

**Plan Parcial de
Renovación Urbana
La Estación**

Presentado por:

Andrea Murcia Páez
Duván González Castro
Carlos Alfredo Rivera

Tutor: Juan Pablo Serna

Maestría en Derecho y Gestión Urbanística - 2026

Bogotá, D.C. 11 de agosto de 2026



Tabla de Contenido

1. Introducción.....	6
2. Memoria justificativa.....	7
2.1. Marco normativo	8
2.2. Objetivos.....	10
2.3. Localización y delimitación.....	10
3. Diagnóstico	12
3.1. Estructura ecológica principal	12
3.2. Estructura funcional y del cuidado	13
3.3. Estructura integradora de patrimonios	19
3.4. Estructura socioeconómica, creativa y de innovación	22
3.5. Norma urbanística.....	24
3.6. Caracterización física y socioeconómica.....	34
3.7. Conclusiones del diagnóstico.....	40
4. Formulación	41
4.1. Planteamiento urbanístico.....	41
4.2. Usos y normatividad propuestas	57
5. Estrategia de gestión y financiación	64
5.1. Gestión predial y social	64
5.2. Gestión Financiera.....	72
6. Reflexiones finales	79
7. Bibliografía	81
8. Anexos	81

Listado de Tablas

Tabla 1. Cuadro de áreas existentes	11
Tabla 2. Promedio del avalúo por manzana	39
Tabla 3. Promedio del avalúo por manzana y por uso predominante	39
Tabla 4. Cuadro de áreas generales Plan Parcial Estación	42
Tabla 5. Cuadro de áreas Plan Parcial La Estación.....	45
Tabla 6. Cuadro de verificación de áreas del Plan Parcial	47
Tabla 7. Obligaciones urbanísticas.....	48
Tabla 8. Obligación urbanística de equipamiento publico	49
Tabla 9. Cuadro de áreas de obligación para Espacio Público y Equipamiento.....	51
Tabla 10. Área útil del plan parcial	57
Tabla 11. Asignación específica de usos.....	60
Tabla 12. Cuadro de área ocupada en primer piso propuestos	61
Tabla 13. Cuadro de área e índices de construcción propuestos	62
Tabla 14. Cuadro de cálculo de equipamiento comunal privado.....	64
<i>Tabla 15. Valoración económica actual del suelo</i>	<i>65</i>
Tabla 16. Distribución de moradores que opten por no permanecer en el proyecto	67
Tabla 17. Distribución de moradores que opten por vincularse al proyecto	68
Tabla 18. Costos de mudanza para propietarios vinculados por uso	69
Tabla 19. Pago de arrendamiento a moradores vinculados al plan parcial	70
Tabla 20. Reconocimiento del lucro cesante para actividades productivas.....	71
Tabla 21. Obligaciones transitorias con los propietarios de los Bienes de Interés Cultural	72
Tabla 22. Integración Inmobiliaria, aportes y participación predial.....	73
Tabla 23. Ingresos Por Ventas	74
Tabla 24. Costos Directos de Construcción.....	74
Tabla 25. Costos Indirectos de Construcción	75
Tabla 26. Cálculo Utilidad.....	75
Tabla 27. Cargas urbanísticas Generales	76
Tabla 28. Cargas urbanísticas Locales.....	76
Tabla 29. Reparto de cargas y beneficios.....	78
Tabla 30. Valor residual del suelo después de transferencias	79

Listado de Ilustraciones

Ilustración 1. Delimitación del área a intervenir	10
Ilustración 2. Estructura Ecológica Principal	12
Ilustración 3. Mapa de Amenaza por movimiento en masa.....	13
Ilustración 4. Mapa del sistema de espacio público peatonal y para el encuentro	13
Ilustración 5. Mapa de localización de equipamientos públicos	17
Ilustración 6. Mapa de la Red Vial	18
Ilustración 7. Regiotram de occidente.....	18
Ilustración 8. Conectividad desde y hacia el plan parcial	19
Ilustración 9. Mapa de localización de Bienes de Interés Cultural, sector de interés urbanístico, PEMP y Áreas de protección del entorno patrimonial.....	20
Ilustración 10. Mapa de localización de estructuras socioeconómicas, creativa y de innovación 1	22
Ilustración 11. Mapa de localización de estructuras socioeconómicas, creativa y de innovación 2	23
Ilustración 12. Mapa de Área de actividad	24
Ilustración 13. Mapa de Tratamientos Urbanísticos	25
Ilustración 14. Mapa de Unidad de planificación urbanística.....	26
Ilustración 15. Proyecto integral de proximidad Nodo Comercial y Cultural Paloquemao – Estación de La Sabana.....	27
Ilustración 16. Mapa de localizacion de Planes Parciales De Renovación Urbana y Desarrollo	28
Ilustración 17. Mapa de localizacion Actuaciones Estratégicas	29
Ilustración 18. Directriz Reverdecer AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023	30
Ilustración 19. Directriz Servicios Públicos Y Ciudad Inteligente AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023	30
Ilustración 20. Directriz de Movilidad Sostenible AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023 ..	31
Ilustración 21. Directriz de sistema del cuidado AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023....	32
Ilustración 22. Directriz de reactivación económica AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023	33
Ilustración 23. Directriz de patrimonio AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023	33
Ilustración 24. Mapa de Grupos económicos predominantes por Manzana	35
Ilustración 25. Alturas predominantes en el ambito del Plan parcial	36
Ilustración 26. Configuración predial.....	37
Ilustración 27. Mapa de Estratificación	38
Ilustración 28. Valor de referencia M ²	39
Ilustración 29. Ámbito de aplicación	44
Ilustración 30. Área de Verificación Plan parcial.....	46

Ilustración 31. Obligaciones Urbanísticas	48
Ilustración 32. Obligación de Equipamiento publico	49
Ilustración 33. obligación para Espacio Público y Equipamiento	51
Ilustración 34- Perfiles de malla vial arterial propuestos	53
Ilustración 35. Mapa de malla vial arterial propuesta	54
Ilustración 36. Perfiles de malla vial arterial propuestos	55
Ilustración 37. Mapa de malla vial intermedia y local propuesta	56
Ilustración 38. Área útil del plan parcial	57
Ilustración 39. Asignación específica de usos	60
Ilustración 40. Área ocupada y construida propuesta	61
Ilustración 41. Propuesta de productos inmobiliarios y volumetría	63
Ilustración 42. Inmuebles en propiedad Horizontal	66
Ilustración 43. Distribución de moradores que opten por no permanecer en el proyecto	67
Ilustración 44. Distribución de moradores que opten por vincularse al proyecto	68
Ilustración 45. Costos de mudanza para propietarios vinculados por uso	69
Ilustración 46. Pago de arrendamiento a moradores vinculados al plan parcial	70
Ilustración 47. Reconocimiento del lucro cesante para actividades productivas	71
Ilustración 48. Composición del Fideicomiso del Plan parcial	73
Ilustración 49. Valor residual del suelo	77

1. Introducción

El Plan Parcial de Renovación Urbana La Estación se localiza en la localidad de Los Mártires, en la UPL Centro historia la cual hace parte del denominado centro ampliado de Bogotá articulado con las infraestructuras de transporte regional y metropolitano previstas para esta zona de la ciudad como la Estación de La Sabana, Paloquemao, el corredor del Regiotram sobre la calle 22 y la Av. Ferrocarril. El ámbito comprende 77.083,70 m² distribuidos en 11 manzanas y 277 unidades inmobiliarias, incluyendo equipamientos existentes y Bienes de Interés Cultural.

El presente Documento Técnico de Soporte tiene como propósito exponer la información técnica que sustenta la formulación del Plan Parcial, conforme a la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional 1077 de 2015 y el Decreto Distrital 555 de 2021 y sus normas complementarias. El documento desarrolla el análisis de las condiciones ambientales, funcionales, patrimoniales, socioeconómicas, prediales y normativas del ámbito de actuación, así como la formulación urbanística, el sistema de reparto de cargas y beneficios y la estrategia de gestión y financiación correspondiente.

La estructura del documento se organiza en cinco componentes principales: memoria justificativa, diagnóstico territorial, formulación urbanística, estrategia de gestión y financiación y anexos técnicos. Cada componente desarrolla de manera específica su contenido, manteniendo articulación con los demás, con el fin de garantizar una comprensión integral del Plan Parcial La Estación.

2. Memoria justificativa

La formulación del Plan Parcial La Estación se justifica en la necesidad de reordenar un ámbito estratégico de la localidad de Los Mártires que presenta procesos de deterioro físico, fragmentación predial e incompatibilidad de los usos de suelo con impactos sobre la habitabilidad y el espacio público. El sector cuenta con una localización privilegiada en el centro ampliado de Bogotá, en proximidad a la articulación de los nodos de transporte regional y metropolitano previstas para esta zona de la ciudad, condiciones que hacen necesaria una actuación de renovación urbana que permita optimizar el aprovechamiento del suelo y mejorar los soportes urbanos existentes.

El diagnóstico territorial evidenció un tejido predominantemente residencial de baja altura, la presencia de 277 unidades inmobiliarias distribuidas en 11 manzanas, la existencia de trece Bienes de Interés Cultural y déficits asociados al espacio público efectivo, la conectividad peatonal y los equipamientos de proximidad. Asimismo, se identificaron tensiones funcionales derivadas de la presencia de bodegaje, depósitos y actividades logísticas en el entorno inmediato, así como la necesidad de fortalecer las condiciones de permanencia de la población residente y la articulación del sector con las directrices de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro y con el modelo de ocupación definido por el Decreto Distrital 555 de 2021.

En atención a estas condiciones, la propuesta adoptada incorpora una estructura de usos mixtos que integra vivienda de interés social y prioritario, comercio, servicios, espacio público y equipamientos de proximidad, articulada con corredores peatonales, áreas verdes y estrategias de movilidad sostenible. La formulación cumple con las disposiciones de la Ley 388 de 1997, el Decreto Nacional 1077 de 2015 y el Decreto Distrital 555 de 2021, incorporando el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, la valoración de las obligaciones urbanísticas, la protección y reactivación de los Bienes de Interés Cultural y medidas de protección a moradores. En consecuencia, el Plan Parcial La Estación constituye una actuación urbanística viable para promover la recuperación física, funcional, social y patrimonial del sector y contribuir a la consolidación de una pieza urbana más integrada y sostenible dentro del centro ampliado de Bogotá.

2.1. Marco normativo

Norma	Aporte al Plan Parcial	Artículo y descripción textual relevante
<i>Ley 388 de 1997</i>	<i>Principios del ordenamiento territorial y reparto equitativo de cargas y beneficios</i>	<i>Artículo 2. Principios. “El ordenamiento del territorio se fundamenta, entre otros, en la función social y ecológica de la propiedad, la prevalencia del interés general sobre el particular y la distribución equitativa de las cargas y los beneficios.”</i>
	<i>Definición de Unidades de Actuación Urbanística</i>	<i>Artículo 39. “Área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento, que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento...”</i>
<i>Decreto Nacional 1077 de 2015 (Capítulo 1, Título 4, Parte 2, Libro 2)</i>	<i>Reglamentación nacional de los planes parciales</i>	<i>Artículo 2.2.4.1.1.1. “El plan parcial es el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial para áreas determinadas del suelo urbano y de expansión urbana...”</i>
<i>Decreto Nacional 1077 de 2015</i>	<i>Definición de actuación urbanística</i>	<i>Artículo 2.2.1.1. Define las actuaciones urbanísticas como “las decisiones administrativas y actuaciones materiales relacionadas con el uso del suelo y el desarrollo urbano...”</i>
	<i>Desarrollo de Unidades de Actuación Urbanística</i>	<i>Artículo 2.2.4.1.6.1.1. “Las unidades de actuación urbanística corresponden al área conformada por uno o varios inmuebles que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento...”</i>
	<i>Licencia única para propietarios vinculados</i>	<i>Artículo 2.2.4.1.6.1.2. “Los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística podrán solicitar una única licencia de urbanización...”</i>
<i>Decreto Distrital 555 de 2021</i>	<i>Tratamiento de renovación urbana</i>	<i>Artículo 301. Define las modalidades y objetivos del tratamiento de renovación urbana orientados a la transformación de sectores deteriorados o con potencial de redensificación y reactivación urbana.</i>
	<i>Exigencia de plan parcial para renovación urbana</i>	<i>Artículo 303. “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).”</i>
	<i>Área mínima y componentes del plan parcial</i>	<i>Artículo 303. “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...”</i>
	<i>Controles ambientales sobre corredores arteriales</i>	<i>Artículo 154, numeral 5, literal b. Establece la obligación de prever áreas de control ambiental en corredores de la malla vial arterial para mitigar impactos ambientales derivados de la infraestructura vial.</i>

	<i>Franjas funcionales de las calles</i>	<i>Artículo 155. Define los criterios para la conformación de perfiles viales con espacio público, accesibilidad universal, movilidad sostenible y arborización urbana.</i>
	<i>Fórmula de obligaciones urbanísticas</i>	<i>Artículo 328. “CS = AV * Fs”, donde CS corresponde al área a ceder, AV al área de verificación y Fs al porcentaje de cálculo para la obligación en suelo.</i>
	<i>Área de verificación del plan parcial</i>	<i>Artículo 328, 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...”</i>
	<i>Obligación de equipamientos</i>	<i>Artículo 329. Establece que los proyectos sujetos a plan parcial deberán destinar suelo o área construida equivalente al tres por ciento (3%) del área de terreno para equipamientos de proximidad.</i>
	<i>Reparto equitativo de cargas y beneficios</i>	<i>Artículos 495 a 498. Regulan los principios, metodología, distribución de cargas urbanísticas, asignación de beneficios y mecanismos de compensación económica entre las unidades de gestión y actuación urbanística.</i>
	<i>Incorporación de espacio público existente</i>	<i>Artículo 269, parágrafo 2. Permite incorporar áreas destinadas al uso público al inventario distrital mediante declaratoria de espacio público.</i>
<i>Decreto Distrital 072 de 2023</i>	<i>Declaratoria de espacio público</i>	<i>Artículo 5. Regula el procedimiento para incorporar áreas de uso público al inventario distrital de espacio público.</i>
<i>Decreto Distrital 555 de 2021 – Anexo 5. Manual de normas comunes a los tratamientos urbanísticos</i>	<i>Equipamiento Comunal Privado</i>	<i>Sección 1.18. Equipamiento Comunal Privado. Establece las condiciones para el cálculo, localización y distribución de las áreas de equipamiento comunal privado, incluyendo los porcentajes mínimos destinados a zonas verdes, recreación, circulación, estacionamientos para movilidad alternativa y espacios comunales al interior de los proyectos urbanísticos y arquitectónicos.</i>
	<i>Política de protección a moradores y actividades productivas</i>	<i>Artículo 1. “Establecer las medidas, procedimientos y responsabilidades para la protección de moradores y actividades productivas afectadas por actuaciones urbanísticas y proyectos de transformación urbana en el Distrito Capital.”</i>
<i>Decreto Distrital 670 de 2025</i>	<i>Ámbito de aplicación de la política</i>	<i>Artículo 3. Señala que la política aplica a propietarios, poseedores, usufructuarios, arrendatarios y titulares de actividades productivas afectadas por proyectos de renovación urbana.</i>
	<i>Reconocimientos económicos transitorios</i>	<i>Artículo 270. Regula los apoyos económicos por movilización, arrendamiento temporal y afectaciones económicas derivadas de procesos de reubicación asociados a actuaciones urbanísticas.</i>

2.2. Objetivos

2.2.1. Objetivos generales

Formular el Plan Parcial de Renovación Urbana como instrumento de ordenamiento y gestión urbanística para orientar la transformación del ámbito ubicado en la localidad de Los Mártires, mediante criterios de renovación urbana sostenible, protección patrimonial y fortalecimiento de la estructura funcional y social del sector, en concordancia con la norma urbanística nacional y local.

2.2.2. Objetivos específicos

- Caracterizar las condiciones ambientales, funcionales, patrimoniales, socioeconómicas, prediales y normativas del ámbito de actuación, identificando las restricciones, potencialidades y conflictos urbanos que inciden en la formulación del Plan Parcial La Estación.
- Fortalecer la articulación entre la población residente, las actividades comerciales y el espacio urbano mediante la aplicación de política de protección a moradores.
- Definir estrategias de recuperación, adecuación y reúso de los Bienes de Interés Cultural presentes en el ámbito del Plan Parcial, orientadas a la incorporación de servicios sociales, comunitarios y equipamientos de proximidad compatibles con sus valores arquitectónicos, urbanos y patrimoniales.
- Establecer los mecanismos de gestión y financiación requeridos para la ejecución del Plan Parcial, incorporando el sistema de reparto equitativo de cargas y beneficios, las obligaciones urbanísticas, los instrumentos de gestión predial y las medidas de protección a moradores y actividades productivas vinculadas al territorio.

2.3. Localización y delimitación

El Plan Parcial "La Estación", se ubica en el Distrito capital, en la localidad Los Mártires. El Plan Parcial "La Estación" tiene un área bruta de 77.083 m² (7,7 Ha), está conformado por 277 unidades inmobiliarias, distribuidas en 11 manzanas. La pieza limita al occidente con la Avenida Ferrocarril siendo el límite el tratamiento de renovación urbana y el ámbito de la Actuación Estratégica Pieza de Encuentro. Por su parte, los bordes asociados a la Carrera 17, la Calle 20 y la Calle 22 se relacionan con la malla vial intermedia, lo que favorece la conectividad del área con la estructura urbana de la ciudad. Asimismo, el plan parcial limita con el Plan Parcial La Favorita, con el cual mantiene una relación de continuidad urbana y funcional.

Ilustración 1. Delimitación del área a intervenir



Fuente: Elaboración Propia

Tabla 1. Cuadro de áreas existentes

CUADRO DE AREAS EXISTENTES		
ÁMBITO DE APLICACIÓN	Área (M²)	Unidades Inmobiliarias
	77.083,70	277
Componente	43.012,85	262
Manzana 1	1.466,00	1
Manzana 2	2.706,50	13
Manzana 3	1.993,50	13
Manzana 4	5.461,78	23
Manzana 5	4.482,93	19
Manzana 6	5.020,96	25
Manzana 7	4.422,70	26
Manzana 8	4.687,99	31
Manzana 9	4.295,22	23
Manzana 10	4.311,17	31
Manzana 11	4.164,10	57
Equipamientos existentes	800,00	2
BICs	3.104,51	13
Espacio público existente	34.070,85	-

Fuente: Elaboración propia

En el ámbito del Plan Parcial La Estación se identifican 277 unidades inmobiliarias, dentro de las cuales se incluyen dos equipamientos públicos y trece Bienes de Interés Cultural (BIC). Descontando estos inmuebles del universo total, el área susceptible de análisis e intervención queda conformada por 262 unidades inmobiliarias remanentes.

En atención al objetivo de revitalización integral del Plan Parcial, se prevén obligaciones transitorias para los moradores de los Bienes de Interés Cultural (BIC) que opten por permanecer en el ámbito del proyecto durante su proceso de desarrollo.

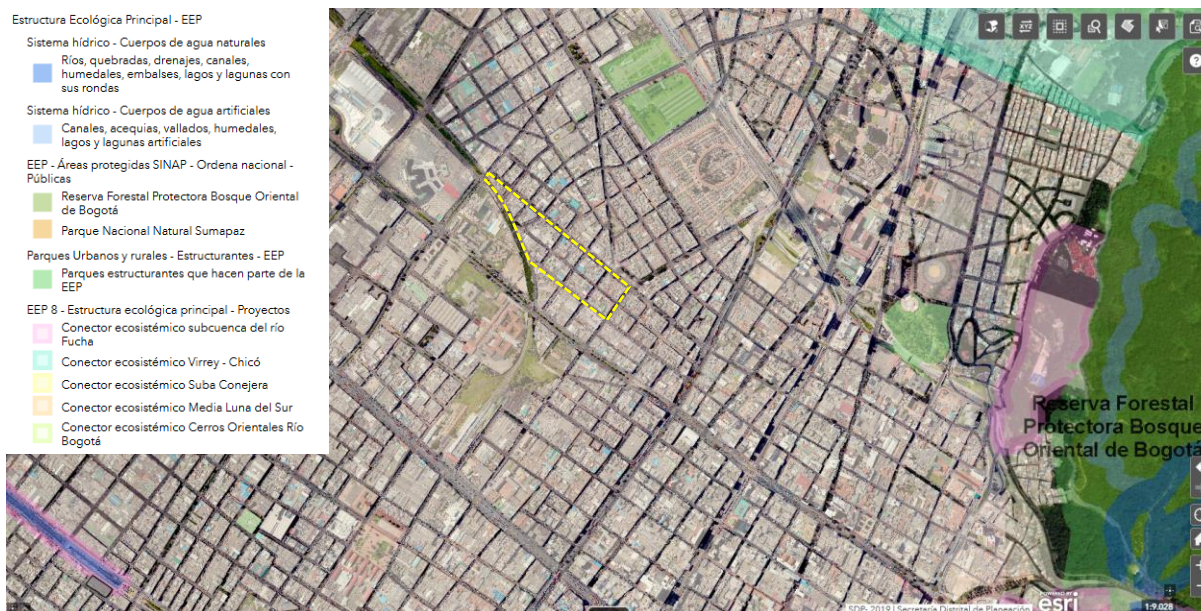
3. Diagnóstico

3.1. Estructura ecológica principal

3.1.1. Determinantes ambientales circundantes

En términos ambientales, los Cerros Orientales constituyen el elemento de protección más cercano al ámbito del Plan Parcial y representan un componente de alto valor ecológico y paisajístico. Sin embargo, la fragmentación urbana existente limita su relación directa con el sector y restringe la conectividad ecológica. Asimismo, los elementos de la Estructura Ecológica Principal más próximos al ámbito de estudio corresponden al Parque El Renacimiento y al Centro de Memoria, Paz y Reconciliación, por lo cual el plan parcial deberá propender por incrementar los espacios públicos con riqueza ambiental.

Ilustración 2. Estructura Ecológica Principal



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

3.1.2. Amenaza por movimiento en masa

En el componente de amenazas, el ámbito del Plan Parcial presenta una condición de amenaza baja por movimientos en masa, de acuerdo con la información oficial disponible de la UAECD. Esta condición no representa una restricción significativa para el desarrollo urbano propuesto; no obstante, las intervenciones deberán cumplir con las disposiciones técnicas y normativas aplicables en materia de gestión del riesgo y estabilidad del terreno.

Ilustración 3. Mapa de Amenaza por movimiento en masa.



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

3.2. Estructura funcional y del cuidado

3.2.1. Sistema de espacio público peatonal y para el encuentro

Dentro del ámbito del Plan Parcial no se identifican elementos pertenecientes al sistema de espacios públicos peatonales destinados al encuentro y la permanencia ciudadana. No obstante, en el área inmediata se localizan algunos espacios de escala vecinal, entre los que se destacan los parques ubicados sobre la Diagonal 22C Bis y el parque vecinal de la urbanización San Facon, localizado sobre la avenida Ciudad de Lima. Sin embargo, este último presenta condiciones de cerramiento y control de acceso asociadas a la urbanización, lo que limita su uso y apropiación como espacio público de acceso efectivo para la comunidad.

Ilustración 4. Mapa del sistema de espacio público peatonal y para el encuentro





Fuente: Elaboracion propia con datos de Sinupot

3.2.2. Equipamientos

En relación con el sistema de servicios sociales y equipamientos, el ámbito del Plan Parcial La Estación cuenta con una oferta institucional diversa que incluye equipamientos de carácter asistencial, educativo, religioso, de salud, abastecimiento y servicios funerarios. Esta concentración de servicios evidencia que el sector cumple funciones que trascienden la escala barrial y mantiene una importante relación con las dinámicas urbanas de las localidades de Los Mártires y Puente Aranda.

Desde el componente de atención social y cuidado, la presencia de la Fundación Servicio Juvenil – Bosconia, la Fundación Renacer del ICBF, el Centro Amar Mártires I y el Hogar AmaneSer – YMCA configura una red orientada a la atención de niños, adolescentes y población en condición de vulnerabilidad. Estos equipamientos representan una fortaleza del sector en términos de cobertura asistencial; sin embargo, su oferta se concentra principalmente en programas especializados de protección y atención social, sin consolidar un sistema integral de cuidado articulado con servicios comunitarios, recreativos y de apoyo a los hogares residentes.

En el componente educativo, el Colegio República Bolivariana de Venezuela – Sede A y el Colegio Nuestra Señora de la Presentación aportan cobertura educativa pública y privada en el entorno inmediato. No obstante, considerando la incorporación de nueva población residente asociada al proceso de renovación urbana, será necesario evaluar la suficiencia de la capacidad instalada y prever reservas o mecanismos de articulación para garantizar la atención de la demanda futura en educación inicial, básica y servicios complementarios asociados al cuidado.

En materia de salud, el Hospital Centro Oriente CAMI – Samper Mendoza constituye el principal equipamiento de atención médica cercano al ámbito del Plan Parcial, lo que proporciona una base importante para la cobertura de servicios de salud de primer nivel. Sin embargo, el área de influencia presenta una limitada presencia de equipamientos complementarios de atención preventiva, rehabilitación, salud mental y servicios ambulatorios de proximidad, aspectos relevantes ante el incremento de población y actividad urbana previsto por el proyecto.

Respecto al abastecimiento y soporte económico, la Plaza de Mercado Paloquemao representa un equipamiento estratégico de escala urbana y metropolitana, con capacidad de dinamizar

actividades comerciales, logísticas y de servicios. Su cercanía constituye una ventaja competitiva para el Plan Parcial, al favorecer la integración de actividades económicas locales y el fortalecimiento de circuitos de comercio y abastecimiento.

En cuanto al componente religioso y de cohesión comunitaria, la Iglesia María Reina actúa como un referente de encuentro social y apoyo comunitario para la población del sector, complementando la oferta institucional existente.

Por otra parte, el Cementerio Central constituye un equipamiento de escala metropolitana con valor histórico, patrimonial y simbólico para la ciudad. Su presencia aporta identidad urbana al sector, aunque también introduce condiciones particulares de movilidad, manejo de flujos y relación con el espacio público que deben ser consideradas en la propuesta de ordenamiento.

En contraste con la relativa diversidad de equipamientos sociales, educativos y de salud, el entorno presenta vacíos importantes en materia de seguridad ciudadana, espacio público para el encuentro, equipamientos culturales, recreativos y deportivos, así como infraestructura destinada a la atención cotidiana de la población residente. No se identifican en el ámbito inmediato estaciones de policía, CAI, centros culturales, bibliotecas públicas, equipamientos deportivos de escala vecinal ni espacios públicos peatonales estructurantes que favorezcan la permanencia, la apropiación colectiva y la integración social.

En este contexto, el Plan Parcial La Estación representa una oportunidad para complementar y equilibrar la oferta urbana existente mediante la incorporación de nuevos espacios públicos de encuentro y permanencia, equipamientos de proximidad asociados al sistema distrital del cuidado, áreas recreativas y deportivas de escala barrial, espacios para actividades culturales y comunitarias, y condiciones urbanas que contribuyan a mejorar la percepción de seguridad a través de la activación del espacio público, la mezcla de usos, la presencia permanente de población residente y la adecuada articulación entre vivienda, comercio y movilidad.

1. Fundación Servicio juvenil - Bosconia



2. Fundación Renacer del ICBF



3. Centro Amar Mártires I



4. Iglesia María Reina



5. Colegio República Bolivariana de Venezuela Sede A



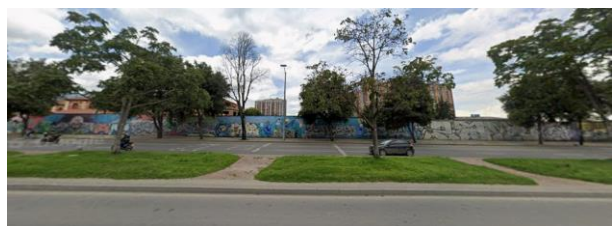
6. Hospital Centro Oriente CAMI - Samper Mendoza



7. Plaza de Mercado Paloquemao



8. Colegio Nuestra señora de la Presentación



9. Hogar AmaneSer - YMCA



10. Cementerio Central



Ilustración 5. Mapa de localización de equipamientos públicos



Fuente: Elaboración propia datos de Sinupot

3.2.3. Sistema de movilidad: Red vial

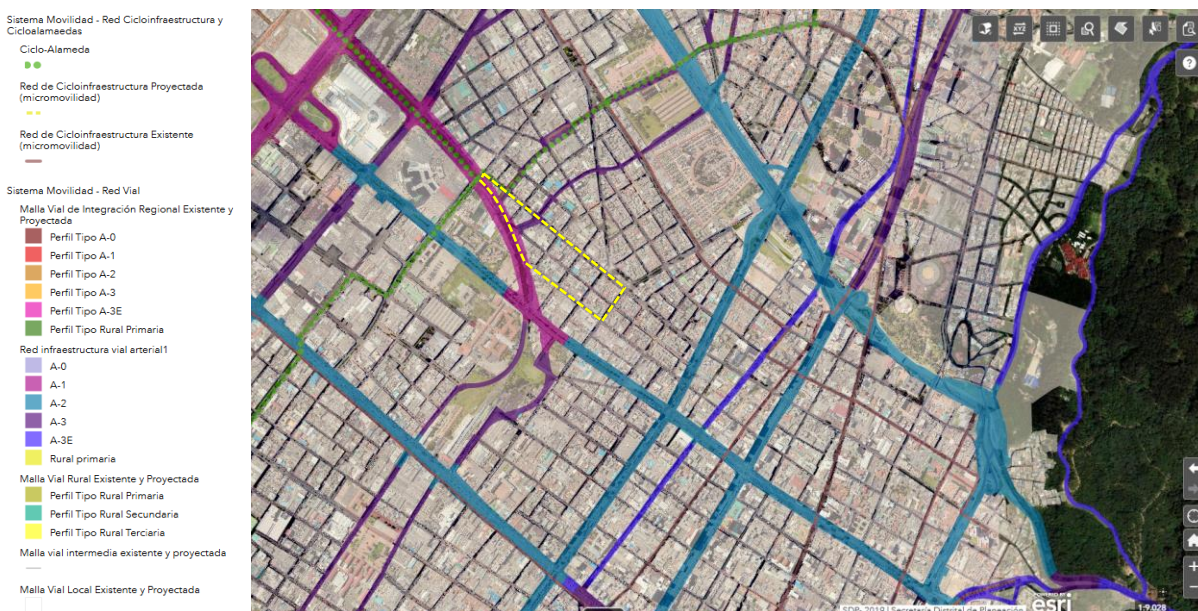
En términos de movilidad, la pieza objeto de renovación presenta una localización estratégica dentro de la estructura vial de Bogotá, al estar delimitada por corredores de diferentes jerarquías que garantizan su articulación con la red urbana y regional.

En primer lugar, la malla vial arterial está conformada por la avenida Ferrocarril y las carreras 19 y 19A, corredores que cumplen funciones de conexión metropolitana y distribución de flujos de alta capacidad. Estos ejes permiten la articulación del sector con las centralidades urbanas circundantes y con los principales corredores de movilidad de la ciudad. Sobre la carrera 19A atraviesa, además, la red de ciclo alamedas, la cual se integra con las ciclorrutas existentes y fortalece las condiciones de movilidad activa y conectividad no motorizada.

En segundo lugar, la malla vial intermedia está representada por la calle 22 y la carrera 17, corredores que cumplen funciones de distribución del tráfico entre la red arterial y la movilidad local del sector. Estos ejes facilitan la accesibilidad a las manzanas que conforman el ámbito del Plan Parcial y permiten su integración con los barrios y actividades urbanas del entorno inmediato.

Finalmente, la red vial local complementa la estructura de accesibilidad mediante vías de menor jerarquía que garantizan el acceso directo a los predios y soportan los desplazamientos de escala barrial y las actividades cotidianas asociadas a la vivienda, el comercio y los servicios existentes en el sector.

Ilustración 6. Mapa de la Red Vial



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

3.2.4. Reservas Regiotram

Como elemento estructurante del sistema de transporte, La Av. Ferrocarril, la calle 22 y la carrera 17 se relaciona con el trazado del Regiotram de Occidente, proyecto de transporte férreo regional que fortalece la conectividad del sector desde el occidente de la Sabana con el centro de Bogotá. La proximidad a esta infraestructura otorga al Plan Parcial una condición favorable para la integración entre transporte regional, movilidad urbana y modos de movilidad sostenible.

El desarrollo del Plan Parcial deberá prever las reservas viales requeridas sobre los corredores arteriales e intermedios que delimitan el ámbito de actuación, garantizando la continuidad de los perfiles viales y la adecuada articulación con los sistemas de transporte público, movilidad peatonal y ciclística, conforme a las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial vigente.

Ilustración 7. Regiotram de occidente

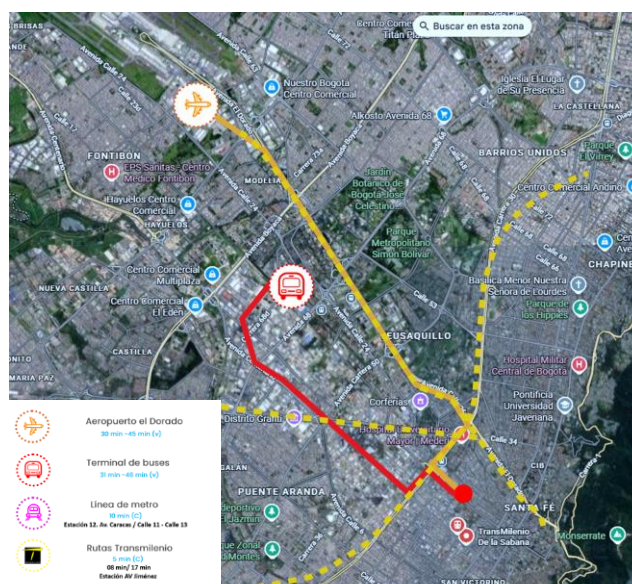


Fuente: Empresa férrea regional

3.2.5. Conectividad

El Plan Parcial La Estación presenta una condición estratégica de conectividad dentro de la estructura urbana de Bogotá, gracias a su proximidad a los principales sistemas de transporte de escala urbana y regional. El ámbito de actuación se encuentra aproximadamente a 5 minutos de rutas de Transmilenio y a 10 minutos del corredor asociado a la futura Línea 1 del Metro de Bogotá, lo que favorece la accesibilidad mediante transporte público masivo y fortalece las condiciones para un desarrollo orientado a la movilidad sostenible. Asimismo, el sector mantiene una relación funcional con infraestructuras metropolitanas como el Aeropuerto Internacional El Dorado, ubicado a una distancia estimada de 30 a 45 minutos, y la Terminal de Transporte de Bogotá, con tiempos aproximados de acceso entre 30 y 40 minutos. La articulación de estos sistemas, sumada a la proximidad del corredor de la calle 22 y al trazado del Regiotram de Occidente, consolida al Plan Parcial como una pieza urbana con alta accesibilidad, capacidad de integración modal y conexión eficiente con las principales centralidades de la ciudad y la región.

Ilustración 8. Conectividad desde y hacia el plan parcial



Fuente: Elaboración propia con datos de google maps

3.3. Estructura integradora de patrimonios

3.3.1. Patrimonio cultural material

3.3.1.1. Bienes de interés cultural, sector de interés urbanístico, PEMP y áreas de protección del entorno patrimonial

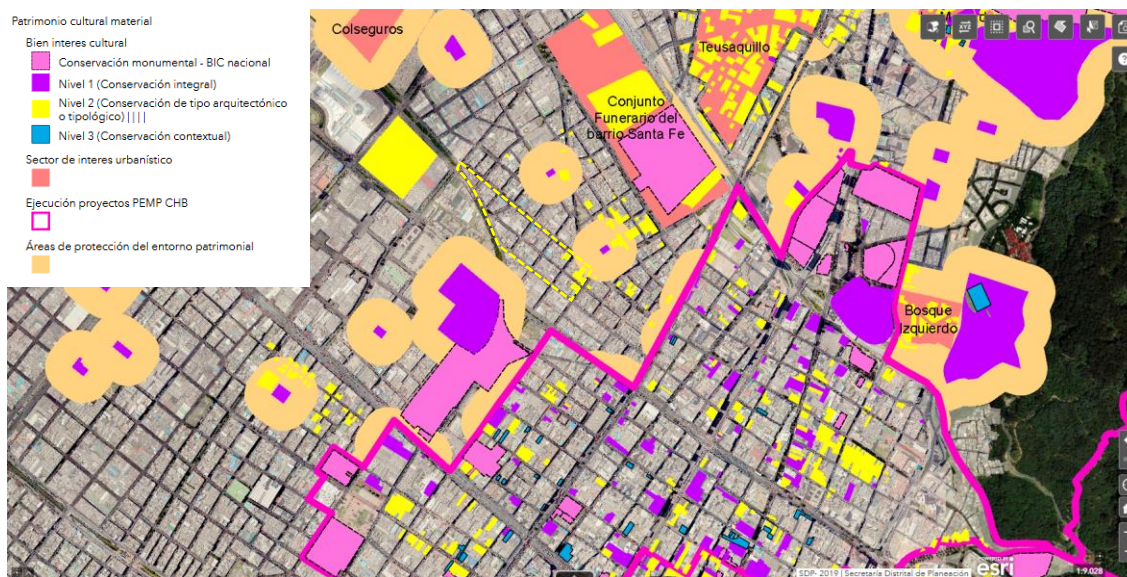
El sector en el que se emplaza el Plan Parcial de Renovación Urbana La Estación se caracteriza por la presencia de múltiples elementos asociados a la memoria y evolución histórica de la ciudad. Dentro de su ámbito se localizan trece Bienes de Interés Cultural (BIC), así como el área de protección de un Bien de Interés Cultural de nivel 1 correspondiente a la Iglesia Nuestra Señora de Fátima. Los inmuebles incluidos en el ámbito del plan parcial se clasifican como bienes de conservación arquitectónica o tipológica de nivel 2, por lo que constituyen testimonios representativos de distintas etapas de la historia urbana y arquitectónica de Bogotá y del país.

Estos inmuebles poseen valores arquitectónicos, urbanos y culturales asociados a su implantación predial, organización espacial y relación con el contexto urbano en el que se

desarrollaron. Entre sus principales atributos se destacan la composición y diseño de fachadas, la relación entre llenos y vacíos, los planos de fachada, los acabados y el repertorio formal característico de la época, así como elementos decorativos tales como cornisas, molduras, portadas, zócalos, enchapes, relieves y combinaciones de materiales. Su condición de conservación tipológica implica que son representativos de tipologías arquitectónicas propias del periodo en que fueron construidos y que conservan valores de implantación urbana y espacial que los integran a un contexto de interés patrimonial. En consecuencia, la formulación del Plan Parcial deberá reconocer estos valores y garantizar estrategias de intervención compatibles con la protección y permanencia de los atributos patrimoniales que caracterizan el sector.

El reconocimiento del ámbito evidencia que varios de los Bienes de Interés Cultural presentan un alto nivel de deterioro físico, reflejado en grafitis, vidrios fracturados y deficiencias de mantenimiento en las fachadas. Adicionalmente, algunas actividades comerciales y de servicios dificultan la adecuada lectura y puesta en valor de sus atributos arquitectónicos y patrimoniales.

Ilustración 9. Mapa de localización de Bienes de Interés Cultural, sector de interés urbanístico, PEMP y Áreas de protección del entorno patrimonial



Fuente: Elaboracion propia

1.



2.



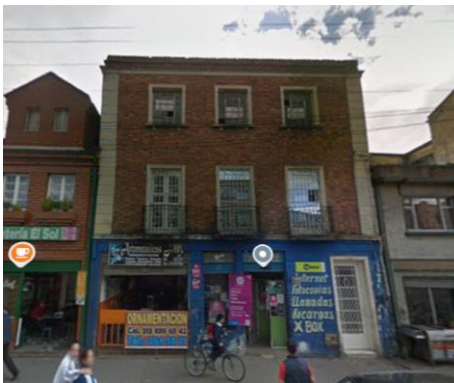
3.



4.



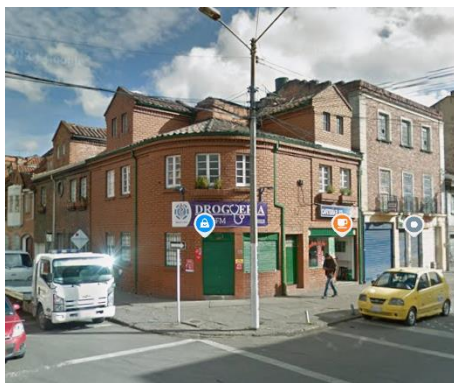
5.



6.



7.



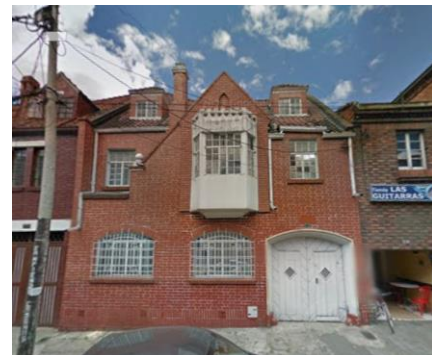
8.



9.



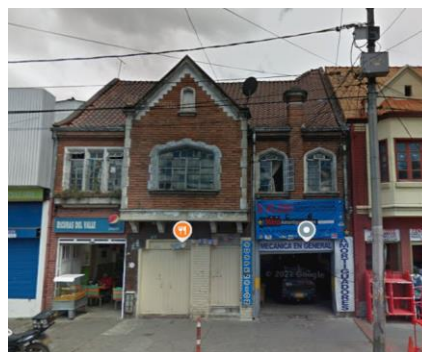
10.



11.



12.



13.

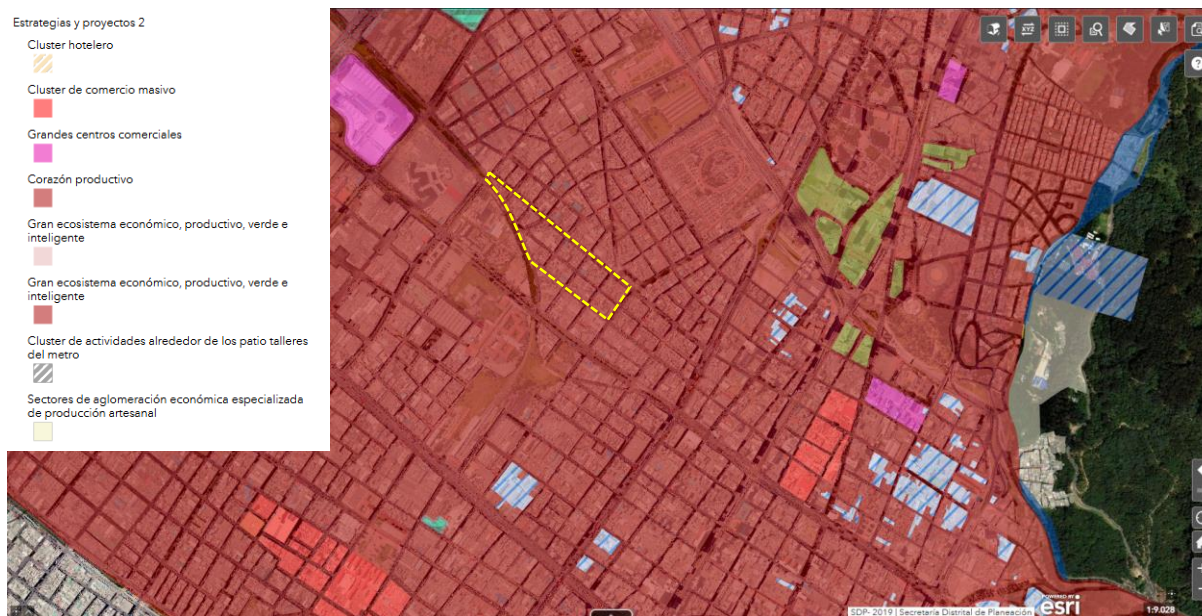


Elaboración propia con datos de Google Maps

3.4. Estructura socioeconómica, creativa y de innovación

3.4.1. Estrategias y proyectos 2

Ilustración 10. Mapa de localización de estructuras socioeconómicas, creativa y de innovación 1

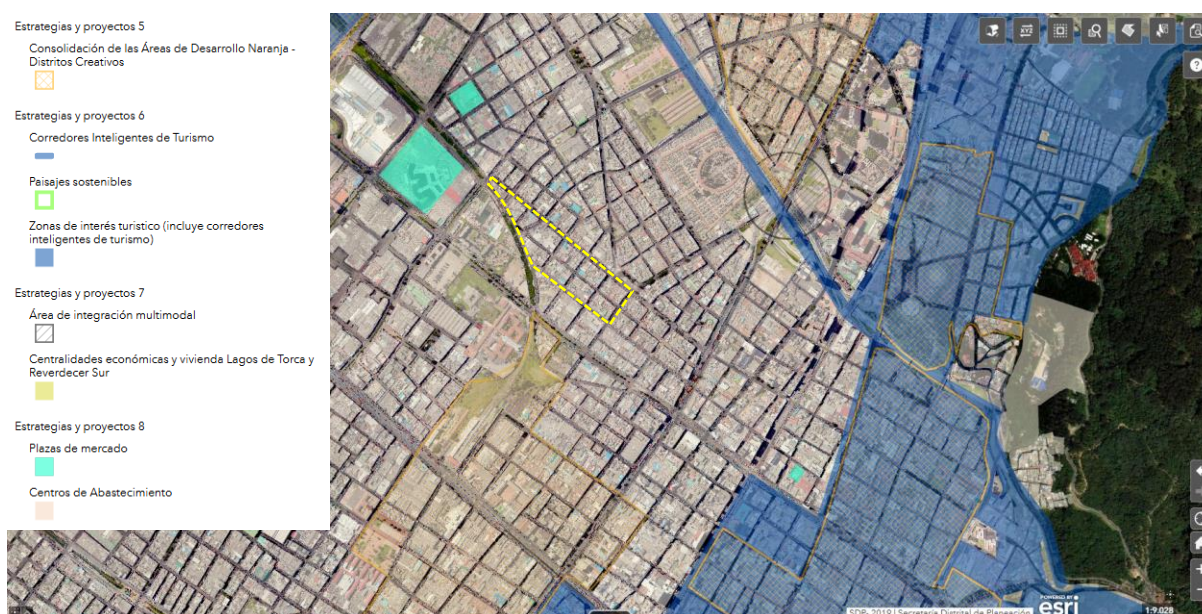


Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

El Plan Parcial La Estación se localiza dentro del Gran Ecosistema Económico y Productivo definido por el Decreto 555 de 2021, categoría que agrupa áreas urbanas con economías de aglomeración diversificadas y especializadas, consolidadas o en proceso de consolidación. Esta condición reconoce el potencial del sector para integrarse a dinámicas urbanas de servicios, comercio y actividades productivas de escala urbana, aprovechando su localización central, la proximidad a corredores estratégicos de movilidad y la presencia de equipamientos metropolitanos. En consecuencia, la renovación urbana propuesta puede contribuir a fortalecer una estructura de usos mixtos que articule vivienda, actividad económica y espacio público, promoviendo un modelo de desarrollo urbano más compacto, accesible y competitivo para la ciudad.

3.4.2. Estrategias y proyectos 5 al 8

Ilustración 11. Mapa de localización de estructuras socioeconómicas, creativa y de innovación 2



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

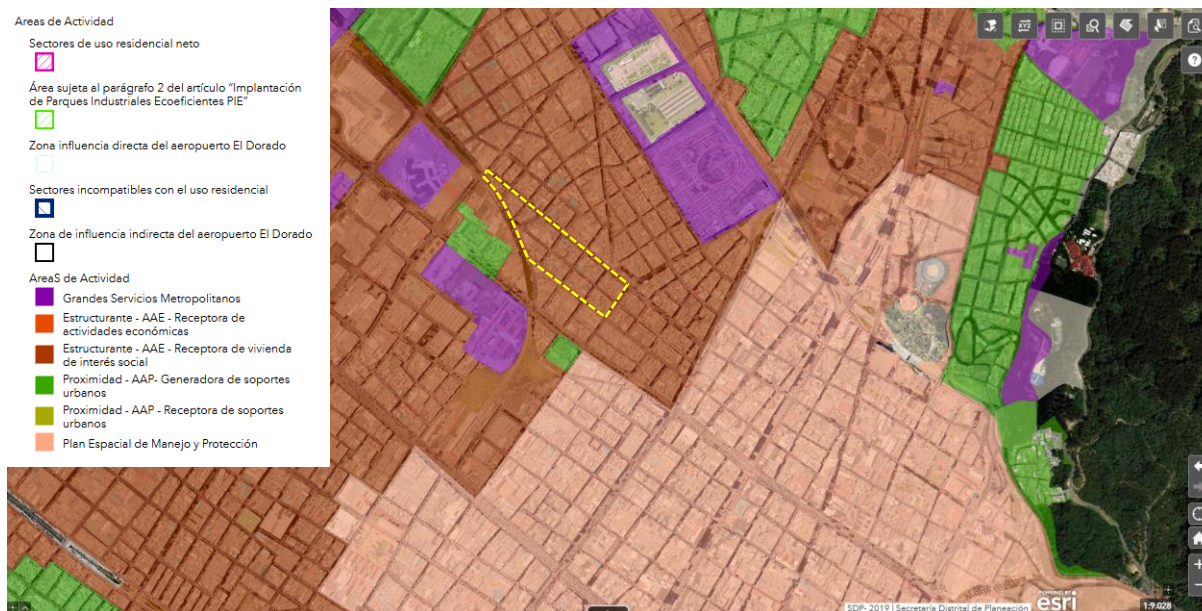
La proximidad del Plan Parcial La Estación al Área de Integración Multimodal (AIM) de la intersección Caracas–26 constituye una ventaja estratégica para su articulación con la estructura de movilidad de Bogotá. Este nodo concentra la convergencia de diferentes modos de transporte, incluyendo el sistema Transmilenio, la futura Línea 1 del Metro de Bogotá, corredores troncales de transporte público y redes de movilidad activa, lo que favorece la accesibilidad regional y metropolitana del sector. En este contexto, la cercanía al AIM fortalece el potencial del Plan Parcial para consolidar un modelo de desarrollo orientado al transporte público, promoviendo una mayor integración entre vivienda, actividad económica, espacio público y sistemas de movilidad sostenible.

3.5. Norma urbanística

3.5.1. Área de actividad

El Plan Parcial La Estación se localiza en Área de Actividad Estructurante Receptora de Vivienda de Interés Social, condición que orienta el desarrollo urbano hacia la consolidación de usos residenciales de mayor intensidad, articulados con comercio, servicios, equipamientos y espacio público. Esta clasificación reconoce el potencial del sector para contribuir a la generación de vivienda en áreas centrales de la ciudad, favoreciendo un modelo urbano compacto, accesible y con adecuada cobertura de servicios urbanos.

Ilustración 12. Mapa de Área de actividad

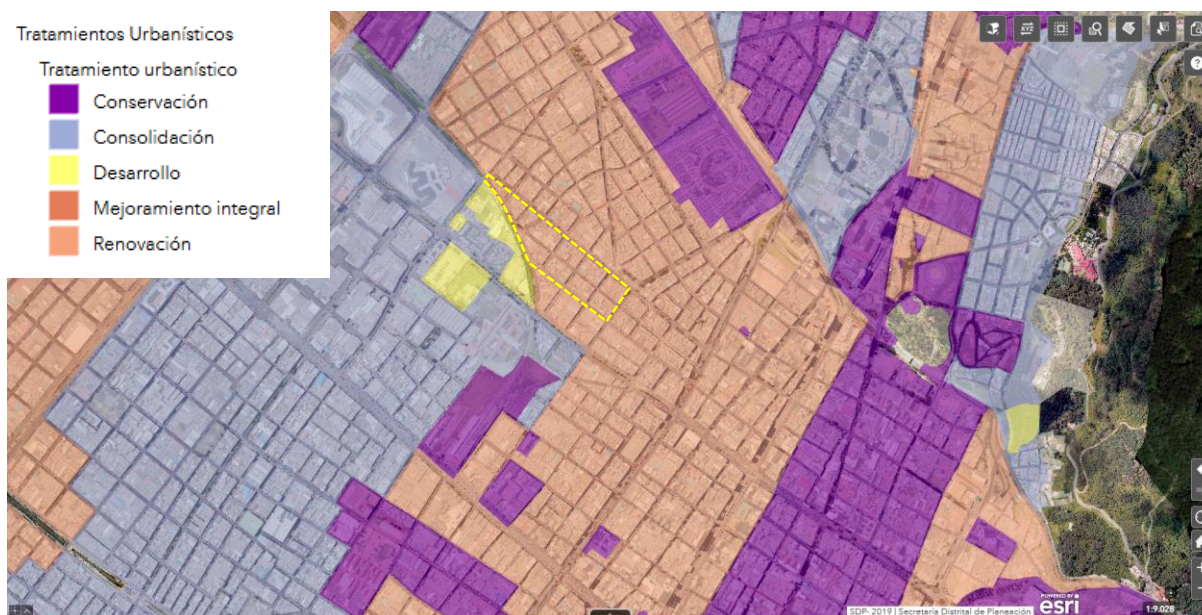


Fuente: Elaboracion propia

3.5.2. Tratamientos urbanísticos

El ámbito del Plan Parcial se encuentra en el tratamiento de renovación urbana; colinda al occidente con sectores sometidos al tratamiento de desarrollo localizadas sobre la avenida Ferrocarril. Esta relación le otorga una condición estratégica de articulación con procesos de transformación urbana en curso, permitiendo generar continuidad en la estructura vial, el espacio público y las dinámicas de renovación previstas para este sector de importancia metropolitana.

Ilustración 13. Mapa de Tratamientos Urbanísticos



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

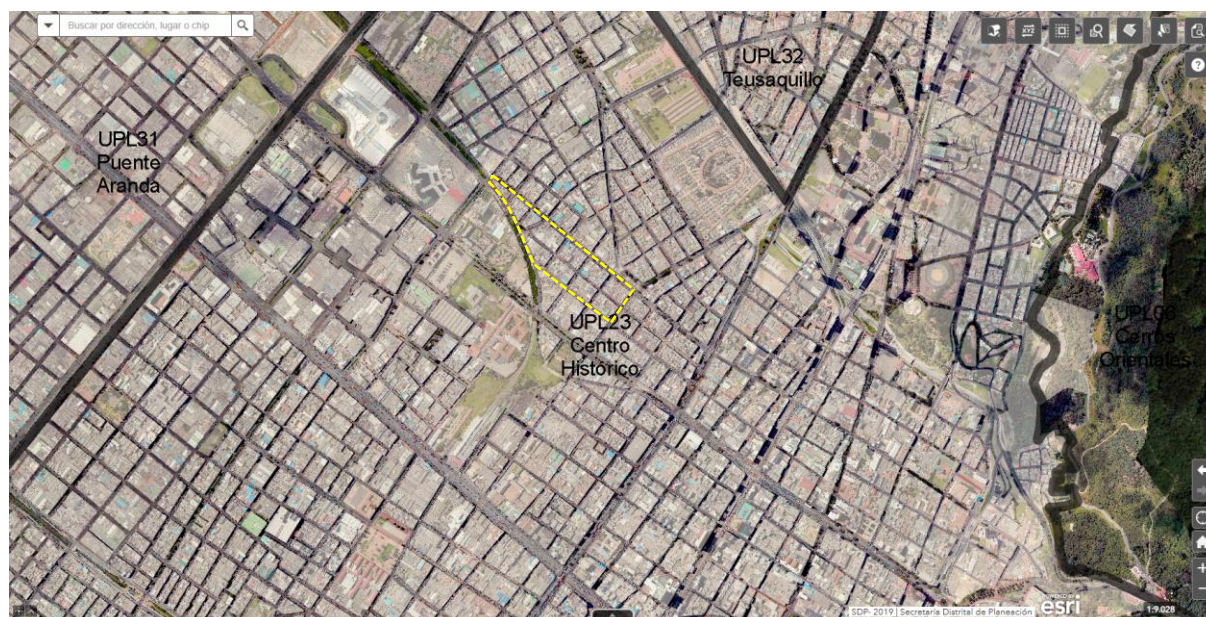
3.5.3. Unidad de planificación urbanística

El Plan Parcial La Estación se emplaza en la UPL Centro Histórico, un territorio predominantemente urbano con una superficie de 1.560,77 ha, una población de 216.374 habitantes y una densidad de 138,6 habitantes por hectárea, inferior al promedio distrital. La UPL presenta un indicador de 5,50 m² de espacio público efectivo por habitante, ligeramente por debajo del estándar de ciudad, y una alta dotación de equipamientos, con 11,91 m² por habitante, valor significativamente superior al promedio distrital. En cuanto a los tratamientos urbanísticos, predominan la consolidación (33%), la renovación urbana (27%) y la conservación (24%), lo que evidencia un territorio en proceso de transformación y recualificación urbana.

La UPL Centro Histórico constituye uno de los principales soportes funcionales del Centro Ampliado de Bogotá, concentrando actividades administrativas, educativas, comerciales, culturales, turísticas y de servicios que atraen diariamente una importante población flotante. Esta condición genera dinámicas económicas intensas, pero también presiones sobre la habitabilidad local y la provisión de servicios para la población residente. Aunque existe una amplia oferta de equipamientos, se identifican déficits en servicios de salud ambulatoria, integración social, atención a la infancia, adultos mayores y espacios comunitarios, aspectos relevantes para la formulación del Plan Parcial y su articulación con el Sistema Distrital del Cuidado.

Desde la perspectiva de la movilidad y la proximidad, la UPL reconoce la necesidad de superar las barreras urbanas generadas por corredores de alta capacidad como la Avenida Caracas y otros ejes arteriales, fortaleciendo conexiones peatonales, ciclistas y de transporte público en sentido norte-sur.

Ilustración 14. Mapa de Unidad de planificación urbanística



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

En este contexto, el sector de Paloquemao, se identificó un Proyecto integral de proximidad Nodo Comercial y Cultural Paloquemao – Estación de La Sabana comercial, cultural y de abastecimiento de escala urbana y regional, cuya recualificación busca mejorar el espacio público, la accesibilidad universal, la arborización y la integración entre las actividades económicas y los entornos residenciales. La localización del Plan Parcial La Estación en proximidad a este nodo estratégico le otorga un alto potencial para consolidar usos mixtos, fortalecer los entornos productivos locales y articular procesos de renovación urbana, movilidad sostenible y recuperación del espacio público en el centro de la ciudad.

Ilustración 15. Proyecto integral de proximidad Nodo Comercial y Cultural Paloquemao – Estación de La Sabana



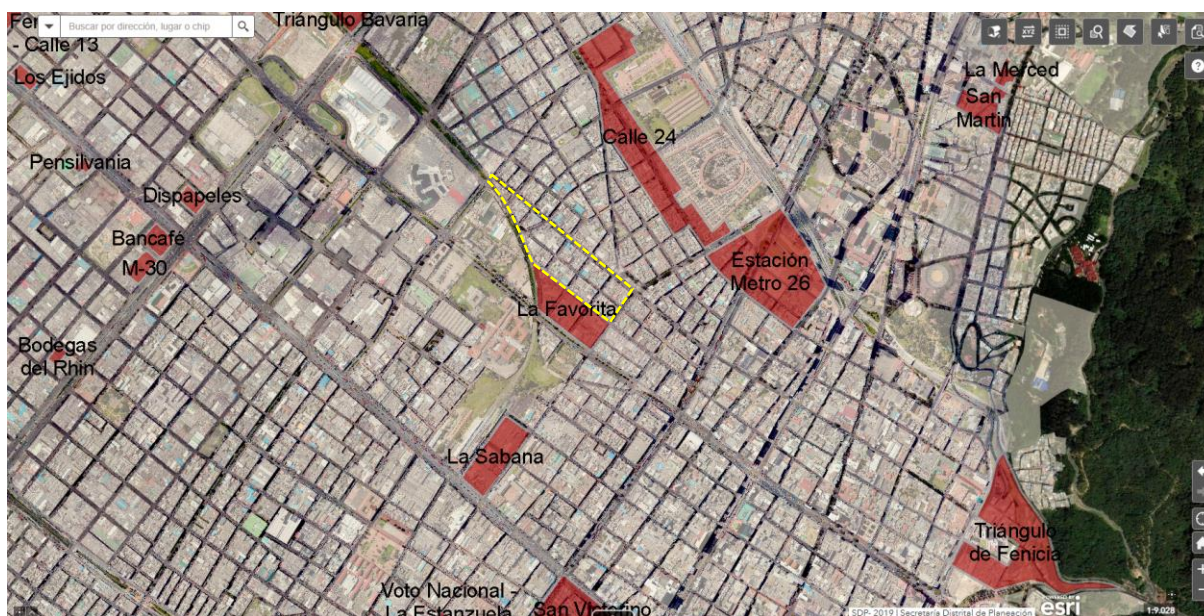
Fuente: Elaboración propia con datos del DTs de la UPL Centro Histórico ampliado

3.5.4. Instrumentos de planificación complementaria

3.5.4.1. Planes parciales de renovación urbana y desarrollo

El Plan Parcial La Estación colinda directamente con el Plan Parcial La Favorita, situación que le otorga una condición estratégica de continuidad urbana dentro de los procesos de transformación del sector occidental del Centro Histórico. Esta relación permite establecer complementariedades en términos de estructura vial, espacio público, movilidad peatonal y mezcla de usos, favoreciendo la consolidación de un tejido urbano más integrado y articulado con las dinámicas de renovación urbana, actividad económica y vivienda previstas para ambos ámbitos de actuación

Ilustración 16. Mapa de localización de Planes Parciales De Renovación Urbana y Desarrollo



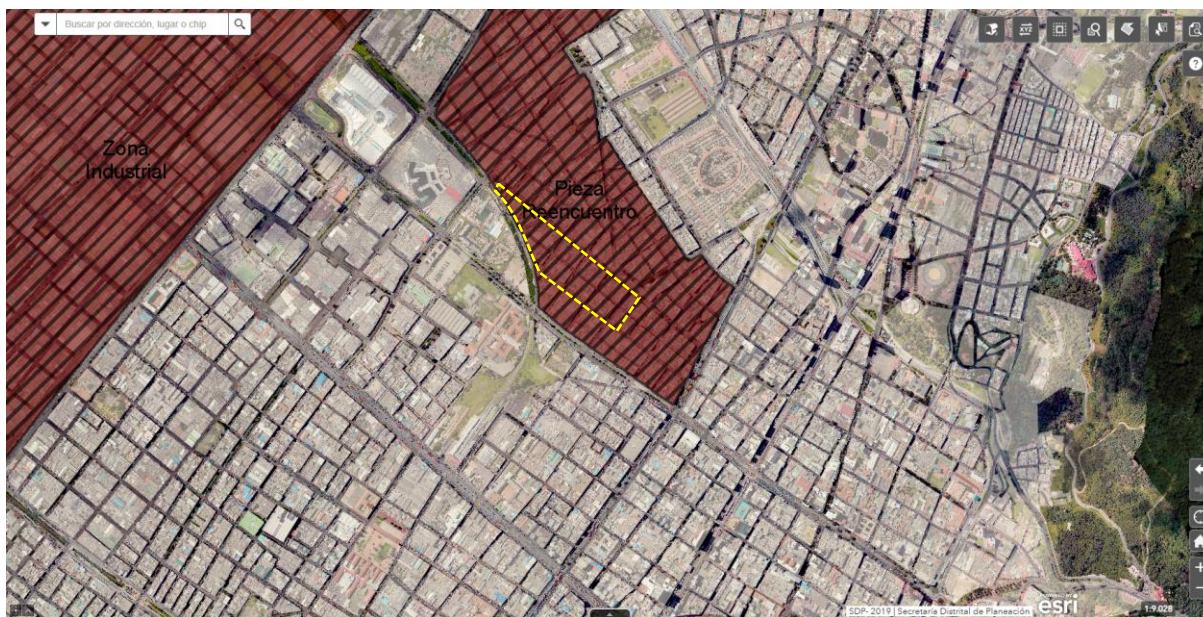
Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

3.5.4.2. Actuaciones Estratégicas

El Plan Parcial La Estación se localiza en el ámbito de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro, instrumento definido en el marco del Plan de Ordenamiento Territorial Decreto 555 de 2021 para orientar la transformación del centro ampliado de Bogotá. Dado que las condiciones de análisis y formulación de esta actuación estratégica corresponden al estado de avance alcanzado hasta el año 2023, el presente diagnóstico toma como referencia sus directrices generales como marco orientador para el desarrollo del Plan Parcial.

La Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro tiene como propósito consolidar una pieza urbana de articulación entre el norte y el sur de la ciudad, configurando un portal de acceso urbano, regional e internacional al Centro Histórico, al corazón administrativo de Bogotá y a los Cerros Orientales, con la Calle 26 como eje estructurante de integración ciudad–región. En este contexto, sus lineamientos priorizan estrategias de reverdecimiento, movilidad sostenible, fortalecimiento del sistema del cuidado, reactivación económica, protección del patrimonio y mejoramiento de los servicios urbanos, aspectos que resultan relevantes para orientar la articulación funcional, ambiental y territorial del Plan Parcial La Estación con los procesos de transformación previstos para el entorno de la actuación estratégica.

Ilustración 17. Mapa de localización Actuaciones Estratégicas



Fuente: Elaboración propia con datos de Sinupot

CONDICIONES NORMATIVAS –AE PIEZA REENCUENTRO. RES 2000 DE 2023

Objetivo General

El objetivo general para la Actuación Estratégica Reencuentro es el de consolidar una pieza urbana de encuentro entre el norte y sur de la ciudad como portal de acceso urbano, regional e internacional al Centro Histórico, al corazón administrativo de la ciudad y a los Cerros Orientales, teniendo como elemento estructurante la Calle 26, eje de contacto con la ciudad región. En el desarrollo de esta pieza se promoverá la consolidación de un gran bosque urbano que pondrá en valor y recuperará los elementos de la estructura ecológica principal, los espacios públicos y patrimoniales existentes. Adicionalmente se dinamizará esta pieza con la consolidación y articulación del principal lugar de intercambio intermodal del país sobre la Avenida Caracas la cual se complementará con nueva vivienda, áreas de servicio, comercio y servicios del cuidado.

REVERDECER:

- Generación y consolidación de un sistema de bosques urbanos al interior de la AE Pieza Reencuentro, mediante la plantación de árboles de diferentes portes y especies (privilegiando las especies nativas), para mejorar y aumentar la oferta de servicios ecosistémicos a la población e incrementar la biodiversidad urbana.
- Integración ambiental y paisajística del territorio a través de ejes y áreas verdes, para incrementar la conectividad ecológica y mejorar la funcionalidad social y ambiental de los espacios verdes.
- Incorporación e implementación de los lineamientos de ecourbanismo que defina el Distrito Capital, así como generación de espacios de educación ambiental en torno a la agricultura urbana sostenible y al manejo de residuos.

- Generación de nuevo espacio público y cualificación del existente (en el marco de la estrategia de reverdecimiento y el desarrollo de las áreas de oportunidad), para incrementar el espacio público efectivo por habitante.

Ilustración 18. Directriz Reverdecer AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023



Fuente: DTS AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023

SERVICIOS PÚBLICOS Y CIUDAD INTELIGENTE

Ilustración 19. Directriz Servicios Públicos Y Ciudad Inteligente AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023

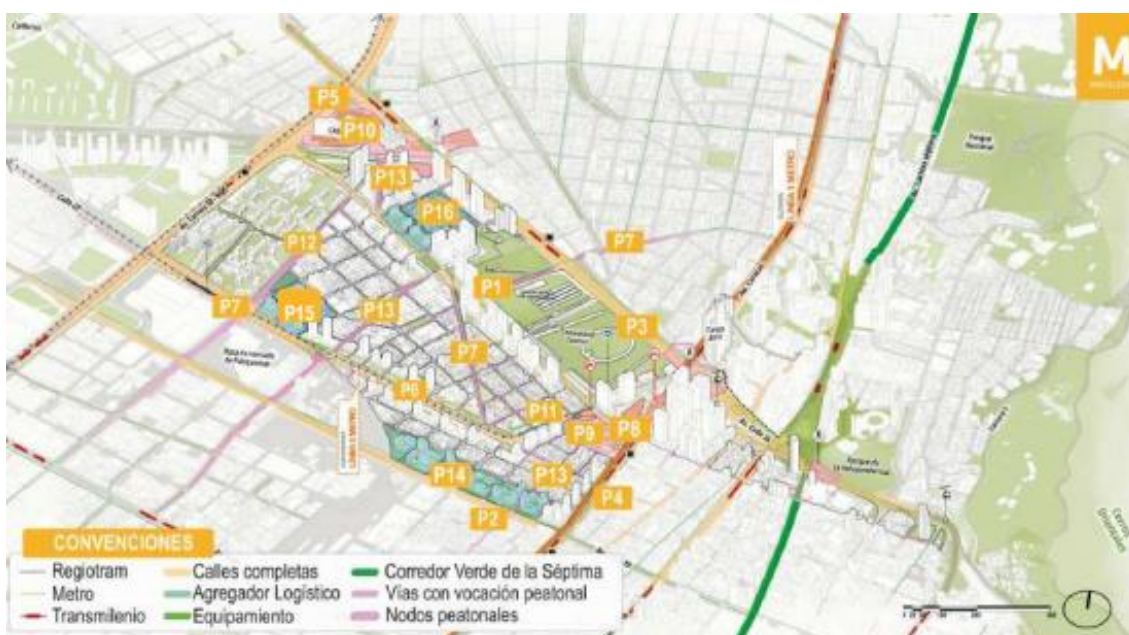


Fuente: DTS AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023

- Desarrollo de estrategia de mejoramiento y/o ampliación de la capacidad de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado, a través de optimización y modernización de redes y la implementación de SUDS
- Desarrollo de estrategia de mejoramiento y/o ampliación de la capacidad del servicio público de energía eléctrica, mediante la implementación de nuevas tecnologías
- Implementación de estrategias tecnológicas de información y comunicación que soporten y mejoren los servicios urbanos en la AE, para apoyar la consolidación del Anillo de la Innovación y el conocimiento de Bogotá y el desarrollo sostenible del área.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

Ilustración 20. Directriz de Movilidad Sostenible AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023



Fuente: DTS AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023

- Configuración de la Calle completa y disposición de las franjas funcionales de los corredores de la Calle 19, la Calle 24, la Calle 26, la Av. NQS, la Av. Caracas y del Ramal de Regiotram (Calle 22 y Carrera 17).
- Desarrollo y adecuación de la red de ciclo infraestructura y su infraestructura de soporte que promueva el uso de modos no motorizados.
- Desarrollo, adecuación y mejoramiento de las condiciones de la red peatonal que brinde mayor conectividad y accesibilidad de los usuarios en especial a los de movilidad reducida.
- Desarrollo y adecuación de zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue de mercancías.

SISTEMA DEL CUIDADO

- Generar una red de servicios sociales y del cuidado mediante la recualificación de edificaciones existentes y la construcción de nuevos espacios multifuncionales e híbridos con enfoque poblacional diferencial y de género.

Ilustración 21. Directriz de sistema del cuidado AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023



Fuente: DTS AE Pieza Reencuentro. RES 2000 DE 2023

REACTIVACIÓN ECONÓMICA

- Generación de oferta de vivienda en el ámbito de la AE priorizando la ubicación sobre los ejes de transporte público masivo y sobre el eje de la Calle 24 sin que esto desmejore los indicadores de soportes urbanos de la AE.
- Generación de nuevos empleos permanentes asociados al desarrollo de comercio, servicios y equipamientos en el ámbito de la AE.
- Generación de los circuitos integradores de innovación y conocimiento del AICB por medio del fortalecimiento de los ecosistemas de salud, cultura, educación y administración pública, articulados con las AE ZIBO y Chapinero, para la reactivación económica en este territorio.

- Recuperación, recualificación y mantenimiento del espacio público del sector de interés urbanístico, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.
- Recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural priorizados, teniendo en cuenta su articulación con el contexto urbano con el manejo de cerramientos e intervenciones de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.
- Recuperación y mantenimiento de los bienes muebles y su entorno de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.
- Apoyar en la Identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales
- Habilitación de edificaciones sin declaratoria de patrimonio cultural, pero con valores arquitectónicos y/o constructivos, que permitan el reúso.

GESTIÓN, FINANCIACIÓN Y GOBERNANZA

- Identificación de los costos de los proyectos de infraestructura pública y la definición de alternativas de fuentes de financiación pública, privada o mixta e incentivos que permitan construir un plan de inversiones y de negocios para involucrar a los actores identificados.
- Identificación de actores clave que sean socios del proyecto y definición de esquemas de negocio y vinculación de terceros interesados con reglas claras, incentivos y con el enfoque de protección a moradores que faciliten la ejecución de los proyectos, obras e intervenciones en el ámbito de la AE.
- Estructuración de un esquema de gobernanza para la toma de decisiones que permita priorizar inversiones, cumplir los acuerdos con los aportantes, garantice el cronograma de ejecución del proyecto, y facilite la articulación interinstitucional para la obtención de conceptos, gestión de trámites, y demás procesos de coordinación pública interinstitucional.
- Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana que garantice la identificación de problemáticas y soluciones durante todo el proceso de formulación, así como la efectiva ejecución de los proyectos.

3.6. Caracterización física y socioeconómica

3.6.1. Grupos económicos predominantes por manzana

El análisis del grupo de uso económico predominante por manzana evidencia que el ámbito del Plan Parcial La Estación mantiene una vocación principalmente residencial, ya que 9 de las 11 manzanas presentan predominio de este uso, mientras que las 2 manzanas restantes corresponden principalmente a actividades de bodegaje.

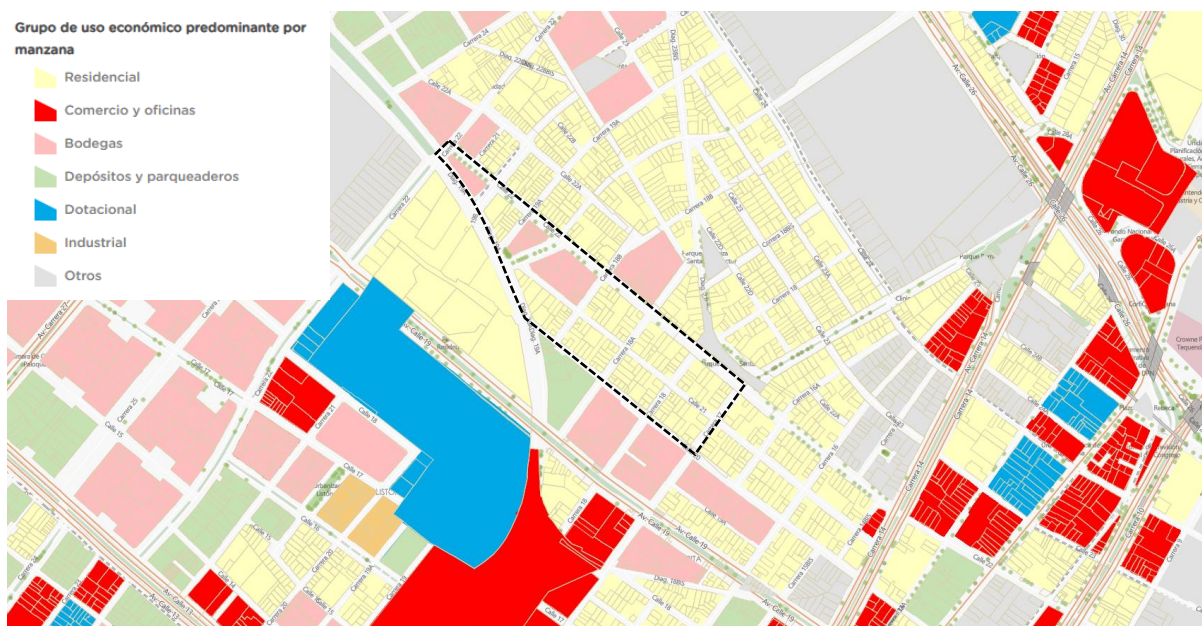
No obstante, el entorno inmediato muestra una dinámica funcional diferente y de mayor intensidad logística y comercial. Sobre el corredor de la calle 22 se identifican manzanas con predominio de bodegas, mientras que sobre la calle 20 se localizan manzanas de bodegas y una manzana de depósitos y parqueaderos, estas últimas correspondientes al ámbito del Plan Parcial La Favorita.

En un contexto de mayor escala territorial, adquieren relevancia los usos dotacionales y de comercio y oficinas concentrados principalmente sobre los corredores de la calle 26 y la avenida

Caracas. Adicionalmente, en el entorno del Colegio Nuestra Señora de la Presentación se observa una importante presencia de manzanas destinadas a bodegas, depósitos y parqueaderos.

Esta configuración evidencia una transición entre un tejido residencial consolidado y un entorno con fuertes dinámicas de almacenamiento, logística, comercio y servicios, condición que representa uno de los principales retos y oportunidades para la renovación urbana del sector, al requerir una adecuada articulación entre la función residencial, las actividades económicas y la estructura de movilidad y espacio público del área central de la ciudad.

Ilustración 24. Mapa de Grupos económicos predominantes por Manzana

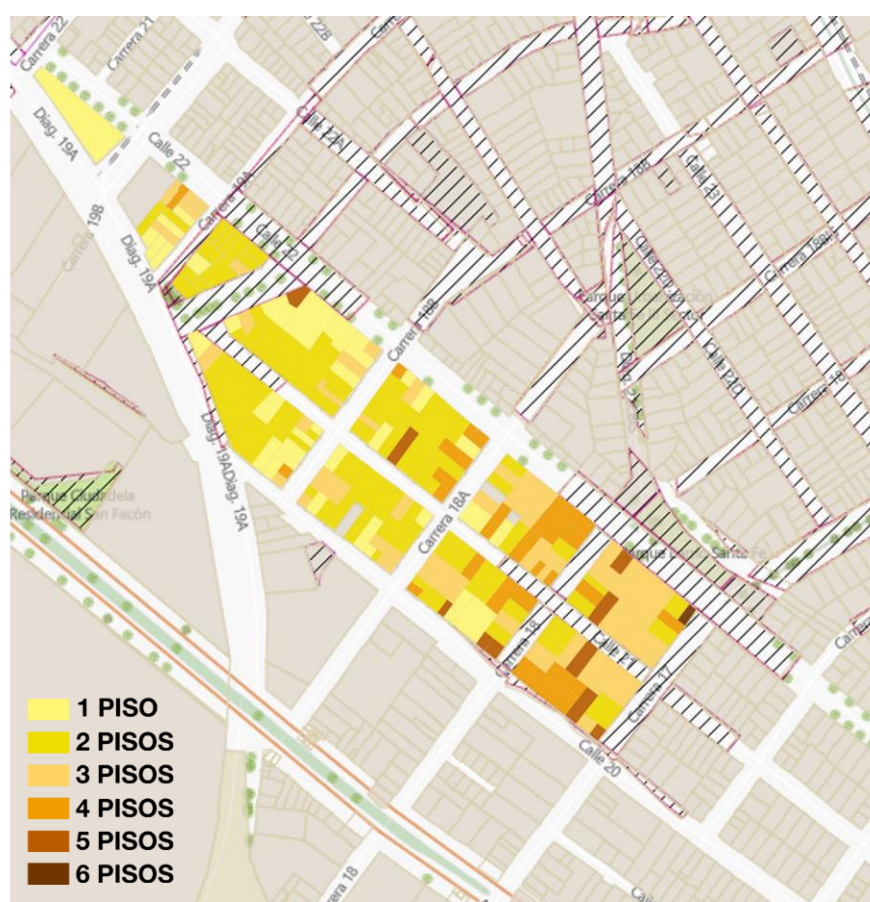
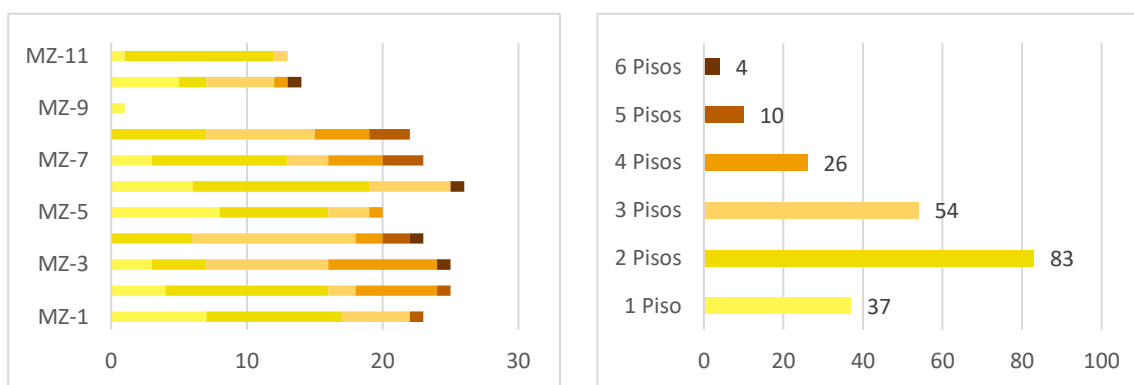


Fuente: Elaboración propia

3.6.2. Alturas predominantes

El análisis de alturas muestra un sector conformado principalmente por edificaciones de baja escala, predominando las construcciones de dos y tres pisos. Esta condición le otorga al ámbito una imagen urbana cercana y doméstica, propia de un tejido residencial tradicional donde las relaciones entre vivienda, calle y comercio de proximidad mantienen una escala más humana. La presencia limitada de edificaciones de mayor altura refuerza el carácter barrial del sector y evidencia la necesidad de que los procesos de renovación urbana se integren de manera armónica con el contexto social y patrimonial existente.

Ilustración 25. Alturas predominantes en el ambito del Plan parcial



Fuente: Elaboración propia

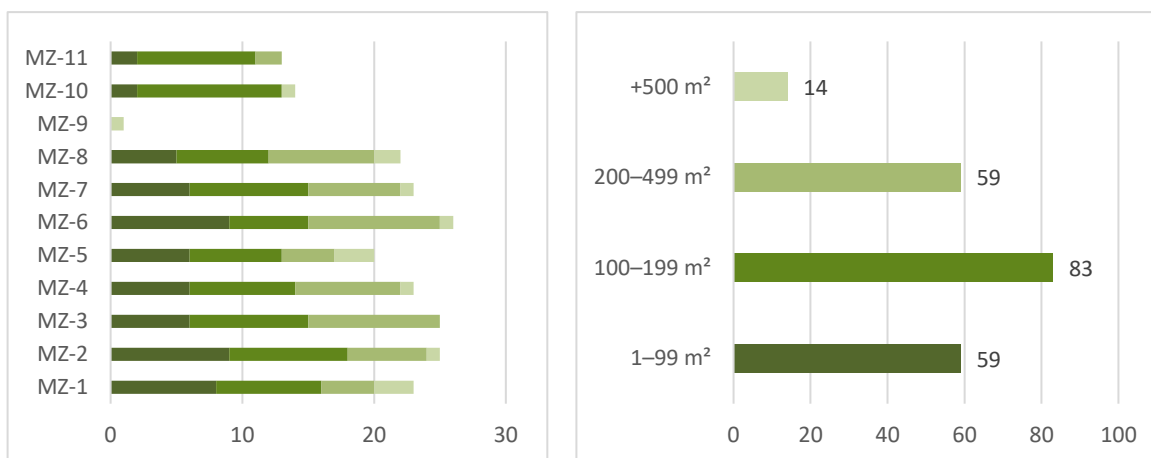
3.6.3. Configuración predial

El análisis de la configuración predial evidencia un tejido urbano conformado principalmente por predios de tamaño pequeño y mediano, lo que refleja una estructura parcelaria característica de los sectores centrales tradicionales de Bogotá. La predominancia de lotes de escala reducida favorece una ocupación más intensiva y una relación cercana entre las edificaciones, el espacio

público y las actividades cotidianas del sector. Aunque existen algunos predios de mayor tamaño, estos corresponden a una proporción menor dentro del ámbito de estudio.

En conjunto, esta configuración revela un tejido urbano fragmentado y diverso, condición que representa tanto un desafío para la gestión asociativa del suelo como una oportunidad para promover procesos de renovación urbana que respeten la escala barrial y faciliten la integración gradual de nuevas intervenciones con la estructura urbana existente.

Ilustración 26. Configuración predial

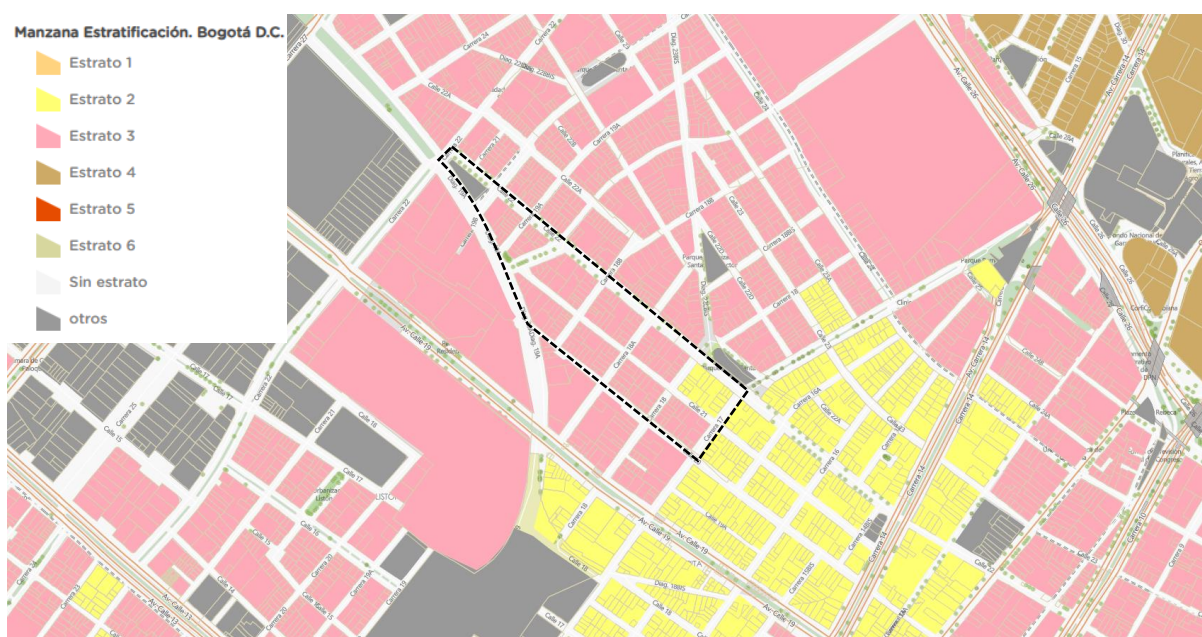


Fuente: Elaboracion propia

3.6.4. Estratificación

El ámbito del Plan Parcial presenta una condición predominantemente asociada a los estratos 2 y 3, con una transición clara entre ambos en el entorno inmediato. La mayor parte de las manzanas que conforman la pieza urbana se ubican en estrato 3, mientras que hacia el sur y suroriente se identifican sectores de estrato 2 vinculados a un tejido residencial de menor capacidad adquisitiva. Esta configuración evidencia un entorno socialmente diverso, característico de las áreas centrales tradicionales de Bogotá, donde coexisten distintos niveles socioeconómicos en proximidad física. En este contexto, la renovación urbana del Plan Parcial deberá orientarse a fortalecer las condiciones de habitabilidad y permanencia de la población residente, promoviendo una integración equilibrada entre la nueva oferta de vivienda, el espacio público y las actividades económicas del sector, evitando procesos de exclusión o desplazamiento asociados a la transformación urbana.

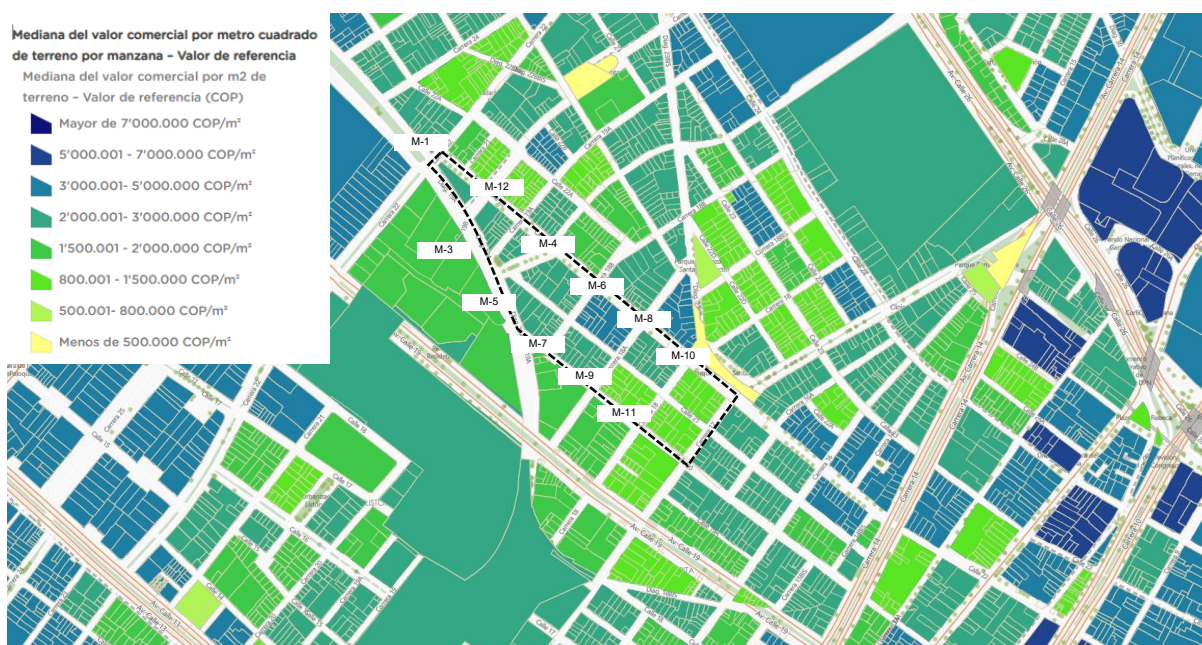
Ilustración 27. Mapa de Estratificación



Fuente: Elaboración propia con información de Ideca

3.6.5. Valor de referencia por manzana

Con base en el mapa de la mediana del valor comercial del suelo por metro cuadrado de terreno, el ámbito del Plan Parcial La Estación se localiza en un sector con valores predominantemente medios, concentrados principalmente en los rangos entre \$800.000 y \$2.000.000 COP/m². En el entorno inmediato se observa una transición hacia valores más altos asociados a corredores estratégicos de movilidad y actividad económica, especialmente en proximidad a la avenida Caracas, la calle 26 y los sectores de Paloquemao y Samper Mendoza. Esta condición evidencia que el Plan Parcial se inserta en un territorio con potencial de valorización derivado de su localización central, su conectividad y la cercanía a importantes nodos comerciales, institucionales y de transporte. Al mismo tiempo, la presencia de valores intermedios en el ámbito de actuación sugiere una oportunidad para impulsar procesos de renovación urbana que permitan mejorar las condiciones urbanas y de habitabilidad sin partir de una estructura de suelo altamente especulativa en comparación con otros sectores centrales de la ciudad.

Ilustración 28. Valor de referencia M²

Fuente: Elaboración propia con información de Ideca

A partir de la información catastral por uso económico disponible en IDECA – Mapas de Bogotá, se consolidó una base de datos con el valor de avalúo de los predios del ámbito del Plan Parcial. Con esta información se estimó el valor promedio de avalúo por manzana y por grupo de uso predominante, como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 2. Promedio del avalúo por manzana

Manzana	Avalúo 2026
1	3.570.000,00
2	2.873.061,59
3	2.900.000,00
4	2.908.695,65
5	3.140.943,20
6	2.908.400,00
7	2.905.750,09
8	2.714.182,59
9	2.900.000,00
10	2.453.267,11
11	2.596.609,53
Total general	2.770.664,83

Tabla 3. Promedio del avalúo por manzana y por uso predominante

MZ	Industria artesanal	Uso Comercial u Otros	Dotacional	Residencial	Total general
1		3.570.000			3.570.000
2		2.900.000	3.222.862	2.812.500	2.873.062
3	3.200.000	3.200.000		2.550.000	2.900.000
4	3.200.000	3.200.000		2.684.615	2.908.696
5		3.210.000	5.548.864	2.900.000	3.140.943

6		3.209.167		2.630.769	2.908.400
7	2.900.000	2.900.000	3.049.502	2.900.000	2.905.750
8	2.900.000	3.163.392	2.900.000	2.522.247	2.714.183
9		2.900.000		2.900.000	2.900.000
10	2.900.000	2.900.000	2.900.000	2.352.392	2.453.267
11		4.138.181		2.393.006	2.596.610
	3.028.571	3.202.608	3.420.205	2.578.985	2.770.665

Fuente: Elaboración propia con información de Ideca

3.7. Conclusiones del diagnóstico

- El diagnóstico realizado para el Plan Parcial La Estación permite concluir que el ámbito de actuación posee una condición estratégica dentro de la estructura urbana del centro de Bogotá, al localizarse en la UPL Centro Histórico, en proximidad a importantes corredores de movilidad, nodos de abastecimiento y equipamientos metropolitanos. Su ubicación cercana a la calle 22, la avenida Ferrocarril, la avenida Caracas y el Área de Integración Multimodal Caracas–26 le otorga un alto potencial de accesibilidad y articulación con los sistemas de transporte urbano y regional, incluyendo Transmilenio, la futura Línea 1 del Metro y el Regiotram de Occidente.
- La estructura urbana del sector evidencia un tejido predominantemente residencial, conformado por edificaciones de baja altura y predios de tamaño pequeño y mediano, características propias de los sectores centrales tradicionales de Bogotá. Esta configuración favorece una escala urbana cercana y una relación directa entre vivienda, calle y actividades cotidianas, constituyendo un elemento relevante para orientar futuras intervenciones de renovación urbana compatibles con el contexto social y patrimonial existente.
- No obstante, el entorno inmediato presenta fuertes dinámicas asociadas a bodegaje, depósitos, parqueaderos y actividades logísticas, especialmente sobre los corredores de la calle 22 y la calle 20, en continuidad con el ámbito del Plan Parcial La Favorita. Esta situación evidencia una tensión funcional entre la vocación residencial del ámbito y las actividades económicas de mayor intensidad presentes en su entorno, aspecto que deberá ser abordado mediante estrategias de transición de usos y cualificación del espacio urbano.
- Desde la perspectiva social, el sector presenta una composición socioeconómica predominantemente asociada a los estratos 2 y 3, lo que refleja un entorno residencial diverso y con presencia de población de ingresos medios y medios bajos. En este contexto, cualquier proceso de transformación urbana deberá priorizar estrategias que favorezcan la permanencia de la población residente, el acceso a vivienda de interés social y el fortalecimiento de las condiciones de habitabilidad y proximidad.
- En materia ambiental, aunque los Cerros Orientales constituyen el principal referente ecológico de la UPL, la fragmentación urbana limita la conectividad ambiental directa con el ámbito del Plan Parcial. Asimismo, se identifican déficits de espacio público efectivo y de espacios peatonales destinados al encuentro ciudadano dentro de la pieza urbana, lo que refuerza la necesidad de incorporar nuevas áreas de permanencia, arborización y movilidad activa.
- El sector cuenta con una importante oferta de equipamientos sociales, educativos, de salud y abastecimiento, destacándose la proximidad a la Plaza de Mercado Paloquemao, la Estación de La Sabana y diversos equipamientos de atención social y cuidado. Sin embargo, persisten déficits en servicios de proximidad asociados al Sistema Distrital del

Cuidado, espacios comunitarios, equipamientos recreativos y culturales, así como en condiciones de seguridad urbana y apropiación del espacio público.

- Finalmente, la presencia de trece Bienes de Interés Cultural y del área de protección de la Iglesia Nuestra Señora de Fátima otorga al ámbito un alto valor histórico y patrimonial. Aunque varios de estos inmuebles presentan deterioro físico y problemas de mantenimiento, su recuperación representa una oportunidad para integrar la conservación patrimonial con los procesos de renovación urbana, fortaleciendo la identidad del sector y su articulación con las directrices de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro.

4. Formulación

4.1. Planteamiento urbanístico

4.1.1. Propuesta

La propuesta urbanística del Plan Parcial La Estación se formula en armonía con las directrices de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro y como respuesta a las principales conclusiones del diagnóstico territorial. El análisis evidenció un sector con alta accesibilidad metropolitana, proximidad a corredores estratégicos de movilidad y una localización privilegiada dentro de la UPL Centro Histórico, pero también con déficits de espacio público de encuentro, fragmentación urbana y tensiones entre la vocación residencial del ámbito y las actividades logísticas y de bodegaje presentes en su entorno inmediato. En este contexto, la propuesta armoniza los nuevos usos y alturas de manera transicional, generando una estructura urbana que respeta la morfología, la historia y la memoria del sector, al tiempo que fortalece su integración con las dinámicas urbanas y económicas del centro de la ciudad.

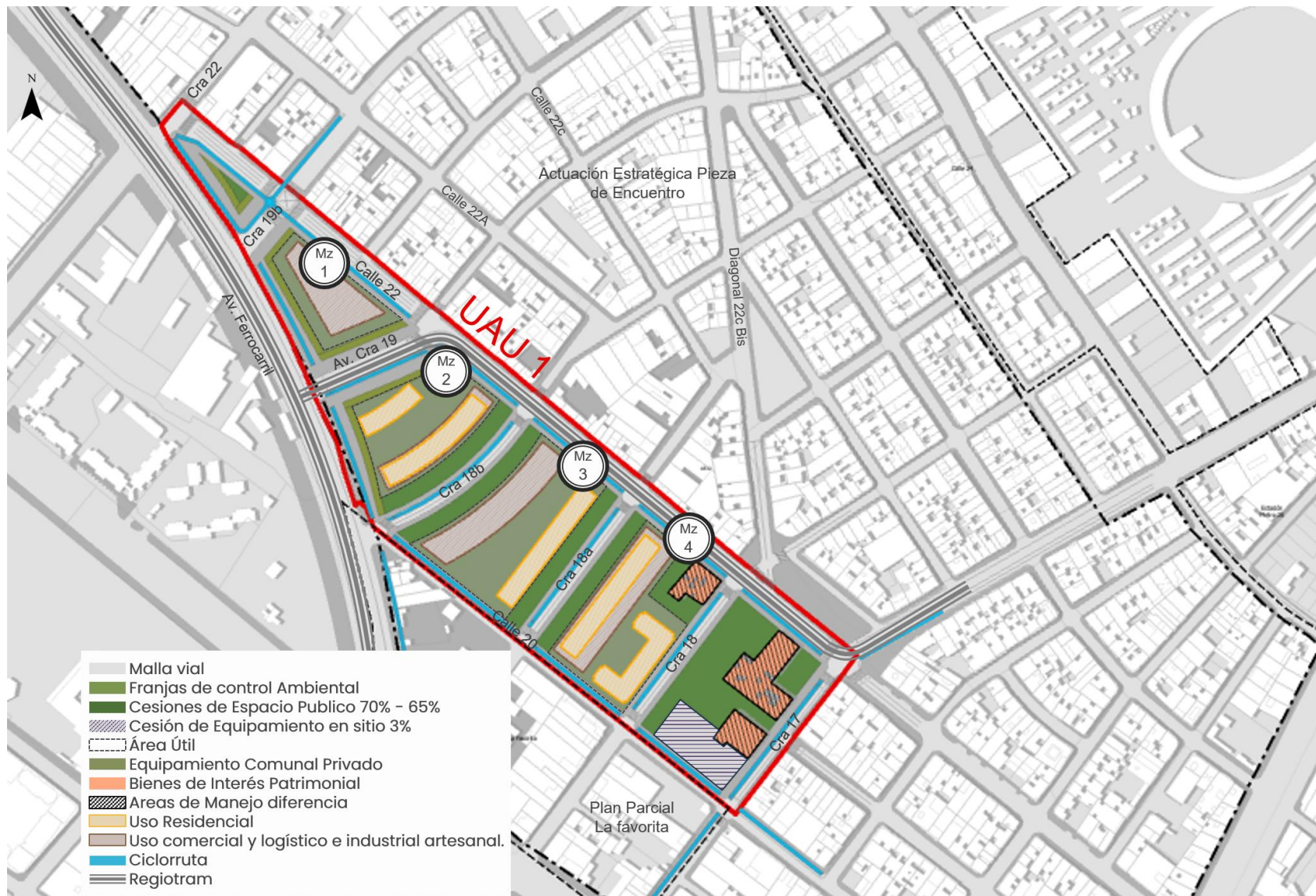
Las conclusiones del diagnóstico también identificaron un tejido residencial de baja altura, una configuración predial fragmentada y una composición socioeconómica predominantemente asociada a los estratos 2 y 3, condiciones que exigen una renovación urbana compatible con la permanencia de la población residente y el fortalecimiento de la habitabilidad. En respuesta a ello, el planteamiento mejora los indicadores de soporte urbano mediante la generación y cualificación de espacio público, la incorporación de nuevos equipamientos y la consolidación de una oferta de vivienda de interés social articulada con comercio y servicios de proximidad. Asimismo, la propuesta reconoce el valor patrimonial de los Bienes de Interés Cultural y plantea su recuperación y puesta en valor como parte integral de la transformación urbana, evitando que las nuevas intervenciones alteren los atributos arquitectónicos y urbanos que caracterizan el sector.

De igual manera, la propuesta se articula con las estrategias de movilidad sostenible, reverdecimiento y reactivación económica promovidas por la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro. El diagnóstico evidenció la oportunidad de fortalecer la conexión entre las estructuras locales y regionales a partir del corredor de la calle 22 y el paso del Regiotram de Occidente, así como la necesidad de mejorar la conectividad peatonal y ciclística y consolidar entornos productivos asociados al nodo Paloquemao–Estación de La Sabana. En consecuencia, la propuesta orienta su desarrollo hacia un modelo urbano de proximidad que integra vivienda, actividad económica, espacio público, patrimonio y sistemas de movilidad sostenible, permitiendo que el Plan Parcial contribuya a la consolidación de una pieza urbana más accesible, equilibrada y articulada con los procesos de transformación previstos para el centro ampliado de Bogotá.

Tabla 4. Cuadro de áreas generales Plan Parcial Estación

CUADRO DE ÁREAS GENERALES PLAN PARCIAL ESTACION		
DESCRIPCIÓN	ÁREA (M²)	%
ÁMBITO DE APLICACIÓN	77.083,70	100%
ÁREA DE TERRENO CALCULO DE EDIFICABILIDAD Y EQUIPAMIENTO	68.434,61	89%
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	2.770,57	
MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTADA	5.878,53	
AREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	3.104,51	
ÁREA VERIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	71.208,63	92%
CONTROL AMBIENTAL	2.027,34	
OBLIGACIONES URBANÍSTICAS (65%)	46.285,61	65%
EQUIPAMIENTO 3% DEL ÁREA DE TERRENO	2.053,04	3%
EXIGENCIA DE EP DE PROXIMIDAD (30%) DEL 65%	13.885,68	20%
EXIGENCIA GLOBO DEL 70% DEL 65%	32.399,93	46%
CONTROL AMBIENTAL (2/3)	1.351,56	
MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTADA	5.878,53	
MALLA VIAL INTERMEDIA PROYECTADA	7.286,61	
MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE (RECONFIGURADA)	7.060,41	
MALLA VIAL LOCAL PROYECTADA	6.101,22	
EQUIPAMIENTOS EXISTENTES	800,00	
ZONA VERDE	11.782,00	
ESPACIO PUBLICO PREEXISTENTE	11.156,86	16%
CONTROL AMBIENTAL	675,78	
MALLA VIAL INTERMEDIA EXISTENTE	8.005,14	
MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE	2.475,95	
TOTAL OBLIGACIÓN (PREXISTENTE + 65%)	46.285,61	65%
ÁREA ÚTIL	24.923,02	35%
MANZANA 1 UAU 1	3.827,93	
MANZANA 2 UAU 1	6.027,59	
MANZANA 3 UAU 1	8.709,07	
MANZANA 4 UAU 1	6.358,43	

Fuente: Elaboración Propia



Fuente: Elaboración Propia

4.1.2. Áreas generales del plan parcial

La delimitación de las áreas generales del Plan Parcial La Estación se establece conforme a lo dispuesto en el artículo 303 del Decreto Distrital 555 de 2021, el cual exige la formulación y adopción de un plan parcial para actuaciones de renovación urbana que pretendan superar un índice de construcción efectivo de 7,0, estableciendo además que el ámbito mínimo debe ser de 3,0 hectáreas e incluir las áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, espacio público y equipamientos de proximidad existentes susceptibles de reconfiguración.

Ilustración 29. Ámbito de aplicación



Fuente: Elaboración Propia

En aplicación de esta disposición, el Plan Parcial define un ámbito de aplicación de 77.083,70 m². Dentro de esta área se reconocen 2.770,57 m² de malla vial arterial existente, asociados a la avenida Ferrocarril de Occidente y la carrera 19, así como 5.878,53 m² de malla vial arterial proyectada, incluyendo la reserva vial de la avenida Ferrocarril de Occidente – Diagonal 19A con 3.538,84 m², la reserva vial de la avenida Mariscal Sucre – Par Vial Oriental – carrera 19B con 1.348,01 m², una reserva vial adicional sobre la carrera 19B de 243,13 m² y una reserva adicional sobre la avenida carrera 19 de 748,55 m². Estas reservas se incorporan únicamente en la franja comprendida entre el límite del tratamiento de renovación urbana y el límite de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro, garantizando la continuidad de las determinantes de movilidad sin contabilizar el corredor arterial existente dentro del área de verificación, tal como lo establece el artículo 303.

Asimismo, el ámbito incorpora 8.005,14 m² de malla vial intermedia existente, conformados por 2.751,35 m² correspondientes a la calle 22 (RUPÍ 3974-2), 3.150,72 m² de la calle 22 (RUPÍ 3395-6) y 2.103,07 m² de la carrera 17 (RUPÍ 3395-11), además de 7.286,61 m² de malla vial intermedia proyectada asociados a la calle 22 construida sin RUPÍ, los cuales hacen parte de las áreas

susceptibles de reconfiguración exigidas por la norma. De igual manera, se incorporan 13.507,66 m² de malla vial local existente, incluyendo la obligación urbanística de la calle 20 con 2.076,86 m², junto con las áreas correspondientes a la carrera 18, la calle 21, las calles 18A y 18B y la carrera 19A, garantizando la continuidad de la red vial local y la adecuada articulación funcional del proyecto con su entorno inmediato.

En cumplimiento de los controles ambientales asociados a las vías arteriales, previstos en el artículo 154, numeral 5, literal b, del Decreto Distrital 555 de 2021, el Plan Parcial incorpora un total de 2.027,34 m² de áreas de control ambiental, distribuidos en 1.019,88 m² sobre la avenida Ferrocarril de Occidente – Diagonal 19A, 771,77 m² sobre la carrera 19 y 235,69 m² sobre la carrera 19B. Estas franjas contribuyen a la mitigación de impactos ambientales derivados de los corredores arteriales, fortalecen la arborización y la cualificación paisajística de los bordes urbanos del proyecto.

Finalmente, el Plan Parcial reconoce como equipamientos de proximidad existentes equivalentes las edificaciones ocupadas por la Fundación Servicio Juvenil – Bosconia, con un área de 662,00 m², y la Fundación Renacer – ICBF, con 138,00 m², para un total de 800,00 m² de equipamientos existentes, los cuales se integran a la propuesta como parte de la estructura funcional y del sistema del cuidado del sector. Adicionalmente, se identifican 3.104,51 m² de áreas de manejo diferenciado correspondientes a los 13 Bienes de Interés Cultural incluidos en el ámbito del Plan Parcial, garantizando su reconocimiento y articulación dentro de la propuesta de renovación urbana.

Tabla 5. Cuadro de áreas Plan Parcial La Estación.

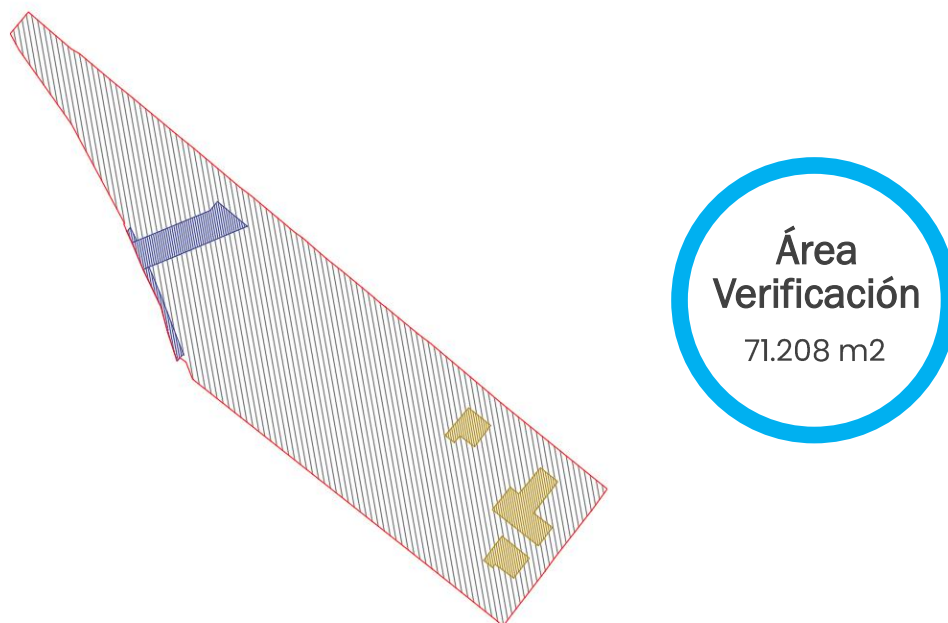
DESCRIPCIÓN	ÁREA (M ²)
ÁMBITO DE APLICACIÓN	77.083,70
ÁREA DE TERRENO CALCULO EDIFICABILIDAD Y EQUIPAMIENTO	68.434,61
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	2.770,57
RUPI 3974-3 (Av. Ferrocarril de Occidente)	50,44
RUPI 3974-4 (Av. Ferrocarril de Occidente)	424,58
RUPI 3974-9 (Cra 19)	2.295,56
MALLA VIAL ARTERIAL PROYECTADA	5.878,53
Reserva vial Av. Ferrocarril de Occidente - Dgl 19a	3.538,84
Reserva vial Av. Mariscal Sucre - Par Vial Oriental - Cra 19b	1.348,01
Reserva vial Adicional Av. Mariscal Sucre - Par Vial Oriental - Cra 19b	243,13
Reserva vial Adicional Av. Cra 19	748,55
ESPACIO PUBLICO ESTRUCTURANTE EXISTENTE	0,00
N/A	0,00
ESPACIO PUBLICO LOCAL EXISTENTE	0,00
N/A	0,00
MALLA VIAL INTERMEDIA EXISTENTE	8.005,14
RUPI 3974-2 (CII 22)	2.751,35
RUPI 3395-6 (CII 22)	3.150,72
RUPI 3395-11 (Cra 17)	2.103,07
MALLA VIAL INTERMEDIA PROYECTADA	7.286,61
Calle 22 (Construida sin RUPI)	7.286,61
MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE	13.507,66
RUPI 3395-10 (CII 20)	452,46
RUPI 3395-12 (Cra 18)	866,19
RUPI 3395-22 (Cra 18)	950,56
RUPI 3974-7 (Cra 19a)	432,76
RUPI 3974-5 (CII 21)	872,00
RUPI 3395-8 (CII 21)	1.678,89

Calle 20 (Construida sin RUPI)	2.076,86
Calle 21 (Construida sin RUPI)	2.038,54
Vía local Calle 18a (Construida sin RUPI)	1.959,46
Vía local Calle 18b (Construida sin RUPI)	1.838,98
Vía local Cra 19a (Construida sin RUPI)	340,96
EQUIPAMIENTOS EXISTENTES	800,00
Bosconia - Fundación Servicio civil	662,00
Fundación Renacer - ICBF	138,00
AREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	3.104,51
BIC 1 - AAA0072NSAF	575,20
BIC 2 - AAA0072NRKC	244,47
BIC 3 - AAA0072NRMR	250,20
BIC 4 - AAA0072NRLF	249,29
BIC 5 - AAA0072NRJZ	98,48
BIC 6 - AAA0072NRHK	100,00
BIC 7 - AAA0072NSWF	200,02
BIC 8 - AAA0072UERJ	236,99
BIC 9 - AAA0072UESY	219,99
BIC 10 - AAA0072UEPA	264,98
BIC 11 - AAA0072OXLW	179,52
BIC 12 - AAA0072OXMS	172,31
BIC 13 AAA0072OXBR	313,05

Fuente: Elaboración Propia

4.1.3. Área de verificación plan parcial

Ilustración 30. Área de Verificación Plan parcial



Fuente: Elaboración Propia

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 328 del Decreto Distrital 555 de 2021, para los proyectos que requieren la adopción de plan parcial, las obligaciones urbanísticas se calculan a partir del Área de Verificación (AV), entendida como la superficie de referencia para determinar

las áreas a ceder conforme al porcentaje establecido por el Plan de Ordenamiento Territorial. Para su determinación se consideran las condiciones y exclusiones previstas en la norma, entre ellas las áreas correspondientes a la malla vial arterial existente, los elementos de la Estructura Ecológica Principal y los parques estructurantes existentes.

Dentro del ámbito del PPRU “La Estación” se identificaron trece (13) Bienes de Interés Cultural que, por su condición patrimonial, se reconocen como Áreas de Manejo Diferenciado (AMD). El artículo 498 del Decreto Distrital 555 de 2021 incluye los Bienes de Interés Cultural del grupo urbano y/o arquitectónico dentro de las áreas que pueden recibir un manejo diferenciado en los planes parciales. Esta condición responde a que los BIC se encuentran sujetos a un régimen especial de protección y a condiciones particulares de intervención, conservación, restauración y reúso.

En el PPRU “La Estación”, la condición de AMD de los BIC no implica su exclusión del esquema de cargas y beneficios. Por el contrario, el modelo de gestión incorpora recursos asociados a los moradores de estos inmuebles y contempla cargas locales destinadas al reforzamiento estructural y a la restauración de los BIC, en concordancia con los objetivos del plan parcial de recuperación, adecuación y reúso del patrimonio existente. En consecuencia, estas áreas mantienen un vínculo directo con el esquema de reparto, pero bajo condiciones diferenciadas respecto de las áreas destinadas a la transformación urbanística ordinaria.

En este sentido, el descuento responde a la necesidad de diferenciar la superficie sometida al régimen patrimonial de aquella sobre la cual se determina el potencial ordinario de transformación urbana. La condición de AMD permite, precisamente, que un área permanezca dentro del ámbito del plan parcial y participe en su esquema de gestión y financiación bajo reglas diferentes a las aplicables al resto del suelo. Con base en lo anterior, el PPRU “La Estación” parte de un ámbito bruto de 77.083,70 m². De esta superficie se descuentan 5.875,07 m² correspondientes a las Áreas de Manejo Diferenciado asociadas a los Bienes de Interés Cultural y a la malla vial arterial existente (Avenida Ferrocarril de Occidente y carrera 19), obteniendo un Área de Verificación de 71.208,63 m².

Tabla 6. Cuadro de verificación de áreas del Plan Parcial

ÁMBITO DE APLICACIÓN	77.083,70
ÁREA VERIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL	71.208,63
MALLA VIAL ARTERIAL EXISTENTE	2.770,57
RUPI 3974-3 (Av. Ferrocarril de Occidente)	50,44
RUPI 3974-4 (Av. Ferrocarril de Occidente)	424,58
RUPI 3974-9 (Cra 19)	2.295,56
ESPACIO PUBLICO ESTRUCTURANTE EXISTENTE	0,00
N/A	0,00
ESPACIO PUBLICO LOCAL EXISTENTE	0,00
N/A	0,00
AREAS DE MANEJO DIFERENCIADO	3.104,51
BIC 1 - AAA0072NSAF	575,20
BIC 2 - AAA0072NRKC	244,47
BIC 3 - AAA0072NRM	250,20
BIC 4 - AAA0072NRLF	249,29
BIC 5 - AAA0072NRJZ	98,48
BIC 6 - AAA0072NRHK	100,00
BIC 7 - AAA0072NSWF	200,02

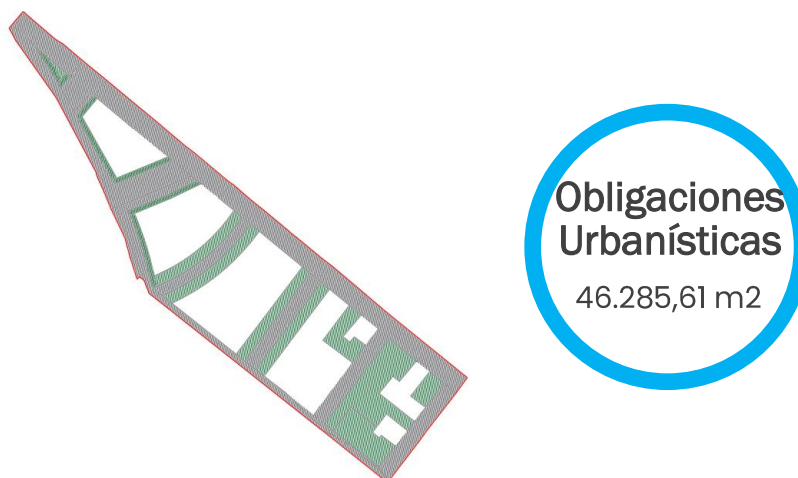
BIC 8 - AAA0072UERJ	236,99
BIC 9 - AAA0072UESY	219,99
BIC 10 - AAA0072UEPA	264,98
BIC 11 - AAA0072OXLW	179,52
BIC 12 - AAA0072OXMS	172,31
BIC 13 AAA0072OXBR	313,05

Fuente: Elaboración Propia

4.1.4. Obligaciones urbanísticas

Las obligaciones urbanísticas del Plan Parcial La Estación se originan en el régimen de cargas urbanísticas definido para las actuaciones de renovación urbana en el Decreto Distrital 555 de 2021. Este marco normativo establece que los proyectos de renovación deben asumir un porcentaje de cesión obligatorio asociado a la transformación del suelo, con el fin de garantizar la generación de espacio público, equipamientos y soportes urbanos necesarios para soportar las nuevas densidades. En este contexto, el porcentaje del 65% corresponde a la aplicación del factor de carga urbanística definido para este tipo de actuaciones, el cual se determina en función de las condiciones de renovación, el índice de construcción proyectado y la intensidad de aprovechamiento del suelo, conforme a los criterios establecidos en el artículo 328.

Ilustración 31. Obligaciones Urbanísticas



Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo con el artículo 328 del Decreto Distrital 555 de 2021, la obligación urbanística en suelo se calcula mediante la fórmula $CS = AV \times Fs$, donde CS corresponde al área a ceder, AV al área de verificación y Fs al factor de carga aplicable según las condiciones del proyecto. Para el Plan Parcial La Estación, el área de verificación es de 71.208,63 m² y, al ubicarse en un escenario de renovación urbana con alta intensidad de aprovechamiento, se aplica un factor del 65%, lo que da como resultado una obligación urbanística total de 46.285,61 m².

Tabla 7. Obligaciones urbanísticas

Obligaciones urbanísticas (65% del área de verificación)	46.285,61
Equipamiento 3%	2.053,04
Exigencia de espacio público de proximidad (30% art 318) del 65%	13.885,68
Exigencia globo del 70% de espacio público en sitio del 65%	32.399,93

Espacio público preexistente	11.152,52
Total obligación (preexistente + 65%)	46.285,61

Fuente: Elaboración Propia

El artículo 328 también establece que una parte de esta obligación debe orientarse a la generación de espacio público de proximidad, lo cual será desarrollado en el siguiente apartado junto con la distribución específica de las cargas.

4.1.5. Obligación para equipamiento

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 329 del Decreto Distrital 555 de 2021, los proyectos sujetos a la adopción de plan parcial deben destinar suelo o área construida equivalente al 3% del área de terreno para la provisión de equipamientos públicos de proximidad.

Para el Plan Parcial La Estación, tomando como base un área de terreno de 68.434,61 m², es decir, el área del ámbito a la que se descuenta la malla vial arterial existente y proyectada, la obligación normativa corresponde a 2.053,04 m², los cuales se orientan al fortalecimiento de la red de servicios sociales y del cuidado del sector.

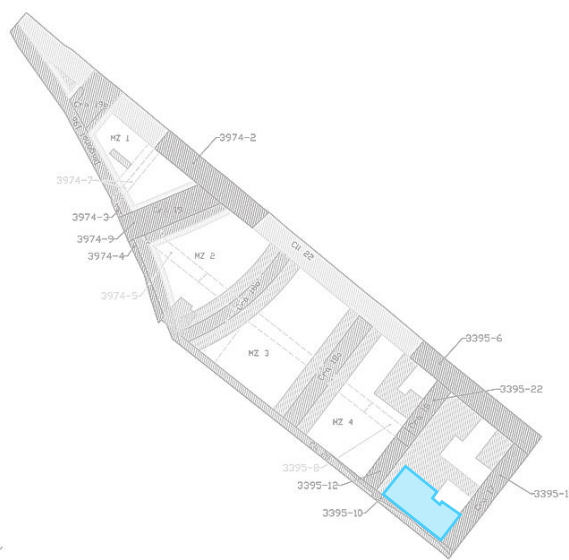
Esta obligación se complementa con los 800,00 m² de equipamientos existentes equivalentes, correspondientes a la Fundación Servicio Juvenil – Bosconia (662,00 m²) y la Fundación Renacer – ICBF (138,00 m²), del cumplimiento de la obligación normativa al ser reconocida como equipamiento existente dentro del ámbito del plan parcial.

La localización de esta área se da en la manzana donde se ubican los Bienes de Interés Cultural (BIC), en la cual se pretende promover una reactivación urbana mediante la incorporación de servicios del cuidado y espacio público, así como la reactivación de los BIC como carga local del plan parcial, fortaleciendo su integración funcional y su papel dentro de la estructura urbana del sector.

Tabla 8. Obligación urbanística de equipamiento publico

Obligaciones urbanísticas (65% del área de verificación)	46.285,61
Equipamiento 3%	2.053,04

Ilustración 32. Obligación de Equipamiento publico



Fuente: Elaboración Propia

4.1.6. Obligación para espacio público

Conforme a lo establecido en el artículo 328 del Decreto Distrital 555 de 2021 del 65% del área a ceder, se deberá garantizar que 30% se destine a espacio público de proximidad. Dicha obligación de espacio público puede ser compensada o cumplida mediante los mecanismos previstos en la normativa vigente, de acuerdo con la fórmula establecida en el artículo 318 del Decreto 555 de 2021 y la Resolución 954 de 2026, la cual define el valor de referencia (Vref). Para efectos de tener área útil y el desarrollo de productos inmobiliarios el plan parcial compensa esta obligación de la siguiente forma:

$$PD = (AT * Fd) * (Vref * d)$$

$$PD = (13.885,68 * 36\%) * (571.000 * 0,45)$$

$$PD = \$ 3.637.338.565$$

En donde

AT: Área del terreno en m² de suelo

Vref: Valor de referencia del AT el proyecto al que corresponde la obligación, definido de manera general por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital, del año en el que se realice el pago de esta compensación. Resolución 954 de 2026

Fd: Porcentaje de cálculo para pago compensatorio en dinero, según las siguientes tablas

d= el valor d se calculará de acuerdo con la progresividad que se muestra a continuación. Adicionalmente, podrá ser reglamentado por la Secretaría Distrital de Planeación, en ningún caso podrá ser inferior a 0,25.

Hasta el 31 de diciembre de 2027 así: d=0,45

Resta mencionar el 70% de la obligación urbanística total de 46.285,61 m², equivalente a 32.399,93 m² de espacio público en sitio. Para efectos de la propuesta urbanística, este sistema se estructura en espacio público existente y espacio público proyectado, diferenciación que permite incorporar las áreas de uso público necesarias para garantizar su integración efectiva al sistema distrital de espacio público. En este sentido, se incluyen las áreas públicas que actualmente no cuentan con registro RUPI, las cuales podrán incorporarse al inventario distrital mediante el mecanismo de Declaratoria de Espacio Público, conforme a lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 269 del Decreto Distrital 555 de 2021 y el artículo 5 del Decreto Distrital 072 de 2023.

De esta manera, el espacio público existente asciende a 11.156,86 m², conformado por la malla vial intermedia y local existente, mientras que el espacio público proyectado corresponde a 32.399,93 m², integrado por las dos terceras partes del área de control ambiental, la malla vial arterial, intermedia y local proyectada y 11.782 m² de zonas verdes, destinados a parques lineales, parques de bolsillo, plazas y espacios de estancia de escala barrial que se agregan al proyecto para cumplir con la obligación de espacio público. Dentro de este espacio público proyectado se incorporan igualmente las áreas reconfiguradas correspondientes a la malla vial local y al área de los equipamientos existentes, garantizando su adecuada articulación con la estructura de espacio público propuesta para el Plan Parcial La Estación.

RUPI 3974-7 (Cra 19a)	304,75
RUPI 3974-5 (CII 21)	632,27
RUPI 3395-8 (CII 21)	1.472,16
Calle 21 (Construida sin RUPI)	2.038,54
Vía local Cra 19a (Construida sin RUPI)	340,96
RUPI 3974-7 (Cra 19a)	432,76
Vía local Calle 18b (Construida sin RUPI)	1.838,98
MALLA VIAL LOCAL PROYECTADA	6.101,22
Calle 20 (Construida sin RUPI)	2.076,86
Vía local Calle 18a (Construida sin RUPI)	1.959,46
Vía local Calle 18b (Construida sin RUPI)	2.064,90
EQUIPAMIENTOS EXISTENTES	800,00
Bosconia - Fundación Servicio civil	662,00
Fundación Renacer - ICBF	138,00
ZONA VERDE	11.782,00
Zona Verde 1	11.782,00
ESPACIO PUBLICO PREEXISTENTE	11.152,52
CONTROL AMBIENTAL	675,78
Remante control ambiental	675,78
MALLA VIAL INTERMEDIA EXISTENTE	8.005,14
RUPI 3974-2 (CII 22)	2.751,35
RUPI 3395-6 (CII 22)	3.150,72
RUPI 3395-11 (Cra 17)	2.103,07
MALLA VIAL LOCAL EXISTENTE	2.475,95
RUPI 3395-10 (CII 20)	452,46
RUPI 3395-12 (Cra 18)	866,19
RUPI 3395-22 (Cra 18)	950,56
RUPI 3395-8 (CII 21)	206,73
TOTAL OBLIGACIÓN (Prexistente + 65%)	46.285,61

Fuente: Elaboración Propia

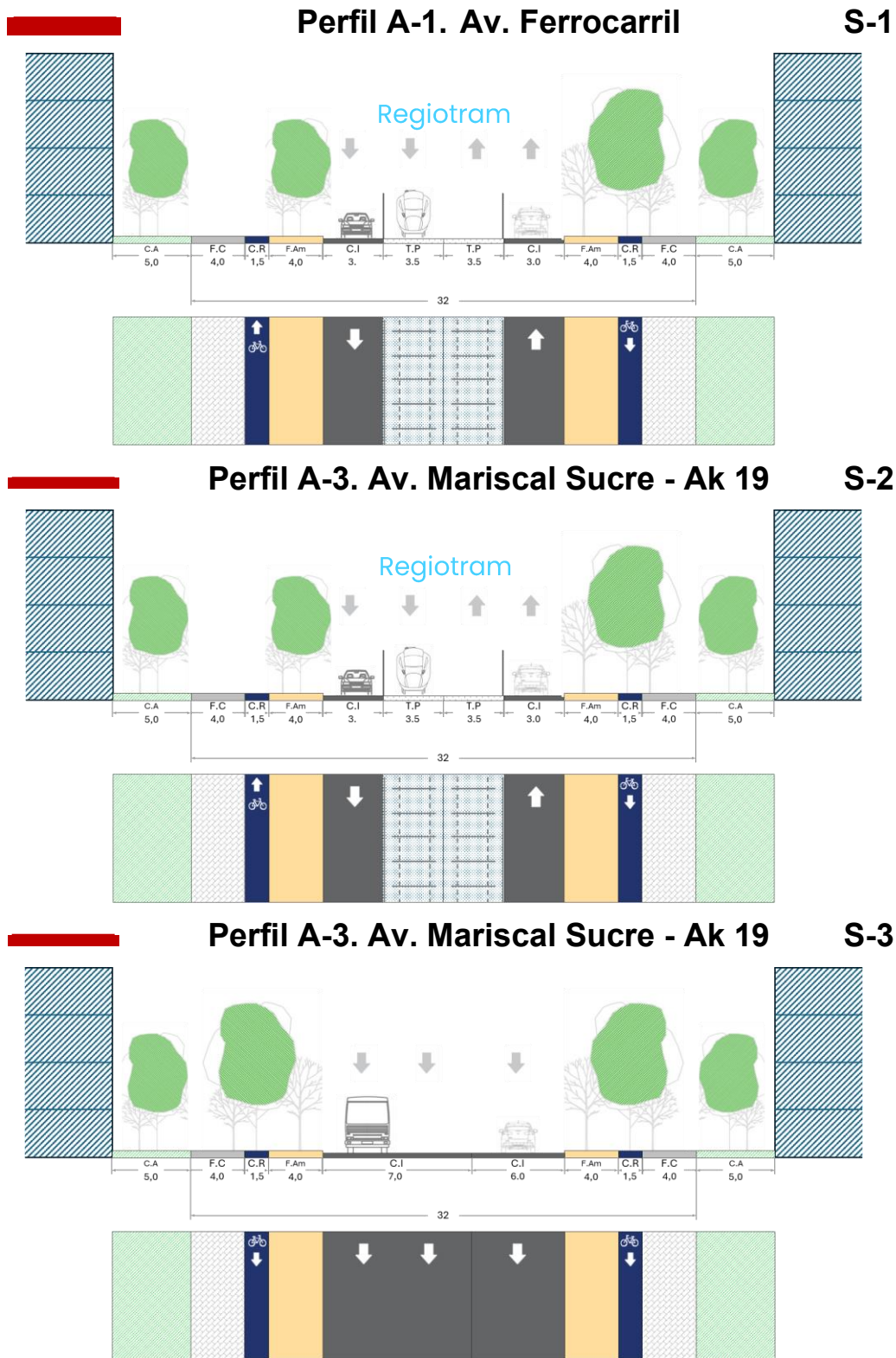
Considerando una población proyectada de 8.907 habitantes, estimada a partir de 2.969 viviendas nuevas y un promedio de 3 habitantes por hogar, la propuesta urbanística del Plan Parcial La Estación incorpora 46.285,61 m² de espacio público proyectado, conformado por parques de proximidad, plazas, zonas verdes y corredores peatonales estructurantes. Con base en esta superficie, el proyecto genera un indicador de espacio público efectivo de 5,19 m² por habitante. Este valor se acerca de manera significativa al estándar distrital cercano a 6,0 m²/hab y se aproxima al indicador reportado para la UPL Centro Histórico (5,50 m²/hab), evidenciando un desempeño urbano positivo en términos de dotación de espacio público.

4.1.7. Propuesta para movilidad y el transporte

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 155 del Decreto Distrital 555 de 2021, relativo a los anchos de referencia para las franjas funcionales de las calles, se proponen los siguientes perfiles viales para la malla vial arterial, intermedia y local. Los perfiles planteados se estructuran en armonía con los usos del suelo y el sistema de espacio público previsto para la reactivación del sector, promoviendo una configuración urbana que integra espacio público peatonal, actividad comercial, otros usos complementarios y movilidad sostenible no motorizada. De esta manera, la propuesta busca consolidar corredores urbanos más accesibles, activos y seguros, fortaleciendo la relación entre la vivienda, el comercio, el patrimonio y los espacios de encuentro ciudadano dentro del ámbito del Plan Parcial La Estación.

4.1.7.1. Malla vial Arterial

Ilustración 34- Perfiles de malla vial arterial propuestos



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 35. Mapa de malla vial arterial propuesta



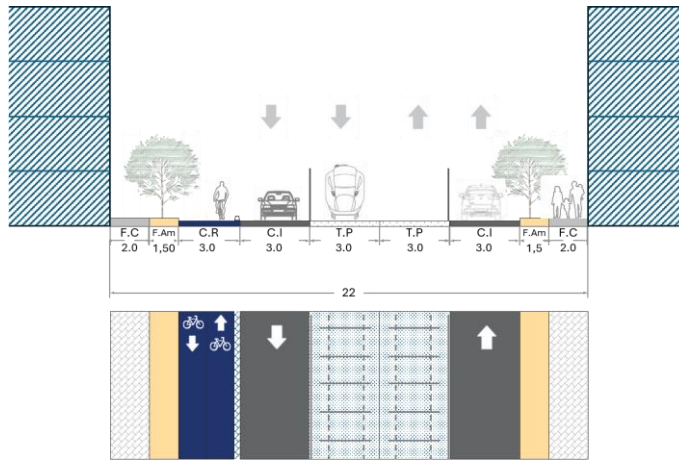
Fuente: Elaboración propia

4.1.7.2. Malla vial Intermedia y Local

Ilustración 36. Perfiles de malla vial arterial propuestos

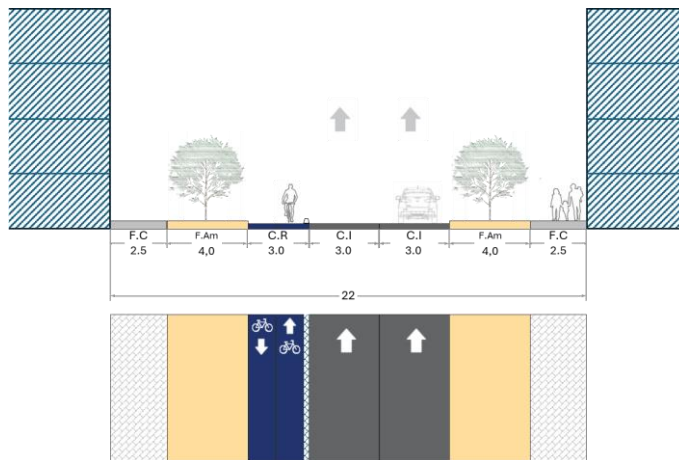
Perfil I-4. Calle 22

S-1



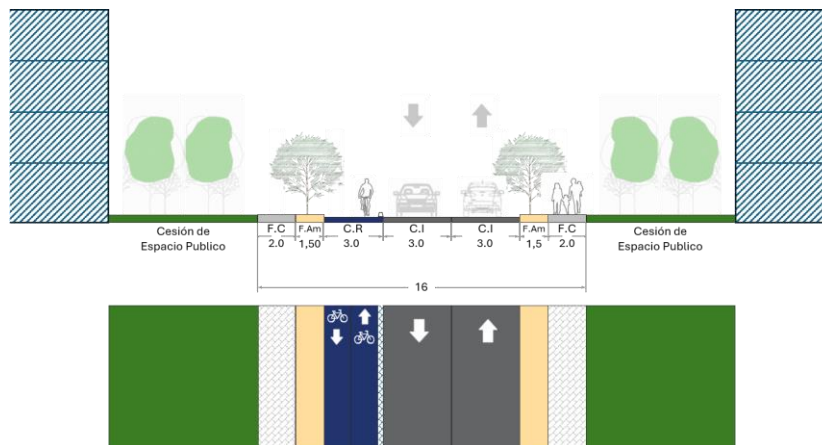
Perfil I-4. Carrera 17

S-2



Perfil L-6. Vías Locales

S-3



Fuente: Elaboración propia

Ilustración 37. Mapa de malla vial intermedia y local propuesta



Fuente: Elaboración propia

4.1.8. Área útil propuesta

Luego de la aplicación de la norma urbanística y de descontar las áreas correspondientes a espacio público, equipamientos, movilidad, controles ambientales y demás obligaciones urbanísticas, el Plan Parcial La Estación cuenta con un área útil resultante de 24.923,02 m². Esta área se organiza en cuatro manzanas de aprovechamiento urbanístico, las cuales conforman una única Unidad de Actuación Urbanística (UAU 1), distribuida de la siguiente manera:

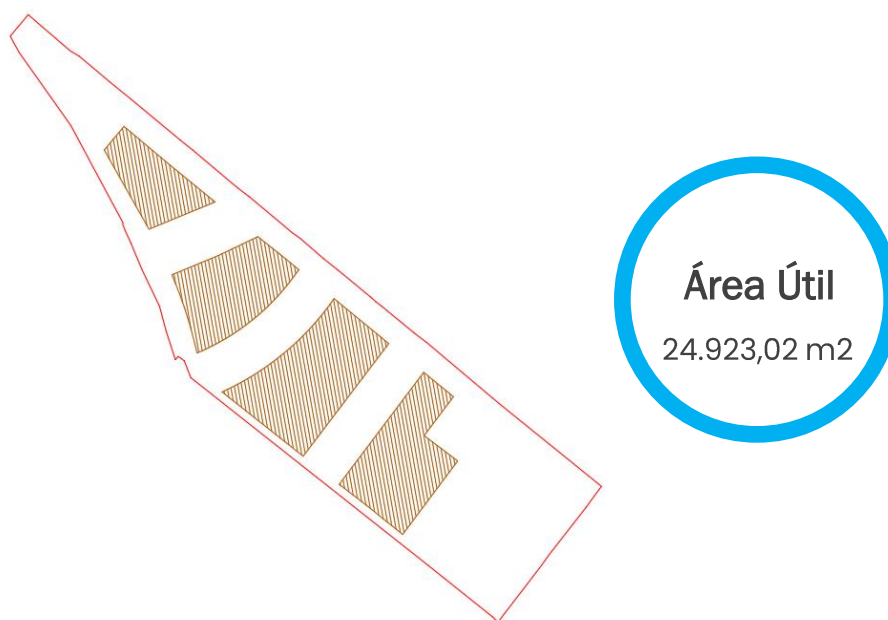
Tabla 10. Área útil del plan parcial

ÁREA ÚTIL	24.923,02
Manzana 1 UAU 1	3.827,93
Manzana 2 UAU 1	6.027,59
Manzana 3 UAU 1	8.709,07
Manzana 4 UAU 1	6.358,43

Fuente: Elaboración propia

La distribución de estas áreas permite estructurar el desarrollo edificatorio del Plan Parcial, facilitando la implantación de los usos residenciales, comerciales y de servicios previstos en la propuesta, así como su adecuada articulación con el sistema de espacio público, la red vial y los elementos patrimoniales existentes dentro del ámbito de renovación urbana.

Ilustración 38. Área útil del plan parcial



Fuente: Elaboración propia

4.2. Usos y normatividad propuestas

4.2.1. Normas urbanísticas

De acuerdo con el Área de Actividad Estructurante en la que se localiza el Plan Parcial, a continuación, se relacionan los usos permitidos. Conforme al Decreto Distrital 555 de 2021, los usos aquí enlistados corresponden a usos complementarios, los cuales contribuyen al adecuado funcionamiento del uso principal y se permiten en los lugares definidos por la norma específica aplicable.

ÁREA DE ACTIVIDAD -

USO		ESTRUCTURANTE		
RESIDENCIAL	MULTIFAMILIAR - COLECTIVA	C 1, 25		
COMERCIO Y SERVICIOS		TIPO 1 Menor a 500	TIPO 2 Entre 500 y 4.000	TIPO 3 Mayor a 4.000
	COMERCIOS Y SERVICIOS BÁSICOS	C 15	C 15	C 6, 15
	SERVICIOS DE OFICINAS Y SERVICIOS DE HOSPEDAJE	C	C	C
	SERVICIOS AL AUTOMÓVIL	C 9, 16	C 4, 9, 16	C 4, 9, 16
	SERVICIOS ESPECIALES	C 11	C 5, 11	C 5, 11
	SERVICIOS LOGÍSTICOS	C 22	C 22	C 22
INDUSTRIAL	PRODUCCIÓN ARTESANAL	C 13, 21	C 13, 21	C 13, 21

Los anteriores usos deben con cumplir con las siguientes condiciones:

1	Las edificaciones con usos residenciales deberán localizar usos diferentes en el piso de acceso frente a la calle, según las especificaciones previstas en el presente Plan. Esta condición no se exige para Bienes de Interés Cultural del grupo arquitectónico, ni para los polígonos señalados en el mapa de Áreas de Actividad del presente Plan como “Sectores incompatibles con el uso residencial”.
13	En los predios que hacen parte de los polígonos señalados en el mapa de Áreas de Actividad del presente Plan como “Sector de protección de aglomeraciones de producción artesanal e industrias creativas y culturales”, los proyectos en predios que presenten áreas construidas preexistentes destinadas producción artesanal a la fecha en entrada en vigencia del presente Plan, deben mantener o restituir dichas áreas, garantizando su localización en el nivel de acceso, con el objeto de garantizar la permanencia del uso y su relación con el espacio público. La preexistencia de los usos se corrobora a través de la certificación catastral correspondiente o de licencias urbanísticas o reconocimientos previos o mediante la auto declaración a la que se refiere esta sección.

15	En los Sectores de Interés Urbanístico, se permiten parqueaderos únicamente subterráneos.
21	Para los proyectos que incluyan inmuebles de interés cultural, se permite en adecuación funcional, siempre y cuando el nuevo uso garantice la conservación de los valores patrimoniales de la edificación.
22	No se permite en inmuebles de interés cultural, a no ser que sea el uso original propuesto para éste. (25-Influencia Directa e Indirecta Aeropuerto)

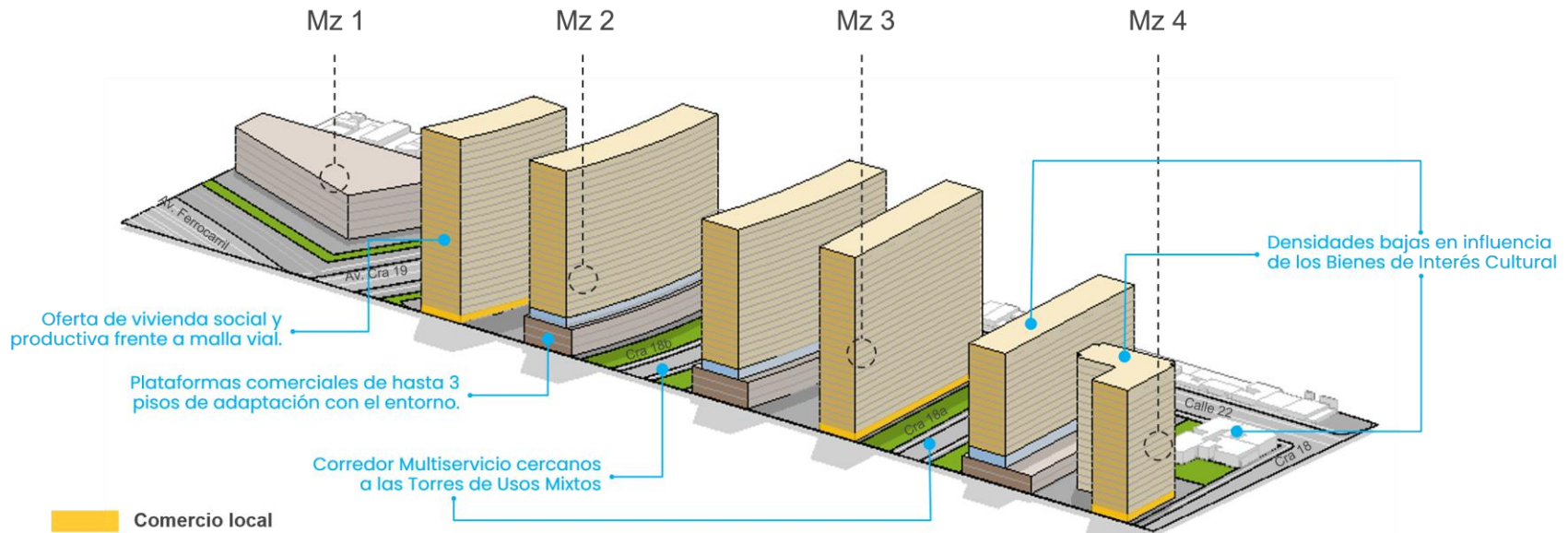
Fuente: Elaboración propia con información del Decreto POT 555 de 2021

La distribución de usos propuesta para el Plan Parcial La Estación responde directamente a las condiciones identificadas en el diagnóstico urbano y funcional del sector. El análisis evidenció un tejido predominantemente residencial de baja altura, coexistente con actividades de bodegaje, logística, comercio y servicios localizadas especialmente sobre los corredores de la calle 22 y la calle 20. En coherencia con esta condición, la propuesta prioriza el uso de vivienda, que representa 165.178,99 m² (74% del área útil edificable), incorporando una importante oferta de vivienda de interés social orientada a fortalecer la permanencia de la población residente y consolidar un modelo de proximidad en el centro de la ciudad.

Al mismo tiempo, se mantiene una mezcla equilibrada de actividades económicas compatibles con la vocación urbana del sector, mediante la incorporación de 29.324,90 m² de comercio y servicios (13%), 17.225,66 m² de servicios logísticos (8%) y 12.616,77 m² de industria artesanal (6%). La localización de los servicios logísticos y de la industria artesanal se concentra principalmente en la Manzana 1, permitiendo establecer una transición funcional entre las dinámicas productivas futuras del entorno del Nodo Comercial y Cultural Paloquemao – Estación de La Sabana, de carácter comercial, cultural y de abastecimiento de escala urbana y regional, y las nuevas áreas residenciales. Esta organización de usos favorece la reactivación económica, la generación de empleo local y la articulación entre vivienda, comercio, servicios y actividades productivas de menor impacto, contribuyendo a una transformación urbana más equilibrada, compatible con el patrimonio existente y coherente con los objetivos de renovación urbana y proximidad definidos para el Plan Parcial La Estación.

4.2.2. Asignación específica de usos

Ilustración 39. Asignación específica de usos



Fuente: Elaboración propia

Tabla 11. Asignación específica de usos

Usos	MZ 1		MZ 2		MZ 3		MZ 4		Total	
Vivienda VIS	0	0%	48.823,48	90%	70.543,48	90%	45.780,72	80%	165.147,68	74%
Comercio y Servicios	10.335,40	30%	5.424,83	10%	7.838,16	10%	5.722,59	10%	29.320,98	13%
Servicios Logísticos	17.225,66	50%	0,00	0%	0,00	0%	0,00	0%	17.225,66	8%
Industria Artesanal	6.890,27	20%	0,00	0%	0,00	0%	5.722,59	10%	12.612,86	6%
Total	34.451,33	100%	54.248,31	100%	78.381,65	100%	57.265,04	100%	224.307,18	100%

Fuente: Elaboración propia

Los usos mencionados deberán cumplir con lo estipulado en el artículo 248. Acciones de mitigación de impactos urbanísticos (MU), del Decreto Distrital 555 de 2021.

4.2.3. Índices de ocupación y construcción

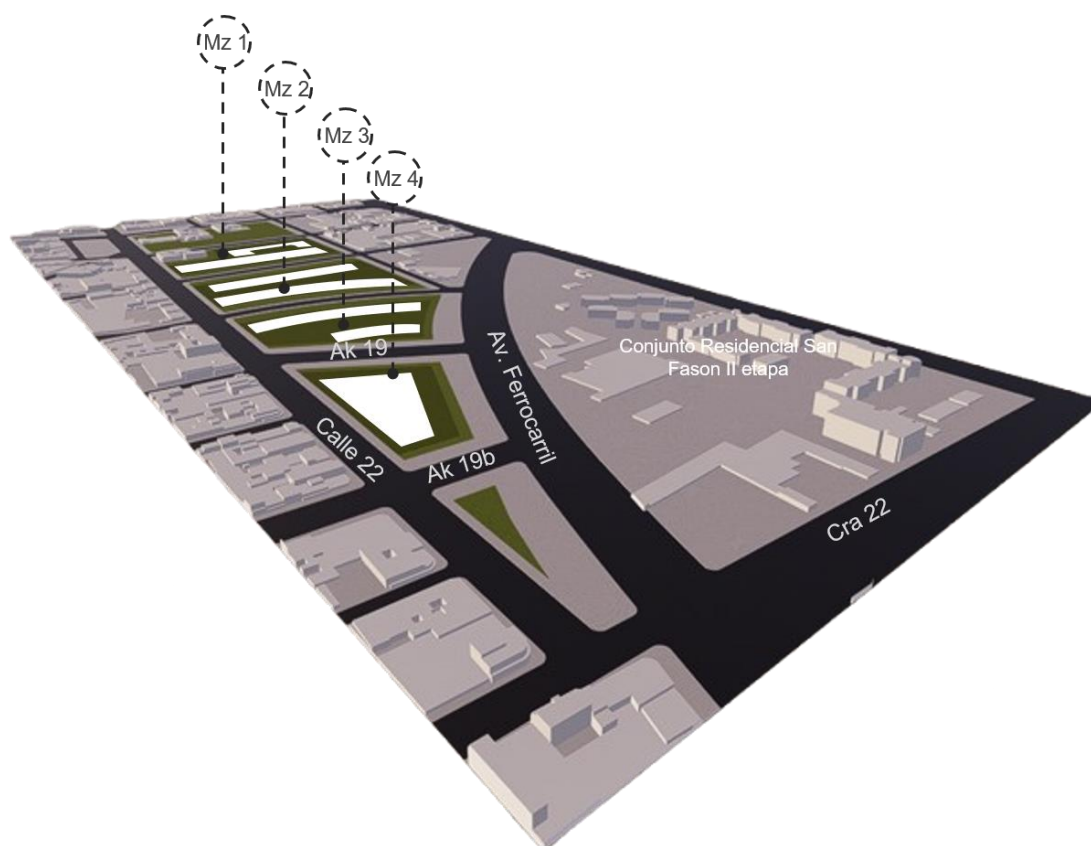
En relación con el área propuesta a ocupar, las huellas de las torres residenciales y de las plataformas comerciales se contabilizan como área ocupada en primer piso para efectos del cálculo del índice de ocupación. El suelo remanente correspondiente al área útil no ocupada se destinará al cumplimiento de la obligación de equipamiento comunal privado, de conformidad con lo establecido en el Anexo 5 del Manual de normas comunes a los tratamientos urbanísticos, Sección 1.18. Equipamiento Comunal Privado.

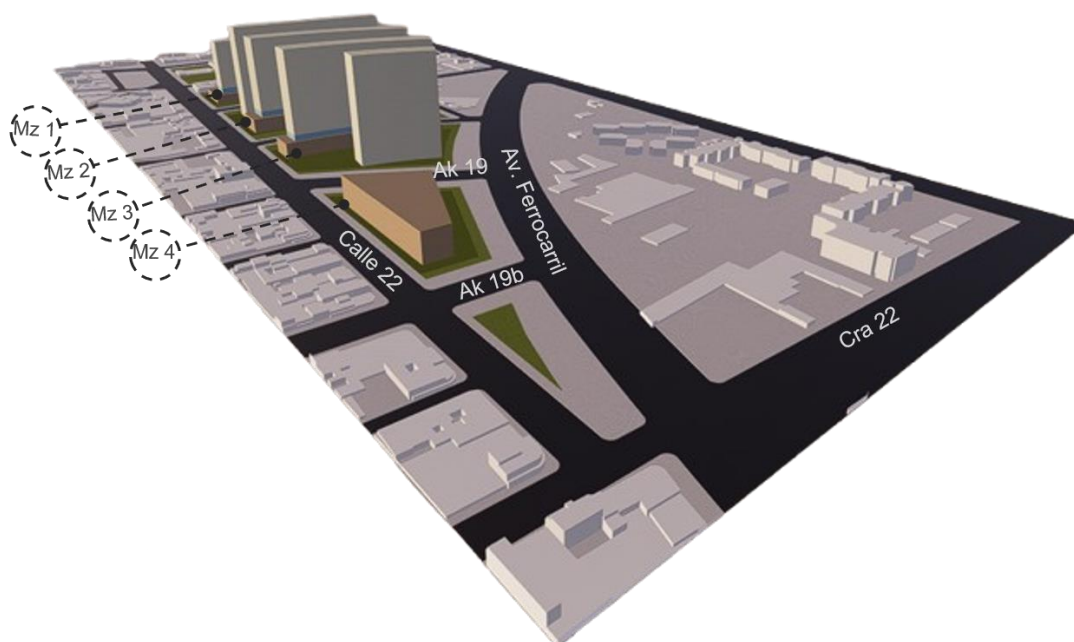
De esta manera, el 80% de dicha área se orientará a la conformación de zonas verdes y áreas recreativas, así como a la provisión de estacionamientos para movilidad alternativa y para personas con movilidad reducida (PMR), garantizando condiciones adecuadas de habitabilidad, accesibilidad universal y soporte comunal para los futuros residentes del Plan Parcial La Estación.

Tabla 12. Cuadro de área ocupada en primer piso propuestos

Item	Mz-1	Mz-2	Mz-3	Mz-4	UAU 1
Área útil	3.827,93	6.027,59	8.709,07	6.358,43	24.923,02
Área ocupada propuesta	2.067,00	2.505,97	4.110,00	3.352,00	12.034,97
Porcentaje de Ocupación	54%	42%	47%	53%	-

Ilustración 40. Área ocupada y construida propuesta





Fuente: Elaboración propia

Dado que el proyecto destina el 74% del área construida a vivienda VIS, superando las obligaciones mínimas que menciona artículo 322 del Decreto 555 de 2021 (15% VIS y 15% VIP para planes parciales). Por tal motivo, puede acceder a la edificabilidad adicional y superar el índice de construcción Base 7,0. El IC propuesto para el Plan parcial es de 9,0.

Tabla 13. Cuadro de área e índices de construcción propuestos

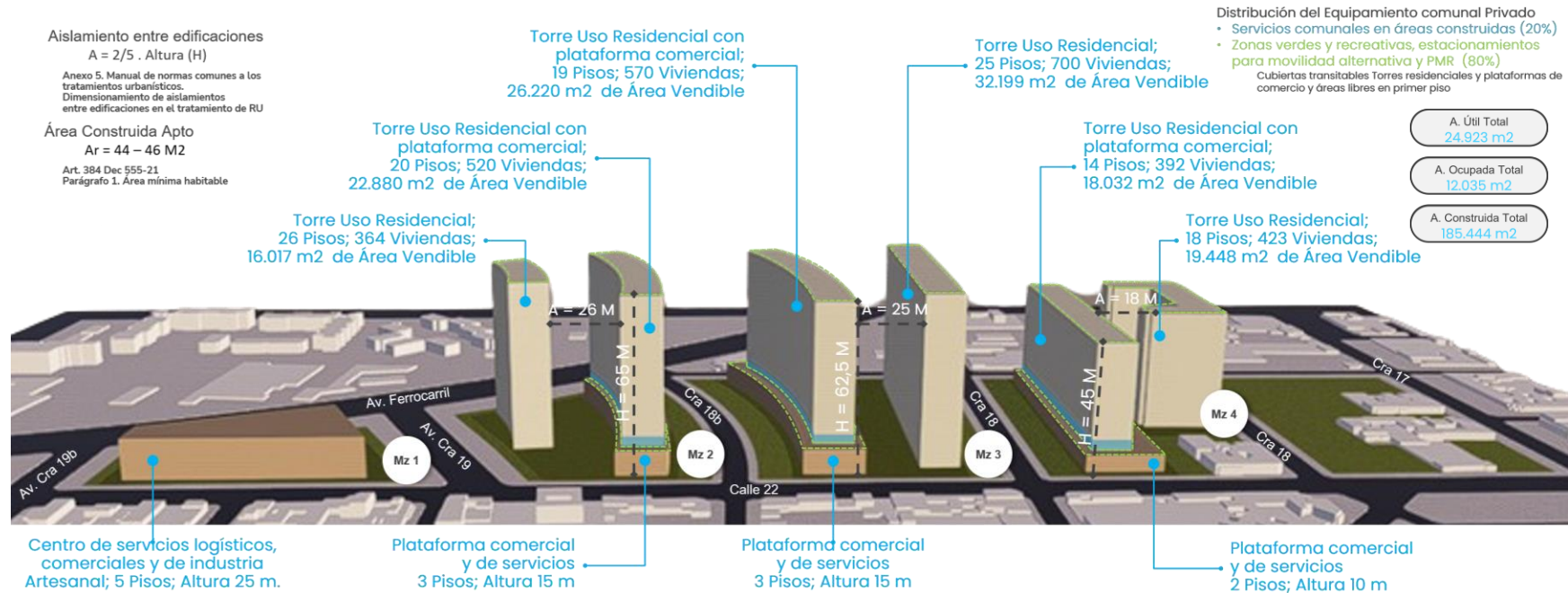
ITEM	Mz-1	Mz-2	Mz-3	Mz-4	UAU 1
Área construida uso residencial	0	44.330,86	66.499,74	45.292,83	156.123,44
Área construida otros usos	10.335,40	5.424,83	7.838,16	5.722,59	29.320,98
Área construida total	10.335,40	49.755,69	74.337,91	51.015,42	185.444,42
Índice de construcción resultante	2,7	8,3	8,5	8,0	7,44

Fuente: Elaboración propia

Las torres residenciales y las plataformas comerciales y de servicios se implantan siguiendo la geometría y orientación de las vías que estructuran el ámbito del Plan Parcial, lo que permite una adecuada integración con la trama urbana existente; en este esquema, las plataformas resultan clave para la activación del primer nivel y la revitalización de los espacios públicos proyectados, en particular los parques lineales y los corredores peatonales vinculados a la movilidad sostenible, favoreciendo la dinámica comercial, el aumento de la permanencia de usuarios y el fortalecimiento de la relación entre el espacio público y las actividades urbanas del sector, mientras que las torres residenciales se desarrollan en altura hasta 26 pisos, cumpliendo con los aislamientos y condiciones urbanísticas establecidas por la normativa vigente, lo que posibilita concentrar la edificabilidad en volúmenes verticales, liberar mayor superficie para espacio público, zonas verdes y equipamientos comunales, y consolidar una transición armónica entre las nuevas edificaciones de mayor altura y el contexto patrimonial y residencial de menor escala del entorno inmediato del Plan Parcial La Estación.

4.2.4. Productos inmobiliarios y volumetría

Ilustración 41. Propuesta de productos inmobiliarios y volumetría



Fuente: Elaboración propia

De acuerdo con el artículo 389 del Decreto Distrital 555 de 2021, para el presente Plan Parcial, al localizarse dentro de un Área de Actividad Estructurante Receptora de Vivienda de Interés Social, no se exige un área mínima destinada a estacionamientos.

Tabla 14. Cuadro de cálculo de equipamiento comunal privado

EQUIPAMIENTO COMUNAL PRIVADO	ITEM	Mz-1	Mz-2	Mz-3	Mz-4	UAU 1
	Uso Residencial (Hasta 150 viv = 6 m por cada viv, 8,5 m ² después de las 150 viv iniciales)	-	6.764,11	10.044,85	6.175,23	22.984,19
	Otros usos (10 m ² por cada 80 m ² de área construida)	861,28	452,07	653,18	476,88	2.443,42
	ÁREA TOTAL EQUIPAMIENTO COMUNAL PRIVADO	861,28	7.216,18	10.698,03	6.652,12	25.427,61

Fuente: Elaboración Propia

Finalmente, y de conformidad con lo establecido en el Anexo 5 del Manual de normas comunes a los tratamientos urbanísticos, Sección 1.18. Equipamiento Comunal Privado, las áreas correspondientes a la obligación de equipamiento comunal privado equivalen a 25.427,61 m² y las áreas destinadas a Servicios comunales en áreas construidas (20%) se localizan al interior de cada torre, inmediatamente después de la plataforma comercial y de servicios. Esta disposición permite separar funcionalmente las actividades comerciales y residenciales de los espacios comunales destinados a garantizar mejores condiciones de privacidad, seguridad y uso colectivo.

De igual manera, las cubiertas de las edificaciones se proyectan como espacios transitables, permitiendo complementar el cumplimiento del 80% restante de la obligación de equipamiento comunal privado junto con las áreas dispuestas en primer piso. Esta estrategia contribuye a ampliar la oferta de zonas verdes, áreas recreativas y espacios de permanencia para los habitantes del proyecto, optimizando el aprovechamiento de las superficies disponibles y fortaleciendo las condiciones de habitabilidad y convivencia dentro del Plan Parcial La Estación.

5. Estrategia de gestión y financiación

5.1. Gestión predial y social

5.1.1. Unidad de actuación urbanística

Las Unidades de Actuación Urbanística, en adelante -UAU-, son definidas en el artículo 39 de la Ley 388 de 1997, como:

“(…) área conformada por uno o varios inmuebles, explícitamente delimitada en las normas que desarrolla el plan de ordenamiento que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover el uso racional del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios, de la infraestructura para el transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.”

En el caso del Plan Parcial La Estación se propone una única Unidad de Actuación Urbanística (UAU 1), en consideración a la integración funcional y urbanística del ámbito y a la viabilidad de desarrollar el proyecto mediante un esquema unificado de gestión. La conformación de esta unidad se fundamenta en la existencia de un proceso de vinculación progresiva de propietarios y en la posibilidad de garantizar el reparto equitativo de cargas y beneficios conforme a lo previsto en el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del Decreto Nacional 1077 de 2015.

“(…) las unidades de actuación urbanística corresponden al área conformada por uno o varios inmuebles que debe ser urbanizada o construida como una unidad de planeamiento con el objeto de promover un uso adecuado del suelo, garantizar el cumplimiento de las normas urbanísticas y facilitar la dotación con cargo a sus propietarios de la infraestructura de transporte, los servicios públicos domiciliarios y los equipamientos colectivos, mediante reparto equitativo de las cargas y beneficios.”

5.1.2. Instrumentos de gestión y valoración del suelo

5.1.2.1. Política de protección a moradores

La formulación del Plan Parcial La Estación incorpora la política de protección a moradores como un componente fundamental para garantizar que los procesos de renovación urbana se desarrollen con criterios de equidad social, permanencia poblacional y reconocimiento de las actividades económicas existentes. En este sentido, el marco normativo aplicable se encuentra definido por el Decreto Distrital 670 de 2025, mediante el cual se compilan y reglamentan las disposiciones relacionadas con la protección a moradores y actividades productivas en el Distrito Capital, derogando el Decreto Distrital 563 de 2023.

El Decreto Distrital 670 de 2025 establece las medidas, procedimientos y responsabilidades orientadas a proteger a los habitantes y a las actividades productivas que puedan verse afectadas por proyectos de transformación urbana. La norma garantiza la participación de los moradores en las distintas etapas del proceso, define el derecho preferencial de permanencia o retorno cuando resulte aplicable, establece las áreas de aplicación obligatoria de la política y fija las reglas para la adquisición de inmuebles y el reconocimiento de las afectaciones derivadas de la ejecución de proyectos urbanísticos, conforme a lo dispuesto en los artículos 4 al 9, que regulan los mecanismos de participación, las medidas de gestión social, los instrumentos de compensación y los procedimientos de adquisición predial.

En el marco de esta política, se consideran como moradores sujetos de protección los propietarios, poseedores, usufructuarios y arrendatarios, así como las actividades productivas desarrolladas de manera legítima dentro del ámbito de actuación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Decreto Distrital 670 de 2025, el cual define los sujetos de protección y sus condiciones de reconocimiento. La incorporación de estos lineamientos en el Plan Parcial La Estación busca preservar las condiciones de permanencia, habitabilidad y calidad de vida de la población residente y de los actores económicos tradicionales del sector, articulando la transformación urbana con estrategias de gestión social y predial que permitan mitigar los impactos asociados al proceso de renovación urbana.

5.1.2.2. Valoración física y económica del suelo (Caracterización)

El análisis del valor comercial del suelo por metro cuadrado, identificado en el diagnóstico de este documento técnico de soporte, permitió estimar un valor total de suelo avaluado de \$78.101.377.022. De este valor, \$3.021.848.500 corresponden al uso industrial, \$27.258.405.200 al uso comercial, \$7.902.756.079 al uso dotacional y \$39.918.367.243 al uso residencial. Esta información constituye un insumo fundamental para la estructuración de la gestión predial, la estimación de cargas asociadas a la transformación urbana y la evaluación de la viabilidad económica del Plan Parcial La Estación.

Tabla 15. Valoración económica actual del suelo

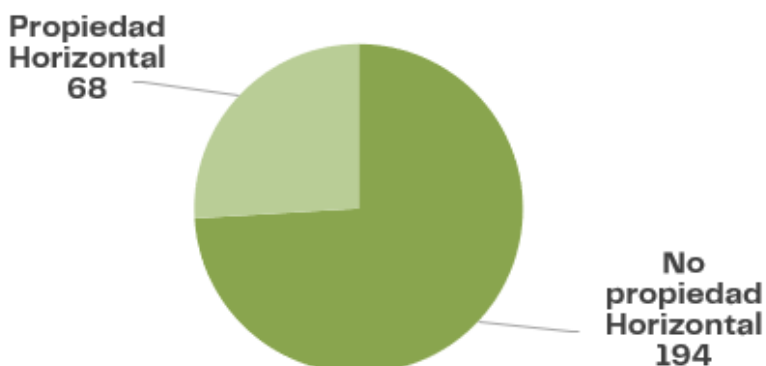
Uso existente	M² terreno	M² construidos	Und. lmb	Valor por m²	Valor total
Industria artesanal	990,77	1.307,65	6	3.050.000,00	\$ 3.021.848.500
Uso Comercial u Otros	18.129,12	20.315,39	70	3.194.321,84	\$ 27.258.405.200
Dotacional	959,30	1.643,12	4	2.937.375,57	\$ 7.902.756.079

Residencial	19.491,28	39.531,95	182	2.581.667,74	\$ 39.918.367.243
TOTAL UAU 1	39.570,47	62.798,11	262		\$ 78.101.377.022

Fuente: Elaboración propia

Del total de 277 unidades inmobiliarias identificadas dentro del ámbito del Plan Parcial La Estación, 68 corresponden a predios sometidos al régimen de propiedad horizontal, mientras que 194 no presentan esta condición jurídica. Esta configuración evidencia un predominio de predios individuales dentro de la estructura predial del sector.

Ilustración 42. Inmuebles en propiedad Horizontal



Fuente: Elaboración propia con información de Catastro Distrital

5.1.2.3. Modalidades de vinculación de los propietarios (Negociación)

Ahora bien, resulta necesario identificar las modalidades específicas mediante las cuales los propietarios podrán vincularse al proyecto, de acuerdo con las condiciones particulares del Plan Parcial La Estación y con los mecanismos de gestión predial previstos para su ejecución. La vinculación de los propietarios podrá realizarse mediante las siguientes modalidades:

- **Compra:** Corresponde a la modalidad de adquisición voluntaria del inmueble por parte del gestor del Plan Parcial, en la cual el propietario decide no vincularse al desarrollo y enajena su predio. La adquisición se realiza mediante enajenación voluntaria, con base en el valor comercial determinado mediante avalúo, en los términos previstos en el Decreto 670 y la normativa urbanística aplicable, incluyendo los reconocimientos económicos a que haya lugar para facilitar la negociación dentro de las condiciones de gestión del proyecto.
- **Canje.** Corresponde a la modalidad de vinculación mediante la cual el propietario aporta su inmueble al desarrollo del Plan Parcial y, en contraprestación, recibe unidades inmobiliarias resultantes del proyecto. De conformidad con el Decreto 670, esta modalidad se enmarca en los esquemas de reasentamiento o reconocimiento en sitio, en los cuales la equivalencia se determina con base en el área aportada, el uso del inmueble, las condiciones físicas y su estado de conservación, garantizando una correspondencia razonable entre el bien entregado y la unidad recibida dentro del proyecto.
- **Vinculación como socio del proyecto:** Corresponde a la modalidad de gestión asociada en la cual el propietario aporta su inmueble al patrimonio autónomo o vehículo fiduciario constituido para la ejecución del Plan Parcial, participando como aportante del proyecto. De acuerdo con el Decreto 670, esta forma de vinculación se estructura mediante esquemas fiduciarios o de gestión inmobiliaria, en los cuales el aporte se reconoce a través de derechos fiduciarios o participaciones, que otorgan al propietario el derecho a

participar en los resultados económicos del desarrollo, incluyendo la valorización derivada del proyecto.

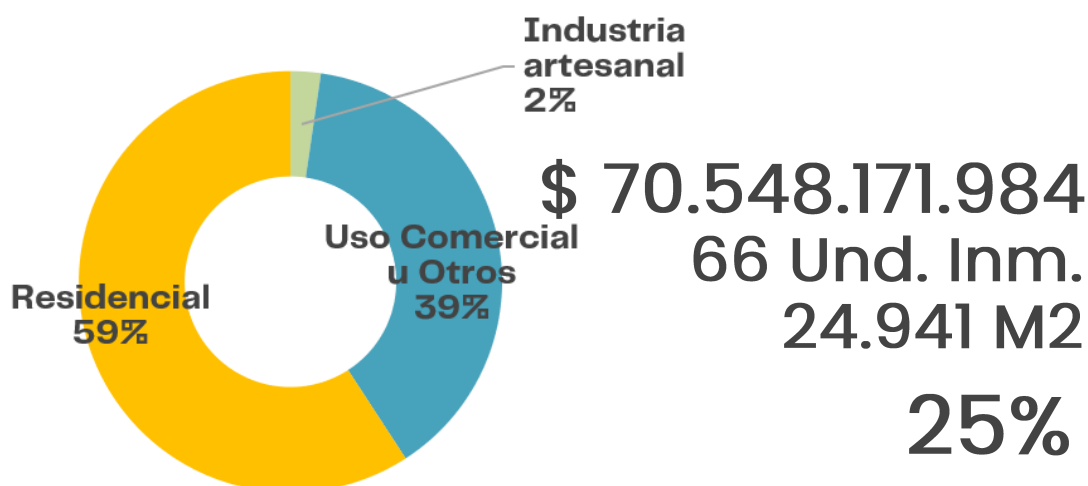
Con base en la estrategia de gestión predial propuesta, el Plan Parcial proyecta la adquisición directa del 25% de las unidades inmobiliarias incluidas en el ámbito de actuación y la vinculación del 75% restante mediante mecanismos de canje bajo criterios de equivalencia, conforme a las condiciones técnicas, jurídicas y económicas definidas para el proyecto.

5.1.2.3.1. Compra opción para propietarios que opten por no permanecer en el proyecto

La estrategia de adquisición directa contempla aproximadamente el 25% de las unidades inmobiliarias incluidas en el ámbito del Plan Parcial, equivalente a 66 unidades inmobiliarias y un área predial y construida de 24.941,54 m². El valor comercial estimado para este conjunto asciende a \$70.548.171.984, calculado a partir de los valores promedio por metro cuadrado identificados en el diagnóstico predial y de avalúos del proyecto con información de Catastro Distrital.

La composición de este grupo evidencia un predominio del uso residencial, que representa el 59% de las unidades y un valor estimado de \$38.094.592.226, seguido por los usos comerciales y otros compatibles, que corresponden al 39% y alcanzan un valor de \$30.701.034.508. Finalmente, la industria artesanal participa con el 2% del total y un valor aproximado de \$1.752.545.250. Esta distribución confirma que la estrategia de canje se concentra principalmente en predios residenciales y comerciales ubicados en áreas prioritarias para la consolidación de la propuesta urbanística, permitiendo liberar suelo para espacio público, movilidad, equipamientos y la implantación de las nuevas manzanas de desarrollo previstas en el Plan Parcial La Estación.

Ilustración 43. Distribución de moradores que opten por no permanecer en el proyecto



Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

Tabla 16. Distribución de moradores que opten por no permanecer en el proyecto

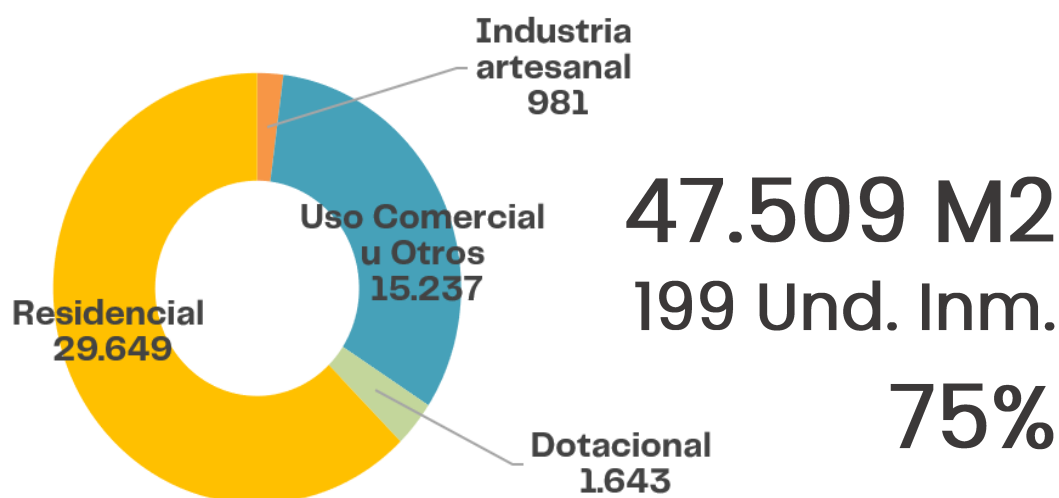
Uso	Área predial + A. Construida	Costo uso/m ²	Valor total	Und imb
Industria artesanal	574,61	\$ 3.050.000,00	\$ 1.752.545.250	2
Uso Comercial u Otros	9.611,13	\$ 3.194.321,84	\$ 30.701.034.508	18
Residencial	14.755,81	\$ 2.581.667,74	\$ 38.094.592.226	46
TOTAL	24.941,54	\$ 8.825.989,58	\$ 70.548.171.984	66

Fuente: Elaboración propia

5.1.2.3.2. Canje de m² opción para propietarios que opten vincularse al proyecto

La estrategia de canje comprende aproximadamente el 75% de las unidades inmobiliarias del ámbito de actuación, equivalente a 199 unidades inmobiliarias y un total de 47.509 m² de área construida a entregar. La distribución de esta área evidencia un predominio del uso residencial, con 29.649 m² correspondientes a 137 unidades inmobiliarias, seguido por el uso comercial y otros compatibles, con 15.237 m² distribuidos en 53 unidades. Adicionalmente, se contemplan 1.643 m² para usos dotacionales asociados a 4 unidades inmobiliarias y 981 m² para actividades de industria artesanal correspondientes a 5 unidades. El esquema de canje no solo reduce la necesidad de adquisición predial directa, sino que también fortalece los principios de protección a moradores, permanencia de actividades económicas compatibles y reparto equitativo de cargas y beneficios previstos para la ejecución integral del Plan Parcial La Estación.

Ilustración 44. Distribución de moradores que opten por vincularse al proyecto



Fuente: Elaboración propia

Tabla 17. Distribución de moradores que opten por vincularse al proyecto

Uso	Área Construida a entregar (M²)	UND IMB
Industria artesanal	981	5
Uso Comercial u Otros	15.237	53
Dotacional	1.643	4
Residencial	29.649	137
TOTAL	47.509	199

Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

5.1.2.4. Obligaciones transitorias con los propietarios vinculados al Plan parcial (Reubicación)

En el marco de la política de protección a moradores y actividades productivas prevista en el Decreto Distrital 670 de 2025, en especial lo dispuesto en sus artículos 268, 269 y 270, el Plan Parcial La Estación incorpora un conjunto de obligaciones transitorias orientadas a mitigar los impactos derivados del traslado temporal de los propietarios y ocupantes vinculados al proyecto durante las etapas de ejecución y construcción. Estas medidas buscan garantizar condiciones adecuadas de continuidad residencial y productiva, preservando la permanencia de la población vinculada al ámbito de actuación y facilitando su posterior retorno a las unidades inmobiliarias resultantes del desarrollo urbanístico.

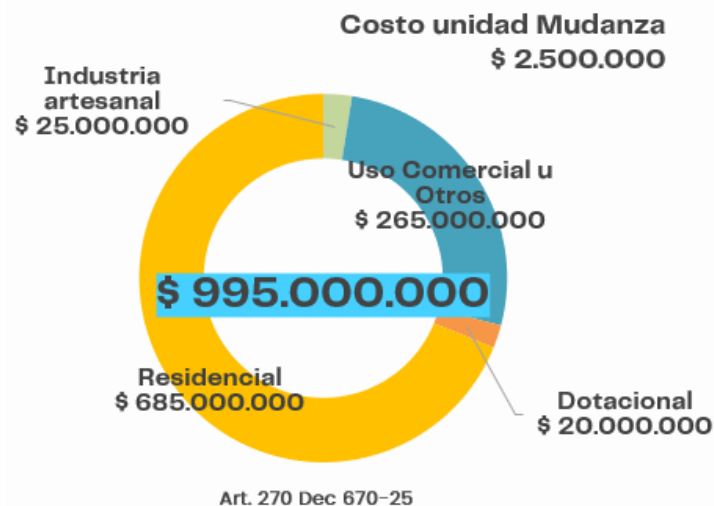
5.1.2.4.1. Movilización

La obligación de movilización corresponde al reconocimiento de los gastos asociados a la mudanza y traslado temporal de los hogares y actividades productivas ubicados dentro del ámbito del Plan Parcial. De conformidad con el artículo 270 del Decreto Distrital 670 de 2025, el desarrollador reconocerá a los propietarios de vivienda y a los titulares de actividades económicas vinculadas al proyecto un apoyo económico para cubrir los costos de movilización dentro del Distrito Capital, contemplando hasta dos desplazamientos asociados al proceso de salida y retorno.

Para efectos de la estructuración financiera del proyecto, se adopta un costo unitario de movilización de \$2.500.000 por unidad inmobiliaria vinculada al esquema de canje y reubicación temporal. Considerando las 199 unidades inmobiliarias incluidas en esta modalidad, el costo total estimado de movilización asciende a \$995.000.000, distribuidos en \$685.000.000 para 137 unidades residenciales, \$265.000.000 para 53 unidades comerciales y otros usos, \$20.000.000 para 4 unidades dotacionales y \$25.000.000 para 5 unidades de industria artesanal.

Este reconocimiento económico constituye una medida complementaria de protección a moradores, orientada a reducir las cargas derivadas del proceso de renovación urbana y a garantizar que la transición temporal hacia soluciones de reubicación se realice en condiciones de dignidad, continuidad de las actividades económicas y estabilidad para los hogares vinculados al Plan Parcial La Estación.

Ilustración 45. Costos de mudanza para propietarios vinculados por uso



Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

Tabla 18. Costos de mudanza para propietarios vinculados por uso

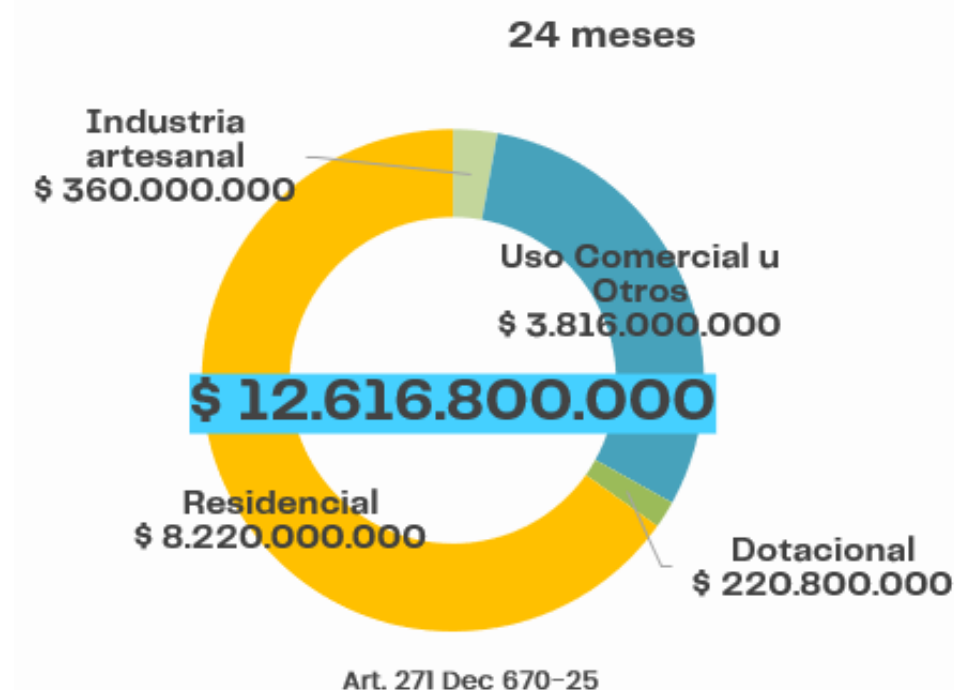
Uso	Área construida a entregar (M²)	Cantidad de moradores	Costo / Unidad de ida y vuelta
Industria artesanal	980,74	5	\$ 25.000.000
Uso Comercial u Otros	15.236,54	53	\$ 265.000.000
Dotacional	1.643,12	4	\$ 20.000.000
Residencial	29.648,96	137	\$ 685.000.000
TOTAL	47.509,36	199	\$ 995.000.000

Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

5.1.2.4.2. Pago de arrendamiento

El propietario morador vinculado al esquema de canje tendrá derecho a un pago transitorio de arrendamiento entre la entrega del inmueble al proyecto y la entrega de la unidad de reemplazo, conforme al artículo 8 del Decreto Distrital 670 de 2025, que establece medidas de permanencia temporal y continuidad residencial y productiva. Para la estructuración financiera del Plan Parcial La Estación se adopta un horizonte de 24 meses con un total del pago de arrendamiento por \$12.616.800.000. El valor mensual de referencia es de \$2.500.000 para unidades residenciales, \$3.000.000 para usos comerciales y otros compatibles, \$3.000.000 para industria artesanal y \$2.300.000 para unidades dotacionales. Para las 199 unidades del esquema de canje, el costo total estimado asciende a \$12.616.800.000, distribuidos en \$8.220.000.000 para 137 unidades residenciales, \$3.816.000.000 para 53 comerciales y otros usos, \$220.800.000 para 4 dotacionales y \$360.000.000 para 5 de industria artesanal.

Ilustración 46. Pago de arrendamiento a moradores vinculados al plan parcial



Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

Tabla 19. Pago de arrendamiento a moradores vinculados al plan parcial

Uso	Moradores	Costo arriendo
Industria artesanal	5	\$ 3.000.000
Uso Comercial u Otros	53	\$ 3.000.000
Dotacional	4	\$ 2.300.000
Residencial	137	\$ 2.500.000

Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

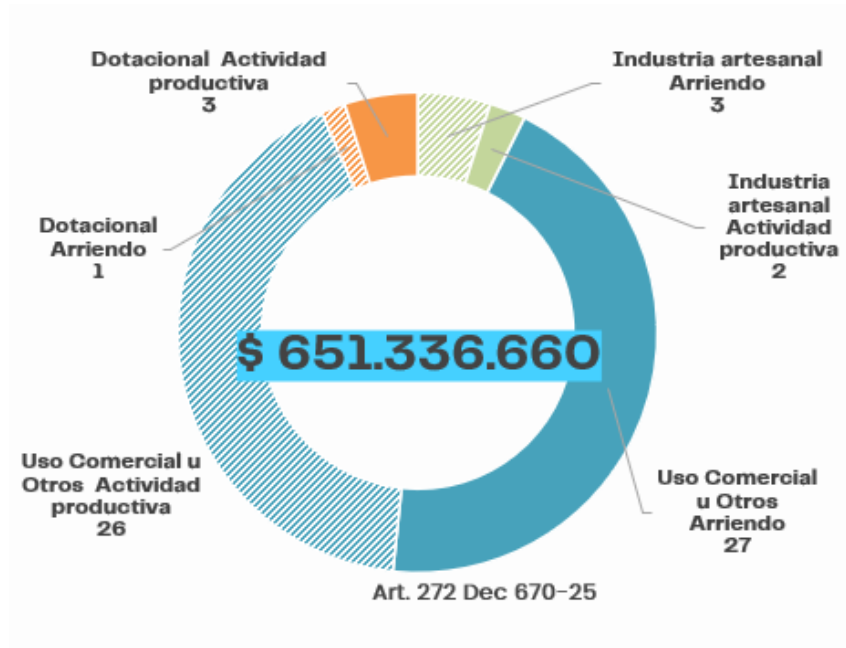
5.1.2.4.3. Reconocimiento del lucro cesante para actividades productivas.

El reconocimiento del lucro cesante tiene como finalidad compensar la pérdida temporal de ingresos o utilidades que puedan sufrir los propietarios de inmuebles destinados a actividades económicas y los titulares de actividades productivas vinculadas al Plan Parcial La Estación

durante el proceso de reubicación y ejecución del proyecto. Esta medida se incorpora dentro de las obligaciones transitorias de protección a moradores y actividades productivas previstas en el Decreto Distrital 670 de 2025, particularmente en lo relacionado con los reconocimientos económicos asociados a la interrupción temporal de actividades generadoras de renta y producción.

Para efectos de la estructuración financiera del proyecto, se adopta un reconocimiento de un único pago calculado total por lucro cesante asciende a \$651.336.660 con base en los valores de referencia definidos para arrendamientos y actividades productivas. El costo total estimado asciende a \$651.336.660, distribuido en \$42.021.720 para 4 unidades de industria artesanal por concepto de arrendamiento, \$10.505.430 para 1 unidad de industria artesanal por actividad productiva, \$304.657.470 para 29 unidades comerciales y otros usos por arrendamiento, \$252.130.320 para 24 unidades comerciales y otros usos por actividad productiva, \$10.505.430 para 1 unidad dotacional por arrendamiento y \$31.516.290 para 3 unidades dotacionales por actividad productiva.

Ilustración 47. Reconocimiento del lucro cesante para actividades productivas



Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

Tabla 20. Reconocimiento del lucro cesante para actividades productivas

Uso	Concepto del lucro cesante	Cantidad de Moradores	1 solo pago
Industria artesanal	Arriendo	4	\$ 42.021.720
	Actividad productiva	1	\$ 10.505.430
Uso Comercial u Otros	Arriendo	29	\$ 304.657.470
	Actividad productiva	24	\$ 252.130.320
Dotacional	Arriendo	1	\$ 10.505.430
	Actividad productiva	3	\$ 31.516.290
TOTAL		62	\$ 651.336.660

Fuente: Elaboración propia con información de Catastro distrital

5.1.2.5. Obligaciones transitorias con los propietarios de los Bienes de Interés Cultural

El ámbito del Plan Parcial comprende 277 unidades inmobiliarias, de las cuales 13 corresponden a Bienes de Interés Cultural (BIC) localizados en el área de manejo diferenciado; en consecuencia, el Plan Parcial incorpora como carga local las intervenciones de reforzamiento estructural y adecuación de fachadas, así como las obligaciones transitorias asociadas a la movilización (\$65.000.000), el pago de arrendamiento (\$768.000.000) y el reconocimiento de lucro cesante para las actividades productivas afectadas (\$31.516.290), para un costo total estimado de \$864.516.290.

Tabla 21. Obligaciones transitorias con los propietarios de los Bienes de Interés Cultural

Uso		Moradores
Industria artesanal		1
Uso Comercial u Otros		2
Residencial		10
TOTAL		13
Movilización	Pago de arrendamiento	Reconocimiento del lucro cesante
\$ 65.000.000	\$ 768.000.000	\$ 31.516.290
Total \$ 864.516.290		

Fuente: Elaboración propia

5.2. Gestión Financiera

5.2.1. Procedimiento reparto de cargas y beneficios

El reparto de cargas y beneficios en el Plan Parcial de Renovación Urbana La Estación se fundamenta en el principio de equidad establecido por la Ley 388 de 1997, mediante el cual los actores del proceso urbanístico asumen proporcionalmente las obligaciones y participan de los beneficios derivados de la transformación del suelo.

El procedimiento inicia con la identificación de las cargas urbanísticas, tanto generales como locales, asociadas a la provisión de espacio público, equipamientos, infraestructura vial y demás componentes del sistema urbano. En paralelo, se estiman los beneficios urbanísticos derivados del aprovechamiento del suelo, expresados en áreas vendibles y edificabilidad, conforme a la normativa del plan y al valor del suelo urbanizado.

Finalmente, se calcula el valor residual del suelo a partir del precio esperado del producto inmobiliario, descontando el valor del suelo inicial, los costos de construcción y adecuación de cargas, los costos asociados al desarrollo del proyecto y la rentabilidad esperada. Este análisis permite equilibrar cargas y beneficios, asegurando viabilidad económica, equidad entre propietarios y sostenibilidad del desarrollo urbano.

5.2.2. Integración Inmobiliaria, aportes y participación predial.

Se identifican dos grupos de aportantes: el grupo inversionista, conformado por los predios objeto de adquisición directa, y el grupo de moradores aportantes. El grupo inversionista aporta un área predial de 24.941,54 m², con un valor inicial total estimado de \$72.794.408.724, mientras que los moradores aportantes incorporan 47.509,36 m², con un valor inicial total de \$78.101.377.023. En conjunto, el esquema de participación predial comprende 72.450,90 m² y un valor inicial consolidado de \$150.895.785.746, constituyendo la base para la distribución proporcional de derechos fiduciarios, aprovechamientos urbanísticos y obligaciones derivadas del desarrollo del Plan Parcial.

Tabla 22. Integración Inmobiliaria, aportes y participación predial

	Propietarios	Área predial	Valor inicial por m ²	Valor inicial total (\$)
1	Grupo inversionista	24.941,54	\$ 2.918.601	\$ 72.794.408.724
2	Moradores aportantes	47.509,36	\$ 1.643.915	\$ 78.101.377.023
	total	72.450,90	\$ 1.643.915	\$ 150.895.785.746

Fuente: Elaboración propia

5.2.3. Fideicomiso

Se constituye la Fiducia Mercantil Inmobiliaria para el desarrollo y ejecución del Plan Parcial La Estación para la UGU 1 del Plan Parcial. La Fiducia Principal gira los recursos a los Fideicomisos de Desarrollo de la UGU al cumplimiento de hitos de giro.

Los principales hitos de giro son:

- Aprobación del Plan Parcial.
- Crédito constructor.
- Cumplimiento en metas de porcentaje de preventas.
- Ejecución y entrega de obras de urbanismo.
- Cumplimiento de Política Pública de Protección a Moradores.
- Certificación de designación de interventor
- Certificación de la fiduciaria del cumplimiento de las condiciones de giro.

Ilustración 48. Composición del Fideicomiso del Plan parcial



Fuente: Elaboración propia

5.2.4. Beneficios y aprovechamientos urbanísticos

5.2.4.1. Ingresos Por Ventas

Los ingresos por ventas del Plan Parcial se estiman en \$1.231.466.279.334, calculados a partir de las áreas vendibles definidas para cada uso y de los precios de venta por metro cuadrado construido adoptados en el modelo financiero. Se consideró un precio de \$7.000.000/m² para vivienda VIS/VIP y de \$6.000.000/m² para comercio y servicios, servicios logísticos, industria artesanal y usos dotacionales. La mayor participación corresponde a la vivienda VIS/VIP, con ingresos estimados de \$982.628.702.414 (80% del total), seguida de comercio y servicios con \$123.148.130.452 (10%), servicios logísticos con \$87.850.881.045 (7%) e industria artesanal con \$37.838.565.423 (3%), evidenciando que la viabilidad económica del proyecto se sustenta principalmente en el componente residencial.

Tabla 23. Ingresos Por Ventas

Ingresos por Ventas	UAU 1				TOTAL
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	Total
Vivienda VIS/VIP		\$ 290.499.685.592	\$ 419.733.734.679	\$ 272.395.282.144	\$ 982.628.702.414
Comercio y Servicios	\$ 43.408.670.634	\$ 22.784.289.066	\$ 32.920.292.916	\$ 24.034.877.836	\$ 123.148.130.452
Servicios Logísticos	\$ 87.850.881.045				\$ 87.850.881.045
Industria Artesanal	\$ 20.670.795.540			\$ 17.167.769.883	\$ 37.838.565.423
Total	\$ 151.930.347.219	\$ 313.283.974.658	\$ 452.654.027.595	\$ 313.597.929.863	\$ 1.231.466.279.334
% Part.	12,34%	25,44%	36,75%	25,47%	100%

Fuente: Elaboración propia

5.2.4.2. Costos Directos de Construcción

Los costos directos de construcción ascienden a \$555.252.008.738, equivalentes al 45% de los ingresos proyectados. Estos valores se calcularon mediante costos unitarios de construcción de \$2.500.000/m² para vivienda VIS/VIP e industria artesanal, \$2.400.000/m² para comercio y servicios y \$2.350.000/m² para servicios logísticos. La vivienda concentra el mayor costo directo, con \$412.869.202.695 (74% del total), seguida de comercio y servicios con \$70.370.360.258 (13%), servicios logísticos con \$40.480.307.933 (7%) e industria artesanal con \$31.532.137.853 (6%), lo que refleja la alta incidencia de la construcción residencial en la estructura financiera del Plan Parcial.

Tabla 24. Costos Directos de Construcción

Costos Directos Construcción	UAU 1				TOTAL
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	Total
Vivienda VIS/VIP		\$ 122.058.691.425	\$ 176.358.712.050	\$ 114.451.799.220	\$ 412.869.202.695

Comercio y Servicios	\$ 24.804.954.648	\$ 13.019.593.752	\$ 18.811.595.952	\$ 13.734.215.906	\$ 70.370.360.258
Servicios Logísticos	\$ 40.480.307.933				\$ 40.480.307.933
Industria Artesanal	\$ 17.225.662.950			\$ 14.306.474.903	\$ 31.532.137.853
Total	\$ 82.510.925.531	\$ 135.078.285.177	\$ 195.170.308.002	\$ 142.492.490.029	\$ 555.252.008.738

Fuente: Elaboración propia

5.2.4.1. Costos Indirectos De Construcción

Los costos indirectos de construcción se estiman en \$264.765.250.057, correspondientes al 21,5% de los ingresos por ventas. Este componente se estructuró a partir de los porcentajes definidos en el modelo financiero: honorarios (12%), impuestos (4%), gastos de administración (0,5%), gastos de ventas (1%) y gastos financieros (4%). La distribución de estos costos entre las manzanas mantiene una proporción similar a la participación de cada unidad de actuación en los ingresos totales, siendo la Manzana 3 la de mayor incidencia con \$97.320.615.933 (37% del total).

Tabla 25. Costos Indirectos de Construcción

Costos indirectos	UAU 1				TOTAL
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	Total
	\$ 32.665.024.652	\$ 67.356.054.551	\$ 97.320.615.933	\$ 67.423.554.921	\$ 264.765.250.057

Fuente: Elaboración propia

5.2.4.2. Cálculo Utilidad

La utilidad estimada del Plan Parcial asciende a \$160.090.616.313, equivalente al 13% de los ingresos totales por ventas, porcentaje adoptado como margen objetivo de rentabilidad para el desarrollo inmobiliario. La mayor participación corresponde nuevamente al componente de vivienda VIS/VIP, con una utilidad estimada de \$127.741.731.314 (80% del total), seguida de comercio y servicios con \$16.009.256.959, servicios logísticos con \$11.420.614.536 e industria artesanal con \$4.919.013.505. Este margen permite cubrir el riesgo asociado a la gestión predial, la construcción y la comercialización del proyecto, manteniendo condiciones razonables de viabilidad financiera.

Tabla 26. Cálculo Utilidad

Cálculo Utilidad	UAU 1				TOTAL
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	Total
Vivienda VIS/VIP		\$ 37.764.959.127	\$ 54.565.385.508	\$ 35.411.386.679	\$ 127.741.731.314
Comercio y Servicios	\$ 5.643.127.182	\$ 2.961.957.579	\$ 4.279.638.079	\$ 3.124.534.119	\$ 16.009.256.959
Servicios Logísticos	\$ 11.420.614.536			\$ 0	\$ 11.420.614.536
Industria Artesanal	\$ 2.687.203.420			\$ 2.231.810.085	\$ 4.919.013.505

Total	\$ 19.750.945.138	\$ 40.726.916.705	\$ 58.845.023.587	\$ 40.767.730.882	\$ 160.090.616.313
--------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	---------------------------

Fuente: Elaboración propia

5.2.5. Cargas urbanísticas

El costo total de las cargas urbanísticas y de urbanismo asciende a \$62.394.204.450, equivalente al 5% de los ingresos proyectados. Estas cargas se dividen en dos componentes: cargas generales y cargas locales.

5.2.5.1. Cargas urbanísticas Generales

Las cargas generales corresponden a la malla vial arterial, con un valor de \$9.111.723.360, destinadas a garantizar la conectividad estructurante del área de influencia del Plan Parcial. La participación en estas cargas garantiza el acceso a un índice de construcción mayor al 7.0, que para el caso del plan parcial propone el 9.0.

Tabla 27. Cargas urbanísticas Generales

Costeo de Cargas Urbanísticas	Área m²	Costo total
Malla Vial Arterial adecuación y ampliación	5.878,53	\$ 9.111.723.360

Fuente: Elaboración propia

5.2.5.2. Locales

Por su parte, las cargas locales ascienden a \$53.282.481.090 e incorporan las obligaciones asociadas a espacio público, equipamientos, infraestructura vial secundaria, controles ambientales, protección patrimonial y demás intervenciones requeridas por el Decreto Distrital 555 de 2021.

Tabla 28. Cargas urbanísticas Locales

Costeo de Cargas Urbanísticas	Área m²	Costo total
Vías Locales adecuación y ampliación	8.005,14	\$ 10.006.422.881
Espacio Público adecuación y dotación	13.133,56	\$ 8.536.813.140
Compensación Espacio Público de proximidad	13.885,68	\$ 3.637.338.565
Construcción de Equipamiento	2.853,03	\$ 256.773.042
Compensaciones moradoras (Arriendos temporales, movilización)		\$ 14.263.136.660
Equipamientos por construir (Bosconia - Fundación Servicio civil y Fundación Renacer - ICBF)	800,00	\$ 4.799.973.600
Reforzamiento estructural y remodelación de fachada BICs	3.104,51	\$ 10.865.779.050
Costos de gestión		\$ 916.135.430
Total		\$ 53.282.481.090

Fuente: Elaboración propia

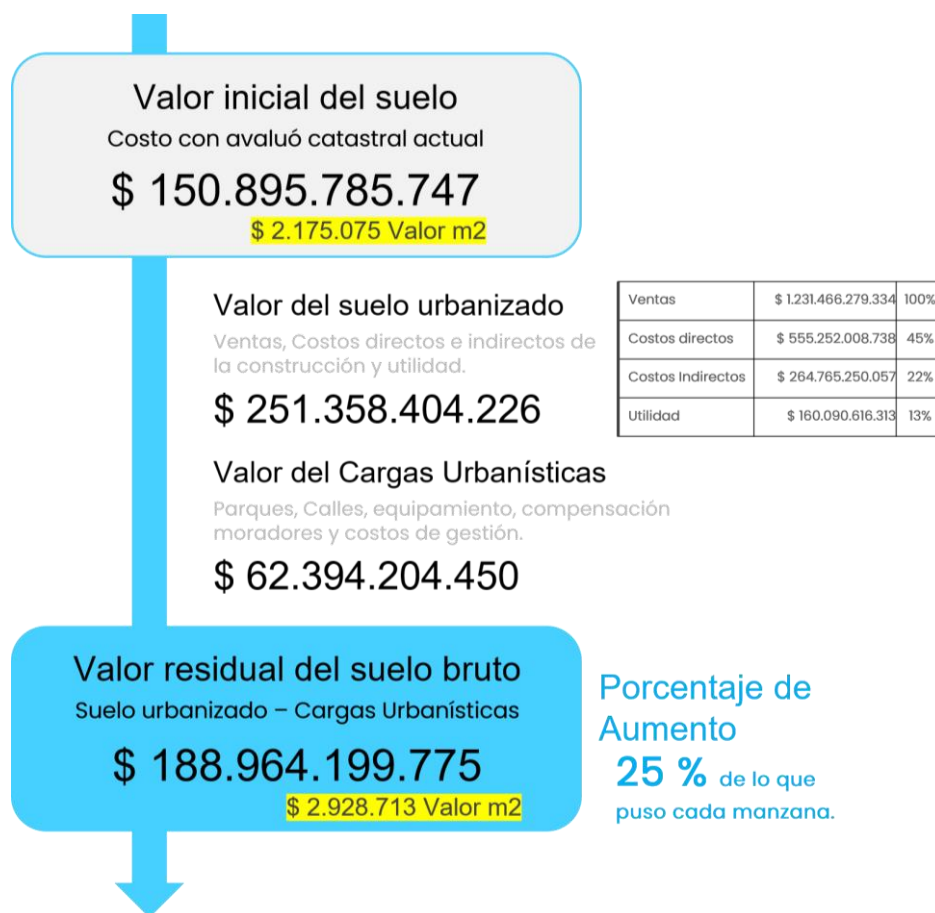
5.2.6. Valor residual del suelo

El valor residual del suelo constituye el principal indicador para determinar la viabilidad económica del Plan Parcial La Estación, ya que representa el valor máximo que puede reconocer el proyecto por el suelo una vez descontados todos los costos asociados al desarrollo urbanístico. Su cálculo

se realizó a partir de los ingresos proyectados por ventas de \$1.231.466.279.334, menos los costos directos de construcción (\$555.252.008.738), los costos indirectos (\$264.765.250.057), la utilidad esperada del proyecto (\$160.090.616.313) y las cargas urbanísticas (\$62.394.204.450).

Como resultado de este ejercicio, el modelo financiero arroja un valor residual del suelo bruto de \$188.964.199.775, cifra superior al valor inicial del suelo estimado en \$150.895.785.747. Esta diferencia positiva evidencia que el aprovechamiento urbanístico asignado por la propuesta permite absorber las cargas derivadas de la renovación urbana y mantener un margen económico suficiente para soportar la gestión predial, la ejecución de las obras públicas y privadas y el cumplimiento de las obligaciones urbanísticas y patrimoniales previstas para el Plan Parcial La Estación.

Ilustración 49. Valor residual del suelo



Fuente: Elaboración propia

5.2.7. Reparto de cargas y beneficios

La aplicación de la norma urbanística al ámbito del Plan Parcial La Estación evidencia diferencias en la distribución del valor residual del suelo entre las distintas manzanas de aprovechamiento. Para evaluar la equidad del sistema de reparto, se calculó el valor residual distribuido con base en el porcentaje de participación que representa cada manzana dentro del suelo bruto del Plan Parcial y, posteriormente, se determinó el valor del metro cuadrado equitativo resultante de dicha distribución.

Las Manzanas 2 y 3 presentan desbalances negativos del 0,69% y 1,00%, respectivamente, mientras que las Manzanas 1 y 4 registran saldos positivos del 1,60% y 0,10%. En términos

económicos, esto implica que la Manzana 1 debe recibir una transferencia equivalente al 1,60%, correspondiente a \$ 19.717.712.52, y la Manzana 4 una transferencia del 0,10%, equivalente a \$1.184.491.547. Estos valores son compensados por las Manzanas 2 y 3, que en conjunto aportan el 1,69% requerido para equilibrar el sistema de reparto y garantizar que todas las manzanas converjan hacia un valor equitativo del suelo de aproximadamente \$20.902.204.074.

Este mecanismo de transferencias permite materializar el principio de reparto equitativo de cargas y beneficios previsto en la Ley 388 de 1997, asegurando que las diferencias derivadas de la localización, la edificabilidad y la configuración urbanística de cada manzana no generen ventajas o desventajas desproporcionadas entre los propietarios vinculados al desarrollo del Plan Parcial La Estación.

Tabla 29. Reparto de cargas y beneficios

	UAU 1				
	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	TOTAL
Ingresos por ventas	\$ 151.930.347.219	\$ 313.283.974.658	\$ 452.654.027.595	\$ 313.597.929.863	\$ 1.231.466.279.334
Costos directos	\$ 82.510.925.531	\$ 135.078.285.177	\$ 195.170.308.002	\$ 142.492.490.029	\$ 555.252.008.738
Costos Indirectos	\$ 32.665.024.652	\$ 67.356.054.551	\$ 97.320.615.933	\$ 67.423.554.921	\$ 264.765.250.057
Utilidad	\$ 19.750.945.138	\$ 40.726.916.705	\$ 58.845.023.587	\$ 40.767.730.882	\$ 160.090.616.313
VALOR DEL SUELO URBANIZADO	\$ 17.003.451.898	\$ 70.122.718.224	\$ 101.318.080.073	\$ 62.914.154.031	\$ 251.358.404.226
% Ventas	12,34%	25,44%	36,76%	25,47%	100,00%
% transferencias	1,60%	-0,69%	-1,00%	0,10%	0,00%
% de distribución con transferencias	13,94%	24,75%	35,75%	25,56%	100,00%
Costos totales del urbanismo	\$ 7.697.793.521	\$ 15.873.032.574	\$ 22.934.438.739	\$ 15.888.939.616	\$ 62.394.204.450
Valor Residual Del Suelo Bruto	\$9.305.658.377	\$54.249.685.650	\$78.383.641.333	\$47.025.214.416	\$188.964.199.775
Área bruta estimada por manzana	10.936,93	17.221,68	24.883,06	18.166,95	71.208,63
Valor residual por m²	\$ 850.847	\$ 3.150.080	\$ 3.150.080	\$ 2.588.503	\$ 9.739.511
Valor a remunerar c/m² de suelo bruto	\$ 29.022.999.416	\$ 45.700.667.535	\$ 66.031.437.599	\$ 48.209.095.226	\$ 188.964.199.775
Transferencias	\$ 19.717.341.039	-\$ 8.549.018.115	-\$ 12.352.203.734	\$ 1.183.880.810	\$ 0

Fuente: Elaboración propia

Tabla 30. Valor residual del suelo después de transferencias

	MZ 1	MZ 2	MZ 3	MZ 4	Total
Ingresos por ventas	\$ 171.647.688.258	\$ 304.734.956.543	\$ 440.301.823.861	\$ 314.781.810.673	\$ 1.231.466.279.334
Costos directos	\$ 82.510.925.531	\$ 135.078.285.177	\$ 195.170.308.002	\$ 142.492.490.029	\$ 555.252.008.738
Costos Indirectos	\$ 32.665.024.652	\$ 67.356.054.551	\$ 97.320.615.933	\$ 67.423.554.921	\$ 264.765.250.057
Utilidad	\$ 19.750.945.138	\$ 40.726.916.705	\$ 58.845.023.587	\$ 40.767.730.882	\$ 160.090.616.313
Valor Suelo Urbanizado	\$ 36.720.792.937	\$ 61.573.700.109	\$ 88.965.876.338	\$ 64.098.034.841	\$ 251.358.404.226
Costos totales urb.	\$ 7.697.793.521	\$ 15.873.032.574	\$ 22.934.438.739	\$ 15.888.939.616	\$ 62.394.204.450
Valor Residual Suelo Bruto	\$ 29.022.999.416	\$ 45.700.667.535	\$ 66.031.437.599	\$ 48.209.095.226	\$ 188.964.199.775
Valor Residual m²	\$ 2.653.670	\$ 2.653.670	\$ 2.653.670	\$ 2.653.670	\$ 2.653.670

Fuente: Elaboración propia

6. Reflexiones finales

La propuesta del Plan Parcial La Estación demuestra viabilidad normativa al cumplir las disposiciones establecidas en los instrumentos de planificación de diferente jerarquía, en especial las contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021, el Decreto Nacional 1077 de 2015 y las determinantes urbanísticas y patrimoniales aplicables al ámbito de intervención. La formulación incorpora adecuadamente las obligaciones urbanísticas, los sistemas generales y locales, los controles ambientales y las áreas de manejo diferenciado requeridas para una actuación de renovación urbana de esta escala.

En materia de espacio público, el proyecto propone una red articulada de parques lineales, plazas, zonas verdes y corredores peatonales vinculados a usos comerciales y de permanencia, lo que contribuye a mejorar las condiciones de habitabilidad, fortalecer la vida urbana y reactivar un sector caracterizado por la fragmentación física y social. La estrategia permite incrementar significativamente la oferta de espacio público efectivo y consolidar una estructura de proximidad coherente con los lineamientos definidos para la UPL Centro Histórico y la Actuación Estratégica Pieza de Encuentro.

La incorporación de la Política de Protección a Moradores constituye uno de los principales aportes del proyecto, al integrar mecanismos de canje, reubicación temporal, movilización, pago de arrendamiento y reconocimiento de lucro cesante que permiten plantear la permanencia o retorno de aproximadamente el 75% de los propietarios vinculados al proceso de renovación urbana. Este enfoque supera modelos tradicionales basados exclusivamente en adquisición predial y favorece una transformación urbana con mayor continuidad social, económica y territorial.

Desde el punto de vista urbanístico, aunque la propuesta no agota el índice de construcción máximo permitido para el tratamiento de renovación urbana, el ejercicio de edificabilidad evidencia un equilibrio adecuado entre densificación, capacidad de soporte urbano, conservación patrimonial y calidad del espacio público. La organización de plataformas activas en primer piso y torres residenciales de hasta 26 pisos permite concentrar la edificabilidad liberando suelo para

espacio público, equipamientos y áreas comunales, lo que contribuye a una mejor relación entre intensidad edificatoria y calidad urbana.

La mezcla de usos residenciales, comerciales, logísticos y de servicios responde a las dinámicas identificadas en el diagnóstico y favorece la revitalización económica del sector mediante un modelo de ocupación diverso y complementario. La concentración de actividades productivas de menor impacto sobre los corredores estructurantes y la consolidación de vivienda de interés social y prioritario en el interior de la pieza contribuyen a reducir riesgos de gentrificación y exclusión social, promoviendo una renovación urbana asociada a las actividades tradicionales y a la permanencia de población residente.

El análisis financiero y el ejercicio de reparto equitativo de cargas y beneficios permiten concluir que la actuación es económicamente viable. El valor residual del suelo bruto resultante supera el valor inicial consolidado del suelo, generando un incremento de valor urbanístico que puede ser distribuido entre los propietarios mediante mecanismos de compensación. Aunque el balance inicial evidenció diferencias en la participación de las manzanas, la aplicación de transferencias internas permitió alcanzar un valor equitativo del suelo, materializando el principio de equidistribución previsto en la Ley 388 de 1997.

Adicionalmente, el proyecto reconoce el patrimonio cultural como un activo estructurante de la renovación urbana y no como una restricción aislada. La incorporación de cargas específicas para el reforzamiento estructural, la adecuación de fachadas y las medidas transitorias asociadas a los Bienes de Interés Cultural permite compatibilizar la conservación de la memoria urbana con la incorporación de nuevos aprovechamientos y actividades compatibles con su valor arquitectónico y tipológico.

La cercanía del ámbito a la futura infraestructura del Regiotram de Occidente, a la red de ciclo infraestructura de la carrera 19A y al Área de Integración Multimodal Caracas–Calle 26 posiciona al Plan Parcial como una oportunidad estratégica para consolidar un modelo de movilidad sostenible basado en la proximidad, la caminabilidad y la articulación entre escalas barriales, urbanas y regionales.

En síntesis, el Plan Parcial La Estación evidencia que es posible estructurar una operación de renovación urbana que combine viabilidad normativa, sostenibilidad financiera, protección patrimonial, fortalecimiento del espacio público, mezcla equilibrada de usos y mecanismos efectivos de protección a moradores. La propuesta no solo resuelve un problema de transformación física del suelo, sino que plantea una estrategia integral de reactivación urbana orientada a recuperar la función residencial del centro ampliado, fortalecer las dinámicas económicas existentes y construir un modelo de renovación urbana más inclusivo, equilibrado y sostenible para Bogotá.

7. Bibliografía

- Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. (2021). *Decreto Distrital 555 de 2021, “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D. C.”. Bogotá, D. C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. (2023). *Decreto Distrital 072 de 2023, “Por el cual se reglamenta el procedimiento para la declaratoria e incorporación de áreas al inventario distrital de espacio público”. Bogotá, D. C.
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D. C. (2025). *Decreto Distrital 670 de 2025, “Por el cual se adopta la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas afectadas por actuaciones urbanísticas en el Distrito Capital”. Bogotá, D. C.
- Concejo de Bogotá, D. C. (2017). *Acuerdo Distrital 013 de 2017, “Por medio del cual se establecen disposiciones relacionadas con instrumentos de gestión y financiación urbana”. Bogotá, D. C.
- Empresa Férrea Regional. (2024). *Proyecto RegioTram de Occidente: información técnica y cartográfica de referencia*. Bogotá, D. C.
- IDECA – Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital. (2026). *Mapas de Bogotá: información catastral, avalúos y estratificación*. Recuperado de <https://mapas.bogota.gov.co>
- República de Colombia. (1997). *Ley 388 de 1997, “Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989 y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones”. Diario Oficial No. 43.091.
- República de Colombia. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2015). *Decreto 1077 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*. Bogotá, D. C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2023). *Resolución 2000 de 2023, “Por la cual se adoptan las condiciones normativas de la Actuación Estratégica Pieza de Reencuentro”. Bogotá, D. C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2024). *Documento Técnico de Soporte de la Unidad de Planeamiento Local Centro Histórico Ampliado*. Bogotá, D. C.
- Secretaría Distrital de Planeación. (2026). *Sistema de Información Normativa Urbanística y Plan de Ordenamiento Territorial – SINUPOT*. Recuperado de <https://sinupot.sdp.gov.co>
- Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital. (2026). *Información catastral y cartográfica oficial del Distrito Capital*. Bogotá, D. C.

8. Anexos

- Reparto equitativo de cargas
- Fichas de diagnóstico BIC
- Presentación Plan parcial La Estación