entraran a formar parte del reparto de cargas, del plan parcial y el valor de predio a tener en cuenta en todo el proyecto entrara como valor cero, ya que se está compensando en área en el proyecto.

En el uso Industrial en el cual se determinó una participación en el proyecto del 65% de un total de 10 unidades inmobiliarias ligadas a este uso, equivalente a 7 unidades, las cuales durante el tiempo de construcción que en principio se determina en 36 meses, tendrán un reconocimiento equivalente a 6 SMLV, por meses durante el tiempo de construcción y restitución de su área comercial con un valor al 50% del valor comercial de la primera lista estipulado en \$5,500,000m<sup>2</sup>. En este orden cada aportante estaría recibiendo el equivalente al 80% del área actual.

El costo de reconocimiento económico durante el tiempo de construcción como la prima de menor valor de precio entraran a formar parte del reparto de cargas, del plan parcial y el valor de predio a tener en cuenta en todo el proyecto entrara como valor cero, ya que se está compensando en área en el proyecto.

## **5 ESTRATEGIAS DE GESTIÓN SOCIAL**

De conformidad con lo establecido en el artículo 373. *Implementación de estrategias sociales.*, del decreto 555 de 2021, se proponen las siguientes estrategias de gestión social, las cuales propenderán con el cabal cumplimiento de los diferentes mecanismos que protejan y garanticen la seguridad jurídica de la tenencia de los beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas.

Se propende por vincular a los moradores no solo en el resultado final, sino en los procesos de formulación e implementación logrando el acompañamiento y garantizando la

apropiación del resultante. Dicho vínculo, permite que los moradores participantes del proceso creen lazos con el espacio público propuesto y deseen regresar al nuevo hábitat.

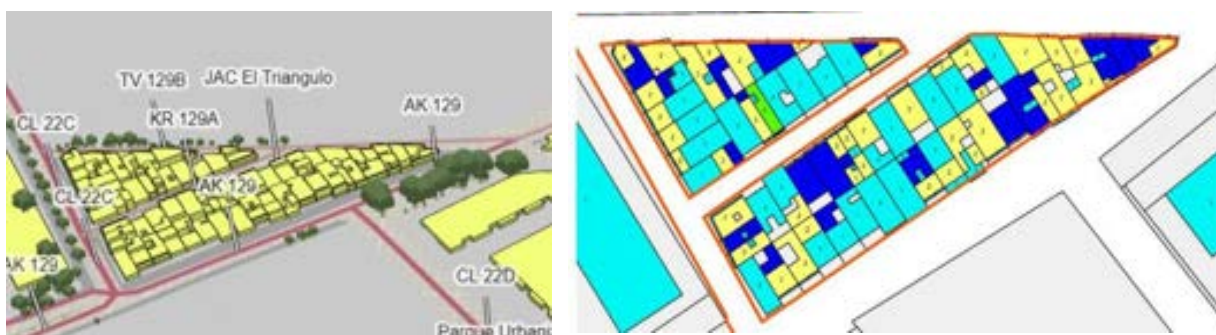
Dentro del marco de la ley de moradores implícita en el decreto 555 de 2021 y desarrollada en el decreto 563 de 2023, las estrategias que se presentan a continuación se desarrollarán con el cabal cumplimiento del debido proceso para la formalización de la vinculación entre el desarrollador o promotor de iniciativa comunitaria y el Operador Urbano Público, en el que se acuerda el acompañamiento de la gestión, definiendo condiciones, roles, alcance y participación en el cumplimiento de la protección de moradores y actividades productivas, mediante las cartas de intención y el Contrato de obligaciones pactadas.

Para ello y en cumplimiento con el artículo ibidem, se tuvo en cuenta dentro de la estrategia de gestión social:

### **5.1 Caracterizar a Moradores y Actividades Productivas.**

Dentro del presente documento técnico soporte, y teniendo en cuenta que es un ejercicio académico, se efectuó una caracterización de los moradores de tipo residencial, comercial e industrial los cuales tenían incidencia fuerte en el área de planificación

#### ***5.1.1 Caracterización Socioeconómica del Barrio El Triángulo (Tipo Residencial):***



Como se ha expresado el área objeto de intervención se compone por 5 manzanas (1,2,4,6 y 7), cuyos moradores se distribuyen exclusivamente en las manzanas 1 y 2, por cuanto las manzanas restantes no cuentan con uso de vivienda, siendo su ocupación netamente

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

industrial, comercio y servicios, por lo tanto, en dichas manzanas se distribuyen un total de 125 viviendas distribuidas así: 27 viviendas tipo Casa que representa un 22%, 85 viviendas tipo apartamento que representan un 68%, y 13 viviendas tipo cuarto que representan un 10%, evidenciándose que la mayor distribución de viviendas se encuentra representada en apartamentos con un total del 68%.

El terreno en donde se encuentra construido el barrio el Triángulo se ubica en inmediaciones del aeropuerto el Dorado. Estas tierras pertenecieron a la familia Escandón y se dedicaban a la explotación agrícola, especialmente cultivos de maíz y papa, además de la actividad ganadera.

A finales de la década de los 60 y principios de los años 70 se inició el proceso de loteo y fundación del barrio. Al comienzo estos predios fueron comprados por familias que trabajaban en las fincas aledañas a la zona tales como la hacienda El Escritorio y la Naveta, así como por algunos empleados del Aeropuerto y fábricas como Estructuras HB.

Con el rápido crecimiento que estaba experimentando el barrio, los habitantes decidieron unirse para obtener la personería jurídica, que se expidió mediante la resolución 1346 del 28 de septiembre de 1972, esta nueva condición les permitió acceder a los servicios públicos básicos.

Más recientemente se adquirió el terreno para la construcción del parque en inmediaciones de los centros empresariales sobre la carrera 130 entre calles 22A y 22C. En la actualidad el espacio cuenta con una cancha de microfútbol y baloncesto al igual que mobiliario como bancas y cestas de basura.

Hoy el barrio está conformado por 50 casas, que han mantenido su carácter residencial, pese su cercanía a los centros empresariales que se consolidan a su alrededor.

El barrio conserva su carácter residencial, pues el comercio se limita a pequeñas tiendas sobre la carrera 129. Quienes trabajan son esencialmente empleados de empresas de índole diversa. El nivel escolar predominante es el bachiller.

### **5.1.2 Caracterización de los Moradores de Tipo Comercial, Industrial:**

Respecto al perfil económico y empresarial de la Localidad de Fontibón, efectuado por la cámara de comercio de Bogotá, en el año 2007 se caracteriza los principales aspectos económicos, sociales y empresariales de la localidad de Fontibón, bajo una serie de factores asociados al entorno económico y a la estructura empresarial, concluyendo las siguientes características con relación a las demás localidades en Bogotá, para los efectos se tienen en cuenta únicamente la variable de tipo comercial e industrial, respecto a identificar y evidenciar los tipos de moradores y la estructura empresarial y tipos de operaciones:

Dentro del inventario realizado con respecto a los usos actuales se encontraron cerca de 26 empresas entre comerciales e industriales en la zona las cuales tienen actividades de bajo impacto ambiental, las cuales son muy accionadas a la posibilidad de permanencia y que sea parte de los futuros ocupantes del nuevo proyecto a desarrollar.

### 5.1.3 Promover la Diversidad Social y de Usos, que Mitiguen los Procesos de Exclusión y de Gentrificación.

Finalmente, los usos proyectados, fueron tenidos en cuenta en el nuevo planteamiento, con miras de dar una permanencia a los MORADORES y adicionalmente, en especial los usos COMERCIO, e INDUSTRIAL, están muy acordes con el criterio de usos de GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS, en el enfoque que sea un complejo logístico, de conectividad entre el AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, y la ciudad Región.



**Residencial:** Las unidades de uso residencial VIP y VIS, proyectadas, son finalmente una obligación urbanística del Plan Parcial, al respecto los valores de 100SMLV y 175SMLV, contemplados respectivamente, son los valores contemplados específicamente para el TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA.

**Comercio:** El análisis realizado, se tuvo en cuenta 16 locales comerciales disponibles actualmente en la ciudad de BOGOTÁ. D.C

Finalmente, el valor contemplado de \$12,000,000m<sup>2</sup>, como valor ponderado de metro cuadrado es un valor que permite en un complejo comercial, tipo Centro Comercial, un marco de acción entre las áreas de los usos anclas, que normalmente su precio de venta final, en muchos

casos solo llega a cubrir los costos, y los demás usos proyectados, como plazoletas de comidas, burbujas y locales de diferentes áreas.

**Bodegas Triple AAA:** Con respecto a este uso específico, si bien el enfoque está enfocado en referencia a los grandes complejos que tienen algunos de los más importantes aeropuertos internacionales del mundo, con la finalidad de poder determinar un valor que si bien puede estar muy por debajo de lo que se podría tener de referencia a nivel mundial, quisimos enmarcarnos en el mercado no solo de Bogotá D. C, sino también de la región colindante que actualmente tiene parque industriales con determinación de zona franca.

Determinando como valor inicial de \$3,800,000m<sup>2</sup>

**Industria Media:** La puesta realizada en cuanto a este uso, es poder ofrecer áreas complementarias, en edificaciones en altura, que se enmarquen en usos industriales de bajo impacto, que no requieran estar directamente en primer piso, que en lo generar, son áreas de las cuales un 40%, de su area efectiva, es para temas administrativos y de bodegaje y el valor restante de producción, en este orden estamos ofreciendo espacios y valores que no lleguen a tener el mismo valor de una oficina enmarcada en comercio y servicios si no poder ofrecer un valor entre los \$4,000,000m<sup>2</sup> y los \$6,000,000m<sup>2</sup>

**5.1.4 Generar los Mecanismos Necesarios para la Oportuna y Permanente Pedagogía y Divulgación de Información referente al proyecto, y a los procesos que lo constituyen, especialmente el de adquisición de predios, el de vinculación de los moradores al negocio inmobiliario y el de traslado de población en los casos en que haya lugar.**

Las siguientes estrategias de gestión, se determina su implementación de acuerdo con el tipo de acción o actuación urbanística:

Planes Parciales de Renovación Urbana, Unidades de Actuación Urbanística – UAU, Proyectos de Renovación Urbana para la Movilidad Sostenible – PRUMS y Plan Vecinos	1	Elaborar, en la formulación del instrumento, el censo socioeconómico por parte del desarrollador. El censo socioeconómico después de adoptado el instrumento se deberá actualizar cuando se requiera realizar gestión predial.
	2	Definir las medidas para la mitigación de impactos económicos en la formulación e implementarias en los procesos de gestión predial, por parte del desarrollador a través de un Plan de Gestión Social.
	3	Promover por parte del desarrollador la diversidad de soluciones habitacionales y de usos del suelo en la formulación del instrumento, que permitan la permanencia de moradores y actividades productivas identificadas en el censo socioeconómico, siempre y cuando sea un uso del suelo permitido en las normas vigentes.
	4, 5, 6 y parágrafo	Implementar mecanismos de comunicación desde la formulación hasta el proceso de gestión predial por parte del desarrollador, incluyendo la instalación de un espacio físico en el ámbito del proyecto durante la fase de formulación del instrumento y el periodo requerido para la implementación de las estrategias sociales.
	7	Informar por parte del desarrollador al Operador Urbano Público los requerimientos y acciones necesarias para la atención de la población vulnerable identificada en el censo socioeconómico a cargo de las entidades del SIDICU.
	8, 9, 10, 11 y 12	Se concretarán con el cumplimiento de las obligaciones del desarrollador y obligaciones transitorias definidas en el presente decreto.

**Fuente.** Artículo 12. Implementación de las estrategias de gestión social. Decreto 563 de 2023

En virtud a las estrategias de gestión social determinadas anteriormente, se plantea sobre la base de los resultados de los estudios socioeconómicos del área de planificación y su zona de influencia, un Plan de gestión Social, con el fin de articular a la población moradora con los mecanismos que le permitan permanecer en el sector y/o vincularse a la gestión del proyecto y disminuir la situación de vulnerabilidad de la población con mayores dificultades socioeconómicas<sup>56</sup>.

<sup>56</sup> Decreto 563 de 2023. **Artículo 15. Vinculación de población en condición de vulnerabilidad beneficiaria de servicios del Distrito.** El desarrollador o el promotor de iniciativa comunitaria deberá informar de manera precisa y completa al Operador Urbano Público o a la Secretaría Distrital del Hábitat, según corresponda, sobre la existencia de población vulnerable que se identifique previamente en el censo socioeconómico, para gestionar su respectiva articulación a los servicios del cuidado y a la oferta institucional distrital y nacional disponible, en el marco de sus competencias y disponibilidad presupuestal.

El objetivo de este Plan Social es consolidar la propuesta de acompañamiento a los habitantes del barrio en el mejoramiento de su calidad de vida. En particular, se busca desarrollar acciones concretas para estructurar un plan de acompañamiento a la población moradora en el proceso de desarrollo y ejecución del plan parcial de renovación urbana que busca *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*<sup>57</sup>, con miras de ampliar sus oportunidades de desarrollo futuro, con base en los principios de progresividad y la prohibición de regresividad de los derechos económicos, sociales y culturales.

### 5.1.5 Plan de Gestión Social<sup>58</sup>:

El Plan de Gestión Social debe definir sus objetivos, programas, proyectos, cronograma, costos de implementación y responsables.

### 5.1.6 Actores del Programa

ACTORES		
PRIVADO	DISTRITO	BENEFICIARIOS <sup>59</sup>
PROMOTOR – DESARROLLADOR PRIVADO.	RENOBO IDU ERU COMITÉ DISTRITAL DE	PROPIETARIO POSEEDOR INSCRITO O IRREGULAR USUFRUCTUARIO INSCRITO TENEDOR ARRENDATARIO SUB ARRENDATARIO

<sup>57</sup> Ley 9 de 1989 artículo 39.

<sup>58</sup> Se toma como base el DTS del PP TRIANGULO DE FENICIA

<sup>59</sup> **Beneficiarios:** Se entenderán como beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas para efectos de la aplicación de la presente reglamentación aquellos propietarios, poseedores, usufructuarios, arrendatarios y titulares de actividades productivas que habiten y/o se localicen en el territorio y acrediten su permanencia. **Decreto 563 de 2021.**

INVERSIONISTAS CON MUSCULO FINANCIERO	RENOVACIÓN URBANA <sup>60</sup>	
---	------------------------------------	--

### **5.1.7 Programas**

Diseño e implementación de programas de acompañamiento a la población vulnerable para facilitar su progreso y alternativas de continuar en la zona con el fin de articular a la población residente con los mecanismos que le permitan permanecer en el sector y/o vincularse a la gestión del proyecto y disminuir la situación de vulnerabilidad de la población con mayores dificultades socioeconómicas. Para tal fin se han diseñado los siguientes programas:

#### **5.1.7.1 Programa de Saneamiento Predial:**

Con miras de elaborar una estrategia mediante la cual, puedan materializarse los objetivos que tiene el Proyecto de renovación urbana y facilitar el acceso a la justicia para las personas y grupos más vulnerables de la población, teniendo en cuenta el contexto y las condiciones socioeconómicas de algunos de los habitantes de los sectores y propendiendo por la salvaguarda y defensa técnica de sus derechos, el programa está dirigido a que los miembros del componente legal de la ejecución del PPRU CIUDAD AEROPUERTO, presten el servicio de acompañamiento de los diferentes casos que se presenten relacionados con cualquiera de los predios que hagan parte del área de planificación del Plan Parcial. El acompañamiento puede consistir en el análisis del panorama de estado jurídico de los predios en los diferentes casos de posesión, el análisis de contratos de arrendamiento de vivienda o local comercial, hipotecas, la revisión detallada de los títulos de adquisición, y su encadenamiento, verificando la correcta

<sup>60</sup> Composición del Comité Distrital de Renovación Urbana

1. Un delegado de la Dirección del Departamento Administrativo del Planeación Distrital, quien será el encargado de presidir el Comité.
2. Un delegado del Alcalde Mayor de Bogotá.
3. El Gerente de la Empresa de Renovación Urbana de la Alcaldía Mayor, o su delegado.
4. Un delegado de cada una de las empresas de servicios públicos.
5. Un delegado del Departamento Administrativo del Medio Ambiente.
6. Un delegado del Instituto de Desarrollo Urbano. IDU.

descripción del inmueble y sus linderos, así como que las especificaciones del inmueble estén correctas de acuerdo a la información geográfica del catastro nacional y la información que reposa en la oficina de Registro de Instrumentos Públicos del municipio.

El presente programa tiene como fin generar el análisis general de la situación jurídica de los predios que hacen parte del cronograma de ejecución y desarrollo del plan parcial, con el fin de aclarar la situación jurídica del predio y facilitar los procesos de transferencia de dominio al patrimonio autónomo, de esa manera se presenta un beneficio para ambos actores del proyecto, si bien es cierto se plantea acortar el tiempo de gestión predial brindando acompañamiento jurídico a los propietarios de los terrenos en los siguientes casos:

1. Levantamiento de medidas cautelares que afecten el dominio del predio e impidan su transferencia.
2. Levantamiento de hipotecas y/o gravámenes.
3. Levantamiento de las limitaciones y/o afectaciones al dominio que presenten los predios.
4. Saneamiento en casos de posesión.

Para hacer viable el programa se plantea el cubrimiento de costos por el proyecto, en dado caso que no resulten las negociaciones o conciliaciones que permitan solucionar y levantar una medida cautelar, limitación o gravamen, el Proyecto realizaría un adelanto de recursos que cubran el monto adeudado o permitan cumplir la obligación cuyo cumplimiento se respalda con la medida cautelar o solucionar la situación jurídica que originó la constitución de la limitación o gravamen, la cual se propone un acuerdo de pago dentro del contrato de obligaciones pactadas. De esta forma se logrará el saneamiento de todos los predios en el momento requerido para la exitosa ejecución del proyecto.

### **5.1.7.2 Programa para la Oportuna y Permanente Pedagogía y Divulgación de Información Referente al Proyecto, y a los Procesos que lo Constituyen.**

El presente Programa de asesoría y acompañamiento a la comunidad residente del sector en la gestión e implementación del Plan Parcial, tiene como fin establecer claramente la estrategia de comunicación y divulgación, los componentes de asesoría y asistencia social, inmobiliaria, jurídica y de gestión inmobiliaria, para ello se propone las siguientes actividades con su correspondiente cronograma de trabajo:

#### 1. Mesas técnicas para realización de entrevistas individuales con grupos focales:

- Encuestas por hogares (residencial)
- Encuestas por comercio (Comercio artesanal predominante)
- Encuentras por grupo industrial (Sociedades industriales)

#### 2. Mesas de encuentro:

- Juntas de acción comunal
- Asambleas de copropietarios
- Representantes Legales de las industrias
- Veedurías

#### 3. Atención camión vitrina 24/7:

- Atención diaria a los interesados de la estrategia de comunicación y divulgación del proyecto.
- Generación de cronogramas de talleres

### **5.1.8 Mecanismos de Financiación Aplicables a los Programas del Plan de Gestión Social**

Con la definición del marco de gestión operativa anteriormente planteado, se definió que el proyecto asumirá la financiación del Programa de Gestión Social y lo incluirá como carga en el modelo de viabilidad financiera del proyecto. ca

El proyecto podrá facilitar los recursos necesarios para adelantar los trámites tendientes al saneamiento, y para garantizar su devolución las partes acordarán los mecanismos legales a que haya lugar.

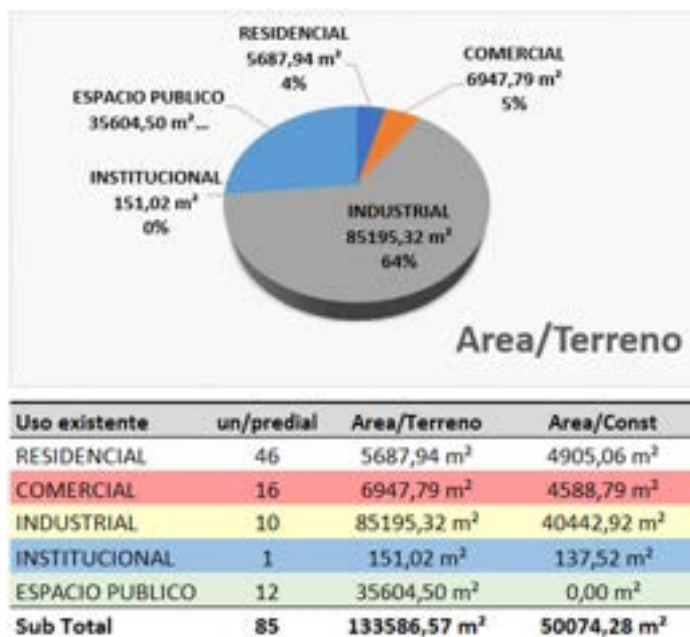
## **6 ESTRUCTURA FINANCIERA Y CONSIDERACIONES ECONÓMICAS**

Es muy importante tener en cuenta que el desarrollo de este proyecto es un modelo académico, sobre el cual se ha buscado realizar las acciones lo más cercanas a la realidad de un desarrollo inmobiliario y de lo que se encuentra en proceso de negociación, estructuración y gestión inmobiliaria.

Dentro de los principales aspectos esta:

- *Análisis de usos y áreas construidas existente, en la actualidad el área objeto de desarrollo, presenta los siguientes usos:*
  - 1. Residencial unifamiliar.**
  - 2. Comercio implícito dentro de las manzanas industriales y comercio barrial en la estructura del barrio el triángulo.**
  - 3. Institucional en la estructura del barrio el triángulo.**

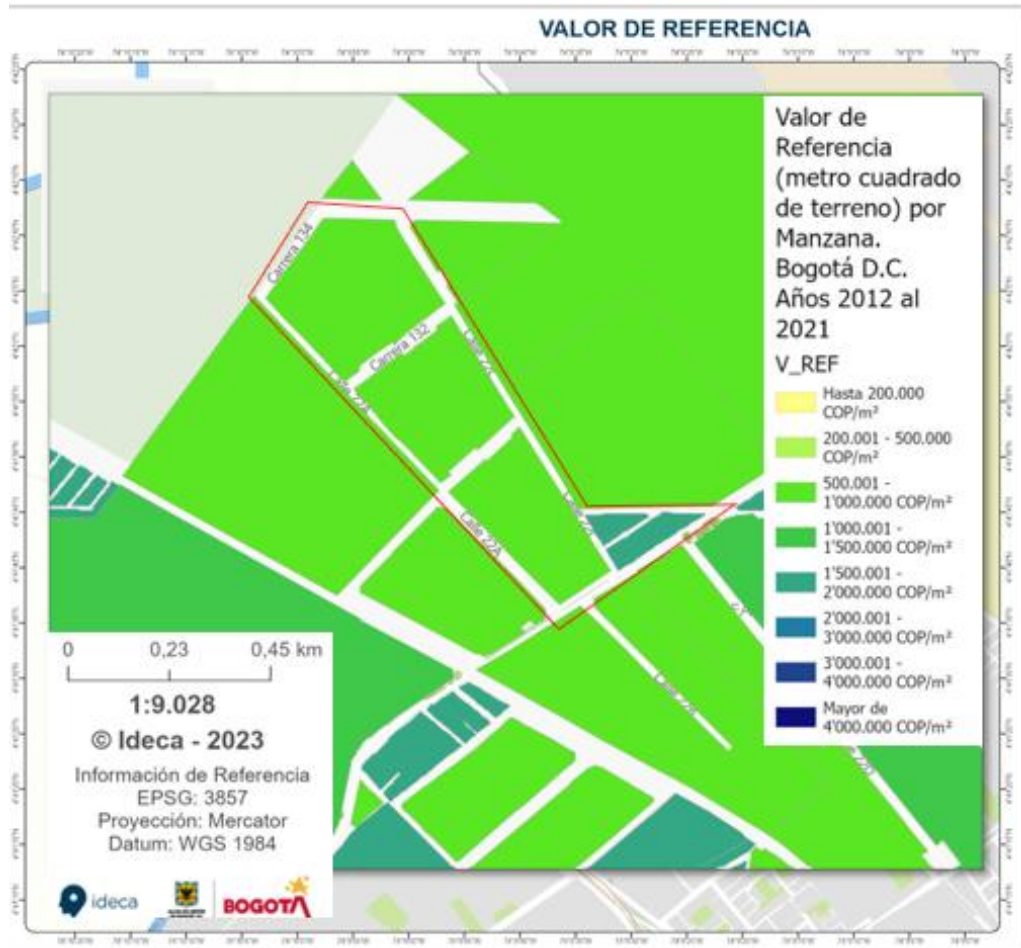
**4. Industrial de mediana categoría.**



- **Determinación del valor residual** de los predios contemplados en el área de intervención, se realizó mediante un análisis basado en los valores de referencia que sirven de base para la liquidación de las cargas urbanísticas, adicionalmente se han contemplado varios Drives teniendo en cuenta:

1. Usos
2. Ubicación
3. Área construida

4. Área de terreno.



## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

De acuerdo con Basado en lo anteriormente expuesto la valoración total de terreno total esta del orden de los \$148 mil millones de pesos.

VALORES DE PREDIOS BASADOS EN VALORES DE REF/BOGOTA					
ID MANZANA	Area Terreno	Area Construida		Valor Refer	Valor Base Terreno
MZ 1	38194,84 m <sup>2</sup>	17275,96 m <sup>2</sup>	34%	\$ 980.000 m <sup>2</sup>	\$ 48.590.514.914
MZ 2	23147,18 m <sup>2</sup>	13532,23 m <sup>2</sup>	27%	\$ 1.000.000 m <sup>2</sup>	\$ 30.422.695.662
MZ 3	29154,56 m <sup>2</sup>	12761,13 m <sup>2</sup>	25%	\$ 1.000.000 m <sup>2</sup>	\$ 41.964.042.965
MZ 4	4974,22 m <sup>2</sup>	4341,74 m <sup>2</sup>	9%	\$ 1.850.000 m <sup>2</sup>	\$ 11.791.564.451
MZ 5	2511,28 m <sup>2</sup>	2253,22 m <sup>2</sup>	4%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 1.223.183.760
PARQUE	8476,05 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 3.306.330.443
Tranv 133	8742,87 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 3.466.466.598
CII 22a	6251,19 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 2.443.744.739
CII 22c	3267,70 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 1.297.516.538
cra 132	4147,92 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 1.641.476.292
cra 130	3238,02 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 1.285.876.491
Av cra 129	1480,74 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0%	\$ 380.000 m <sup>2</sup>	\$ 605.179.331
	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>	<b>50164,28 m<sup>2</sup></b>			<b>\$ 148.038.592.185</b>

## DETERMINACION Y ANALISIS DEL VALOR DE TERRENO Y EDIFICACIONES

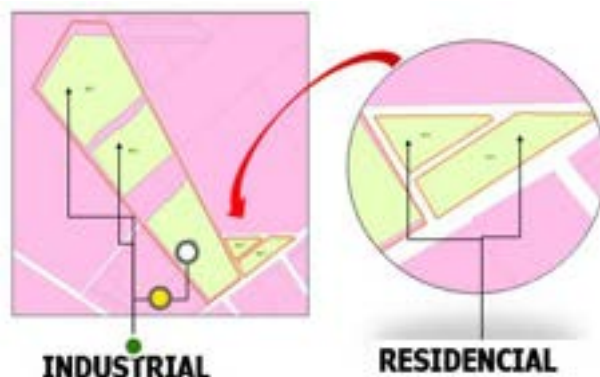
### EXISTENTES

Con el fin de poder determinar el valor del área de terreno en el cual se va a llevar a cabo el presente modelo de gestión, se tuvieron en cuenta:

1. Valor de referencia de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD).
2. Análisis del mercado existen del uso Industrial.
3. Análisis del mercado existente del residencial.

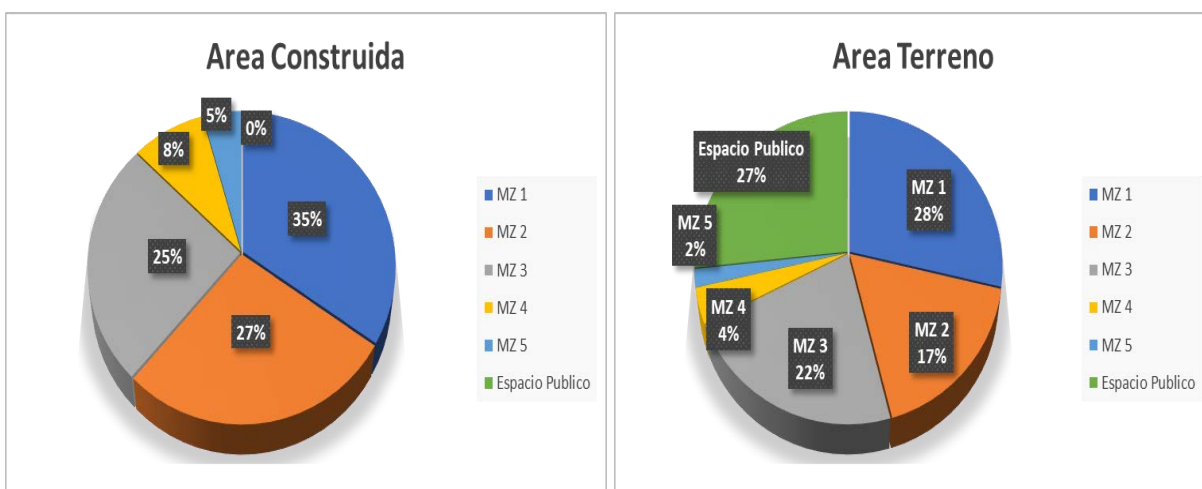
Adicionalmente se ha determinado un valor \$m<sup>2</sup>, para el espacio público existente. ( Zona verde – Cesiones Viales)

**USOS EXISTENTES**



Dentro del análisis se ha encontrado los siguientes datos:

- El área objeto de gestión, cuenta actualmente con un 27% de área de terreno para espacio público, entre zona verde y trazados viales.
- En cuanto al área construida total de los 50,074,28m<sup>2</sup> encontrados el 87% corresponde a uso industrial y valor restante del 13% a uso residencial.



En conclusión, si bien el factor de edificabilidad es muy bajo, del orden del 0,37 del área total de intervención, el déficit de espacio público sigue siendo muy bajo.

La norma del POT actual Decreto 525 del 2021, para el modelo de gestión, exige mínimo el equivalente al 65% del área construida en espacio público y equipamiento comunal.

Por su ubicación, con respecto al entorno inmediato y ejes viales se ha dado la siguiente categorización de importancia:



Fuente. Elaboración propia

1. Si bien el área está conformada por dos pequeñas manzanas, actualmente son las que presentan una mayor densidad de área construida y su cercanía al eje vial principal, le dan un gran valor en la valoración de área existente y de igual manera será un punto de gran importancia en la propuesta final.
2. Área de buen tamaño y localizada con muy cerca al eje vial principal, que articula el flujo vehicular de la zona.
3. Área de tamaño, cuya ubicación es muy central en el área objeto de la gestión urbanística,
4. Si bien es el área útil de mayor tamaño, se ha clasificado en grado de valorización e importancia, como la (4), ya que físicamente estaría al estremo norte y actualmente colinda con un patio taller del sistema de transporte público.

Como metodología de pontificación de valor de tierra se tomó como valor de referencia oficial, con los siguientes DRIVES.

POR UBICACIÓN DE MANZANA.  
 POR AREA DE TERRENO.  
 POR AREA CONSTRUIDA ACTUAL.  
 POR USO EXISTENTE.

Grado Valorización	Grado Valorización	Grado Valorización	Grado Valorización
MZ 1 1.00%	10,000 m <sup>2</sup> 1%	INDUSTRIAL 1%	50,000 m <sup>2</sup> 1%
MZ 2 4.00%	10,000 m <sup>2</sup> 1%	COMERCIAL 1%	100,000 m <sup>2</sup> 1%
MZ 3 6.00%	10,000 m <sup>2</sup> 1%	RESIDENCIAL 1%	2,000,000 m <sup>2</sup> 1%
MZ 4 10.00%	10,000 m <sup>2</sup> 1%	RESIDENCIAL 1%	5,000,000 m <sup>2</sup> 1%
MZ 5 10.00%	10,000 m <sup>2</sup> 1%	ESPACIO PUBLICO 1%	50,000.00 m <sup>2</sup> 1%

Uso existente	Valor Terreno/Construido
RESIDENCIAL	\$ 9,840,875,348 3 1,830,042 m <sup>2</sup>
COMERCIAL	\$ 10,121,909,175 3 2,229,861 m <sup>2</sup>
INDUSTRIAL	\$ 113,896,633,487 3 3,813,400 m <sup>2</sup>
INSTITUCIONAL	\$ 363,387,961 3 2,543,493 m <sup>2</sup>
ESPACIO PUBLICO	\$ 14,048,590,433 3
Sub Total	\$ 348,038,592,145








Dando preliminarmente como resultado un valor de terreno equivalente al \$113,418,976 millones de pesos. Sin embargo, dicho valor está sujeto a la implementación de los nuevos usos.

Lo que si hay que tener muy presente es que el area de intervención actualmente presenta déficit de espacio público y cero proyecciones de equipamiento urbano.








**ANÁLISIS DEL MERCADO EXISTENTE****MERCADO EXISTENTE  
PARA LA VENTA  
(RESIDENCIAL)**VALOR COMPRA PRECIOS  
USOS RESIDENCIAL 1.700.000,00 x m<sup>2</sup>

AVALUOS		8% de área neta
COMPRA	Resolución 420/73 sep 2008 Método de mercado Fito y corvini	
VENTA	Resolución 420/78 VIP ley 1951/79 renovación urbana +1.000 habitantes YOSANLY Bodega	

**MERCADO EXISTENTE  
PARA LA VENTA  
(INDUSTRIAL)**VALOR COMPRA PRECIOS  
USOS INDUSTRIAL 2.300.000,00 x m<sup>2</sup>**RESOLUCION 620 DE 2008 IGAC**Por la cual se establecen los procedimientos para los avales ordenados  
dentro del marco de la Ley 388 de 1997**METODO FITTO Y CORVINI**

DESCRIPCION	OBSERVACION	VALOR TOTAL	AREA M2	VALOR M2
	BODEGA DE 3 PISOS, MUELLE DE CARGA Y DESCARGUE A NIVEL DEL PISO, RED CONTRA INCENDIOS, TANQUE DE RESERVA DE AGUA POTABLE, NYA 800L, ALTURA DE PISO A TECHO 3-02, OFENAS, BAÑOS DE HOMBRES Y DE MUJERES, CAPACIDAD DE CARGA 500K m <sup>2</sup> . CARRERA 13A CON CALLE 22E - 1º PISO DE BODEGA AB - VENDEDOR FINCA RAZ -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	7.320.000.000	2952	2.482.385
	BODEGA, empresas industriales, comerciales, cámaras, vigilancia, control de entrada y salida, bancos, transporte interno. 1 piso 7604M <sup>2</sup> segundo 748M <sup>2</sup> planta mas 403 ofic. tercero 347M <sup>2</sup> ofic mas apto de 30M <sup>2</sup> total 2952M <sup>2</sup> . Transformador 800KV, cuarto planta, tanque aguas lluvias y de agua potable, esquinera con 2 puertas de ingreso, 2 muelles de carga tractomóvil con contenedor, aire acondicionado, área privada parrillero y zona verde de 1000 M <sup>2</sup> aprox. Carrera 132 entre calles 22a y 22c - Tipo de bodega A - Vendedor: Metro cuadrado -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	7.100.000.000	2952	2.405.141
	BODEGA, ZONA INDUSTRIAL, Excelente ubicación, cerca a la CI 24, cerca al aeropuerto, bodega de 704 mts construidos, primer nivel 2 espacios abiertos, 2 entradas, doble altura, baterías de baños, segundo nivel oficinas, baños. Capacidad de energía 121 KW, condensadores reguladores de energía, capacidad de soporte 7 toneladas por M <sup>2</sup> . Tipo de Bodega AB - Vendedor: Estrenar. -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	3.500.000.000	704	4.971.591
	Venta de BODEGA de 590 mts ubicada en Fontibón. Excelente ubicación cerca al aeropuerto y a la calle 26, cuenta con 590 mts de área construida. Zona de oficinas. Cuenta con 4 oficinas, 5 baños rentada a empresa sólida con contrato a dos años el 8 por ciento anual contrato con seguro a inmobiliario. Contactar en COLOMBIANA DE FINCA RAZ <a href="http://www.colombianadeinmobiliaria.com">www.colombianadeinmobiliaria.com</a> SANDRA MORGAN. Tipo de bodega A -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	1.400.000.000	590	2.372.881
	Entrepasa oportunidad de negocio Bodega en zona comercial, Primer piso 180 metros Segundo piso 55 metros En Bodega doble altura y Piso en Concreto. Oficinas en piso de cerámica. Con baño y cocina. Todos los servicios. Ubicada a 200 metros de la calle 24. Tipo de bodega C. Vendedor: Finca RAZ. -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	550.000.000	235	2.340.426
	HERMOSA BODEGA CON OFENAS EXCELENTE UBICACIÓN ESCICHAMOS OFENAS. Cuenta de 1er piso 190 m <sup>2</sup> Partido metálico a la entrada, escalera, bodega, un baño social, depósito, patio, escalera en la parte posterior de acceso al 2 y 3er piso. 2 de piso área 190 m <sup>2</sup> zona de oficinas y batería de 4 baños. Escalera, 3er piso 190 m <sup>2</sup> , área libre cubierta total mente con teja eternit y muros en ladrillo OTROS. Altura 1er piso 3 metros 2 escaleras de acceso Pisos en cerámica. Carrera 130 con calle 22C - Tipo de bodega B - Vendedor Metro Cuadrado. -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	1.700.000.000	720	2.361.111
	Bodega - venta en el barrio Fontibón en la calle 24 con un área de 1200M <sup>2</sup> , área libre de bodega 500M <sup>2</sup> mezzanine, área de oficinas, cuenta con cocina a gas, 2 baños, 1500VA. Tipo de bodega c - vendedor estrenar -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	1.950.000.000	1200	1.625.000
	Bodega en fontibón, cuenta con rampa de descarga, área de oficinas y área de bodega. Tipo de bodega AB. Sobre calle 23A. Vendedor: Finca RAZ -VA UTIL -100 -S-10-ESTADO DE CONSERVACION 3	2.124.000.000	992	2.141.129

Fuente:FINCA RAZ - METRO CUADRADO - ESTRENAR - LONJA

USO RESIDENCIAL				
DESCRIPCION	OBSERVACION	VALOR TOTAL	AREA M2	VALOR M2
	VENDO CASA FONTIBON SOBRE CALLE 22C, 3 NIVELES CON OPCION DE UN 4 PISO PERMIDIO, CONSTA DE 2 ALCOBAS CON CLOSET, SALA COMEDOR, COCINA INTEGRAL, BARRIO PATIO, CON PLANCHAS O PLACA PARA EL OTRO PISO. LIBRE DE HIPOTECA Y PATRIMONIO. ESCUCHO OFERTAS. VENDEDOR: FNCA RAZ.	125.000.000	50	2.500.000
	VENDO HONDA BA906 En Honor. Te ayudamos a conseguir financiamiento. Casa en venta ubicada sobre calle 24 con una superficie construida de 118 m2 y superficie total de 118 m2 Sus principales características son 2 dormitorios 1 baño Admite mascotas Año de construcción 2005 Además el inmueble cuenta con las siguientes amenidades Salas de eventos Vigilancia 24 hrs Zona de juegos Si compras con nosotros te brindamos asesoría personalizada durante todo el proceso.	130.000.000	118	1.101.695
	Espectacular casa de tres niveles para la venta, con excelente ubicación, sector residencial cerca de sector comercial y vías de acceso como la carrera 129 y calle 24. (En el primer piso cuenta con amplia sala comedor, cocina y baño. (En el segundo piso patio de ropas, dos alcobas. Tercer piso dos alcobas, 1 baño y espacio de cocina. vende: Sikas	290.000.000	116	2.500.000
	Bella casa con local en el primer piso generando renta ideal para inversionista o rentista de capital ubicada en el barrio Fontibon/belen cerca a la cil 13, cra 100, cil 13. La casa consta de Nivel 1 amplia local de 132 m2 con baño, cocineta y oficina o garaje para dos carros. Nivel 2 Apto con 2 habitaciones la principal con balcón, 1 baño, hall de alcobas, sala comedor, cocina integral a gas con zona de lavandería, vista exterior e iluminación natural. Vende: estelar bienes raíces	319.000.000	165	1.933.333
	Se vende casa ubicada en Fontibon NB el triángulo, Punto grande, con local para negocio con garaje, tres baños y patio de ropas, dos cocinas. Diversas vías de acceso, cerca a la vía al aeropuerto el Dorado, ideal para remodelar y construir bodega y / taller y negocios varios.	250.000.000	144	1.736.111
	COOIG No. 56439905, Casa con local y dos apartamentos en renta ubicada en Fontibon - Flandes. En primer piso cuenta con local completamente independiente y baño 15 mtrs Aparto un apartamento con garaje capacidad dos vehículos cuenta con sala - comedor, cocina, 2 habitaciones con baño compartido y zona de lavandería. En el segundo piso se encuentra el segundo apartamento con entrada independiente que tiene sala - comedor, cocina, 4 habitaciones con baño compartido y zona de lavandería con terraza. Cerca de zonas comerciales y supermercados, cerca de la estación de sitp, Vías principales como Calle 13.	360.000.000	185	1.945.946
	Venta casa Fontibon Flandes, tres niveles mas terraza, para renta por apartamentos, en cada piso esta un apartamento con habitaciones, cocina y baño. Cerca a calle 24. Vende: Metro cuadrado y finca raíz.	370.000.000	243	1.522.634

Fuente:FNCA RAZ - METRO CUADRADO - ESTRENAR - LONJA

Dentro de la estructura financiera se asumieron las siguientes consideraciones:

- NO se está contemplando dentro del modelo financiero y P&G, costo alguno del espacio público, dentro del ítems de valor de tierra, pero si costo de construcción por reconfiguración de la infraestructura de servicios públicos y nuevos perfiles viales.

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

- Se están contemplando aporte de los usos residencial, comercial, industrial e institucional, atendiendo los lineamientos del decreto de los moradores y de acuerdo con la siguiente gráfica, su retorno.

**VALOR DE PREDIO Y FACTOR DE APORTE.**

Valor Terreno/Construc vrs Aporte y Compensación						
Uso existente	Valor Total Uso	% Aporte	Area Aportada	Valor de aporte	% Recibido	Area Recibida
RESIDENCIAL	\$ 9.640.671.148	100%	4995,06 m <sup>2</sup>	\$ 9.640.671.148	100%	4995,06 m <sup>2</sup>
COMERCIAL	\$ 10.121.309.175	30%	1376,64 m <sup>2</sup>	\$ 3.036.392.753	37%	506,07 m <sup>2</sup>
INDUSTRIAL	\$ 113.866.633.467	70%	28310,04 m <sup>2</sup>	\$ 79.706.643.427	74%	20975,43 m <sup>2</sup>
INSTITUCIONAL	\$ 363.387.961	100%				
ESPACIO PUBLICO	\$ 14.046.590.433					
<b>Sub Total</b>	<b>\$ 148.038.592.185</b>					

USOS EXISTENTES - POR MANZANA						
ID MANZANA	Area Terreno	VALOR FINAL	RESIDENCIAL	COMERCIAL	INSTITUCIONAL	INDUSTRIAL
MZ 1	38194,84 m <sup>2</sup>	\$ 48.590.514.914	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 48.590.514.914
MZ 2	23147,18 m <sup>2</sup>	\$ 30.422.695.662	\$ -	\$ 7.110.620.073	\$ -	\$ 23.312.075.589
MZ 3	29154,56 m <sup>2</sup>	\$ 41.964.042.965	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 41.964.042.965
MZ 4	4974,22 m <sup>2</sup>	\$ 11.791.564.451	\$ 8.709.204.225	\$ 2.758.972.265	\$ 363.387.961	\$ -
MZ 5	2511,28 m <sup>2</sup>	\$ 1.223.183.760	\$ 931.466.923	\$ 291.716.837	\$ -	\$ -
Espacio Publico	55604,50 m <sup>2</sup>	\$ 14.046.590.433				
	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>	<b>\$ 148.038.592.185</b>	<b>\$ 9.640.671.148</b>	<b>\$ 10.121.309.175</b>	<b>\$ 363.387.961</b>	<b>\$ 113.866.633.467</b>

La estructura y consideraciones financieras tenidas en cuenta contemplan la participación de capital privado correspondientes a los desarrolladores y como requerimiento del equity, con un retorno de TIR del orden de 23.08%.

Para los usos aportantes un reconocimiento en el tiempo entre el momento del aporte de los inmuebles y la restitución de sus aportes en área final en las edificaciones a construir, con el siguiente porcentaje (%) de retorno en área según el uso:

- Residencial al 100%
- Comercial al 30%
- Industrial al 74%

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Calculados con un valor preferencial y promedio del valor final de venta (\$m<sup>2</sup>).

El cálculo de compensación mientras el tiempo de construcción, el decreto de moradores determina dos posibles metodologías:

- a. Revisión de los balances financieros en el caso de los usos que sean de personas jurídicas, debidamente sustentados por revisoría fiscal.
- b. Determinación de SMLV, según el uso.

Como lo hemos expresado siendo este un modelo teórico, se asumió el ítem (b- Determinación de SMLV, según el uso.)

## COMPENSACIÓN ARRIENDO/PERIODO CONSTRUCCION

		CANON RENTAS / TIEMPO DE CONSTRUCCION					
canon 2014 SMLV	\$	1.900.000,00					
		año 01	año 02	año 03	año 04	año 05	año 06
<b>COMERCIAL</b>							
1	\$	21.450.000,00	23.595.000,00	25.954.500,00	28.549.950,00		
3 SMLV							
2	\$	19.500.000,00	23.595.000,00	25.954.500,00	28.549.950,00		
3	\$	19.500.000,00	23.595.000,00	25.954.500,00	28.549.950,00		
4	\$	19.500.000,00	23.595.000,00	25.954.500,00	28.549.950,00		
5	\$	19.500.000,00	23.595.000,00	25.954.500,00	28.549.950,00		
<b>RESIDENCIAL</b>							
1	\$	197.340.000,00	217.074.000,00	238.781.400,00	262.659.540,00		
5 SMLV					\$ 1.405.802.190,00		
<b>INDUSTRIAL</b>							
1			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00		
6 SMLV							
2			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00		
3			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00		
4			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00		
5			\$ 51.909.000,00	\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00		
6				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00	
7				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00	
8				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00	
9				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00	
10				\$ 57.099.900,00	\$ 62.809.890,00	\$ 69.090.879,00	
							\$ 1.804.097.295,00

Dentro de las consideraciones financieras, y con miras de poder proyectar los valores de venta, e realizo un sondeo de mercado en los diferentes usos propuestos, con la finalidad que las expectativas de ventas se enmarquen en el mercado inmobiliario.

## VALORES DE VENTAS / VRS MERCADO ACTUAL

### RESIDENCIAL

Las unidades de uso residencial VIP y VIS, proyectadas, son finalmente una obligación urbanística del Plan Parcial, al respecto los valores de 100SMLV y 175SMLV, contemplados respectivamente, son los valores contemplados específicamente para el TRATAMIENTO DE RENOVACIÓN URBANA.

### COMERCIO

El análisis realizado, se tuvo en cuenta 16 locales comerciales disponibles actualmente en la ciudad de BOGOTÁ, D.C

Finalmente, el valor contemplado de \$12,000,000m<sup>2</sup>, como valor ponderado de metro cuadrado es un valor que permite en un complejo comercial, tipo Centro Comercial, un marco de acción entre las áreas de los usos anclas, que normalmente su precio de venta final, en muchos casos solo llega a cubrir los costos, y los demás usos proyectados, como plazoletas de comidas, burbujas y locales de diferentes áreas.

COMERCIO	16 un	AREA <1,000m <sup>2</sup>	AREA >1,000m <sup>2</sup>
		12 un	4 un
Promedio	\$ 17.405 m <sup>2</sup>	Promedio \$ 21.127 m <sup>2</sup>	\$ 6.240 m <sup>2</sup>
Maximo	\$ 72.011 m <sup>2</sup>	Maximo \$ 72.011 m <sup>2</sup>	\$ 8.430 m <sup>2</sup>
Minimo	\$ 3.696 m <sup>2</sup>	Minimo \$ 7.700 m <sup>2</sup>	\$ 3.696 m <sup>2</sup>

### OFICINAS

Una vez realizado el mercado existe, se determinó una escala de valores por piso, que inicia en \$7,000,000m<sup>2</sup> y llega a los \$9,000,000m<sup>2</sup>, de tal manera que consideramos es una apuesta que nos permite ser competitivos en el mercado inmobiliario.

OFICINAS	63 un	AREA <1,000m <sup>2</sup>	AREA >1,000m <sup>2</sup>
		25 un	38 un
Promedio	\$ 9.228 m <sup>2</sup>	Promedio \$ 9.549 m <sup>2</sup>	\$ 9.016 m <sup>2</sup>
Maximo	\$ 30.556 m <sup>2</sup>	Maximo \$ 30.556 m <sup>2</sup>	\$ 16.000 m <sup>2</sup>
Minimo	\$ 3.590 m <sup>2</sup>	Minimo \$ 3.590 m <sup>2</sup>	\$ 4.195 m <sup>2</sup>

### BODEGAS TRIPLE AAA

Con respecto a este uso específico, si bien el enfoque está enfocado en referencia a los grandes complejos que tienen algunos de los más importantes aeropuertos internacionales del mundo, con la finalidad de poder determinar un valor que si bien puede estar muy por debajo de lo que se podría tener de referencia a nivel mundial, quisimos enmarcarnos en el mercado no solo de Bogotá D. C, sino también de la región colindante que actualmente tiene parque industriales con determinación de zona franca.

Determinando como valor inicial de \$3,800,000m<sup>2</sup>

BODEGAS	85 un	AREA <5,000m <sup>2</sup>	AREA >5,000m <sup>2</sup>
		69 un	16 un
Promedio	\$ 3.047 m <sup>2</sup>	Promedio \$ 3.027 m <sup>2</sup>	\$ 3.132 m <sup>2</sup>
Maximo	\$ 5.626 m <sup>2</sup>	Maximo \$ 5.626 m <sup>2</sup>	\$ 4.633 m <sup>2</sup>
Minimo	\$ 1.556 m <sup>2</sup>	Minimo \$ 1.556 m <sup>2</sup>	\$ 2.000 m <sup>2</sup>

### INDUSTRIA MEDIA

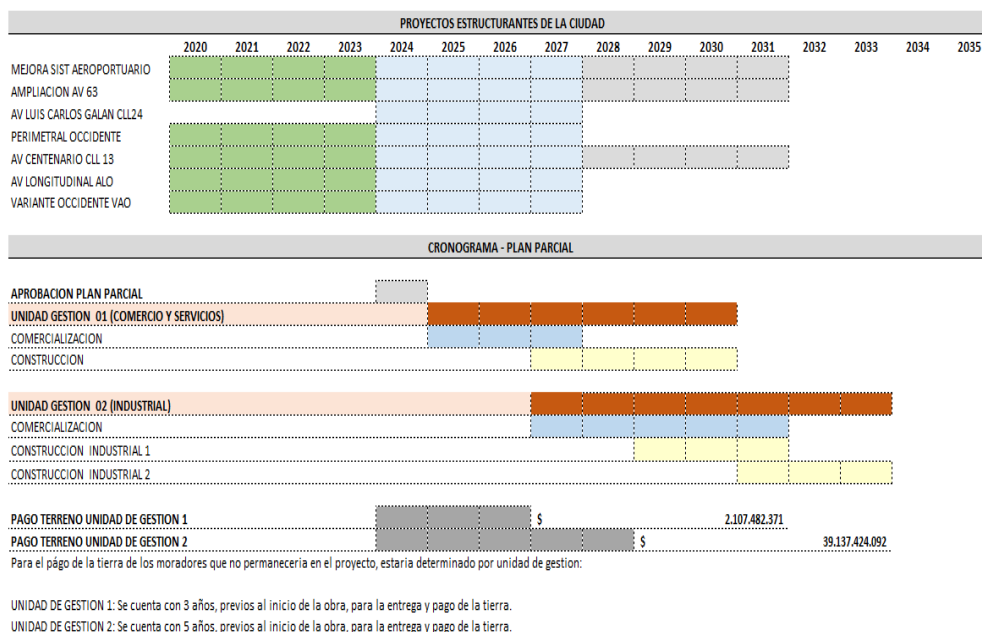
La puesta realizada en cuanto a este uso, es poder ofrecer áreas complementarias, en edificaciones en altura, que se enmarquen en usos industriales de bajo impacto, que no requieran estar directamente en primer piso, que en lo generar, son áreas de las cuales un 40%, de su area efectiva, es para temas administrativos y de bodegaje y el valor restante de producción, en este orden estamos ofreciendo espacios y valores que no lleguen a tener el mismo valor de una oficina enmarcada en comercio y servicios si no poder ofrecer un valor entre los \$4,000,000m<sup>2</sup> y los \$6,000,000m<sup>2</sup>

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Adicionalmente los demás aspectos como son los costos directos de construcción, porcentajes de honorarios, costos indirectos y financieros, fueron tomados en referencia a los parámetros del mercado inmobiliario en la ciudad de Bogotá D.C.

C.D Comercio y Servicios	\$	2.400.000 m <sup>2</sup>
C.D Equipamiento	\$	1.200.000 m <sup>2</sup>
C.D Industrial	\$	1.700.000 m <sup>2</sup>
C.D Residencial	\$	1.400.000 m <sup>2</sup>
C.D Curbanismo Interno	\$	600.000 m <sup>2</sup>
Valor Infra Vial	\$	900.000 m <sup>2</sup>
Valor Parques	\$	250.000 m <sup>2</sup>
Costos Indirectos		(10,0% de Ventas)
Honorarios		(11,0% de Ventas)
Financieros		(3,0% de Ventas)

Otro aspecto tenido en consideración fue el determinar un cronograma general de desarrollo de proyecto, siendo esta la base para determinar los tiempos de requerimiento de capital (Equity), pagos compensatorios a los moradores aportantes, tiempos de ventas y construcción.



## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

Se busco y se logró conseguir que a nivel de estructura de costos (P&G), se lograra tener un equilibrio no solo por unidad de gestión si no también a nivel de uso, de tal manera que exista un cierre financiero con lo cual se minimiza el riesgo de capitales de inversiones previas.

**REPARTO DE CARGAS:**

<b>REPARTO DE CARGAS (CONSOLIDADO Y P&amp;GS)</b>			
	<b>UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)</b>	<b>UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)</b>	<b>CONSOLIDADO</b>
<b>VENTAS</b>	<b>\$ 392.256.774.270</b>	<b>\$ 675.362.757.178</b>	<b>\$ 1.067.619.531.447</b>
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	\$ 348.953.854.559	\$ -	
INDUSTRIAL 01	\$ -	\$ 337.678.069.864	
INDUSTRIAL 02	\$ -	\$ 337.684.687.314	
EQUIPAMIENTO	\$ -	\$ -	
RESIDENCIAL VIS	\$ 43.302.919.711	\$ -	
<b>VALOR DE PREDIO (Bruto)</b>	<b>\$ 14.050.898.840</b>	<b>\$ 27.194.007.623</b>	<b>\$ 41.244.906.463</b>
<b>URBANISMO EXTERNO</b>	<b>\$ 22.594.855.500</b>	<b>\$ 29.900.561.500</b>	<b>\$ 52.495.417.000</b>
<b>REPARTO DE CARGAS (\$ COSTO - EDIFICIO)</b>	<b>\$ 5.825.721.805</b>	<b>\$ 9.414.033.676</b>	<b>\$ 15.239.755.481</b>
<b>COSTOS DIRECTOS</b>	<b>\$ 160.295.381.376</b>	<b>\$ 387.591.042.634</b>	<b>\$ 547.886.424.010</b>
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	\$ 160.295.381.376	\$ -	
INDUSTRIAL 01	\$ -	\$ 175.138.627.040	
INDUSTRIAL 02	\$ -	\$ 175.141.691.920	
EQUIPAMIENTO	\$ -	\$ -	
RESIDENCIAL VIS	\$ -	\$ 37.310.723.674	
<b>COSTOS INDIRECTOS</b>	<b>\$ 34.895.385.456</b>	<b>\$ 74.842.789.215</b>	<b>\$ 109.738.174.671</b>
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	\$ 34.895.385.456	\$ -	
INDUSTRIAL 01	\$ -	\$ 33.767.806.986	
INDUSTRIAL 02	\$ -	\$ 33.768.468.731	
EQUIPAMIENTO	\$ -	\$ -	
RESIDENCIAL VIS	\$ -	\$ 7.306.513.497	
<b>COSTOS HONORARIOS</b>	<b>\$ 38.384.924.001</b>	<b>\$ 82.327.068.137</b>	<b>\$ 120.711.992.138</b>
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	\$ 38.384.924.001	\$ -	
INDUSTRIAL 01	\$ -	\$ 37.144.587.685	
INDUSTRIAL 02	\$ -	\$ 37.145.315.605	
EQUIPAMIENTO	\$ -	\$ -	
RESIDENCIAL VIS	\$ -	\$ 8.037.164.847	
<b>COSTOS FINANCIEROS</b>	<b>\$ 10.468.615.637</b>	<b>\$ 22.452.836.765</b>	<b>\$ 32.921.452.401</b>
Comercio / Servicios / R - VIS-VIP	\$ 10.468.615.637	\$ -	
INDUSTRIAL 01	\$ -	\$ 10.130.342.096	
INDUSTRIAL 02	\$ -	\$ 10.130.540.619	
EQUIPAMIENTO	\$ -	\$ -	
RESIDENCIAL VIS	\$ -	\$ 2.191.954.049	
<b>UTILIDAD</b>	<b>\$ 105.740.991.656</b>	<b>\$ 41.640.417.628</b>	<b>\$ 147.381.409.283</b>

INDUSTRIAL 01			
Ventas Proyectadas		\$	337.678.069.864 100%
Valor de Predio		\$	35.926.570.252 10,64%
Valor Bruto Predio		\$	13.596.870.583 4,03%
Urbanismo Externo		\$	17.305.734.268 5,12%
Reparto de cargas		\$	5.023.965.400 1,49%
Costo directo total	\$ 1.787 m <sup>2</sup>	\$	175.138.627.040 51,87%
Area Construida	98001,47 m <sup>2</sup>	\$ 1.700 m <sup>2</sup>	\$ 166.602.499.000 49,34%
Urbanismo Interno		\$ 600 m <sup>2</sup>	\$ 1.800.027.000 0,53%
Imprevistos	4%	\$	6.736.101.040 1,99%
Incrementos		\$	- 0,00%
Costo Indirecto	10,00%	\$	33.767.806.986 10,00%
Honorarios	11,00%	\$	37.144.587.685 11,00%
Financieros	3,00%	\$	10.130.342.096 3,00%
Costos Totales		\$	292.107.934.059 86,50%
Utilidad		\$	45.570.135.805 13,50%

INDUSTRIAL 02			
Ventas Proyectadas		\$	337.684.687.314 100%
Valor de Predio		\$	35.927.274.302 10,64%
Valor Bruto Predio		\$	13.597.137.040 4,03%
Urbanismo Externo		\$	17.306.073.407 5,12%
Reparto de cargas		\$	5.024.063.854 1,49%
Costo directo total	\$ 1.787 m <sup>2</sup>	\$	175.141.691.920 51,87%
Area Construida	98003,19 m <sup>2</sup>	\$ 1.700 m <sup>2</sup>	\$ 166.605.414.500 49,34%
Urbanismo Interno		\$ 600 m <sup>2</sup>	\$ 1.800.058.500 0,53%
Imprevistos	4%	\$	6.736.218.920 1,99%
Incrementos		\$	- 0,00%
Costo Indirecto	10,00%	\$	33.768.468.731 10,00%
Honorarios	11,00%	\$	37.145.315.605 11,00%
Financieros	3,00%	\$	10.130.540.619 3,00%
Costos Totales		\$	292.113.291.177 86,50%
Utilidad		\$	45.571.396.137 13,50%

COMERCIO Y SERVICIOS			
Ventas Proyectadas		\$	348.953.854.559 100%
Valor de Predio		\$	37.126.234.391 10,64%
Valor Bruto Predio		\$	14.050.898.840 4,03%
Urbanismo Externo		\$	17.883.609.324 5,12%
Reparto de cargas		\$	5.191.726.227 1,49%
Costo directo total	\$ 2.512 m <sup>2</sup>	\$	160.295.381.376 45,94%
Area Construida	63808,35 m <sup>2</sup>	\$ 2.400 m <sup>2</sup>	\$ 153.140.044.800 43,89%
Urbanismo Interno		\$ 600 m <sup>2</sup>	\$ 990.129.600 0,28%
Imprevistos	4%	\$	6.165.206.976 1,77%
Incrementos		\$	- 0,00%
Costo Indirecto	10,00%	\$	34.895.385.456 10,00%
Honorarios	11,00%	\$	38.384.924.001 11,00%
Financieros	3,00%	\$	10.468.615.637 3,00%
Costos Totales		\$	281.170.540.861 80,58%
Utilidad		\$	67.783.313.698 19,42%

RESIDENCIAL			
<b>Ventas Proyectadas</b>		<b>\$ 73.065.134.974</b>	<b>100%</b>
<b>Valor de Predio</b>		<b>\$ -</b>	<b>0,00%</b>
Valor Bruto Predio		\$ -	
Urbanismo Externo		\$ -	
Reparto de cargas		\$ -	
<b>Costo directo total</b>	<b>\$ 1.497 m<sup>2</sup></b>	<b>\$ 37.310.723.674</b>	<b>51,07%</b>
Area Construida	24918,26 m <sup>2</sup>	<b>\$ 1.400 m<sup>2</sup></b>	\$ 34.885.566.240 47,75%
Urbanismo Interno		<b>\$ 600 m<sup>2</sup></b>	\$ 990.129.600 1,36%
Imprevistos	4%	\$ 1.435.027.834	1,96%
Incrementos		\$ -	0,00%
<b>Costo Indirecto</b>	<b>10,00%</b>	<b>\$ 7.306.513.497</b>	<b>10,00%</b>
<b>Honorarios</b>	<b>11,00%</b>	<b>\$ 8.037.164.847</b>	<b>11,00%</b>
<b>Financieros</b>	<b>3,00%</b>	<b>\$ 2.191.954.049</b>	<b>3,00%</b>
<b>Costos Totales</b>		<b>\$ 54.846.356.067</b>	<b>75,07%</b>
<b>Utilidad</b>		<b>\$ 18.218.778.906</b>	<b>24,93%</b>

**LA UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANISTICA 1:**

- El valor del predio del uso comercial después de los aportes de los propietarios vs % del uso comercial ventas sobre las ventas totales del uso comercial – industrial.
- El % de carga del urbanismo externo.
- El % del Costo de edificaciones y otros:

	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
	\$ 5.825.721.805	\$ 9.414.033.676
Compensacion aportantes Tiempo /Constr	\$ 1.405.802.190,00	\$ 1.804.097.295,00
Derechos de Edificabilidad VIS/ Valor base subasta \$170,000un(por cada 0.5 derechos adquiridos, los metros cuadrados equivalentes corresponden a 1.5)	\$ 178.716.661,92	\$ 307.702.977,91
Compensacion Carga VIS - VIP	\$ 4.241.202.953	\$ 7.302.233.403

- Costos directos, indirectos, costos de honorarios y costos financieros del Uso comercio y servicios.
- Genera una utilidad del orden de **\$105.740.991.656,** que corresponde al valor de las ventas de Comercio y servicios y Residencial VIS/VIP), **menos las cargas indicadas.**
- **En la UAU 1 se construye la vivienda y comercio, asume el globo de terreno 1 y el globo de equipamiento, la ampliación de la AV TAM, y los perfiles viales propios (Urbanismo externo), no obstante en la UAU 2 por reparto de cargas se asumen los costos directos, indirectos, honorarios y financieros de la VIVIENDA.**

**LA UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA 2:**

- El valor del predio del uso Industrial 1 y 2 después de los aportes de los propietarios vs % de las ventas uso industrial sobre las ventas totales del uso comercial – industrial.
- El % del urbanismo externo.
- **Costos de edificaciones y otros:**

	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
	\$ 5.825.721.805	\$ 9.414.033.676
Compensacion aportantes Tiempo /Constr	\$ 1.405.802.190,00	\$ 1.804.097.295,00
Derechos de Edificabilidad VIS/ Valor base subasta \$170,000un(por cada 0.5 derechos adquiridos, los metros cuadrados equivalentes corresponden a 1.5)	8583,88 m <sup>2</sup>	
	\$ 178.716.661,92	\$ 307.702.977,91
Compensacion Carga VIS - VIP	\$ 4.241.202.953	\$ 7.302.233.403

- **Costos directos, indirectos, costos de honorarios y costos financieros del Uso del uso Industrial 1 y 2 y de la vivienda**
- Genera una utilidad del orden de **\$41.640.417.628.** que corresponde al valor de las ventas de Industrial 1 y 2, **menos las cargas indicadas.**

## APLICACIÓN TABLA EQUIVALENCIAS DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN:

Dado que el Distrito publicó el proyecto de Resolución que adopta la tabla de equivalencias para la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, se realizó nuevamente la revisión y análisis de los aspectos concernientes a la tasación de estos, los cuales para el caso de estudio solo corresponderán a los requeridos para el uso residencial en vivienda VIS RU Resultado de esta verificación se establece que para el área construida total de vivienda VIS RU (8.583,876 m<sup>2</sup>), la tabla de equivalencias considera que por cada 0.5 derechos adquiridos, los metros cuadrados equivalentes corresponden a 1.5, que en el modelo al valor base de subasta totalizan la suma de \$486.419.640

Dentro del reparto de cargas que no son directamente del urbanismo planteado, están:

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

1- El valor de canon de arriendo durante el tiempo de construcción, para los moradores que entraron a ser inversionistas.

2- El desarrollo de vivienda VIS y VIP, planteado si bien el área de actividad de Grandes Servicios Metropolitanos no tiene exigencia, se planteó su desarrollo para dar cumplimiento a la exigencia por ser un PLAN PARCIAL de Renovación Urbana, adicionalmente este mediante las unidades planteadas, se entraría a dar cumplimiento a los moradores residenciales y teniendo en cuenta que el P&G específico de ese uso da un valor en rojo de \$11,543,436,356 millones de pesos estos están siendo asumidos dentro del reparto de cargas.

VERIFICACION TABLA EQUIVALENCIA PUBLICADA			
<b>Area Neta Vivienda</b>		<b>VALOR BASE DE SUBASTA: \$170.000 COMO VALOR UNITARIO DE DERECHO</b>	
6437,91 m <sup>2</sup>			
8583,88 m <sup>2</sup>		\$ 1.459.258.919,48	<b>OPCIÓN 1</b>
TABLA DE EQUIVALENCIAS			
TIPOS DE VIVIENDA	VIS hasta 150 SMMLV	VIS RU mayor a 150 hasta 175 SMMLV	NO VIS mayor a 175 SMMLV O VIVIENDA COLECTIVA
Factor de equivalencia en metros cuadrados	+ 1	+0,50	0,00
Metros cuadrados equivalentes según zona receptora por certificado	2	1,50	1,00
* SMMLV: Salarios mínimos mensuales legales vigentes.			
Tabla Equivalencia			
VIS RU >150 - 175 SMLV			
2861,29 m <sup>2</sup>		\$ 486.419.639,83	<b>OPCIÓN 2</b>

- Vale resaltar que, dentro de la distribución de REPARTO DE CARGAS, hay proyectados dos ítems:
  - INFRAESTRUCTURA Y OBRAS DE URBANISMO:** Resultado del planteamiento urbanístico el reparto va relacionado a la incidencia de ventas que tiene cada uno de los usos.

REPARTO DE CARGAS AREAS			UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
<b>AREA BRUTA</b>	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>		<b>47254,91 m<sup>2</sup></b>	<b>86331,66 m<sup>2</sup></b>
<b>AFECTACION VIAL AV TAM</b>	6533,99 m <sup>2</sup>		6533,99 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
<b>AREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>127052,58 m<sup>2</sup></b>		<b>40720,92 m<sup>2</sup></b>	<b>86331,66 m<sup>2</sup></b>
<b>CESION VIALES</b>	<b>44013,84 m<sup>2</sup></b>		<b>15832,48 m<sup>2</sup></b>	<b>28181,36 m<sup>2</sup></b>
	Transversal 129	2987,26 m <sup>2</sup>	2987,26 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Calle 22C	12110,90 m <sup>2</sup>	4124,65 m <sup>2</sup>	7986,25 m <sup>2</sup>
	Calle 22A	15916,83 m <sup>2</sup>	6101,14 m <sup>2</sup>	9815,69 m <sup>2</sup>
	Transversal 133	6144,86 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	6144,86 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (01)	1110,79 m <sup>2</sup>	1110,79 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (02)	1508,64 m <sup>2</sup>	1508,64 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (03)	1934,70 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	1934,70 m <sup>2</sup>
	Perfil v-7 (04)	2299,86 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	2299,86 m <sup>2</sup>
<b>CESION ZONA VERDE PARQUE</b>	<b>28009,48 m<sup>2</sup></b>		<b>9860,13 m<sup>2</sup></b>	<b>18149,35 m<sup>2</sup></b>
	Globo 1	9860,13 m <sup>2</sup>	9860,13 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
	Globo 2	18149,35 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	18149,35 m <sup>2</sup>
<b>CESION EQUIPAMIENTO</b>	<b>4026,87 m<sup>2</sup></b>		<b>4026,87 m<sup>2</sup></b>	<b>0,00 m<sup>2</sup></b>
	Equipamiento	4026,87 m <sup>2</sup>	4026,87 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
<b>AREA UTIL</b>	<b>51002,39 m<sup>2</sup></b>		<b>11001,44 m<sup>2</sup></b>	<b>40000,95 m<sup>2</sup></b>
	Area Util (1)	20000,65 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	20000,65 m <sup>2</sup>
	Area Util (2)	20000,30 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	20000,30 m <sup>2</sup>
	Area Util (3)	11001,44 m <sup>2</sup>	11001,44 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>
		133586,57 m <sup>2</sup>	47254,91 m <sup>2</sup>	86331,66 m <sup>2</sup>
	Validación	0,00 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>	0,00 m <sup>2</sup>

- b. **COSTOS DE EDIFICACIÓN Y OTROS:** Al respecto en estos ítems, esta contemplado los cánones de arriendo compensatorio que se les están reconociendo a los moradores aportantes.

Se contempla la carga de VIS y VIP que tiene el plan parcial, con este ítems se podría decir que se está cubriendo dos aspectos como son el poder realizar la compensación a loa moradores residenciales en relación de 1/1 entre área aportada de edificación y área recibida y a su vez dar cumplimiento a la obligación que al respecto tiene el plan parcial.

Se contemplan los derechos de construcción, Dado que el Distrito publicó el proyecto de Resolución que adopta la tabla de equivalencias para la transferencia de derechos de

## MAESTRÍA EN DERECHO Y GESTIÓN URBANÍSTICA

construcción y desarrollo, se realizó nuevamente la revisión y análisis de los aspectos concernientes a la tasación de estos, los cuales para el caso de estudio solo corresponderán a los requeridos para el uso residencial en vivienda VIS RU. Resultado de esta verificación se establece que para el área construida total de vivienda VIS RU (8.583,876 m<sup>2</sup>), la tabla de equivalencias considera que por cada 0.5 derechos adquiridos, los metros cuadrados equivalentes corresponden a 1.5, que en el modelo al valor base de subasta totalizan la suma de \$486.419.640

REPARTO CARGAS (\$ COSTO - INFRAESTR Y OBRAS DE URBANISMO)			UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
<b>AREA BRUTA</b>	<b>133586,57 m<sup>2</sup></b>		\$ 22.594.855.500	\$ 29.900.561.500
<b>AFECTACION VIAL AV TAM</b>	6533,99 m <sup>2</sup>		\$ 5.880.591.000	0,00 m <sup>2</sup>
<b>AREA NETA URBANIZABLE</b>	<b>127052,58 m<sup>2</sup></b>		<b>40720,92 m<sup>2</sup></b>	<b>86331,66 m<sup>2</sup></b>
<b>CESION VIALES</b>	<b>44013,84 m<sup>2</sup></b>		\$ 14.249.232.000	\$ 25.363.224.000
	Transversal 129	2987,26 m <sup>2</sup>	\$ 2.688.534.000	\$ -
	Calle 22C	12110,90 m <sup>2</sup>	\$ 3.712.185.000	\$ 7.187.625.000
	Calle 22A	15916,83 m <sup>2</sup>	\$ 5.491.026.000	\$ 8.834.121.000
	Transversal 133	6144,86 m <sup>2</sup>	\$ -	\$ 5.530.374.000
	Perfil v-7 (01)	1110,79 m <sup>2</sup>	\$ 999.711.000	\$ -
	Perfil v-7 (02)	1508,64 m <sup>2</sup>	\$ 1.357.776.000	\$ -
	Perfil v-7 (03)	1934,70 m <sup>2</sup>	\$ -	\$ 1.741.230.000
	Perfil v-7 (04)	2299,86 m <sup>2</sup>	\$ -	\$ 2.069.874.000
<b>CESION ZONA VERDE PARQUE</b>	<b>28009,48 m<sup>2</sup></b>		\$ 2.465.032.500	\$ 4.537.337.500
	Globo 1	9860,13 m <sup>2</sup>	\$ 2.465.032.500	\$ -
	Globo 2	18149,35 m <sup>2</sup>	\$ -	\$ 4.537.337.500

REPARTO DE CARGAS (\$ COSTO - EDIFICACIONES Y OTROS)			UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (1)	UNIDAD ACTUACION URBANISTICA (2)
			\$ 5.825.721.805	\$ 9.414.033.676
	Compensacion aportantes Tiempo fConstr		\$ 1.405.802.190,00	\$ 1.804.097.295,00
	Derechos de Edificabilidad VIS/ Valor base subasta \$170,000un(por cada 0.5 derechos adquiridos, los metros cuadrados equivalentes corresponden a 1.5)	8583,88 m <sup>2</sup>	\$ 178.716.661,92	\$ 307.702.977,91
	Compensacion Carga VIS - VIP		\$ 4.241.202.953	\$ 7.302.233.403

### CONCLUSIONES DE LA ESTRUCTURACIÓN FINANCIERA:

El poder contar con una participación proyectada del 75% de los MORADORES, permite disminuir el EQUITY, del proyecto de los futuros inversionistas y a su vez permite ofrecer un

factor favorable por m<sup>2</sup> entregado en aporte y recibido como producto final, algunas consideraciones tenidas en cuenta:

1. Se contempla un valor Canon, como compensación económica, durante el tiempo de construcción y el estado de brazos caídos.
2. Dependiendo la unidad de gestión, se cuenta entre 4 a 6 años, tanto para la adquisición de los inmuebles que no entraron como aportantes de la tierra.
3. El aportante tendrá un aproximado del retorno del área equivalente al 60% del área aportada, al respecto es muy importante tener en cuenta que esto fue concertado acorde a la valorización de los predios y sus edificaciones, sin tener en cuenta la infraestructura y maquinaria que existía al interior de cada edificación.
4. El reparto de cargas del plan parcial, para cada una de las manzanas útiles, se determinó acorde al porcentaje de ventas proyectadas.
5. El área de terreno, así como del uso residencial está considerado como un costo.
6. En cuanto al uso residencial, se contemplan valores de ventas, bajo los lineamientos del tratamiento de renovación urbana, donde determina 100 SMLV, para las unidades VIP y hasta 175 SMLV, para las unidades VIS.
7. El valor proyectado de venta de las unidades de VIS, con las cuales se va a cumplir el retorno a los MORADORES, es descontado de las ventas totales, quedando el residual de las unidades VIS y VIP.
8. El costo de la vivienda VIS y VIP, sin estar asumiendo un costo de tierra genera una pérdida del orden de \$11,543,436,356 millones de pesos, que pasan a ser considerados, dentro del reparto de cargas del plan parcial.
9. Se plantea un factor diferenciador en las ventas de cada uno de los usos, según la altura.

10. No se contempla costo de edificación ni pago compensatorio por unidades de parqueo proyectadas.
11. Los costos indirectos, así como los honorarios están parametrizados, acordes a las condiciones del mercado, al respecto se buscaría que aquellos actores generadores de honorarios igualmente tuvieran el sobrero de inversionistas.
12. Teniendo en cuenta que el área de actividades de GRANDES SERVICIOS METROPOLITANOS y de igual manera el enfoque que se le está dando a la propuesta de usos, el análisis para poder referenciar los valores de venta de los usos COMERCIO, OFICINAS, BODEGAS Y USO INDUSTRIAL, se realizó un análisis del mercado existente.
13. Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto y con miras de no proponer valores de ventas, con expectativas de crecimiento a mediano o largo plazo, que puedan llegar a generar una gran expectativa, los ejercicios realizados, para poder determinar la viabilidad de los usos, (P&G) así como el posible retorno (TIR) del inversionista desarrollador, fueron desarrollados con valores de costos directos a valor presente y para cada uno de los usos, un valor que se acerca al promedio del mercado actual.

- **Bodegas AAA**

Con respecto a este uso específico, si bien el enfoque está determinado en referencia a los grandes complejos que tienen algunos de los más importantes aeropuertos internacionales del mundo, con la finalidad de poder determinar un valor que si bien puede estar muy por debajo de lo que se podría tener de referencia a nivel mundial, quisimos enmarcarnos en el mercado no solo de Bogotá D. C, sino también de la región colindante que actualmente tiene parque industriales con determinación de zona franca.

Determinando como valor inicial de \$3,800,000m<sup>2</sup>

- **INDUSTRIA MEDIA**

La puesta realizada en cuanto a este uso, es poder ofrecer áreas complementarias, en edificaciones en altura, que se enmarquen en usos industriales de bajo impacto, que no requieran estar directamente en primer piso, que en lo generar, son áreas de las cuales un 40%, de su area efectiva, es para temas administrativos y de bodegaje y el valor restante de producción, en este orden estamos ofreciendo espacios y valores que no lleguen a tener el mismo valor de una oficina enmarcada en comercio y servicios si no poder ofrecer un valor entre los \$4,000,000m<sup>2</sup> y los \$6,000,000m<sup>2</sup>.

## **7 CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN**

La ejecución del Plan Parcial de Renovación Urbana CIUDAD AEROPUERTO se desarrollará en dos unidades de actuación urbanística así:

### **7.1 Unidad de Actuación Urbanística (1):**

En esta unidad de gestión, se plantea la ampliación y consolidación de la Av TAM, el cual será el eje estructurante tanto del plan parcial como de la conectividad entre el aeropuerto internacional el Dorado y los ejes viales de conectividad con la región país. (Av Centenario calle 13).

- La unidad de gestión tendrá la compra de los inmuebles de uso residencial, industrial y comercial proyectando, el nuevo complejo comercial y de servicios empresariales, área de equipamiento comunal y zonas verdes.
- Se cuenta con 3 años, previos al inicio de la obra, para la entrega y pago de la tierra.

### **7.2 Unidad de Actuación Urbanística (2):**

