



**PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA
“PARQUE LOGÍSTICO REVIVE”**

Autores

**Diego Andrés Giraldo Arboleda
Edwin Emir Garzón Garzón
Mónica del Pilar Perilla Escobar**

**Trabajo presentado como requisito para optar por el
título de Magister en Derecho y Gestión Urbanística
Cohorte 2022-2E**

Tutor

Ursula Ablanque Mejía

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

**Bogotá D.C. - Colombia
2023**

PLAN PARQUE LOGÍSTICO
PARCIAL REVIVE
DE RENOVACIÓN
URBANA

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

Diego Andrés Giraldo Arboleda
Mónica del Pilar Perrilla Escobar
Edwin Emir Garzón Garzón

2023

INTRODUCCIÓN	4
JUSTIFICACIÓN	6
LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	7
IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PLAN PARCIAL	9
DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN	11
1. CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES	11
1.1 ANTECEDENTES DEL CONTEXTO URBANO	14
1.2 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	24
1.3 SITUACIONES PROBLEMÁTICAS EXISTENTES	32
2. MARCO NORMATIVO	36
2.1 DECRETO DISTRITAL 555 DE 2021	41
2.2 COMPARATIVO UPZ CON UPL	54
2.3 ACTUACIONES ESTRATÉGICAS	64
3. DIAGNÓSTICO SISTEMAS ESTRUCTURANTES ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	70
3.1 DIAGNÓSTICO DEL MEDIO NATURAL - ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	70
3.2 ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS	73
3.3 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO	74
3.4 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA CREATIVA Y DE INNOVACIÓN	87
4. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO	91
4.1 ANÁLISIS DE DIAGNOSTICO	92
4.2 LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN	95
PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL	97
1. INTRODUCCIÓN	97
2. SUPUESTOS Y PUNTOS DE PARTIDA	98
3. OBJETIVOS	98
4. MODELO DE CIUDAD DESEADO	99
5. DIRECTRICES NORMATIVAS	100
5.1 EJERCICIOS DE MODELACIÓN Y APLICACIÓN NORMATIVA	101
5.2 CONCLUSIONES DEL PRIMER ACERCAMIENTO A LA NORMATIVA DEL POT 555	106
5.3 PROPUESTA CIRCULAR CON CARÁCTER DE DOCTRINA	107
5.4 REGLAMENTACIÓN DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA	110
6. PROPUESTA URBANÍSTICA	114
7. ÁREAS DE LA PROPUESTA	116
8. PROPUESTA MORFO TIPOLOGICA	117
POLÍTICA DE PROTECCIÓN A MORADORES	122
1. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y FINANCIERA DE MORADORES	122
2. DIAGNOSTICO DE MORADORES	123
3. ESTRATEGIA DE VINCULACIÓN Y ATENCIÓN DE MORADORES	134
4. COSTOS ASOCIADOS A LA PROTECCIÓN DE MORADORES Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS	137

5. PROGRAMA DE INCENTIVOS PARA LA GESTIÓN PREDIAL	140
MODELO DE REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS.....	141
1. IDENTIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE CARGAS	141
2. IDENTIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN BENEFICIOS	143
3. RESULTADO DEL PROCESO DE REPARTO EQUITATIVO	145
4. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL.	147
5. FINANCIAMIENTO.....	150
CONCLUSIONES	150
1. CONCLUSIONES RESPECTO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA “ <i>PARQUE LOGÍSTICO REVIVE</i> ”.	151
2. ASPECTOS POR MEJORAR O PRECISAR.	151
ANEXOS	152
BIBLIOGRAFÍA	153

INTRODUCCIÓN

El presente documento se elabora con el propósito principal de presentar las alternativas de aplicación de la normativa contenida en el Decreto Distrital 555 de 2021 – POT vigente de la ciudad de Bogotá D.C., necesarias para el mejoramiento y fortalecimiento de un sector estratégico de carga, logística y transporte multimodal urbano de la ciudad, mediante el desarrollo articulado de instrumentos de planificación, gestión y financiación del suelo enmarcados en la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*”.

De esta manera, se busca evidenciar cómo desde un ámbito local, se pueden formular proyectos de calidad que inviten a pensar la ciudad desde una visión más periférica y regional. Las dinámicas mediante las cuales se establece el interés por pensar de una forma holística a la ciudad se pueden entender desde diferentes ámbitos. Para el caso específico de este documento, el foco central de análisis será la tecnología, la sostenibilidad, la interacción poblacional y la generación de comunidad bajo la creación de espacios y soportes urbanos adecuados para su desarrollo.

En este sentido se presenta a continuación un diagnóstico detallado de la situación urbana y normativa de un polígono que, por su localización y posible impacto en las dinámicas de movilidad urbana y regional, la generación de empleo y el fortalecimiento de procesos logísticos dentro de la ciudad, requiere una planificación y reordenamiento de su configuración urbana existente, dando uso y aplicación a la mayor cantidad de estrategias e instrumentos normativos disponibles, encaminados a lograr la mejor propuesta urbanística y normativa que permita potenciar las diferentes dinámicas existentes en la zona y demostrar como desde un ámbito de planificación de escala local se puede lograr un aporte significativo a la transformación de la ciudad en torno a los sistemas de transporte masivo públicos y el desarrollo de complejos logísticos como grandes generadores de empleo y de flujos económicos y sociales dentro de la ciudad.

De manera concreta, respecto del proyecto a presentar, lleva como nombre Plan Parcial “*Parque Logístico Revive*”, el cual se encuentra en sector reglamentado en tratamiento urbanístico de Renovación urbana en la modalidad de revitalización, disposición urbanística que establece una oportunidad para aumentar la potencialidad de la ciudad en relación con la mejora de la calidad de vida de los habitantes y el fomento de la economía de la ciudad, convirtiéndose el Proyecto del Plan Parcial en una oportunidad inmejorable en temas de transporte eficiente, vivienda y comercio como un medio para el crecimiento del Distrito Capital y una oportunidad para la administración de la ciudad para generar el desarrollo real de la infraestructura vial de Bogotá enmarcada como ciudad-región y así realizar el engranaje de proyectos integrales que sean soportes urbanos estratégicos para el oportuno y coherente crecimiento de la ciudad pensada bajo una lógica de eficiencia, efectividad competitividad y calidad de vida.

El proyecto que se plantea en este trabajo de grado se ubica en el Barrio Franco de la Localidad de Fontibón, antigua UPZ n.º 112 Granjas de Techo, que hace parte de la UPL n.º 30 Salitre, ubicada al borde occidental de la ciudad de Bogotá D.C.

El proyecto Plan Parcial “*Parque Logístico Revive*” pretende convertirse en un nodo de comunicación y movilidad estratégica que permita a los ciudadanos, inversionistas, comerciantes y turistas encontrar un lugar privilegiado para su permanencia habitual o transitoria y al ser un punto dinámico que cuenta con los medios de transporte efectivos que permiten acceder de manera rápida a la Zona Franca de la ciudad, el Terminal de Transporte Salitre y al Aeropuerto El Dorado, aunado con las centrales logísticas, bodegaje, comercio, y servicios aledaños junto con los municipios cercanos, transformándose así, en un eje empresarial importante en la ciudad de Bogotá armonizado con un atractivo proyecto de vivienda VIS y VIP.

Aquí, es determinante resaltar la importancia de lograr la articulación de intereses y mecanismos de intervención entre la Administración Distrital y los desarrolladores privados, para lograr que este proyecto se materialice como un engranaje estratégico de ciudad, en donde, como consecuencia de la consolidación de las estaciones del Metro de Bogotá, el Regio-Tram de Occidente en lo concerniente al tren de cercanías y Transmilenio, pueda realizarse un trabajo coordinado y pensando en una dinámica de ciudad para la generación de más empleos, viviendas de calidad y posibilidades de negocios tanto a nivel nacional como internacional, con una gestión de comunicación efectiva por medio de la concentración de servicios Call Center y de Empresas de logística y carga que harán parte del sector, bajo una dinámica empresarial y comercial que permita la deducción de los índices de contaminación y de congestión vial, generándose así, operaciones relacionadas con el movimiento de materias primas o productos de manera efectiva y rentable.

A continuación, se muestran las condiciones actuales de ciudad bajo la nueva reglamentación urbanística que plantea el POT dispuesto en el Decreto Distrital 555 de 2021 en relación con el terreno en donde se ubica el mencionado proyecto, junto con los antecedentes urbanísticos importantes que hacen parte del sector, exponiendo así la viabilidad arquitectónica y económica, la rentabilidad, procedencia y dificultades encontradas durante el análisis de este proyecto, para finalizar con unas recomendaciones para la administración pública del distrito en lo concerniente a la aplicación del citado POT para el beneficio de todos y de la ciudad en términos de crecimiento y desarrollo tanto demográfico como económico, permitiendo consolidar una ciudad eficiente, eco sostenible y con calidad de vida para sus habitantes.

JUSTIFICACIÓN

Este ejercicio parte de una discusión académica entorno a la posibilidad real de materializar procesos de renovación urbana mediante la adopción de planes parciales sujetos al marco normativo del Decreto Distrital 555 de 2021, Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C, que incorpora una serie de directrices y criterios normativos aplicables a dicho instrumento, enmarcados en una política de reverdecimiento de la ciudad, sumada a procesos de revitalización y protección a moradores originales y actividades productivas presentes en las áreas a intervenir.

El Decreto Distrital 555 de 2021 como nuevo Plan de Ordenamiento Territorial - POT- de Bogotá Distrito Capital establece en su artículo 2, referente a los desafíos del ordenamiento territorial de la ciudad, la meta de aportar al cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible planteados junto con la descarbonización ambiental, pretendiendo así la reducción de la contaminación de la capital bajo unos lineamientos de ciudad sostenible, justa, cuidadora, cercana, equitativa e incluyente, en contraste con el desafío económico de promover la reactivación, el desarrollo productivo y la competitividad del Distrito Capital.

En este sentido, y desde la óptica de la planificación urbanística, la intención académica de formular un plan parcial de renovación urbana, como objeto principal de este trabajo de grado, se configura como una oportunidad para revisar los aspectos que desde la norma pueden influir en la evolución de Bogotá, especialmente, teniendo como punto de partida que desde la fecha en entrada en vigencia del mencionado decreto no ha sido radicado ante la Secretaría Distrital de Planeación - SDP algún proyecto de plan parcial en la modalidad de renovación urbana, que permita dar aplicación efectiva a las directrices y estrategias normativas adoptadas en el POT y con ello realizar el ejercicio de evaluación del impacto y la viabilidad real de proyectos que buscan maximizar el aprovechamiento de su área útil y al mismo tiempo generar espacios de gran calidad urbana que faciliten la simbiosis urbana de los diferentes actividades económicas, la vivienda, los espacios para el encuentro ciudadano y el transporte público urbano y regional, aportando a la política distrital de espacio público que busca aumentar la calidad ambiental del espacio público para reverdecer a Bogotá, así como adaptarse y mitigar los efectos del cambio climático.

LOCALIZACIÓN Y DELIMITACIÓN ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN



Ilustración 1. Localización general. Elaboración propia.

El ámbito de planificación propuesto para la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive” se localiza en el centro-occidente de Bogotá, en el sector conocido como Ciudad Salitre que se configura entre la Avenida El Dorado (Calle 26), la Calle 22, la Carrera 50 y la Avenida Boyacá (Carrera 72).

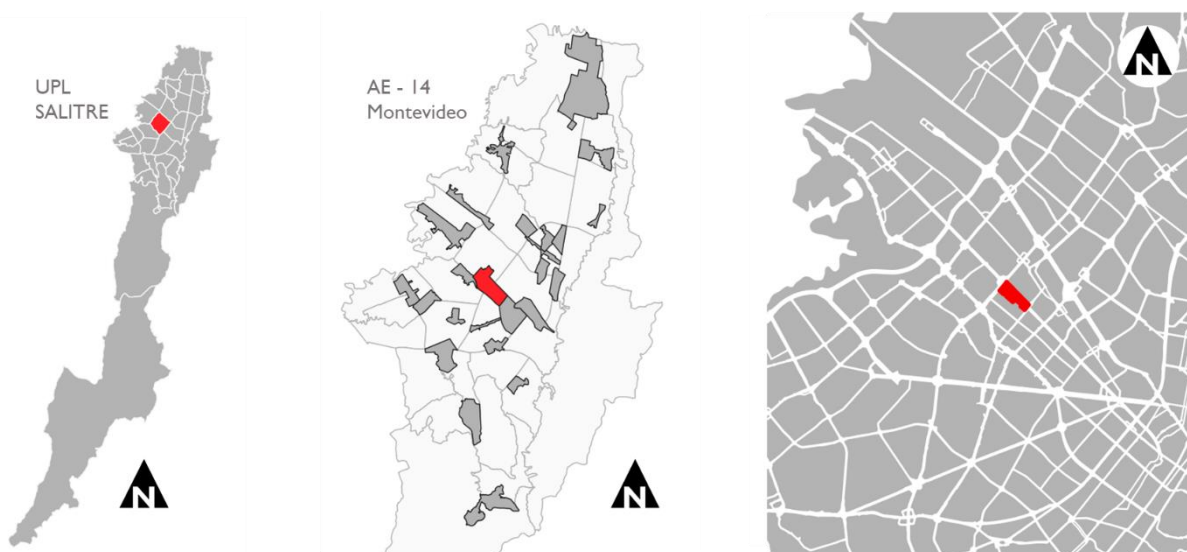


Ilustración 2. Localización específica. Elaboración propia.

El Plan Parcial se ubica dentro de la UPL Salitre, así como dentro de la Actuación Estratégica No. 14 - Montevideo, haciendo parte del Área de Innovación y Zona industrial de Fontibón – Engativá, colinda con la Zona de interés turístico de la Terminal de Transportes, cuyo propósito es promover la actividad económica en áreas de innovación cultural.



Ilustración 3. Ámbito de Planificación - Imagen de Google Earth. Elaboración propia.

El Ámbito de Planificación comprende un Área Total de 275.419,13 m² que incluyen el Canal San Francisco y sus áreas forestales protectoras, así como el área de desarrollo del Regio-Tram de Occidente sobre la proyectada Calle 22. Actualmente al interior del polígono se concentran mayoritariamente edificaciones destinadas a actividades de almacenamiento y depósito, bodegaje industrial y oficinas de servicios logísticos.

La propuesta de intervención busca en primera medida conservar y potenciar el desarrollo de las actividades logísticas presentes en ámbito y aprovechar el desarrollo del nodo de articulación de transporte público generado por el cruce de la Línea Metro y el Regio-Tram para incluir el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social y prioritario, así como complejos comerciales que permitan revitalizar el uso del sector y disminuir los impactos urbanos por vaciamiento poblacional en horarios no laborales.

Identificación de Linderos del ámbito de planificación:

NORORIENTE: Proyección de la Calle 22 / Av. Ferrocarril de Occidente – Línea de Regio-Tram
 SURORIENTE: Carrera 68 D
 NOROCCIDENTE: Avenida Boyacá – Proyectada Línea 4 de Metro
 SUROCCIDENTE: Calle 21

IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DEL PLAN PARCIAL

El ámbito de planificación del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*” se sitúa en un cruce estratégico de la ciudad de Bogotá que históricamente ha funcionado como nodo articulador de carga y logística del centro geográfico de la capital, que se potenciará con la entrada en operación de la Línea Metro de la Avenida Boyacá, y la Línea férrea del Regio-Tram de Occidente que se interceptan en el límite Noroccidente del ámbito de planificación, configurando una oportunidad propicia para el desarrollo de una intervención de escala urbana que facilite el cambio y articulación modal entre los diferentes sistemas de transporte existentes y proyectados en la zona, permita una renovación del espacio público, las infraestructuras urbanas, mientras fortalece el desarrollo inmobiliario entorno al potencial económico y de empleabilidad de los diferentes servicios comerciales y logísticos que tienen cabida y dinámica viva en el sector.

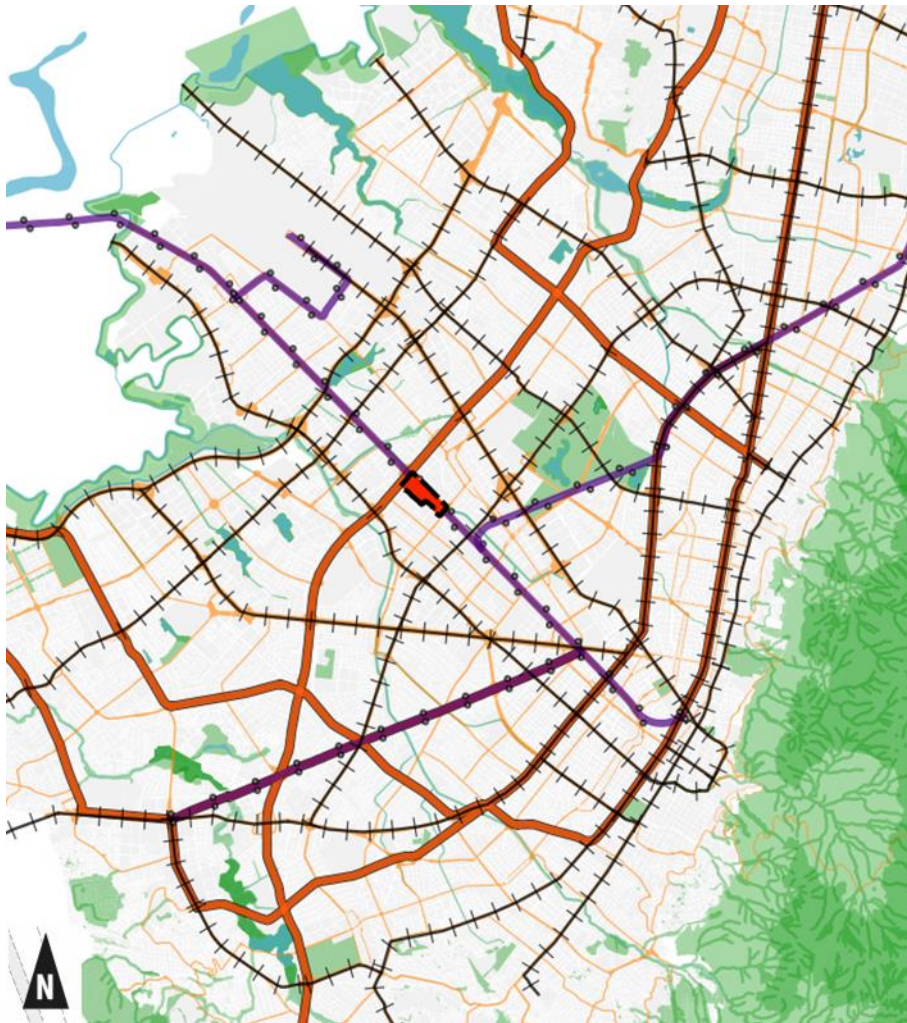


Ilustración 4. Importancia del PP en el sistema de movilidad Urbano - Regional. Elaboración propia.

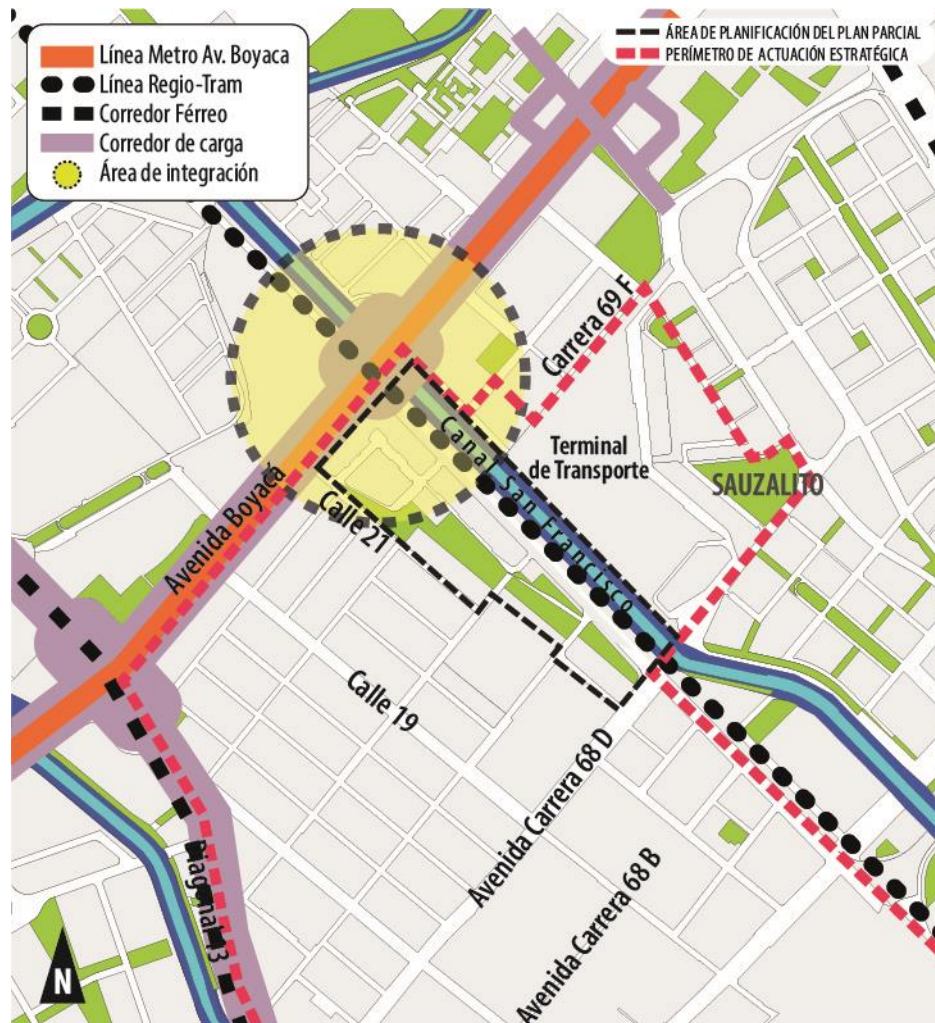


Ilustración 5. Relación del PP en el sistema de movilidad Urbano - Regional. Elaboración propia.

En este sentido, la formulación y adopción de un Plan Parcial para la zona se configura como el instrumento de planificación y gestión del suelo más propicio para garantizar una intervención transformadora integral, que privilegie la función social y ecológica de la propiedad y garantice la distribución equitativa de las cargas y de los beneficios con el propósito principal de aportar en la transformación urbana, la modernización de la actividad logística y la generación de un entorno urbano que dé lugar a esquemas lucrativos para los desarrolladores, como contraprestación al desarrollo de una pieza de ciudad con las mejores cualidades posibles.

DIAGNÓSTICO DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN

1. CONDICIONES URBANÍSTICAS ACTUALES



Ilustración 6. Localización - Imagen tomada de Google maps. Modificación propia

El anexo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021 define las Unidades de Planificación Local UPL como “(...) ámbitos de planeación y gestión territorial que cuentan con una delimitación y tamaño acorde a las necesidades y oportunidades que tiene la ciudad, respondiendo al propósito de garantizar proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes, servicios sociales y empleo en el marco del Modelo de Ordenamiento Territorial (...)”.

De igual manera dispone que estas UPL se estructuran teniendo en cuenta aspectos como extensión, condiciones físicas de ciudad, oferta de transporte público y tiempos de desplazamiento, un mejor equilibrio entre la población (habitante y flotante) con los soportes urbanos, las dinámicas económicas de escala local y la presencia de elementos de patrimonio cultural como determinantes de planeación, buscando que sean territorios que tengan una lectura territorial, siendo fácilmente identificables y que generen referentes identitarios y de gestión de las decisiones. Adicionalmente, dentro de dicho documento se establecen las variables tanto técnicas como estratégicas para efectuar su determinación tales como accesibilidad, cohesión, conveniencia, dinámica poblacional, dinámica económica de escala local y vecinal, densidad patrimonial.

En particular, respecto de la UPL No. 30 Salitre, donde se localiza el ámbito de planificación, el citado anexo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021, estableció que para la determinación de dicha UPL se tuvieron en consideración las condiciones socioeconómicas similares junto con el beneficio de vincular ambos costados de la Avenida El Dorado Límite occidental respecto de la proyección de la Avenida Longitudinal de Occidental -ALO-. Así mismo, se separa el Aeropuerto y Fontibón con el fin de reconocer la necesidad de autonomía de la pieza y su relación con su entorno. En coherencia con lo anterior, esta UPL es netamente urbana.

La UPL No. 30 Salitre cuenta con 1.578,49 hectáreas, colinda por el norte con la UPL No. 29 Tabora, desde la Transversal 96 con Avenida Mutis y siguiendo por esta hacia el oriente hasta la altura de la Avenida del Congreso Eucarístico -AK 68- en donde llega a colindar con la UPL Barrios Unidos. Al oriente, colinda desde la intersección de la AK 68 con la Avenida Mutis (calle 63), en sentido sur, hasta la Avenida calle 22 con la UPL Teusaquillo y desde allí hasta la Avenida Centenario -Calle 13- con la UPL Puente Aranda. Al sur colinda con la UPL Tintal, en una parte desde la intersección de la Avenida del Congreso Eucarístico con la Avenida Centenario -Calle 13- y por esta, en sentido occidental hasta la altura de la Transversal 71B y en la otra, con el río Fucha y, desde este punto, hasta la Avenida Longitudinal de Occidente Roberto Camacho Weverberg; por el Occidente, desde este último punto, en sentido norte con la UPL No. 12 Fontibón, hasta la intersección de la Traversal 96 con Avenida Mutis, así:

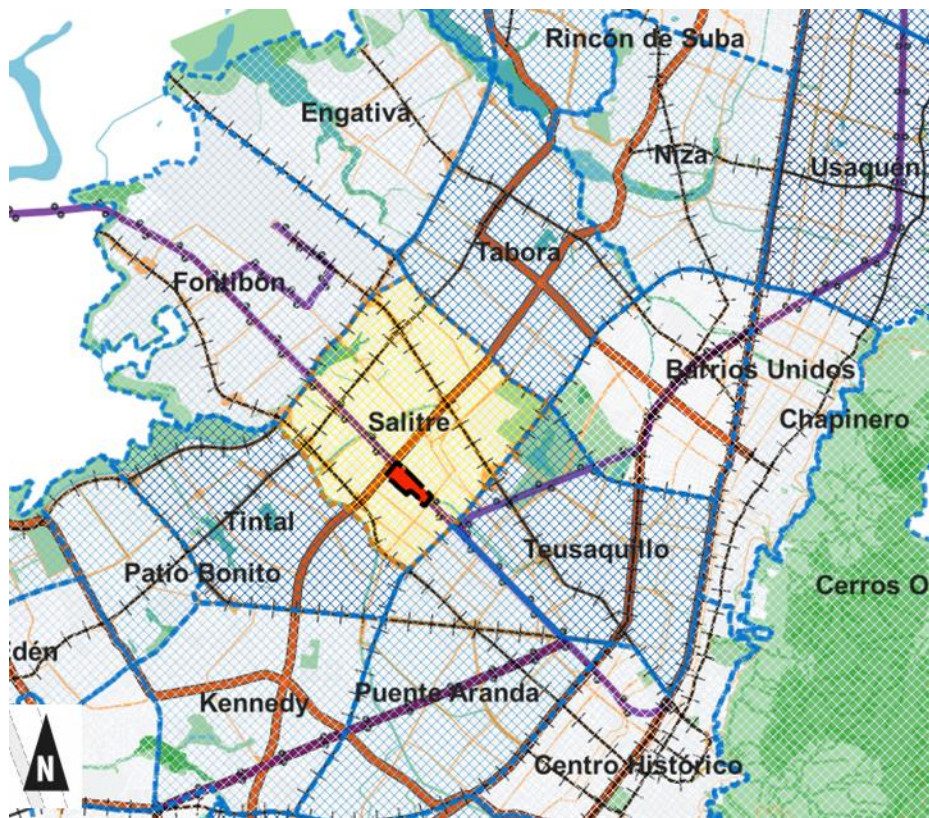


Ilustración 7. UPL No. 30. Salitre con sus vías de colindancia. Elaboración propia

Se considera de importancia realizar la ubicación de las localidades de Fontibón y Engativá que conforman la UPL No. 30 Salitre, para así identificar no solamente el sector donde se ha dispuesto dicha Unidad de Planeamiento Local, lugar en el que se propone el Plan Parcial “Parque Logístico Revive”, sino adicionalmente para reconocer las variables que determinan a esta UPL como un nodo importante de transporte y de conexión intermunicipal, nacional e internacional por su cercanía con el Aeropuerto El Dorado y su oferta de servicios logísticos y de distribución y acopio.

En este sentido, el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” pretende aprovechar las ventajas comparativas en materia de articulación de la UPL No. 30 Salitre, la cual fue planeada de manera concreta en el Decreto Distrital 555 de 2021, para la generación de un nodo de conectividad estratégica de zonas industriales y comerciales que permitieran el acceso al Aeropuerto El Dorado y municipios aledaños, razón por la que bajo este contexto fueron tomadas zonas contiguas de los sectores de la UPZ 110 Ciudad Salitre Occidental, 112 Granjas de Techo, 114 Modelía y 115 Capellanía, ubicadas en la Localidad de Fontibón, junto con las UPZ 116 Álamos, 31 Santa Cecilia, 26 Las Ferias y 105 Jardín Botánico de la Localidad de Engativá.

En lo concerniente con las vías más importantes de esta UPL, es de señalar las siguientes, haciendo muestra de las vías aledañas al proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” en la imagen que se muestra a continuación:

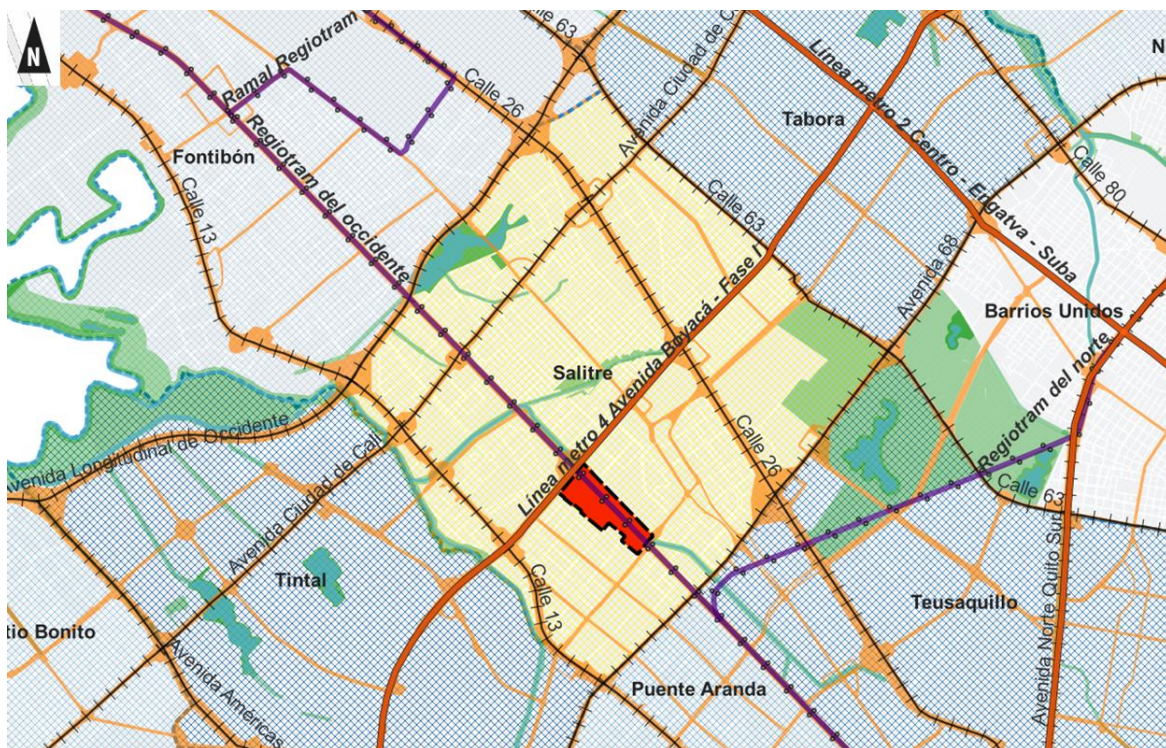


Ilustración 8. Vías aledañas al Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive”. Elaboración propia

Adicionalmente, en relación con estas vías, el POT Decreto Distrital 555 de 2021 ha establecido obras para determinar accesos a la capital a través de algunas de ellas como son: La avenida Ferrocarril de Occidente y sur, Avenida Centenario, Avenida Longitudinal de Occidente, Calle 63, situación que evidencia que en el mediano y largo plazo se permitirá que el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” sea considerado como un importante nodo de transporte para la ciudad de Bogotá.

Como se ha expuesto anteriormente, la UPL No. 30 Salitre en donde se localiza el Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” cuenta con sectores que hacen parte de las localidades de Fontibón y Engativá, caracterizados por una vocación predominantemente industrial en cuyos ámbitos se concentran fábricas embotelladoras, factorías de empaques, constructoras de carrocerías, laboratorios, diversos tipos de comercio y centros logísticos y de transporte tanto aéreo como terrestre.

1.1 ANTECEDENTES DEL CONTEXTO URBANO

El Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” se localiza en un lugar central de la ciudad, el cual se determina como nodo estratégico de movilidad que permitirá un desarrollo trascendental para el transporte de materias primas y productos industriales, así como los servicios logísticos y de distribución, a los cuales se suman los usos de vivienda y comercio como soportes para quienes desempeñan estas actividades en el sector, lo cual redundará en mejores condiciones de vida y condiciones de proximidad entre el empleo y la vivienda de los ciudadanos.

Como contexto, debe indicarse que durante los años cuarenta hubo un gran auge de industrias en Cundinamarca a consecuencia de la problemática que en razón de importaciones se generó por el estallido de la segunda guerra mundial. La mayoría de industrias ubicadas en Bogotá se encontraban en el sector ubicado entre la calle 26 y la Avenida de las Américas, según se indica en el Libro Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente de Luís Fernando Acebedo Restrepo de 2006 publicado por la Universidad Nacional de Colombia, determinándose en dicho documento que el sesenta y seis por ciento (66%) de las industrias ubicadas en Bogotá estaban localizadas en este sector.

Allí se indica también que, los elementos que influyeron en el desarrollo de esta zona industrial fueron (i) vías, medios de transporte y los ferrocarriles que contaban con ruta semejante a los antiguos caminos de herradura que permitían comunicar a Bogotá con otras regiones del país: los caminos del norte, hacia Santander y Zipaquirá; los del sur, dirigidos al Tolima y Girardot; los del oriente, direccionados a los Llanos Orientales; los del occidente van a Facatativá y los puertos de Honda y la Dorada, (ii) energía eléctrica, (iii) las industrias y (iv) barrios obreros y el crecimiento demográfico urbano generado por el desplazamiento trascendental de campesinos a la ciudad.

En contraste con lo señalado, queda en evidencia la trascendencia para la economía urbana que las ciudades cuenten con nodos viales estratégicos para la movilidad de la ciudadanía, los turistas y de mercancías para su sostenibilidad, situación que expone la importancia del Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” que a su costado occidental limita con la Zona Franca de Bogotá S.A.¹, parque industrial de vital importancia para los exportadores por ser cercana al Aeropuerto El Dorado, que tuvo su inicio de preventas en 1994 y alcanzó su equilibrio económico en marzo del mismo año.

De dicho parque se pueden mencionar algunos antecedentes importantes tales como que, en marzo de 1997 se inauguró oficialmente la Zona Franca de Bogotá en presencia del presidente de la República de la época Ernesto Samper Pizano, junto con el señor Leonardo Sicard, quien actuaba en aquel momento como el Gerente General de la Zona Franca Bogotá ZFB. Las empresas que iniciaron su operación de manera inicial fueron FEPCO ZONA FRANCA S.A.S y COMTEC.

Al momento de terminar la construcción del edificio administrativo de Zona Franca Bogotá, se ejecutó la inauguración del Puente – Grúa Zona Franca de Bogotá, cuyo objetivo primario era transformarse en el primer “Puerto Seco de Contenedores en Bogotá”.

El Usuario Operador Zona Franca Bogotá S.A., durante el año 2001 extendió su operación como “Usuario Operador Transitorio” delegado por el Ministerio de Industria Comercio y Turismo en la Zona Franca de Cúcuta y en la Zona Franca de Santa Marta.

La Zona Franca de Bogotá obtuvo la certificación ISO 9001: 2000 en el año 2002 en lo concerniente a la operación, administración y promoción de sus operaciones como usuario operador de zonas francas.

Durante el año 2007 fue localizada en la Zona Franca de Bogotá la empresa Teledatos (actualmente Teleperformance), considerado el primer usuario del “Business Process Outsourcing (BPO)” quien contó en ese momento con 1.600 estaciones de trabajo. Posteriormente, allí fue instalado el primer el primer Data Center de la ciudad, en el año 2007. Así mismo, con un área de 30.000 m² terminó la edificación del “Business Center en Zona Franca de Bogotá”, considerado como el primer edificio para el sector de servicios ubicado en una zona franca de Colombia.

Posteriormente, para el año 2011 La Zona Franca de Bogotá recibió el “Premio Nacional de Exportadores”, en la modalidad Cooperación Exportadora que entrega Analdex y Proexport. La Zona Franca de Bogotá recibe la distinción como la “2da mejor Zona Franca de Latinoamérica” en el Congreso Latinoamericano de Zonas

¹ Tomada de la página web <https://zonafrancabogota.com/parque-empresarial/historia-y-evolucion/>. 2022

Francas efectuado en Guatemala y organizado por Asociación de Zonas Francas de las Américas -AZFA-.

En el año 2014 se efectuó la construcción del proyecto “Data Center 16A”, apreciado como el segundo data center con “Certificación TIER III del Uptime Institute”², contando con un área de 2.135 m2.

En julio de 2015 fue finiquitada la construcción de ZF Towers 135A, proyecto distinguido de clase mundial con 28.082 m2 para empresas de servicios de “BPO, KPO, ITO, SSC”³ y tercerización, posteriormente en marzo de 2016, dicha construcción adquirió la certificación para edificios sostenibles “LEED GOLD” (Leadership in Energy and Environmental Design), otorgada por el US Green Building Council⁴, quien certificó el desempeño ambiental en las construcciones.

En concordancia con lo anterior, es de resaltar, de acuerdo con la información aportada por el DANE que, en enero de 2023 las exportaciones de mercancías desde las zonas francas colombianas registraron un aumento de 109,6%, al pasar de \$142,2 millones FOB⁵ en enero 2022 a US\$ 297,9 millones FOB en el mismo mes de 2023:

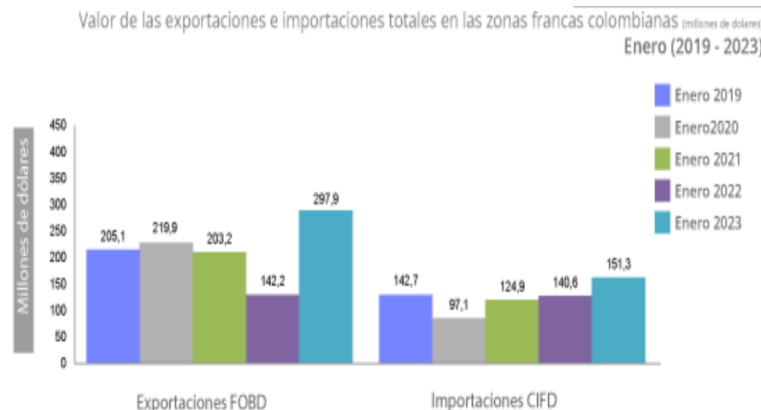


Ilustración 9. Ventas de zonas Francas Colombia. Fuente DANE

Lo expuesto deja en evidencia la importancia de las zonas francas en Colombia para el desarrollo económico del país y de la ciudad, lo que demuestra la trascendencia de que Bogotá pueda evolucionar en temas urbanos para el fortalecimiento de su economía. El proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” se encuentra en un sector logístico y estratégico de la capital, en donde una

² Las certificaciones TIER III respaldan la capacidad de la infraestructura de la data center para cumplir con el nivel de desempeño que su negocio necesita. Tomado de: <https://www.gtdperu.com/es/w/novedades/importancia-del-tier-iii-gold-certificacion-de-operacion-sustentable#:~:text=Las%20certificaciones%20TIER%20III%20respaldan,desempe%C3%B1o%20que%20su%20negocio%20necesita.>

³ El sector de tercerización de procesos de negocio se compone de los siguientes subsectores: Business Process Outsourcing (BPO), Information Technology Outsourcing (ITO) y Knowledge Process Outsourcing (KPO). Tomado de: www.colombiaproductiva.com

⁴ El Consejo de la Construcción Ecológica de Estados Unidos (U.S. Green Building Council - USGBC) es una organización sin ánimo de lucro que promueve la sostenibilidad en el diseño, construcción y funcionamiento de los edificios. Tomado de: https://es.wikipedia.org/wiki/US_Green_Building_Council#:~:text=El%20Consejo%20de%20la%20Construcci%C3%B3n,UU

⁵ Valor FOB: Siglas en inglés de Free on Board, que en español puede utilizarse como Franco a bordo. Es una cláusula de compraventa, en donde el valor del transporte y seguro es cubierto por el comprador, es decir por el país de procedencia. Información tomada de: <https://www.agenciaromero.cl/es/noticias/detalle/identifique-los-valores-cif-y-fob-en-transacciones-comerciales-12>

adecuada intervención planificada puede aportar al fortalecimiento de la economía nacional.

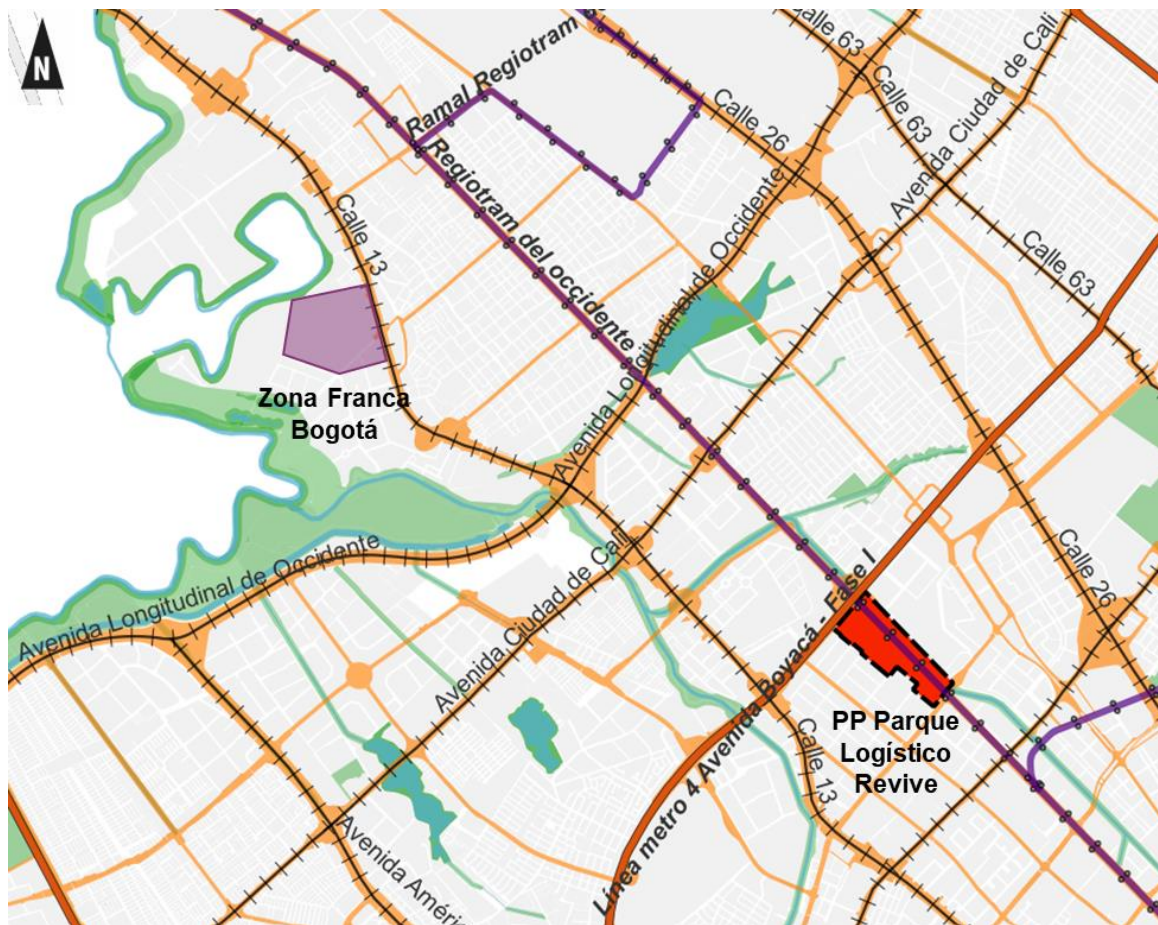


Ilustración 10. Zona Franca Bogotá y Plan Parcial "Parque Logístico Revive". Elaboración propia.

Teniendo en cuenta que en municipios aledaños a Bogotá existe una importante cantidad de zonas francas, se puede afirmar que el desarrollo del proyecto Plan Parcial "Parque Logístico Revive" podrá aportar a la conformación de una pieza estructurante de ciudad-región, que logrando la articulación de las administraciones distrital y municipales para la gestión de carga y logística se podrá generar un desarrollo y crecimiento económico necesario desde el punto de vista de movilidad, económico, vivienda y consolidación urbanística.

De otra parte, es de resaltar que el Proyecto Plan Parcial "Parque Logístico Revive" se encuentra dentro de la denominada Operación Estratégica Anillo de Innovación (Centralidad Salitre - Zona Industrial), establecido como política general enfocada al desarrollo al sector ubicado a lo largo de la Avenida Centenario (calle 13) con el fin de promover el progreso de las condiciones de habitabilidad de la población.

Dicho anillo se localiza en un punto intermedio entre el Aeropuerto el Dorado y el Centro de la Ciudad, donde se implanta un conglomerado de industria y servicios,

enlazado con la Universidad Nacional y Corferias, lo que daba sentido a la generación de espacios comerciales y de servicios que hubiesen promovido la economía distrital y nacional.

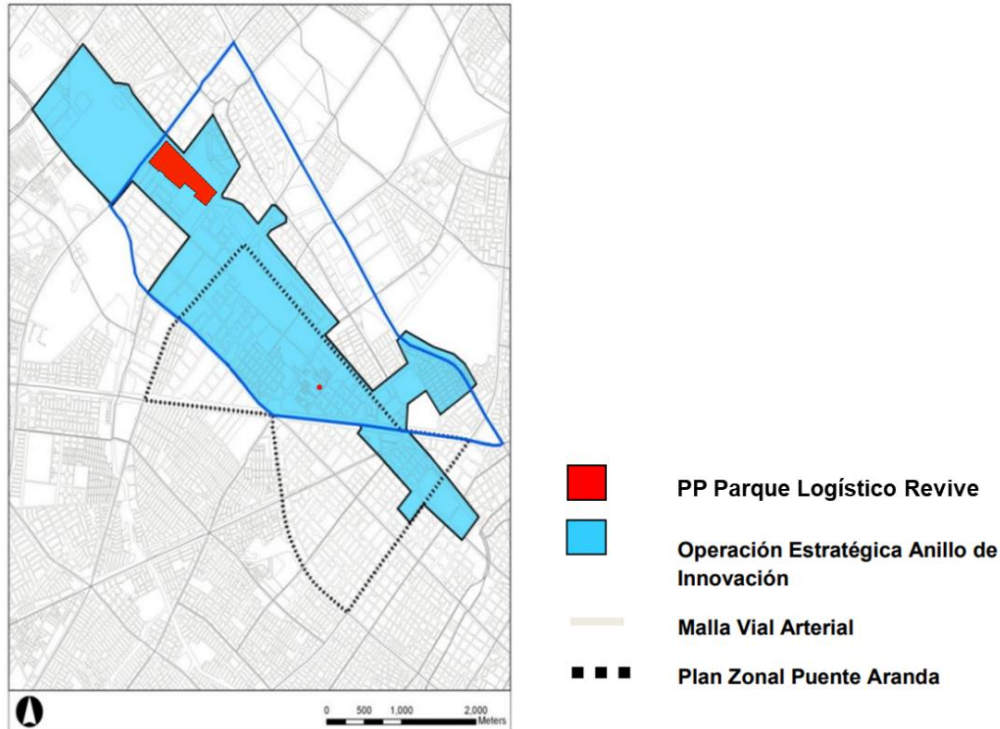


Ilustración 11. Ámbito espacial o área de estudio de la Operación Estratégica Anillo de Innovación definida en el Decreto 190 de 2004. Fuente: SDP, 2007.

La Universidad Nacional de Colombia fue la encargada de realizar el estudio “Formulación de las directrices de la primera fase de la Operación Estratégica y el plan zonal de la Operación Estratégica Anillo de Innovación (Centralidad Salitre-Zona Industrial)”.

Este anillo cuenta con referentes urbanos como Corferias, Universidades Nacional y Distrital, Clínica Colombia, El Jardín Botánico, El Parque Metropolitano Simón Bolívar, Compensar, el Centro Nariño, el CAN, Maloka y la Plaza de la Hoja. Son cercanos a este anillo sitios de importancia en la ciudad como la Empresa de Acueducto, la embajada de Estados Unidos, Caprecom, el Batallón 13 de Policía Militar, el Club Militar y la fiscalía general de la Nación. De igual manera, cuenta con la presencia de espacios urbanos que determinan una gran huella en sus entornos como es la Cárcel Modelo de Bogotá, como se muestra en la siguiente imagen:

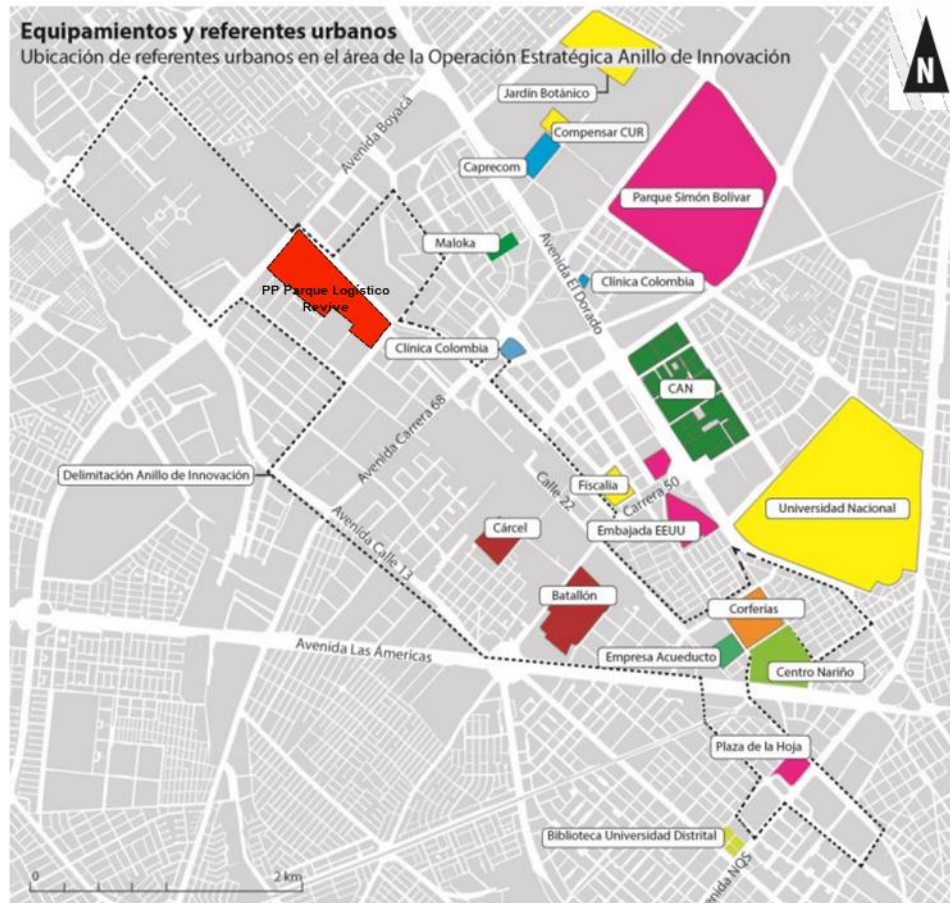


Ilustración 12. Delimitación Anillo de Innovación. Tomado del documento "INVENTARIO DINÁMICO DEL ANILLO DE INNOVACIÓN: Elementos para la construcción de la Visión de largo plazo para la Operación Estratégica Anillo de Innovación (OEAI)" de la Universidad de los Andes.

Este Anillo de Innovación fue planeado estratégicamente de acuerdo con las siguientes secciones:

El Área 1: Parque empresarial- feria internacional- conformado por tres sectores:

1. Sector Industrial
2. Sector Centro de negocios/metro
3. Sector El Recuerdo.

Área 2: Gestión de la innovación, ciencia y tecnología- En donde se planteó reemplazar la industria por un centro especializado en la promoción y transferencia de innovación tecnológica.

Área 3: Desarrollo empresarial TIC-BPO que su objeto era estimular la aglomeración de servicios relacionados con el desarrollo empresarial y otras actividades análogas, así como la localización de otros servicios empresariales especializados, en los que Bogotá cuenta con ventajas y experiencia importante lo que le ha permitido posesionarse a escala internacional.

El gran número de industrias localizadas en este sector maneja variedad de procesos contaminantes, lo que justifica la razón por la que debió haberse trasladado al área 4 de este anillo (parque ecoeficiente) o fuera de la misma, por lo que dentro de la correspondiente estrategia se diseñó la ampliación del área útil propuesta para comercio al 20% (6,91 hectáreas), se previó la aparición de comercios especializados en los productos que demanda esta actividad, así como del comercio complementario a la vivienda. EL 63% (21,58 hectáreas) se destinaría a servicios empresariales (BPO), aumentando el área destinada a esta actividad en el área. Se incrementa el uso residencial al 17% del área útil de la propuesta, en 5.86 hectáreas, lo que arroja cerca de 2.251 viviendas para 7.880 personas.



Ilustración 13. Área 3: Desarrollo empresarial TIC-BPO. Tomado del documento elaborado por la Dirección de Operaciones Estratégicas de la Subsecretaría de Planeación Socioeconómica SDP "ESTADO ACTUAL INSTITUCIONAL DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA ANILLO DE INNOVACIÓN".

Área 4: Parque Industrial Ecoeficiente: Fue planteado con el fin de reunir y afianzar la actividad industrial con tecnologías para la producción limpia y de bajo impacto ambiental, con la implementación de las medidas que permitan que esta zona sea un Parque Industrial Ecoeficiente de alta calidad a nivel nacional e internacional. Además, tenía por objeto la implementación de convenios de producción limpia y reconversión tecnológica.

A pesar que este Anillo de Innovación no ha sido ejecutado en su totalidad, la Cámara de Comercio de Bogotá en su libro “Caracterización urbanística, social y ambiental del Anillo de Innovación, 2008” analizó este anillo de innovación como un proyecto que permite además del mejoramiento de la imagen de Bogotá D.C., incentivar usos y actividades rentables que podían promover el uso de las tecnologías de la información, bajo el apoyo tributario de la administración distrital, al indicar que: *“El AI podría ser ese proyecto de ciudad que permitirá impulsar usos y actividades asociados a servicios empresariales, ferias, eventos, convenciones, innovación y tecnología. Sin embargo, lograr motivar con una buena imagen urbana no basta, se requiere un clima favorable de incentivos tributarios y normativos que estimulen la inversión privada en la zona y logren disminuir la brecha entre la percepción internacional y la realidad local”*.

De igual manera, el documento de diagnóstico del Decreto Distrital 555 de 2021 manifiesta que: *“(…) el balance en la formulación, adopción y ejecución de las operaciones estratégicas y de los instrumentos de planificación de escala intermedia del POT de Bogotá, evidencia la necesidad de revisar la estrategia de intervención en la escala zonal de la ciudad y de buscar una mejor articulación con las diferentes escalas que deben abordarse desde el plan de ordenamiento territorial. Es claro que el Modelo de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital debe articularse con las grandes intervenciones de escala regional y metropolitana, pero a su vez, el modelo debe lograr concretarse en las escalas intermedia o zonal y en la escala local (…)*”.

Aquí es de resaltar que el proyecto “Parque Logístico Revive” se localiza dentro del Anillo de Innovación lo que permitirá plantear un inteligente proyecto pensado no solamente en el cumplimiento de la norma urbanística al dar cumplimiento a los elementos regionales del Modelo de Ocupación de Territorio, a su respectiva Actuación Estratégica y demás sino adicionalmente en proponer estrategias urbanas que permitan un desarrollo económico sostenible de ciudad en razón del engranaje entre estructuras logísticas, comercio e industria con el nodo de transporte multimodal que se generará en el sector entre la Línea 4 del Metro y el Regio-Tram de Occidente junto con un proyecto de vivienda VIS/VIP y comunal que permitirá la calidad de vida de los habitantes y sus visitantes, además de apoyar la circulación de mercancías de la Zona Franca.

Adicionalmente, la UPL No. 30 Salitre es de gran importancia para el bodegaje y la logística de transporte de mercancías hacia el Aeropuerto el Dorado (simbolizado en color amarillo en el siguiente esquema), así como hacia y desde municipios aledaños, como se evidencia en la esta imagen:



Ilustración 14. Tomado de Video Distrito Aeroportuario - Vivir - Trabajar - Invertir

Así las cosas, es de destacar además, que el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” es aledaño a La Operación Estratégica Fontibón Aeropuerto El Dorado Engativá -OEFAE-, que está conformada por seis UPL pertenecientes a las localidades de Fontibón y Engativá, las cuales son: Fontibón, Fontibón San Pablo, Zona Franca, Capellanía, Engativá y Álamos, consolidando un área de intervención de aproximadamente 3.148 hectáreas.

El Plan Zonal Aeropuerto se encuentra en proceso de adopción y tiene por objeto estructurar y consolidar una plataforma de comercio internacional y un centro de servicios especializados, complementarios a la operación aeroportuaria, para garantizar una óptima accesibilidad desde y hacia el Aeropuerto El Dorado y su área de influencia, impulsándose así la conformación de una zona de transporte multimodal que permita la integración y articulación del Aeropuerto con la ciudad y la región, determinándose así que Fontibón y Engativá junto con los municipios aledaños se desarrollen como sectores estratégicos de la ciudad y la región y se conviertan en un lugar para vivir, invertir y trabajar.

A través del Decreto Distrital 765 de 1999 “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990”, mediante la expedición para la zona de influencia del Aeropuerto El Dorado, correspondientes a los polígonos de reglamentación asignados por los Decretos Distritales 735, 736 y 737 de 1993”, en el marco del Acuerdo 6 de 1990, se estableció un área de influencia aeroportuaria y un área de influencia aeronáutica, así como usos y otras normas urbanísticas, bajo lo contemplado en el derogado Decreto Distrital 190 de 2004.

Dicho plan cuenta con veintitrés (23) proyectos prioritarios junto con treinta seis (36) complementarios que a grandes rasgos incluye (i) Reactivación de los centros fundacionales de Fontibón y Engativá manteniendo sus condiciones de carácter patrimonial, (ii) el diseño urbano para la mitigación del ruido y (iii) lograr una conectividad ecológica de los humedales capellanía, Canal de los Ángeles y Jaboque, (iv) desarrollo de corredores viales y centros de intercambio modal, resaltando que determina (iv) una estrategia de financiamiento y esquema de gestión para que este proyecto se logre ejecutar en doce (12) años. A continuación, se expone imagen de la delimitación del El Plan Zonal Aeropuerto:



Ilustración 15. Tomado de Video Distrito Aeroportuario - Vivir - Trabajar – Invertir

En concordancia con lo anterior, se destaca que el sector donde se pretende desarrollar el Plan Parcial se configura como una zona en la que actualmente existe una gran cantidad de industrias, empresas de logística y comercio que son de relevancia para la generación de empleo en Bogotá y la región, lo que en consecuencia, debe ser un punto de partida para la incorporación de determinantes para la formulación del proyecto de renovación urbana.

Así las cosas, el Plan Parcial “Parque Logístico Revive” es un proyecto que se determina como un mecanismo de articulación entre la ciudad y el Aeropuerto, permitiendo que este se pueda mejorar sus condiciones de operatividad y ampliar su capacidad de competitividad a nivel de exportaciones tan necesario para la economía de ciudad sostenible.

1.2 CONFIGURACIÓN PREDIAL DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN

El ámbito de planificación del proyecto propuesto está conformado por 7 manzanas, el área correspondiente al canal San Francisco y sus áreas forestales protectoras, y el corredor de reserva vial férreo para el desarrollo del Regio-Tram de Occidente, que configuran un área neta urbanizable de 9,47 hectáreas así:



Ilustración 16. Ámbito de Planificación con su configuración predial. Elaboración propia

A continuación, se identifican los predios que conforman el ámbito de planificación por manzana desagregados por predios de propiedad privada correspondiente a 107 unidades prediales, y 17 predios de propiedad pública:

PREDIOS PRIVADOS

MANZANA 01				
CATEGORÍA		LOTCODIGO	MANZCODIGO	Area_m2
MZ_01	1	006308023001	006308023	1.749,97
MZ_01	2	006308023002	006308023	1.887,77
MZ_01	3	006308023003	006308023	532,21
MZ_01	4	006308023004	006308023	545,04
MZ_01	5	006308023005	006308023	560,28
MZ_01	6	006308023006	006308023	450,95
MZ_01	7	006308023007	006308023	418,38
MZ_01	8	006308023008	006308023	1.387,71
MZ_01	9	006308023009	006308023	910,63
MZ_01	10	006308023010	006308023	520,46
MZ_01	11	006308023011	006308023	520,36
MZ_01	12	006308023012	006308023	561,19
MZ_01	13	006308023013	006308023	599,67
MZ_01	14	006308023014	006308023	599,39
MZ_01	15	006308023015	006308023	599,49
MZ_01	16	006308023016	006308023	557,62
MZ_01	17	006308023017	006308023	557,56
MZ_01	18	006308023018	006308023	569,85
MZ_01	19	006308023019	006308023	599,56
MZ_01	20	006308023020	006308023	599,29
MZ_01	21	006308023021	006308023	982,12
MZ_01	22	006308023027	006308023	4.018,77
MZ_01	23	006308026026	006308026	2.988,42
MZ_01	24	006308027002	006308027	1.745,28
MZ_01	25	006307007017	006307007	2.784,82
ÁREA TOTAL MZ_01				27.246,79

MANZANA 02				
CATEGORÍA		LOTCODIGO	MANZCODIGO	Area_m2
MZ_02	1	006308024001	006308024	765,77
MZ_02	2	006308024002	006308024	524,16
MZ_02	3	006308024003	006308024	574,93
MZ_02	4	006308024004	006308024	623,06
MZ_02	5	006308024005	006308024	670,79
MZ_02	6	006308024006	006308024	718,07
MZ_02	7	006308024007	006308024	472,78

MZ_02	8	006308024008	006308024	522,13
MZ_02	9	006308024009	006308024	934,19
MZ_02	10	006308024010	006308024	529,44
MZ_02	11	006308024011	006308024	527,55
MZ_02	12	006308024012	006308024	938,48
MZ_02	13	006308024013	006308024	557,48
MZ_02	14	006308024014	006308024	557,48
MZ_02	15	006308024015	006308024	600,25
MZ_02	16	006308024016	006308024	599,35
MZ_02	17	006308024017	006308024	581,76
MZ_02	18	006308024018	006308024	557,51
MZ_02	19	006308024019	006308024	557,34
MZ_02	20	006308024020	006308024	940,15
ÁREA TOTAL MZ_02				12.752,67

MANZANA 03

CATEGORÍA	LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2	
MZ_03	1	006308025001	006308025	842,10
MZ_03	2	006308025002	006308025	599,41
MZ_03	3	006308025003	006308025	599,42
MZ_03	4	006308025004	006308025	599,59
MZ_03	5	006308025005	006308025	599,59
MZ_03	6	006308025006	006308025	599,31
MZ_03	7	006308025007	006308025	599,59
ÁREA TOTAL MZ_03				4.439,01

MANZANA 04

CATEGORÍA	LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2	
MZ_04	1	006308026001	006308026	847,25
MZ_04	2	006308026002	006308026	543,95
MZ_04	3	006308026003	006308026	566,51
MZ_04	4	006308026004	006308026	585,11
MZ_04	5	006308026005	006308026	601,83
MZ_04	6	006308026006	006308026	557,61
MZ_04	7	006308026007	006308026	557,69
MZ_04	8	006308026008	006308026	557,54
MZ_04	9	006308026009	006308026	557,37
MZ_04	10	006308026010	006308026	557,48
MZ_04	11	006308026011	006308026	557,48
MZ_04	12	006308026012	006308026	599,43

MZ_04	13	006308026013	006308026	599,55
MZ_04	14	006308026014	006308026	599,65
MZ_04	15	006308026015	006308026	599,53
MZ_04	16	006308026016	006308026	557,54
MZ_04	17	006308026017	006308026	557,55
MZ_04	18	006308026018	006308026	557,38
MZ_04	19	006308026019	006308026	557,64
MZ_04	20	006308026020	006308026	557,45
MZ_04	21	006308026021	006308026	557,65
MZ_04	22	006308026022	006308026	718,43
MZ_04	23	006308026023	006308026	399,78
MZ_04	24	006308026024	006308026	399,69
MZ_04	25	006308026025	006308026	399,91
MZ_04	26	006308023099	006308023	4.277,91
MZ_04	27	006308023096	006308023	2.746,23
MZ_04	28	006308023097	006308023	3.873,84
ÁREA TOTAL MZ_04				25.048,98

MANZANA 05

CATEGORÍA	LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2	
MZ_05	1	006308027004	006308027	503,56
MZ_05	2	006308027005	006308027	503,71
MZ_05	3	006308027006	006308027	503,41
ÁREA TOTAL MZ_05				1.510,68

MANZANA 06

CATEGORÍA	LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2	
MZ_06	1	006308022001	006308022	1.081,68
MZ_06	2	006308022002	006308022	989,42
MZ_06	3	006308022003	006308022	989,09
MZ_06	4	006308022004	006308022	989,42
MZ_06	5	006308022005	006308022	989,09
MZ_06	6	006308022006	006308022	1.978,50
MZ_06	7	006308022007	006308022	989,08
MZ_06	8	006308022008	006308022	989,50
MZ_06	9	006308022009	006308022	989,19
MZ_06	10	006308022010	006308022	989,19
MZ_06	11	006308022011	006308022	989,19
MZ_06	12	006308022012	006308022	1.181,57
ÁREA TOTAL MZ_06				13.144,92

MANZANA 07				
CATEGORÍA		LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2
MZ_07	1	006307007001	006307007	844,13
MZ_07	2	006307007002	006307007	845,88
MZ_07	3	006307007003	006307007	845,89
MZ_07	4	006307007004	006307007	845,88
MZ_07	5	006307007005	006307007	845,88
MZ_07	6	006307007006	006307007	845,88
MZ_07	7	006307007007	006307007	845,88
MZ_07	8	006307007008	006307007	845,88
MZ_07	9	006307007009	006307007	845,89
MZ_07	10	006307007010	006307007	845,87
MZ_07	11	006307007011	006307007	845,88
MZ_07	12	006307007012	006307007	1.262,53
ÁREA TOTAL MZ_06				10.565,47

TOTAL PREDIOS PRIVADOS 94.708,52

PREDIOS PÚBLICOS

ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

CATEGORÍA		LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2
Quebrada	1	0	0	24.779,80
AFP_Quebrada	2	006308029001	006308029	33.039,26
AFP_Quebrada	3	006319001096	006319001	21.879,39
TOTAL EEP				79.698,45

MALLA VIAL ARTERIAL

CATEGORÍA		LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2
Separador_RT	1	006308018099	006308018	14.833,59
Via_Arteria	2	006308018001	006308018	20.717,93
TOTAL				35.551,52

MALLA VIAL LOCAL

CATEGORÍA		LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2
Via_Local	1	006308022099	006308022	6.579,71
Via_Local	2	006308025098	006308025	6.902,10
Via_Local	3	006308025099	006308025	898,10
Via_Local	4	006308023098	006308023	3.743,26
Via_Local	5	006308019097	006308019	1.977,48
Via_Local	6	006308027099	006308027	5.407,64
TOTAL MALLA VIAL LOCAL				25.508,29

ESPACIO PÚBLICO DE PROXIMIDAD				
CATEGORÍA		LOT CODIGO	MANZ CODIGO	Area_m2
Zona_Verde	1	006307007016	006307007	6.210,03
Zona_Verde	2	006308025015	006308025	2.474,24
Zona_Verde	3	006308025014	006308025	1.928,69
Zona_Verde	4	006308027003	006308027	5.016,36
Zona_Verde	5	006308022013	006308022	15.466,36
Zona_Verde	6	006308019098	006308019	8.856,67
TOTAL EP PROXIMIDAD				39.952,35

PREDIOS POR MANZANAS

A continuación, se presenta la identificación de predios por manzana del ámbito de planificación:

MANZANA No. 1			
PP_MANZANA	1	AREA_MANZ_M2	USO_PRINCIPAL
COD_MANZANA	006308023	15709,5	BODEGAS
COD_SECTOR	006308		
AVALUO_COMERCIAL_MANZ		AVALUO_CATASTRAL_MANZ	
\$ 1.201.544		\$ 1.011.954,00	
No. LOTES	25	No. LOTES CON CONSTRUCCIONES	20
No. CONSTRUCCIONES	25	ALTURA PREDOMINANTE	2 PISOS
M2 Construidos	32.224,73	Valor Aproximado	\$ 27.246,79

MANZANA No. 2			
PP_MANZANA	2	AREA_MANZ_M2	USO_PRINCIPAL
COD_MANZANA	006308024	12.752,67	BODEGAS
COD_SECTOR	006308		
AVALUO_COMERCIAL_MANZ		AVALUO_CATASTRAL_MANZ	
\$ 1.700.000		\$ 1.511.989,00	
No. LOTES	20	No. LOTES CON CONSTRUCCIONES	20
No. CONSTRUCCIONES	20	ALTURA PREDOMINANTE	2 PISOS
M2 Construidos	20.276,72	Valor Aproximado	\$ 12.752,67

Ilustración 17. Datos manzanas 1 y 2 del proyecto Plan Parcial "Parque Logístico Revive". Elaboración propia

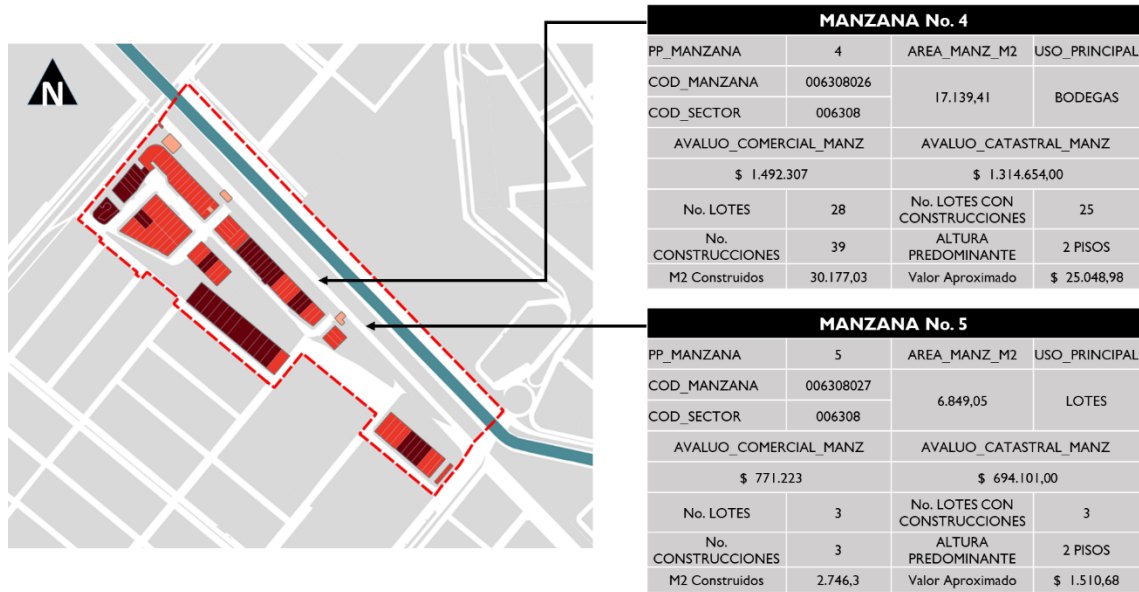


Ilustración 18. Datos manzanas 4 y 5 del proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive”. Elaboración propia

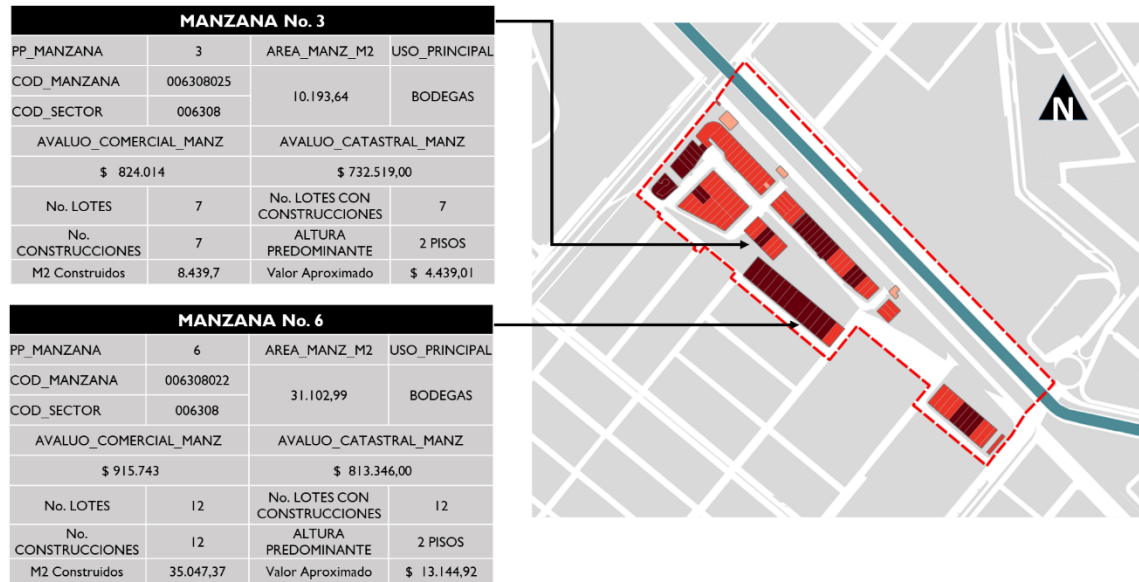


Ilustración 19. Datos manzanas 3 y 6 del proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive”. Elaboración propia

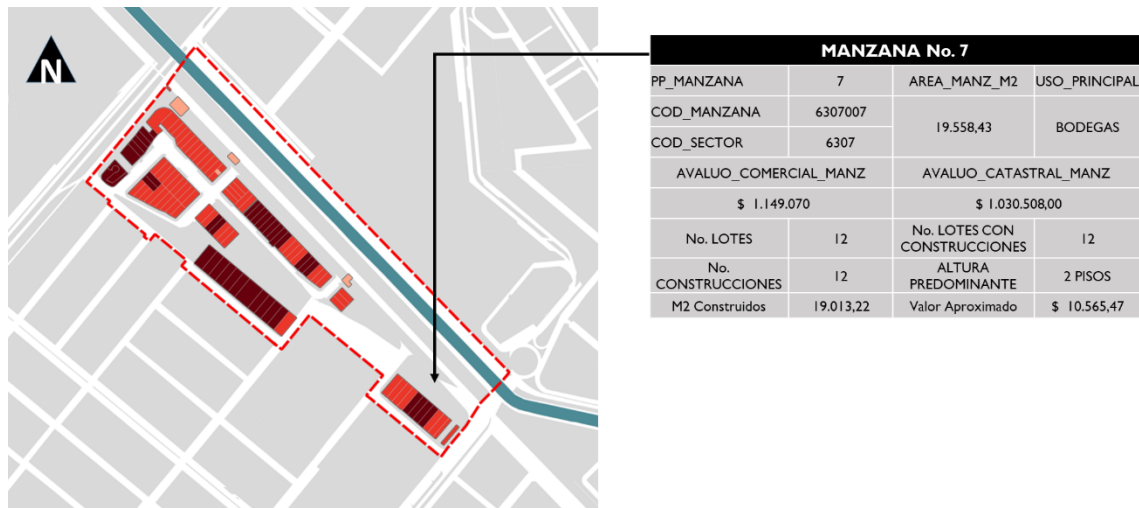


Ilustración 20. Datos manzana 5 del proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive”. Elaboración propia

RESUMEN DE COSTOS POR MANZANA

MANZANA	ÁREA PREDIAL	% de participación en el área neta	Valor inicial por m2	Valor inicial total (\$) (Vi)	% de participación en el valor total
1	27.246,79	28,8%	\$ 2.986.378,55	\$ 81.369.229.111,99	27,6%
2	12.752,67	13,5%	\$ 3.540.902,49	\$ 45.155.961.000,00	15,3%
3	4.439,01	4,7%	\$ 1.870.568,60	\$ 8.303.472.720,00	2,8%
4	25.048,98	26,4%	\$ 3.776.381,58	\$ 94.594.506.636,90	32,1%
5	1.510,68	1,6%	\$ 1.542.000,00	\$ 2.329.468.560,00	0,8%
6	13.144,92	13,9%	\$ 2.669.705,73	\$ 35.093.068.200,00	11,9%
7	10.565,47	11,2%	\$ 2.665.959,45	\$ 28.167.114.540,00	9,5%
TOTAL	94.708,52	100%		\$ 295.012.820.768,89	100%

De este ejercicio se obtiene un valor promedio por m2 del área neta urbanizable de **\$ 3.114.955,45** pesos.

1.3 SITUACIONES PROBLEMÁTICAS EXISTENTES

Movilidad y Deterioro Urbano

Dadas las condiciones históricas de desarrollo del ámbito de planificación, y si bien ha surtido un proceso aparentemente planificado de crecimiento urbano e inmobiliario, es evidente que la cercanía del ámbito de planificación a la Terminal de Transportes de Salitre, su condición de albergar actividades de bodegaje y servicios logísticos, sumados a la colindancia con el corredor en desuso del Regio-Tram de Occidente y el Canal San Francisco, se configuran como particularidades que propician diversos comportamientos urbanos que deterioran la calidad física y espacial del sector.

En este sentido es palpable la necesidad de intervenir el sector especialmente en términos de gestión eficiente de la movilidad y sus componentes estructurantes asociados como son: la circulación eficiente de vehículos, el uso adecuado de espacios peatonales y parque de proximidad para el encuentro ciudadano, el parqueo en lugares propicios para ello y el desarrollo de las actividades de entrada y salida de vehículos de carga al entorno logístico.

Actualmente la mayoría de las vías, antejardines, y andenes se encuentran ocupadas de manera permanente y de forma poco eficiente por vehículos de todo tamaño, incluidos vehículos de carga, aun cuando en el entorno se han desarrollado precarios, pero amplios espacios de parqueadero, que de manera aparentemente informal pretenden aprovechar la necesidad de lugares de estacionamiento y depósito adicional de containers como se puede ver a continuación:







*Imágenes propias tomadas en el ámbito del proyecto
Año 2022*



*Imagen de Google Street View
Año 2022*

Complementariamente, y como un posible elemento que acentuara las dificultades actuales de circulación y tránsito vehicular de la zona, especialmente en lo relacionado con la entrada y salida de vehículos de carga, consiste en la discontinua trama urbana que no propicia recorridos viales continuos y eficientes de entrada y salida de la zona, razón por la cual se hace necesario redefinir y adecuar mejores enlaces y cruces viales, máxime cuando con la llegada de la línea metro por la Avenida Boyacá y la puesta en marcha del Regio-tram de occidente se complejizara el circuito de movilidad con conexión a la Av., Boyacá, hoy principal vía de conectividad urbana del ámbito de planificación.

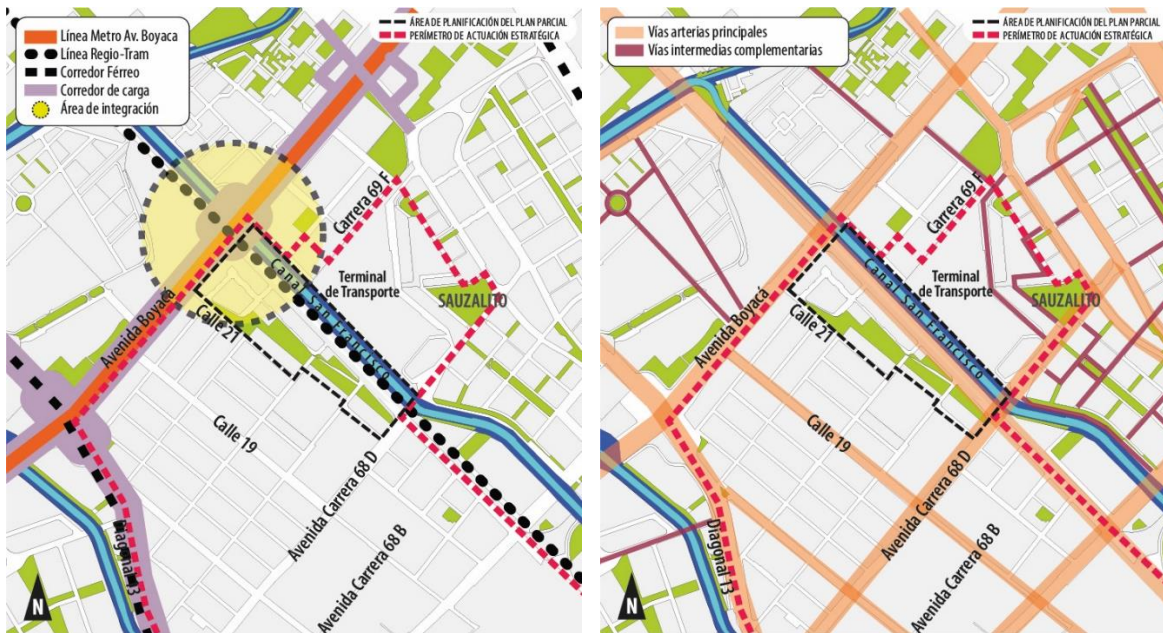


Ilustración 21. Elementos Estratégicos de Movilidad en el ámbito del Plan Parcial “Parque Logístico Revive”.
 Elaboración propia

La falta de una vía de conexión oriente – occidente en la manzana 5 genera una discontinuidad en la malla vial, situación que impacta la permeabilidad y accesibilidad desde el sector oriental, bloqueando la comunicación vehicular de las zonas del ámbito de planificación.

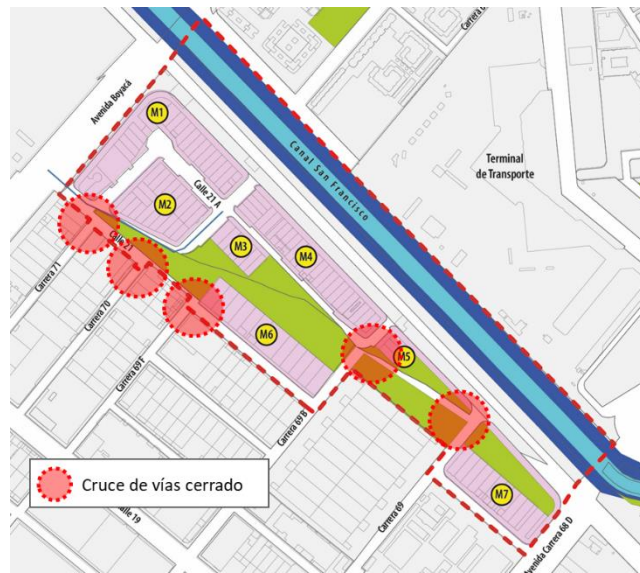


Ilustración 22. Discontinuidad de la malla vial en el ámbito del Plan Parcial “Parque Logístico Revive”.
Elaboración propia

2. MARCO NORMATIVO

El marco normativo vigente y aplicable para el instrumento del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, corresponde a las disposiciones generales que se señalan a continuación:

Ley 9 de 1989.

“Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.”.

Establece en su artículo 39 que *“Son planes de renovación urbana aquéllos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura establecida de servicios, la densificación racional de áreas para vivienda y servicios, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, todo con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos y con mayor beneficio para la comunidad.”.*

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.”.

En su artículo 3 establece que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública para el cumplimiento, entre otros, de los siguientes fines: “(...) 2. *Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible, 3. propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural (...)*”.

Por su parte, el artículo 8, modificado por el artículo 27 de la Ley 2079 de 2021, sobre la acción urbanística señala que: “(...) *La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales, referida a las decisiones administrativas y a las actuaciones urbanísticas que les son propias, relacionadas con el ordenamiento del territorio y la intervención en los usos del suelo (...)*”. Adicionalmente, prevé que en todo caso las acciones urbanísticas deberán estar autorizadas o contenidas en los Planes de Ordenamiento Territorial o en los instrumentos que los desarrollen o complementen.

A su vez, el artículo 19 define que “*Los planes parciales son los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la presente ley (...)*”.

El artículo 27 modificado por el artículo 29 de la Ley 2079 de 2021, establece el procedimiento para la aprobación y adopción de los planes parciales.

Por su parte, el artículo 38 contempla que “(...) *En desarrollo del principio de igualdad de los ciudadanos ante las normas, los planes de ordenamiento territorial y las normas urbanísticas que los desarrollen deberán establecer mecanismos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios derivados del ordenamiento urbano entre los respectivos afectados. Las unidades de actuación, la compensación y la transferencia de derechos de construcción y desarrollo, entre otros, son mecanismos que garantizan este propósito.*”.

Así mismo, el artículo 39 establece cuales son las cargas urbanísticas y la escala de reparto que debe ser considerada para efectos del desarrollo de actuaciones urbanísticas.

Decreto Nacional 1077 de 2015.

“Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio.”.

En su artículo 2.2.1.1. correspondiente a las definiciones para efecto de lo dispuesto en dicha norma establece que el plan parcial es: *“el instrumento mediante el cual se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento territorial, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales, de acuerdo con las autorizaciones emanadas de las normas urbanísticas generales, en los términos previstos en la Ley 388 de 1997. Mediante el plan parcial se establece el aprovechamiento de los espacios privados, con la asignación de sus usos específicos, intensidades de uso y edificabilidad, así como las obligaciones de cesión y construcción y dotación de equipamientos, espacios y servicios públicos, que permitirán la ejecución asociada de los proyectos específicos de urbanización y construcción de los terrenos incluidos en su ámbito de planificación.”*

Así mismo, este compendio en el Capítulo 1 del Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 reglamenta parcialmente las disposiciones relativas a planes parciales, contenidas en la Ley 388 de 1997, en lo concerniente al procedimiento a seguir para la formulación, revisión, concertación, y adopción de dichos instrumentos de planeamiento.

Así, respecto de la formulación y adopción de planes parciales, el artículo 2.2.4.1.1.1 relacionado con la iniciativa de los planes parciales, establece que los proyectos de planes parciales serán elaborados por las autoridades municipales o distritales de planeación, por las comunidades o por los particulares interesados, de acuerdo con los parámetros que al respecto determine el plan de ordenamiento territorial. Por su parte, el 2.2.4.1.1.2 define la siguiente secuencia de etapas para la formulación y adopción de los planes parciales, 1. Etapa de formulación y revisión, 2. Etapa de concertación y consulta. 3. Etapa de adopción.

Por su parte, los artículos 2.2.4.1.1.3 y 2.2.4.1.1.7 definen los documentos e información mínima que debe contener respectivamente, la solicitud de determinantes o la formulación del instrumento de plan parcial ante la autoridad urbanística competente, en este caso, la Secretaría Distrital de Planeación - SDP.

A renglón seguido, el artículo 2.2.4.1.1.8. establece la fase de Información pública, citación a propietarios y vecinos, en virtud de la cual, la oficina de planeación municipal o distrital o la entidad que haga sus veces convoca en los términos del Capítulo V del Título III de la Parte Primera del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo a los propietarios y vecinos colindantes del instrumento formulado para que conozcan la propuesta y expresen sus recomendaciones y observaciones.

A su vez, el artículo 2.2.4.1.1.9 precisa el proceso de revisión del proyecto de plan parcial por parte de la oficina de planeación y como este concluye con la expedición

de un acto administrativo por el cual se decide sobre la viabilidad del proyecto que en caso de ser favorable da paso a la etapa de concertación y consulta de asuntos ambientales cuando corresponda, definida en los artículos 2.2.4.1.2.1 y siguientes del Citado Decreto 1077 de 2015.

Por último, el artículo 2.2.4.1.3.1 define el proceso o etapa de expedición del decreto de adopción del plan parcial por parte del(la) alcalde(sa), acto administrativo que debe contener en los términos del artículo 2.2.4.1.4.1 lo siguiente:

1. La delimitación del área de planificación objeto del plan parcial, con el señalamiento de las políticas, objetivos y directrices urbanísticas que orientarán la actuación u operación urbana.

2. El proyecto de delimitación de las unidades de actuación urbanística, el cual se definirá de forma que permita el cumplimiento conjunto de las cargas de cesión y urbanización de la totalidad de su superficie, mediante el reparto equitativo de cargas y beneficios entre sus afectados.

3. Las normas urbanísticas específicas para el área de planificación y las unidades de actuación urbanística en que se divida el plan parcial, mediante las cuáles se defina:

3.1 La asignación específica de usos principales, compatibles, complementarios, restringidos y prohibidos.

3.2 La asignación específica de las intensidades de uso; índices de ocupación y construcción; retiros, aislamientos, empates y alturas, de conformidad con las disposiciones contenidas en el presente decreto.

3.3 La asignación de las cargas de conformidad con las disposiciones contenidas en el presente capítulo.

4. La identificación de los elementos que por sus valores naturales, ambientales o paisajísticos deban ser conservados, estableciendo las medidas específicas de protección para evitar su alteración o destrucción con la ejecución de la actuación u operación urbana.

5. La identificación de los bienes de interés cultural del orden municipal o distrital, señalando las condiciones de manejo y los criterios de intervención que aseguren la conservación de los mismos. Cuando se trate de bienes de interés cultural del ámbito nacional o departamental, el plan parcial se sujetará a lo establecido en los respectivos planes especiales de protección de que trata el artículo 11 de la Ley 397 de 1997 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

6. La definición del trazado y la localización de las áreas de dominio público o reservadas o afectadas al uso o servicio público que, en desarrollo de las provisiones del plan de ordenamiento y los instrumentos que lo desarrollen, constituirán:

6.1 La red vial y peatonal.

6.2 Las redes de los servicios públicos domiciliarios.

6.3 La red de espacios públicos, zonas verdes y parques, de acuerdo con lo señalado por el plan de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen y complementen.

6.4 La red de equipamientos colectivos de interés público o social.

7. La fijación y localización del porcentaje obligatorio de suelo que deberá destinarse al desarrollo de programas de vivienda de interés social, sin perjuicio de que estas áreas puedan ubicarse en otras zonas de la ciudad, de conformidad con lo que para el efecto haya previsto el plan de ordenamiento territorial o los instrumentos que lo desarrollen.

8. La adopción de los instrumentos legales de manejo y gestión del suelo; la participación en plusvalías, y demás instrumentos que sean necesarios para la financiación y ejecución del plan parcial.

9. La asignación de cargas y beneficios en los términos que se señalan en la Sección 5 de la presente Capítulo.

10. La evaluación financiera de las obras de urbanización de las unidades de actuación y su programa de ejecución, junto con el programa de financiamiento.

11. Los planos de diagnóstico, incluido el catastral cuando exista, el documento técnico de soporte que incluya las conclusiones de los estudios que justifiquen las determinaciones del plan parcial, así como los planos normativos y el decreto de adopción en los términos que se señalan en el artículo 2.2.4.1.1.7 de este decreto.

Por otra parte, en el citado Decreto Nacional 1077 de 2015, se establecen de manera general las cargas locales y generales que deben ser tenidas en cuenta en el marco de los instrumentos de planificación como es el caso del presente Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, así, el artículo 2.2.4.1.5.1 señala lo siguiente:

ARTÍCULO 2.2.4.1.5.1 Cargas locales de la urbanización. Las cargas locales de la urbanización que serán objeto de reparto entre los propietarios de inmuebles de las unidades de actuación urbanística del plan parcial, incluirán entre otros componentes las cesiones y la realización de obras públicas correspondientes a redes secundarias y de servicios públicos domiciliarios de acueducto, alcantarillado, energía y teléfonos, así como las cesiones para parques y zonas verdes, vías vehiculares y peatonales y para la dotación de los equipamientos comunitarios.

PARÁGRAFO 1. Las zonas comunes, equipamientos comunitarios privados y otros componentes de las propiedades horizontales no se consideran cargas urbanísticas.

PARÁGRAFO 2. En observancia de lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 388 de 1997, aquellos inmuebles localizados al interior del área de planificación del plan parcial que hubieren sido el resultado de cesiones, afectaciones u otras obligaciones, no serán objeto del reparto de cargas y beneficios, tales como:

1. Las vías, parques, zonas verdes, espacios públicos y equipamientos existentes.
2. Los inmuebles afectados en los términos del artículo 37 de la Ley 9ª de 1989 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
3. Los inmuebles adquiridos por las entidades competentes para adelantar obras del plan vial, de infraestructura de servicios públicos domiciliarios o destinados a equipamientos públicos, que para su desarrollo deberán acogerse a la reglamentación del plan parcial.
4. Los predios que tengan licencias urbanísticas vigentes, los cuáles se regirán por las condiciones definidas en la respectiva licencia.
5. Los predios que hayan ejecutado la totalidad de las obras contempladas en la licencia de urbanización y entregado y dotado las cesiones correspondientes.

Por su parte, el artículo 2.2.4.1.5.2 ídem establece lo siguiente:

Las cargas correspondientes al costo de la infraestructura vial principal y redes matrices de servicios públicos se distribuirán entre los propietarios de toda el área beneficiaria de las mismas y deberán ser recuperados mediante tarifas, contribución de valorización, participación en plusvalía, impuesto predial, o cualquier otro sistema que garantice el reparto equitativo de las cargas y beneficios de las actuaciones y que cumpla con lo dispuesto en el artículo 338 de la Constitución Política. En todo caso, serán a cargo de sus propietarios las cesiones gratuitas y los gastos de urbanización previstos en el artículo anterior.

Cuando se trate de la adecuación y habilitación urbanística de predios a cargo de sus propietarios en áreas de desarrollo concertado en suelo de expansión urbana, la distribución de las cargas generales sobre los que se apoye cada plan parcial, se podrá realizar mediante la asignación de edificabilidad adicional en proporción a la participación de los propietarios en dichas cargas. Para ello, los planes de ordenamiento territorial podrán determinar la asignación de aprovechamientos urbanísticos adicionales, que definan para cada uso la superficie máxima construible por encima del aprovechamiento urbanístico básico que se establezca para el suelo de expansión. Los índices de edificabilidad básica y adicional y su equivalencia con las cargas generales serán establecidos por los municipios y distritos en el componente urbano del plan de ordenamiento territorial.

PARÁGRAFO. La construcción de las redes matrices de servicios públicos domiciliarios se regirá por lo dispuesto en la Ley 142 de 1994 y su reglamento o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

2.1 DECRETO DISTRITAL 555 DE 2021

“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.”.

La presente propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive” aplica de manera integral las disposiciones establecidas por el Decreto Distrital 555 de 2021 - Plan de Ordenamiento Territorial vigente en la ciudad, en materia de las Políticas de largo plazo, los principios rectores y los objetivos del

ordenamiento territorial del Distrito Capital; así mismo en la propuesta presentada se cumplen las siguientes normas aplicables:

Condiciones generales aplicables a todos los tratamientos urbanísticos

El artículo 265 referente a las obligaciones urbanísticas, señala que estas son un mecanismo que tiene como propósito generar el equilibrio entre los beneficios que se otorgan por las condiciones de edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios, de acuerdo con las disposiciones establecidas en el presente Plan y en cumplimiento del principio de reparto equitativo de cargas y beneficios. Para tal efecto las cargas urbanísticas son:

De carácter local.

Están determinadas como el soporte urbano básico producto del proceso de urbanización o reurbanización; permiten brindar los servicios esenciales en relación con espacio público, equipamientos, vivienda de interés social y prioritario, malla vial local e intermedia en la proximidad y del acceso a los servicios públicos. Según la normatividad vigente estarán conformadas por los siguientes elementos:

- a. El suelo y construcción de las cesiones públicas para espacio público peatonal y para el encuentro*
- b. El suelo y la construcción de la malla vial intermedia y local, y demás áreas que conforman el perfil vial, sea peatonal o vehicular y los estacionamientos de uso público.*
- c. El suelo de las zonas de cesión para equipamiento comunal público. Podrán definirse condiciones particulares en las que la construcción de equipamientos también sea incluida como parte de la carga local en el esquema de reparto equitativo de cargas y beneficios.*
- d. El suelo y la construcción de redes secundarias y locales de los servicios públicos domiciliarios y sus infraestructuras relacionadas.*
- e. Destinación de un porcentaje obligatorio de suelo o su equivalente en área construida para VIS y VIP, en los términos establecidos por el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o la norma que lo adicione o sustituya.*
- f. Los costos asociados a los estudios y la ejecución de obras de mitigación de los suelos que tengan la obligación de sanear pasivos ambientales, suelos contaminados y/o afectados por actividades mineras y desarrollar acciones de mitigación derivadas de impactos ambientales.*

g. Los costos asociados a la política de moradores y actividades productivas, y la participación ciudadana promovida por el presente Plan.

h. Los costos asociados a la formulación y gestión de planes parciales y demás instrumentos que desarrollen el reparto de cargas y beneficios.

A renglón seguido, el citado artículo 265 establece como obligaciones de carácter general aquellas obligaciones urbanísticas que deberán ser recuperadas por uno o varios instrumentos que garanticen el reparto equitativo de las cargas y los beneficios, corresponden a las siguientes:

a. De la Estructura Ecológica Principal: El suelo y la construcción de parques estructurantes y el suelo y, en caso de requerirse, la intervención en áreas protegidas de los órdenes nacional, regional y distrital, los corredores ecológicos rurales y sobre las rondas hídricas de los nacimientos, ríos y quebradas.

b. De la Estructura Funcional y del Cuidado: El suelo y la construcción de la infraestructura de la malla vial arterial, los elementos que conforman la totalidad del perfil vial, los corredores de alta y media capacidad cuya financiación no esté incluida en programas de inversión mediante tarifas o contribución de valorización, y las infraestructuras y redes matrices, primarias y troncales de servicios públicos domiciliarios, con excepción de las servidumbres.

c. La compensación a los propietarios de bienes inmuebles de interés cultural que adelanten acciones de restauración.

d. Los costos asociados a los estudios técnicos requeridos para la formulación del o los instrumentos de planeamiento mediante los cuales se reglamenten las Actuaciones Estratégicas.

e. Los estudios y diseños necesarios para las obras y actividades requeridas para la ejecución de las cargas generales.

f. Las obras de adecuación del suelo de protección para la conformación de parques de protección por riesgo; excluyendo las obras establecidas como obligatorias por el Plan de Manejo, Recuperación y Restauración Ambiental (PMRRA), Plan de Recuperación y Restauración (PRR) o Plan de Manejo Ambiental.

Disposiciones Aplicables Planes Parciales de Renovación Urbana

El artículo 305 ibidem establece las condiciones para la mezcla de usos para predios sometidos al tratamiento de renovación urbana, señalando que, en el tratamiento de renovación urbana, los proyectos cuyo uso principal sea residencial y que se desarrollen en englobes completos de manzana o mediante planes parciales,

deberán destinar como mínimo del 8% del área de construcción base para el cálculo de obligaciones a otros usos permitidos en el Área de Actividad.

Por su parte, el artículo 322 correspondiente a la obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción, define que los proyectos desarrollados bajo las condiciones de los tratamientos de consolidación o de renovación urbana podrán acceder a la edificabilidad adicional por encima del índice base, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

1. *Porcentajes para el cumplimiento de la obligación VIP / VIS.*
2. *Progresividad en el cumplimiento de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.*

Así mismo, la norma citada define en su párrafo 1 que la edificabilidad destinada para VIP/VIS que se concrete en sitio derivada de esta obligación no será objeto del cumplimiento de obligaciones urbanísticas descritas en este capítulo, en tanto que, el párrafo 4 consagra que los proyectos que se desarrollen en el área de actividad estructurante receptora de actividades económicas que destinen más del 70% del área construida en usos no residenciales no deberán cumplir con la obligación de VIS.

El mismo artículo precisa como porcentaje para el cumplimiento de la obligación VIP / VIS, en el caso de proyectos con ICe > 7 ó planes parciales como el caso del presente instrumento, un 10% en VIP y un 15% en VIS; así mismo define una progresividad en el cumplimiento de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción, precisando que hasta el 31 de diciembre del año 2027 los planes parciales tendrán un 6% en VIP y un 8% en VIS, en tanto que, desde el 01 de enero de 2028 los proyectos de planes parciales deben cumplir con un porcentaje del 10% en VIP y un 15% en VIS. Así mismo para efectos de acreditar el cumplimiento de la obligación de Vivienda de Interés Social y Prioritario, el área mínima habitable de dichas unidades será de 42 metros cuadrados (m²), en los términos del párrafo 1 del artículo 384 del Decreto Distrital 555 de 2021 - POT.

En concordancia con lo anterior, el artículo 323 precisa respecto de las alternativas para hacer efectivo el cumplimiento de la obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción, que los planes parciales de renovación urbana deberán cumplir esta obligación siempre en sitio.

A su vez, el artículo 328 establece de manera específica las obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial, como es el caso del “Parque logístico Revive” e indica en su párrafo 1 que: (...) *El área de*

verificación del plan parcial será de mínimo tres hectáreas (3.0) incluyendo las áreas de la malla vial intermedia y local, el espacio público y equipamientos de proximidad existentes y que puedan ser objeto de reconfiguración, controles ambientales y de acuerdo con la viabilidad emitida por las empresas de servicios públicos. No se contabilizarán las áreas de la malla vial arterial existente, los elementos de la estructura ecológica principal, y/o de los parques estructurantes existentes.”. Así mismo el parágrafo 2 establece que: “El porcentaje de cálculo para las obligaciones urbanísticas en planes parciales incluirá las de carácter general y local.”,

Adicionalmente, el parágrafo 3 del citado artículo 328 contempla que: “Esta obligación incluye la definida en el artículo “Obligación urbanística en área construida para equipamiento”. No incluye la de vivienda de interés social y prioritario establecida en el artículo “Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.”, en tanto que el parágrafo 4 precisa que: “Se deberá cumplir con lo establecido en el capítulo de protección a moradores.”.

Así mismo, precisa que para el cálculo de estas obligaciones se deberá tener en cuenta la siguiente fórmula:

$$CS = AV * Fs$$

Donde:

CS = Área a ceder en m2 de suelo

AV= Área de verificación del plan parcial en m2 de suelo

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

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

A su vez se observa que, del área a ceder se deberá garantizar que 30% se destine a espacio público de proximidad. (Artículo 90 Numeral 2. Parques de la Red de Proximidad. Son principalmente aquellos de menos de una hectárea, que proveen una oferta desconcentrada y diversa de actividades de aprovechamiento del tiempo libre a escala local, atendiendo criterios de proximidad).

Por su parte, el artículo 329 del POT define la obligación urbanística para equipamiento público, indicando que la misma se cumplirá en el ámbito del proyecto, precisando además que: “(...) Cuando el cumplimiento de esta obligación se de en área construida, la localización deberá garantizar el acceso directo e independiente desde el espacio público, cumpliendo en todo caso con condiciones de acceso universal y las que la norma sismo resistente establezca para el uso.

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

Parágrafo 2. En planes parciales en los que predomine el uso residencial la distancia máxima entre la cesión de equipamiento y el núcleo de mayor número de viviendas no podrá ser superior a 500 metros lineales contabilizados sobre el punto de acceso del espacio público. (No es nuestro caso).

Parágrafo 3. Se podrá contabilizar dentro de esta obligación las áreas construidas que se destinen a servicios del Sistema del Cuidado y Servicios Sociales a las que se refiere la condición 6 del artículo “usos del suelo permitidos por área de actividad”.

Así las cosas, para dar cumplimiento a lo indicado se debe destinar el tres por ciento (3%) del área del terreno o el tres (3%) por ciento del área total construida del proyecto.

Por otra parte, el Subcapítulo 3 del Capítulo 5 del citado Decreto Distrital 555 de 2021 regula la *Protección a moradores y a Actividades Productivas* y en ese sentido, el artículo 370 señala que: “(...) Las acciones y actuaciones urbanísticas que se desarrollen en los tratamientos de conservación, consolidación, renovación urbana en la modalidad de revitalización y mejoramiento integral, deberán promover la permanencia de los moradores y de actividades productivas que tengan localización previa en el área de la intervención y que se permitan en el área de actividad en la que se desarrolla la acción o la actuación urbanística.

Se deberán aplicar de manera obligatoria las disposiciones de este subcapítulo en actuaciones estratégicas, en planes parciales de renovación urbana, en proyectos de renovación urbana sin plan parcial que engloben más de 1000 m2 de área de terreno, en proyectos de mejoramiento integral de más de 2000 m2, en los tratamientos de conservación y consolidación cuando se efectúen englobes parcial o totales de manzanas, y en general en todos los proyectos que requieran de la intervención de operadores urbanos públicos.

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

Por su parte, el artículo 371 ídem, adopta las siguientes definiciones en relación con los beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas:

Morador: Habitante de un territorio, sujeto de derechos y obligaciones, independiente de la condición jurídica que ostente frente a la tenencia del inmueble que habite o utilice o de la actividad productiva que ejerza, impactado por un proyecto o intervención territorial y, por tanto, beneficiario de la política de protección a moradores.

Actividad productiva: Corresponde con las actividades que generan o intercambian bienes o servicios.

A su vez, el artículo 372 establece como principios rectores para la protección de moradores y actividades productivas, los de equidad, inclusión, restablecimiento de las condiciones originales para moradores y actividades económicas, permanencia y protección, y, diversidad; en tanto que el artículo 373 prevé la implementación de estrategias de gestión social, de manera simultánea al proceso de formulación y ejecución de las acciones y actuaciones urbanísticas. Así mismo, el artículo 375 ídem define las obligaciones a cargo de los desarrolladores de acciones o actuaciones urbanísticas, respecto de los moradores y actividades productivas que se localicen en su ámbito, para garantizar así el derecho preferencial de propietarios, poseedores, usufructuarios y otros moradores.

En concordancia con lo anterior, el artículo 376 define las obligaciones transitorias respecto de propietarios de viviendas y de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto y el artículo 377 define incentivos para la vinculación de moradores y de actividades productivas a proyectos de revitalización urbana en el marco de instrumentos de planeación.

Así mismo, el Artículo 374 define la participación de los Operadores Urbanos Públicos en Planes Parciales, Áreas de Integración Modal y Actuaciones Estratégicas, esto con el fin de facilitar las estrategias de gestión social de que trata el subcapítulo señalado, razón por la cual la presente propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive” vinculó a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. – ERU para que dicha entidad en el marco de sus funciones acompañe y valide la gestión social realizada en el ámbito del instrumento propuesto.

Además de lo anterior, la presente propuesta acoge de manera integral lo establecido en el artículo 389 del POT relacionado con las normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos, el cual expresamente señala que: “(...) Los estacionamientos en el área urbana de la ciudad deben responder a las necesidades de movilidad sostenible del Distrito Capital y contribuir a consolidar dinámicas que privilegien los desplazamientos peatonales, en vehículos de micromovilidad y en transporte público.

La provisión de estacionamientos para vehículos motorizados particulares que incluye cupos para motocicletas, tanto privados como de visitantes, se define a partir de las áreas de actividad y deben atender los porcentajes mínimos y máximos

establecidos en la siguiente tabla de acuerdo con el subsector donde se localicen. El porcentaje de área destinada a estacionamientos incluye únicamente zonas de parqueo, maniobra y circulación vehicular.

Área de Actividad

Exigido

(% área mínima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos)

Opcional

(% área máxima destinada para estacionamientos sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos)

(% área adicional destinada para estacionamiento sujeta a pago compensatorio calculado sobre sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos)

(...)

Parágrafo 4. Los porcentajes (%) de área mínima, máxima y adicional destinada a estacionamientos, no se incluyen dentro del índice de construcción para efectos del cálculo de pago de cargas urbanísticas y deben ser calculadas de manera diferenciada por cada uso desarrollado en el proyecto.”.

Así las cosas, para efectos de la presente propuesta, tenemos lo siguiente:

Área de Actividad Estructurante - Receptora de vivienda de interés social

No se exige un mínimo de área destinada a estacionamientos

Opcional

% área máxima hasta el 10% sobre área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos ó

% área adicional hasta el 15% sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos el cual puede ser objeto de pago compensatorio.

Área de Actividad Grandes servicios metropolitanos

No se exige un mínimo de área destinada a estacionamientos

Opcional

% área máxima hasta el 20% sobre área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos ó

% área adicional hasta el 15% sobre el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos el cual puede ser objeto de pago compensatorio.

Los porcentajes (%) de área adicional destinada para estacionamiento sujeta a pago compensatorio son adicionales a los porcentajes de área máxima permitida.

En concordancia con lo anterior, el artículo 390 define el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos, precisando que para efectos del cálculo de los porcentajes (%) mínimos, máximos y adicionales de área destinada para estacionamientos, el área construida del proyecto equivale a la suma de la superficie de todas las áreas cubiertas, con exclusión de:

1. *Áreas cubiertas para la provisión de estacionamientos asociados a los usos urbanos*

2. *Áreas construidas de sótanos y semisótanos.*

3. *Áreas destinadas al uso de servicios de parqueadero*

Así mismo, el citado artículo precisa que cuando se desarrollen proyectos con mezcla de usos, para el cálculo de las áreas mínimas, máximas y adicionales establecidas en la presente sección, el área construida del proyecto para el cálculo de estacionamientos debe hacerse por cada uso, el cual debe incluir el área privada definida para cada uno, y el porcentaje de las demás áreas del proyecto que sea equivalente a la participación de cada uso en las áreas privadas del mismo.

Por otra parte, en la presente propuesta del plan parcial se consideran las disposiciones contenidas en el artículo 495 el cual, además de precisar la definición del instrumento de plan parcial prevé que (...) *Podrán precisar y ajustar los trazados de los sistemas de movilidad, de espacio público o del sistema del cuidado y servicios sociales, de cuidado y servicios básicos que se localicen en su interior, siempre y cuando no se afecte la conectividad y movilidad vehicular y peatonal, ni la integridad del espacio público construido y se cuente con los estudios topográficos y diseños que soporten estas decisiones.*”.

En concordancia, el parágrafo 2. Precisa que *“Tratándose de Planes Parciales sujetos al tratamiento de renovación urbana en la modalidad de revitalización se deberán incluir en el documento técnico de soporte un estudio de títulos de los predios e inmuebles que se localizan en su ámbito de aplicación, la estrategia para su saneamiento, el cronograma de gestión y ejecución del Plan Parcial y un Plan de Gestión Social que busque la permanencia de los propietarios y/o moradores y las*

actividades económicas, tradicionales o artesanales presentes en el ámbito de planificación.”.

Complementariamente, el artículo 496 correspondiente a *información pública, citación a propietarios y vecinos*, define que *“Para respetar el ejercicio de la participación democrática establecida en el artículo 4 de la Ley 388 de 1997, y de conformidad con lo establecido en el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, durante el trámite de formulación de planes parciales de renovación urbana, la Secretaría Distrital de Planeación debe realizar, mínimo las siguientes actuaciones:*

- 1. Publicar en su página web la documentación presentada por el formulador del Plan Parcial, garantizando que la misma sea de fácil consulta por parte de la comunidad en general, incluyendo documento síntesis que emplee lenguaje comprensible y que, con el apoyo de recursos gráficos y cuadros, presente la propuesta.*
- 2. Convocar a los propietarios y vecinos colindantes para que conozcan la propuesta del proyecto, una vez radicada la formulación del Plan Parcial, en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.*
- 3. Dar a conocer a los interesados la propuesta urbanística modificada, en aquellos casos en los cuales se realicen ajustes a la propuesta de formulación del Plan Parcial en los términos del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o la norma que lo modifique, derogue o sustituya.*

A renglón seguido, el artículo 497 sobre diagnóstico socioeconómico y plan de gestión social en planes parciales de renovación urbana, precisa que *“El Documento Técnico de Soporte del Plan Parcial de renovación urbana en la modalidad de revitalización deberá incluir el diagnóstico socioeconómico y el Plan de Gestión Social, en los cual se desarrollen las estrategias, programas y proyectos sociales y para la protección de moradores y actividades productivos, así:*

- 1. El diagnóstico socioeconómico deberá realizar la descripción del territorio, caracterización sobre las unidades socioeconómicas asentadas, la organización, el capital social existente y la dinámica poblacional del ámbito de planificación del proyecto y su área de influencia. Para tal efecto, tendrá en cuenta, como mínimo:*
 - a. La información cuantitativa y cualitativa que dé cuenta de las condiciones demográficas, productivas, culturales, sociales y de los soportes urbanos, que permitan comprender las condiciones de calidad de vida y productivas del sector, incluyendo un análisis de la oferta, uso y aprovechamiento de equipamientos y espacio público.*

b. La identificación de todas las personas y organizaciones que pueden ser importantes para la planeación, gestión e implementación del proyecto, así como sus intereses y expectativas, de manera que en la formulación del Plan de Gestión Social se planteen estrategias para su manejo.

c. La caracterización de las unidades de vivienda, unidades económicas formales informales y la composición de la población, para recolectar información sobre la situación actual de los moradores y unidades productivas.

d. La clasificación de la población de acuerdo con sus expectativas e intereses en permanecer o no en el territorio.

e. El reconocimiento de las condiciones sociales, económicas, ambientales, culturales y de habitabilidad de los propietarios originales en el territorio, así como las relaciones y redes económicas locales y de producción, con la finalidad de comprender y propender por el mejoramiento o estabilidad de dichas condiciones.

f. La identificación y caracterización de ofertas institucionales y de servicios existentes en el territorio.

g. Un cuadro de riesgos y oportunidades identificados en el diagnóstico.

h. En la medida que los datos, la información y tiempos de formulación de un plan parcial lo permitan, podrá adelantarse censos de población durante la formulación del plan parcial. En cualquier caso, en el momento de formular y adoptar una Unidad de Actuación Urbanística, el censo poblacional en el respectivo ámbito de intervención debe estar completo.

2. El Plan de Gestión Social desarrollará las estrategias de gestión que contribuyan a mitigar los posibles impactos negativos y a potenciar los impactos positivos, que se deriven de la intervención urbana en cada una de las etapas de los proyectos, y propendiendo por la protección a los moradores y actividades productivas. Deberá como mínimo:

a. Los programas de atención y/o mitigación de los riesgos y oportunidades identificados, y costos de su implementación. Debe incluir un cuadro de retos y oportunidades identificados en el diagnóstico, relacionando el programa que lo atiende.

b. Las medidas de protección a moradores y actividades productivas, y en general, los estímulos e incentivos que faciliten los procesos de concertación, integración inmobiliaria u otros mecanismos de gestión.

c. Los programas de acompañamiento social y asesoría durante el proceso de formulación del proyecto.

d. Los mecanismos de comunicación que permitan el desarrollo de canales permanentes de interlocución entre el formulador y los habitantes del ámbito del plan parcial a lo largo de todas las etapas del proyecto.

e. Estrategias para articular programas distritales sociales y económicos que atiendan las principales necesidades de los habitantes y actividades productivas.

Parágrafo 1. Cuando se vinculen operadores urbanos públicos en el proceso de formulación del Plan Parcial, como requisito para la posterior adquisición de predios en el marco de la concurrencia de terceros, se deberá allegar copia del soporte de su vinculación, conforme con reglamentación que expida la administración distrital.

Parágrafo 2. La verificación de las condiciones para la protección de moradores en el tratamiento de renovación urbana dispuestas en el Plan de Gestión Social se hará mediante certificado de cumplimiento de moradores y de actividades económicas tradicionales emitido por el operador urbano vinculado al proyecto o por la Secretaría Distrital del Hábitat, el cual será requisito previo a la expedición de la respectiva licencia urbanística y por lo tanto verificable por el curador urbano.

Parágrafo 3. La administración distrital pondrá en marcha un protocolo de manejo de atención de animales en el marco de la gestión predial y la construcción de obras públicas que se lleven a cabo en los proyectos de renovación urbana.”.

Resumen de normas aplicables:

NORMAS PRINCIPALES POT 555 - DETERMINANTES PARA LA FORMULACION DEL PLAN PARCIAL	
Artículo No.	Nombre
240	Áreas de Actividad
243	Usos del suelo permitidos por área de actividad
245	Acciones de mitigación de impactos ambientales (MA)
248	Acciones de mitigación de impactos urbanísticos (MU)
260	Altura máxima de las edificaciones
266	Definiciones para determinación de las obligaciones e incentivos urbanísticos por edificabilidad
269	Alternativas para hacer efectiva la forma de cumplimiento de los porcentajes obligatorios para cesión de espacio público

495	Plan Parcial
302	Ámbito de aplicación del tratamiento urbanístico de renovación
303	Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana
305	Condiciones para la mezcla de usos para predios sometidos al tratamiento de renovación urbana
322	Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción
328	Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial
329	Obligación urbanística para equipamiento público
370	Protección a moradores y actividades productivas
376	Obligaciones transitorias respecto de propietarios de viviendas y de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto
377	Incentivo para la vinculación de moradores y de actividades productivas en el marco de instrumentos de planeación
389	Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos
Anexo 05	Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos
Mapa anexo No 01	Sectorización de Obstáculos por Altura del Espacio Aéreo de Bogotá – Aeropuerto Internacional el Dorado y Aeropuerto Guaymaral

Decreto Distrital 603 de 2022.

“Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo 05 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos” del Decreto distrital 555 de 2021”.

Sobre el particular, cabe destacar que el numeral 1 del artículo 256 del POT, define que el manual de normas comunes para los tratamientos urbanísticos *“establece las normas urbanísticas comunes para el desarrollo de actuaciones urbanísticas en los diferentes tratamientos urbanísticos, en los siguientes aspectos: altura de las edificaciones; volumetría y aislamientos; antejardines; cerramientos; loteo y subdivisiones; habitabilidad; equipamiento comunal privado; áreas para estacionamiento de vehículos; condiciones para cesiones para espacio público y procedimientos para urbanización y reurbanización”*, así mismo el parágrafo 1° del citado artículo 256 determinó que la administración distrital podrá precisar, actualizar o complementar el *“Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos”*, contenido en el Anexo 05 de dicho Decreto; En consecuencia se expidió el Decreto Distrital 603 de 2022 el cual actualizó lo correspondiente a normas urbanísticas comunes, alturas, empates, aislamientos, antejardines, retrocesos, cerramientos, equipamiento comunal público, cesiones para espacio

público, áreas privada afectas al uso público, estacionamientos, entre otros, cuyos lineamientos han sido observados y acogidos integralmente en la presente propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”.

2.2 COMPARATIVO UPZ CON UPL

Datos comparativos

De acuerdo con los datos analizados en la página web de la Secretaría Distrital de Planeación⁶, es significativo diferenciar que la localidad de Fontibón contaba en el año 2018 con una población de 365.884 habitantes para un área de 3.328,1 hectáreas, mientras que la Localidad de Engativá contaba con 792.518 habitantes en relación a su área de 3.588,1 hectáreas:

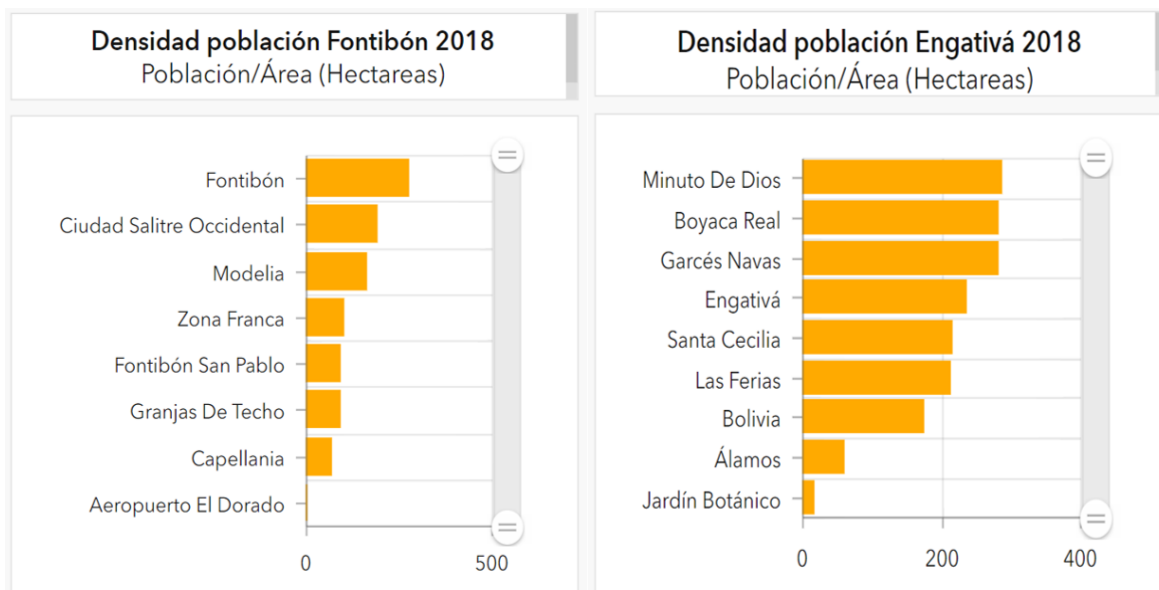


Ilustración 23. Tomado de la página <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/>

Habiéndose desarrollado Fontibón antes de su conurbación con Bogotá, en torno a las actividades de carácter industrial, principalmente gracias a las líneas ferroviaria y vehicular que facilita el ingreso de mercaderías e insumos con el occidente del país, se explica el porqué, a diferencia de Engativá, su población es menor a pesar de tener mayor extensión territorial, lo que explica como en esta localidad -Fontibón- la tierra se destinó principalmente al desarrollo de proyectos de carácter comercial o industrial y en menor medida a la solución de vivienda, a diferencia de Engativá, en donde la tierra encontró una mayor ocupación habitacional.

No obstante ello, y habiendo un amplio territorio por desarrollarse en Fontibón tras la construcción de la Avenida El Dorado y el Aeropuerto Internacional del mismo

⁶ <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index>

nombre, la Terminal de Transporte Terrestre, permitió que esta localidad fuere objeto de desarrollos urbanos planificados, como el Barrio Modelia y Ciudad Salitre, Carlos Lleras y Sausalito, los cuales se centraron en soluciones de vivienda de clase económica media-alta y alta.

En lo relacionado con el área, habitantes y la densidad poblacional de las UPZ que hacen parte de las ocho UPZ que constituyeron la UPL n.º 30 Salitre se tiene la siguiente información:

Descripción área y población UPZ que conformaron la UPL n. 30 Salitre

	ÁREA Hectáreas	POBLACIÓN	DENSIDAD
CIUDAD SALITRE OCCIDENTAL	225,7	42.871	189,22
GRANJAS DE TECHO	499,46	43.620	87,33
MODELIA	261,03	42.000	160,9
CAPELLANÍA	258	17.190	66,6
FERIAS	473	99.530	210,4
SANTA CECILIA	308,6	65.800	213,2
JARDÍN BOTÁNICO	162,2	2.482	15,3
ÁLAMOS	200	11.820	59,1
TOTAL	2387,99	325.313	125,25625

Respecto de las áreas de las UPZ que aportaron terreno para la conformación de la UPL n.º 30 Salitre se tiene la siguiente comparación, en donde se logró verificar un área total correspondiente a de 2.378,99 Hectáreas distribuidas de la siguiente manera, en donde Granjas de Techo y Ferias cuentan con el mayor porcentaje:

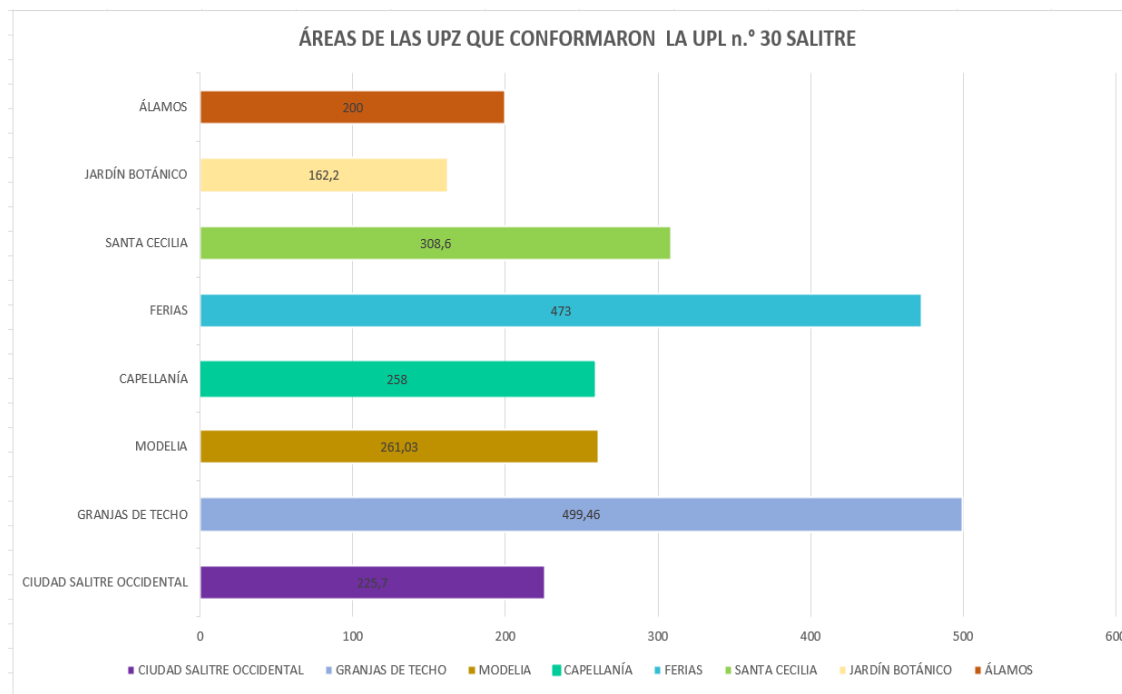


Ilustración 24. Áreas de UPZ usadas para conformación de UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia

Dada la integración con diferentes enfoques de ocupación territorial que concurren en la creada UPL, resulta importante destacar que la zona escogida para el desarrollo de este plan parcial responde con tres aspectos urbanos que marcan el denominado Anillo de Innovación, y que son, un territorio donde convergen vivienda, actividad comercial y logística más un nodo importante de transporte, en otras palabras, el desarrollo urbanístico a realizarse puede llevar a contribuir para que Bogotá se conserve como el corazón del intercambio de materias primas y productos desde el centro del Colombia hacia las regiones y el exterior.

Bajo la información que reposa en el Anexo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo concerniente a la UPL n.º 30 Salitre, al manifestarse que su población total es de 173.652 habitantes, con una densidad de población de 111 habitantes por hectárea, se realiza una deducción lógica para determinar el área de dicha UPL, determinándola en 1.564,43 hectáreas, para así poder establecer el área de las UPZ no incluida en esta UPL, siendo así lo correspondiente a 823,56 hectáreas.

Si bien se encuentra respecto del área entre una y otra localidad una diferencia de 260 hectáreas, en donde la localidad de Engativá es la que mayor área de terreno contiene, esta localidad supera en un alto índice la población de la localidad de Fontibón en 426.634 habitantes.

De igual manera, de las gráficas expuestas se denota que las UPZ de la Localidad de Fontibón con mayor población son: Fontibón, Ciudad Salitre Occidental y Modelia, mientras que las de la Localidad de Engativá son Minuto de Dios, Boyacá Real y Garcés Navas.

De manera contraria, las UPZ de Fontibón con menor población son Aeropuerto El Dorado, Capellanía y Granjas de techo, en contraste las UPZ de Engativá con menor población que son Jardín Botánico, Álamos y Bolivia, en donde las dos primeras de cada sector hacen parte de la citada UPL. De las tres primeras y Álamos se entiende tal situación en razón a que son sectores en donde la industria y el comercio han tenido un alto porcentaje de influencia y al ser zonas aledañas al aeropuerto las mismas cuentan con limitaciones en altura y por temas de ruido. De otro lado Jardín Botánico mayor parte de los predios que se ubicaban allí, corresponde a predios dotacionales como el coliseo y Unidad Deportiva El salitre, el jardín Botánico de Bogotá (predio del cual toma el nombre la UPZ), la Universidad Libre de Colombia. Grandes oficinas ubicadas a lo largo de la AC 26 (Conocida también como Av. Jorge Eliecer Gaitán) como las de El Tiempo, Edificio de CAPRECOM, entre otros. Clubes como el Centro Urbano Recreativo Compensar o el Club de suboficiales de la policía nacional.

Aquí queda en evidencia que la conformación de la UPL n.º 30 Salitre fue realizada teniendo en cuenta los elementos distritales del modelo de ocupación del territorio, identificando áreas con buenos soportes urbanos y aquellas que por el contrario son deficitarias en estos con el fin de que se genere a futuro un equilibrio entre tales zonas por medio de los preceptos normativos relacionados con las áreas de actividad.

En lo concerniente a la población, las ocho UPZ que conformaron la UPL n.º 30 Salitre se tiene una población total de 325.313 habitantes, en donde las Ferias, Santa Cecilia y Granjas de techo poseen en su orden la mayor población, así:

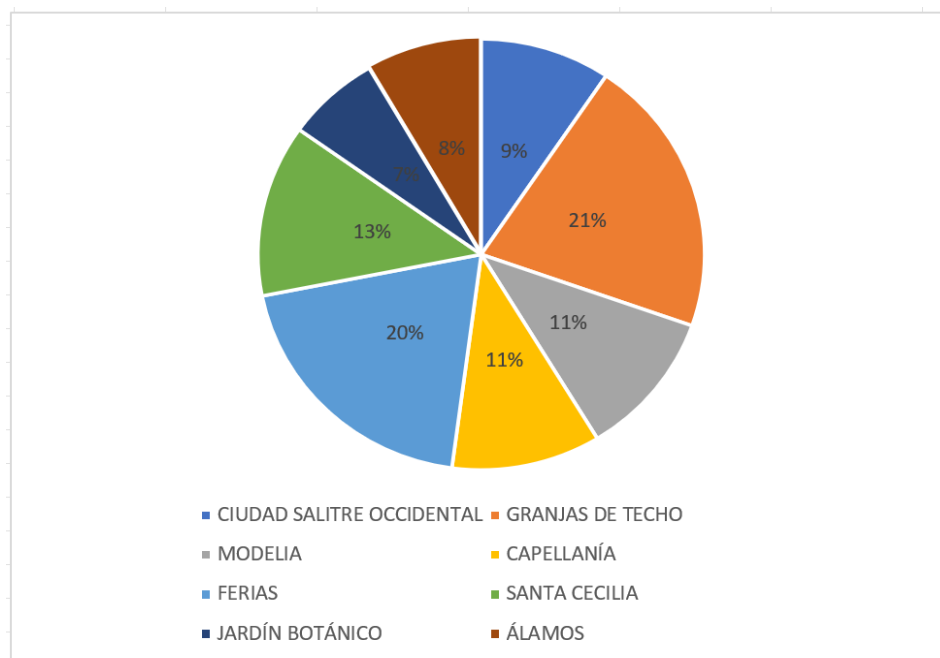


Ilustración 25. Áreas de las UPZ que conformaron la UPL No. 30 Salitre. Elaboración propia

Respecto de la densidad de población, entendida como la cantidad de personas que en promedio habitan por unidad de superficie, calculada en hectáreas de terreno, se evidencia una mayor densidad en Granjas de Techo, Ferias, Santa Cecilia y que por sus antecedentes las dos últimas están consideradas como áreas residenciales consolidadas del noroccidente de la ciudad:

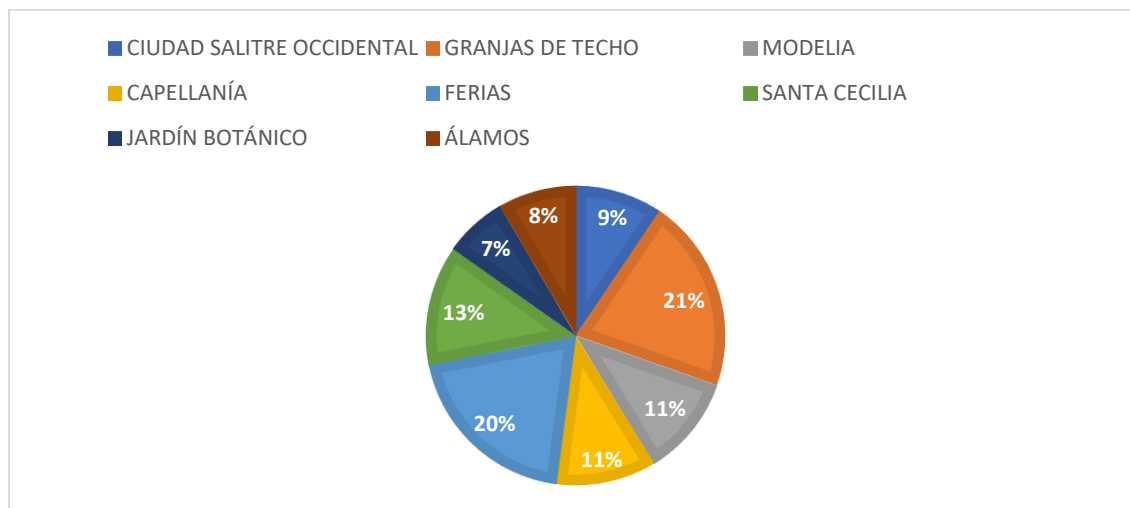


Ilustración 26. Densidad de población de UPZ con las que se conformó la UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia

Respecto de Granjas de Techo es de resaltar que es un sector industrial y comercial importante, que en contraste con su densidad de población deja en evidencia la importancia que a futuro se analice si este puede llegar a ser un sector que acoja nuevas actividades estratégicas relevantes para la competitividad de la ciudad y que también pueda apoyar a la reducción del déficit de vivienda existente, bajo unos soportes de proximidad para una mejor utilización y disfrute de un mejor contexto de ciudad.

Aquí se considera importante señalar que, la caracterización sociocultural de los trabajadores del Granjas de Techo es muy heterogénea, debido a la migración de personas de otros lugares de la ciudad y de otras regiones vecinas del distrito, como ocurre con la población de Mosquera donde viven gran variedad de trabajadores de este sector. Esta situación de población flotante ha admitido que se pierda la identidad cultural tanto de los nativos de Fontibón como de las personas que llegan de otras poblaciones. Las migraciones se presentan sustancialmente por la gran oferta de empleo que genera la localidad relacionada con el importante desarrollo industrial. El fenómeno de la migración ha generado también, asentamientos irregulares en inmediaciones del sector que causan cierto grado de vulnerabilidad.

Así mismo, en relación con lo expuesto, la página web de la Secretaría Distrital de Planeación⁷ muestra las proyecciones a futuro sobre el crecimiento de la población

⁷ <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index>

que tienden a mostrar el aumento de la población para el año 2024 en todos los sectores de la ciudad y en particular en aquellos 8 en donde se ha establecido la UPL No. 30 Salitre, con lo que se evidencia en el siguiente gráfico un altísimo crecimiento poblacional para Las Ferias, moderado para Granjas de Techo, Salitre Occidental, Modelia y bajo para Capellanía, Álamos y Jardín Botánico:

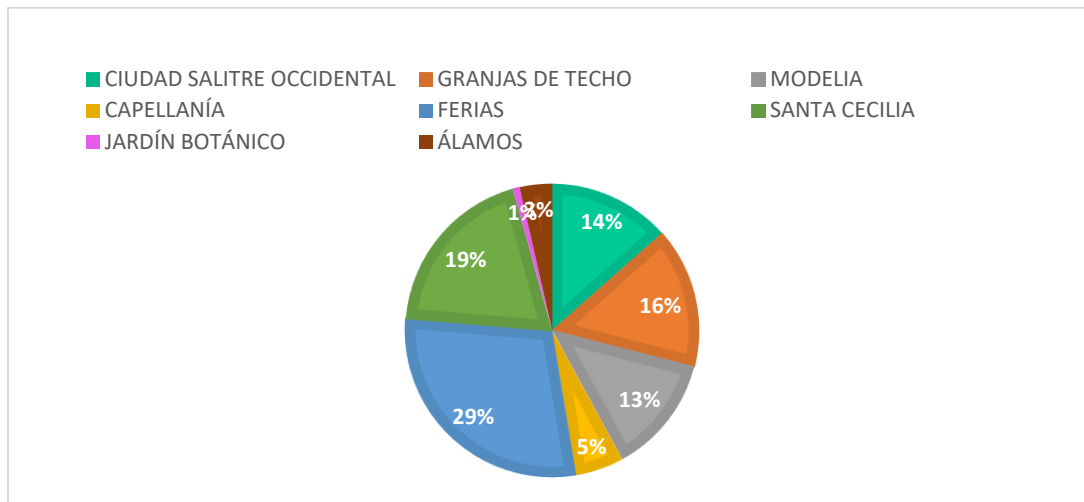


Ilustración 27. Crecimiento población UPZ utilizadas para la conformación de la UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia.

Del crecimiento de la población a futuro es de resaltar que, si bien el DANE ha informado que la tasa de crecimiento de la población en Bogotá pasó de ser de 1,95 entre 1993 a 2005 a 0,65 entre 2005 y 2018, el crecimiento entre 2020 y 2035 será de 0,8% mayor que el período intercensal, situación que expone la importancia de seguir pensando en una Bogotá articulada desde diferentes escalas, enfocada en la calidad de vida de sus habitantes bajo el soporte de una economía sostenible tal y como se plantea en el plan parcial que en este trabajo se analiza.

De los hogares proyectados nivel UPZ establecidos en el Censo del DANE 2018 en relación con las 8 UPZ con las que se adoptó la UPL n.º 30 Salitre se tiene un alto porcentaje de hogares en las Ferias y Santa Cecilia, moderado en Ciudad Salitre Occidental Granjas de Techo y Modelia mientras que un nivel bajo de hogares en Capellanía y Jardín Botánico:

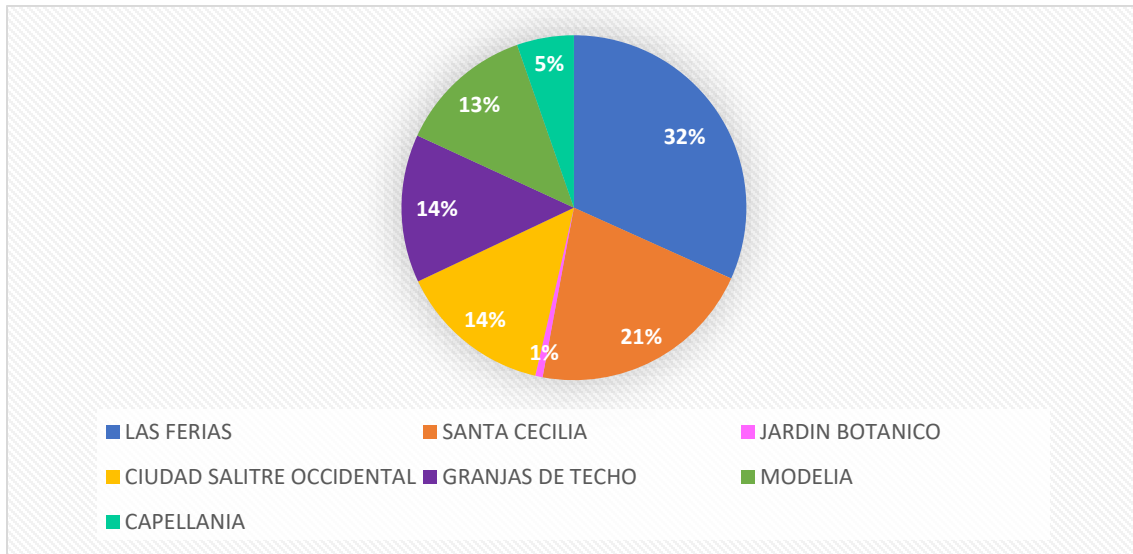


Ilustración 28. Hogares que han hecho parte de las UPZ que han conformado la UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia

En lo concerniente a las proyecciones de viviendas ocupadas proyectadas a nivel UPZ por el Censo DANE 2018 para los sectores por medio de los cuales se dispuso la UPL No. 30 Salitre se tiene un estimado para el período 2018-2024 a nivel UPZ para Bogotá con los siguientes datos a saber:

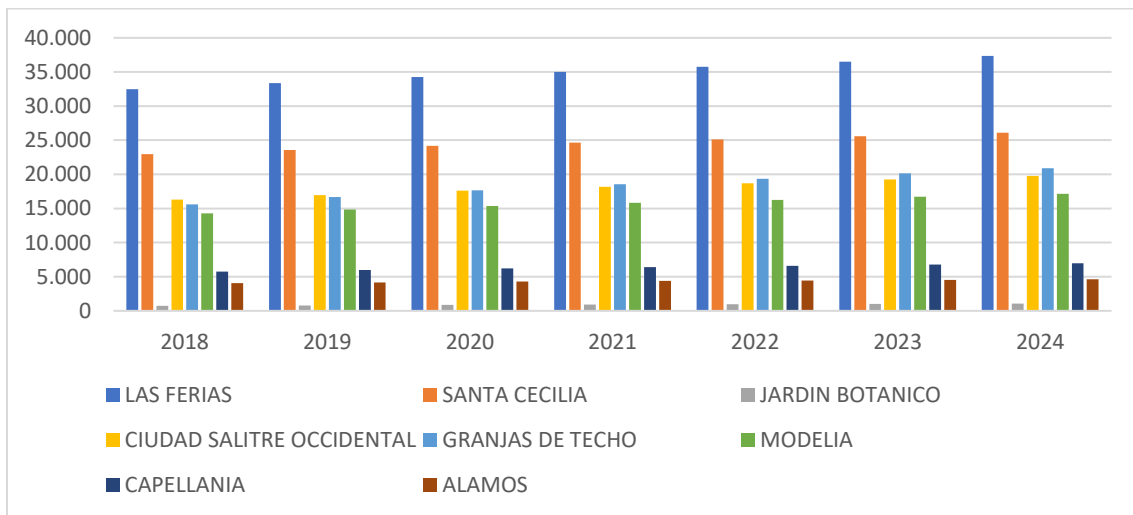


Ilustración 29. Comparación de la Proyección de viviendas que conformarán los sectores de donde fue conformada la UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia

Esta proyección de vivienda ocupada muestra la constante de la necesidad de construcción de vivienda en Bogotá que, en comparación con la recomposición del tamaño de los hogares por un menor número de integrantes, queda en evidencia la priorización del acceso a la vivienda que se ha venido generando y se evidencia a

futuro, situación que se pretende favorecer a través del plan parcial que se plantea en este trabajo.

Ahora, respecto a la caracterización de las UPL que reposa en el Anexo 6 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo concerniente a la UPL No. 30 Salitre, se determina que su población total es de 173.652 habitantes, con una densidad de población de 111 habitantes por hectárea.

De tal información, al comparar la diferencia entre la población que contenían las ocho UPZ mencionadas con aquella población enmarcada dentro del áreas de la UPL n.º 30 Salitre corresponde a una diferencia de 151.661 habitantes:

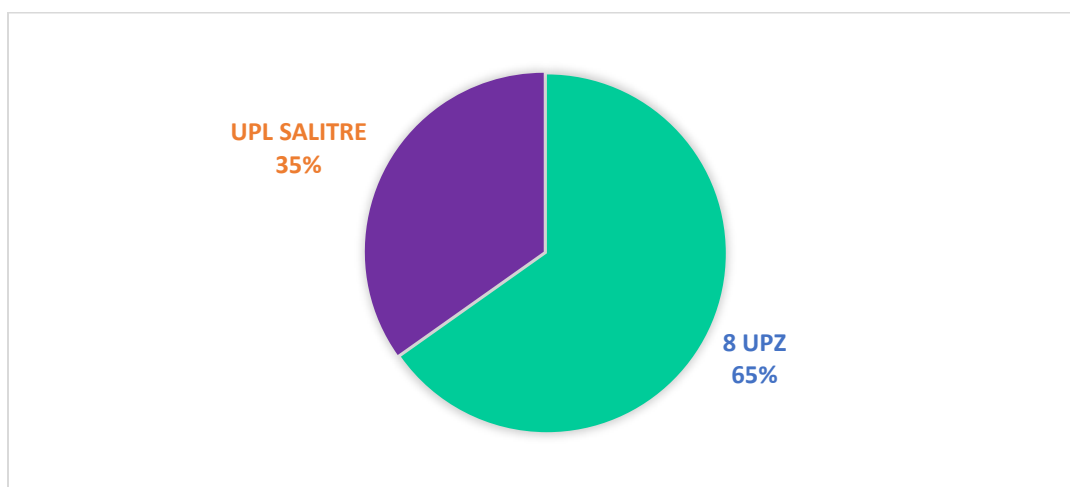


Ilustración 30. Porcentaje de terreno utilizado para la conformación de la UPL n.º 30 en comparación con el área total de terreno de las 8 UPZ. Elaboración propia

En lo relacionado con la densidad por habitante, también se evidencia obviamente, una mayoría de la densidad poblacional dentro de las citadas UPZ, sin embargo, es de resaltar que la UPL Salitre cuenta con una cantidad poblacional importante puesto que no se evidencian diferencias importantes, cuando el área de las UPZ en mención es mayor:

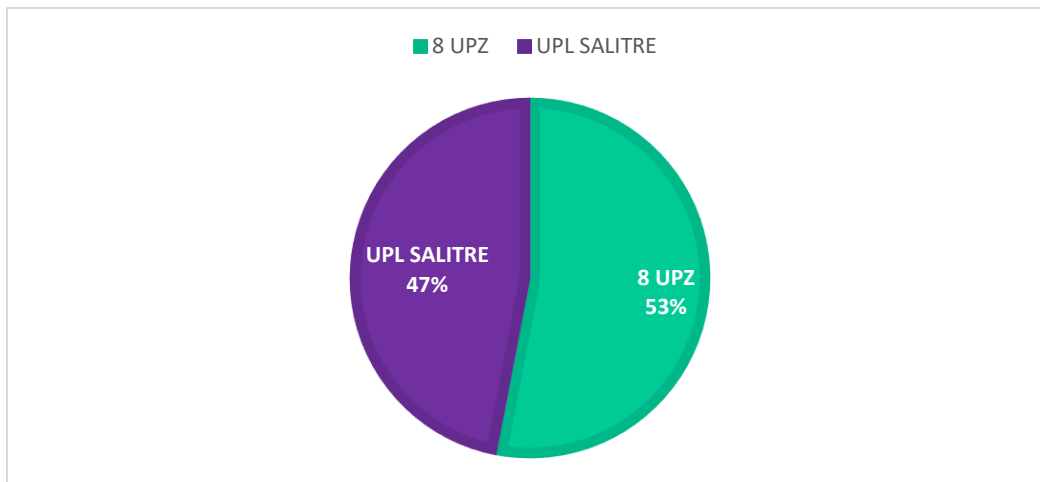


Ilustración 31. Comparación cantidad poblacional de 8 UPZ y UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia.

Con la configuración de la UPL, resultó que en cuanto a densidad poblacional acoge, 6 puntos porcentuales más abajo y a la par incluye un amplio sector no habilitado para vivienda, con grandes posibilidades para desarrollar soluciones que subsanen en algún porcentaje su déficit; esta UPL No. 30 Salitre se puede posicionar como una de las zonas de la ciudad con grandes posibilidades para efectuar procesos de renovación urbana que soluciona necesidades de vivienda y comercio de manera organizada.

De la población etaria existente en los sectores donde se localiza la UPL n.º 30 Salitre se realiza el análisis de la información determinada por el DANE en el Censo 2018 para las 8 UPZ que han hecho parte para la conformación de la citada UPL, encontrándose que la mayor cantidad de hombres que la habitan cuentan con edades entre los 20 y los 39 años, mientras que la mayor cantidad de mujeres del sector se encuentran entre las edades de 25 a 29 y 50 a 59 años:

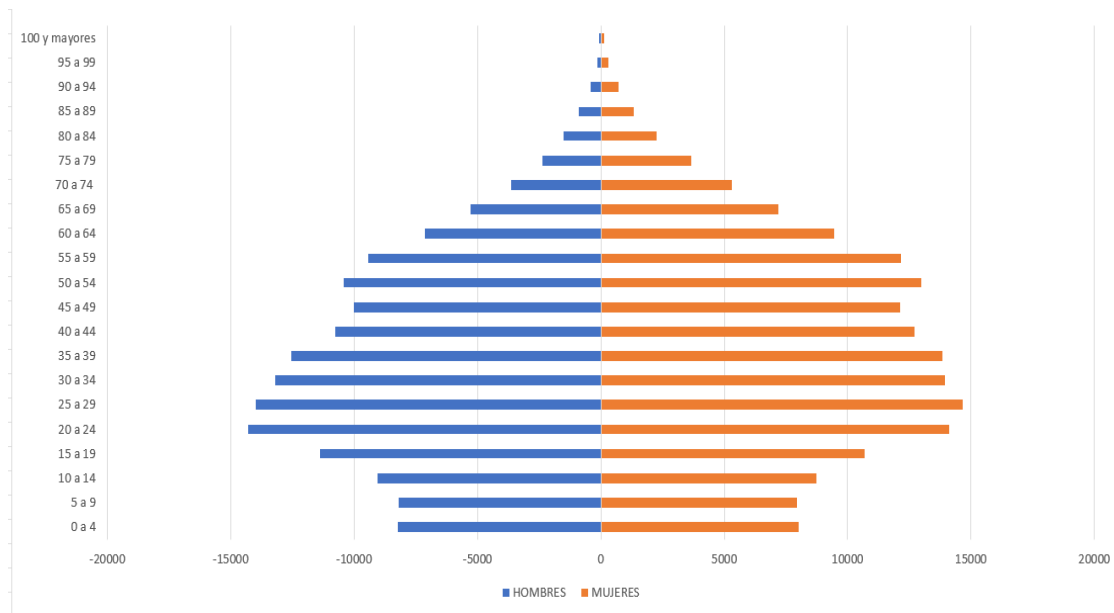


Ilustración 32. Comparación población etárea entre 8 UPZ y UPL n.º 30 Salitre. Elaboración propia.

El anexo n.º 1. Distribución demográfica e indicadores laborales. Cifras en términos absolutos, que hace parte del Anexo n.º 6 del Decreto Distrital 555 de 2021 determina en su gráfica respecto de la UPL n.º 30 Salitre que la población en edad de trabajar (PET) corresponde a 152.659, y la población ocupada es de 85.121, desocupada de 5.728, estableciendo entonces una población económicamente activa (PEA) de 90.946.

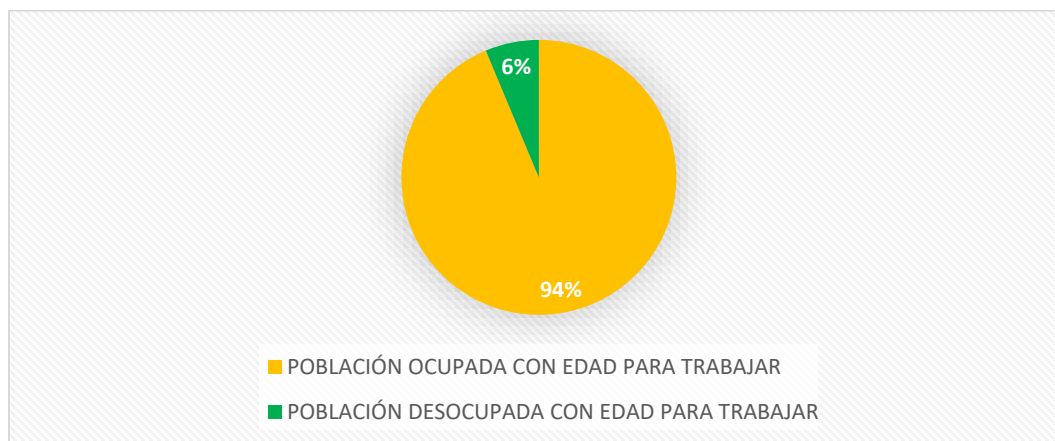


Ilustración 33. Comparación de la población con edad para trabajar de la UPL n.º 30 Salitre que está ocupada y desocupada. Elaboración propia

De lo expuesto, se destacan tres características de la UPL que han de ser acogidas en el presente plan parcial a fin de lograr un aprovechamiento del capital territorial (área y ubicación), poblacional (población flotante y permanente), y económico (máximo potencial de actividad industrial y comercial), y que son, brindar fácil acceso a vivienda para la población de clase trabajadora (VIS y VIP), a población

flotante (Vivienda Colectiva), así como acceso a un entorno que hace más eficiente el intercambio de bienes y servicios, contribuyendo con la generación de empleos directos e indirectos derivados de la operación logística y la prestación de servicios en torno a la actividad operativa del comercio e industria, todo concentrado en un mismo sector.

Así mismo, destaca el hecho de que la zona donde se ubica este plan parcial, permite el aprovechamiento de futuros proyectos que permitirá mejores facilidades para el transporte de pasajeros y mercaderías, tales como la ampliación del corredor vial de la Calle 13, la troncal de Transmilenio de la Avenida Carrera 68, la línea de Metro por la Avenida Boyacá, el mejoramiento de la Terminal de Transporte de Salitre y el Regio-Tram de Occidente, desarrollos viales que brindarán un variado acceso al sector, lo cual potencializa su atractivo como oportunidad para inversión inmobiliaria y promueve un proceso de renovación urbana coherente con el modelo de ordenamiento territorial adoptado en el Decreto Distrital 555 de 2021.

Así las cosas, resulta adecuado concluir que el presente Plan Parcial contribuye en la solución de necesidades de diferentes tipos de población de manera funcional con la ciudad y satisfaciendo su potencial económico como eje de operación del comercio, lo que lo convierte en un rentable nicho de inversión inmobiliaria y claro ejemplo de cómo se logra la revitalización de la ciudad.

2.3 ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

ACTUACIONES ESTRATÉGICAS DE LA UPL n.º 30 SALITRE

La citada UPL limita por su extremo suroriental con el área de desarrollo naranja - ADN- conocido como el Distrito de Ciencia, tecnología e innovación de Bogotá - DCTIB-, proyecto que es liderado por la Cámara de Comercio de Bogotá y su filial Corferias; la Alcaldía Mayor de Bogotá y la Gobernación de Cundinamarca junto con el apoyo de gran variedad de gremios. La primera fase del DCTIB se localizará entre la Avenida las Américas y la calle 22 (Regio-Tram) y la Avenida carrera 37 y la Avenida carrera 40 y su construcción iniciaría a finales del 2024. Se espera que la primera fase del DCTIB entre en operación en 2026.

Su parte sur también limita con los corazones productivos de escala urbana ubicados entre la Avenida de las Américas y la Avenida de Congreso Eucarístico AK 68,-Outlet de las Américas, los cuales se definen como “Las zonas geográficas dentro la localidad en donde se concentra la mayoría de las empresas que se dedican a la vocación productiva y tienen la mayor importancia en términos de empleo” y se conforman bajo las condiciones ubicación, movilidad de la zona, infraestructura del lugar, la presencia de consumidores y la conexión del punto con la región, concentrándose en tales corazones productivos el 24 % de las empresas que operan en Bogotá D.C., generándose así, una aglomeración económica adecuada para un intercambio comercial en donde se pueden llegar a emplear más

de tres millones de ciudadanos, cifra registrada por las empresas con matrícula activa en la Cámara de Comercio de Bogotá (CCB).

También es de resaltar que la UPL n.º 30 Salitre hará parte del anillo logístico de occidente -ALO- que mediante la Avenida Boyacá junto con otras vías conectoras pretenden mejorar y fortalecer las zonas industriales tanto de Bogotá D.C. como de la sabana (Fontibón, Puente Aranda, borde aeroportuario, entrada sur y Reverdecer del sur). Este anillo también tiene como fin que el flujo vehicular sea más ágil para que la movilidad urbana sea efectiva y más rentable.

A través de este anillo logístico de occidente -ALO-, se busca que la gran cantidad de vehículos pesados que en la actualidad emplean las vías de la ciudad de Bogotá, solo circularían solamente por los tramos autorizados, dejando demás avenidas y calles de la ciudad libres, excluyéndolos de las zonas que no tienen vocación industrial, favoreciendo así a la reducción de la congestión y los costos de mantenimiento de la malla vial.

Las actuaciones estratégicas -AE- entendidas como las tácticas urbanísticas y económicas que permiten puntualizar el modelo de ocupación territorial -MOT- que se aplican en territorios con características espaciales que determinan la unificación de elementos estructurantes, proyectos, problemas y oportunidades para avanzar en la construcción de ciudad efectiva, rentable y con calidad de vida para sus habitantes sin olvidar las condiciones por medio de las cuales la ciudad debe determinar su sostenibilidad en temas de empleo, movilidad y vivienda.

Mediante las correspondientes reglamentaciones urbanísticas de dichas actuaciones estratégicas la administración distrital cuenta con la oportunidad para establecer cuáles son los aspectos y elementos claves a generar y gestionar con cada AE, para que en dicho territorio se produzcan las condiciones urbanísticas y económicas que determinen ciudades inteligentes y rentables no solamente en lo concerniente a la parte económica sino además en los tiempos de desplazamiento, en donde se permita el acceso a una buena cantidad de servicios requeridos por los ciudadanos.

Esta UPL también cuenta con las Actuaciones Estratégicas determinadas en el mapa de Actuaciones Estratégicas del Decreto Distrital 555 de 2021 correspondientes al No. 15 Eje Tintal y el n.º 14 Montevideo la cual es de importancia con el proyecto Plan Parcial Parque Logístico Revive puesto que esta actuación estratégica hace parte del correspondiente terreno.

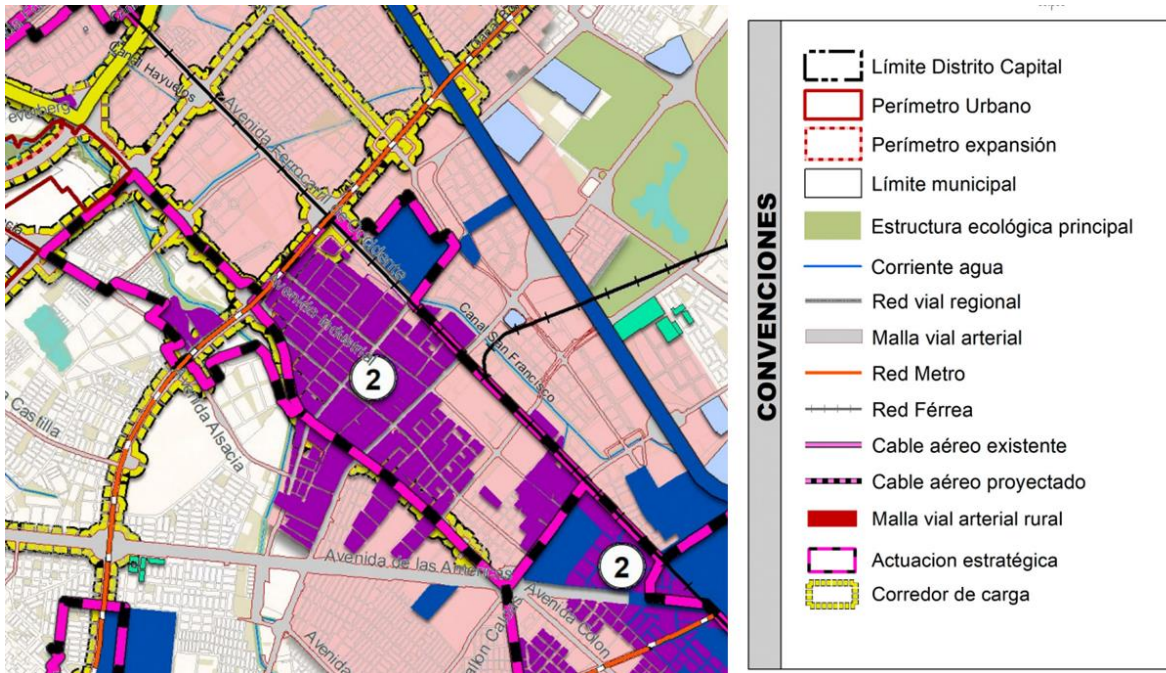


Ilustración 34. Mapa tomado del Decreto 555 de 2021. Estructura Socioeconómica Creativa y de Innovación

La AE n.º 15 Eje Tintal cuenta con unos lineamientos urbanísticos enfocados a la concreción de un sector de ciudad que sirva de puente de integración regional de Bogotá hacia el occidente de la sabana tanto en aspectos de tipo ambiental como aquellos relacionados con el sector inmobiliario y la movilidad.

Actuación Estratégica 14 Montevideo

El Decreto Distrital 555 de 2021 señala que la AE está planificada sobre 418,5 hectáreas, 127 manzanas y 2.044 lotes con una población de 3.148 habitantes. Está proyectado en razón de la resiliencia climática, mejor ambiente urbano, dinamismo, reactivación y desarrollo económico, embellecimiento, vitalidad y calidad del hábitat junto con el equilibrio territorial mediante el planteamiento de una Bogotá solidaria y cuidadora.

Dentro del análisis efectuado por la SDP para la proyección de esta AE, en el Anexo No. 7 del POT ha quedado expuesto claramente que, Montevideo es un sector con usos consolidados y en particular aquellos de tipo industrial, comercial y de servicios de escala urbano/regional, localizado en el eje central de la ciudad de Bogotá D.C.

De la revisión efectuada por la SDP sobre el estado de las edificaciones dispuestas en dicho sector ha señalado que, son construcciones con una vetustez considerable pero que su renovación ha sido muy reducida. Llegando dicha entidad a concluir que esta zona debe brindar los fundamentos para el desarrollo de actividades industriales modernas, razón por la que determina el cumplimiento de ciertos

factores para el adecuado desarrollo de esta AE, los cuales se indican de manera taxativa a continuación:

1. Recuperar físicamente el entorno y los inmuebles, garantizando transformación productiva de las áreas industriales existentes garantizando su sostenibilidad.
2. Articular urbanística y funcionalmente con el Área de Desarrollo Naranja ADN; Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación DCTI.
3. Conformar red de espacio público e infraestructura de transporte no motorizado dentro de la zona, que facilite el acceso de los empleados a estas zonas usando modos sostenibles de transporte, o que les brinde una adecuada cantidad o calidad de espacios para sus necesidades de esparcimiento y que, adicionalmente permita una mejor inserción y articulación del Regio-Tram con el entorno.
4. Integrar los conjuntos arquitectónicos industriales y protección de los Bienes de Interés Cultural del territorio.
5. Revitalizar y redensificar el entorno de los corredores del Metro NQS, Regio-Tram y TransMilenio (Av Calle 26 y Av. Cra. 68) con actividad residencial y mezcla de usos en primeros pisos.
6. Articular urbanísticamente la AE con los planes parciales adoptados de su ámbito.

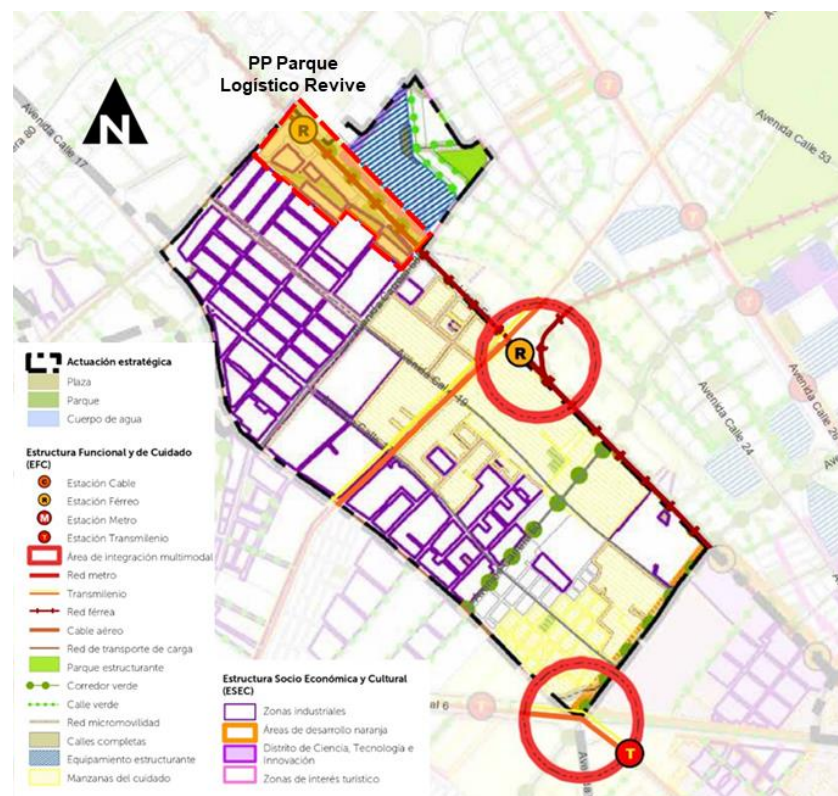


Ilustración 35. Ilustración 36. Proyectos propuestos para la Actuación Estratégica n.º 14 Montevideo. Tomado del Anexo 7 del Decreto Distrital 555 de 2021

Respecto de las dinámicas y condiciones determinadas en dicho anexo para la AE n.º 14 Montevideo el mencionado anexo dispone las siguientes:

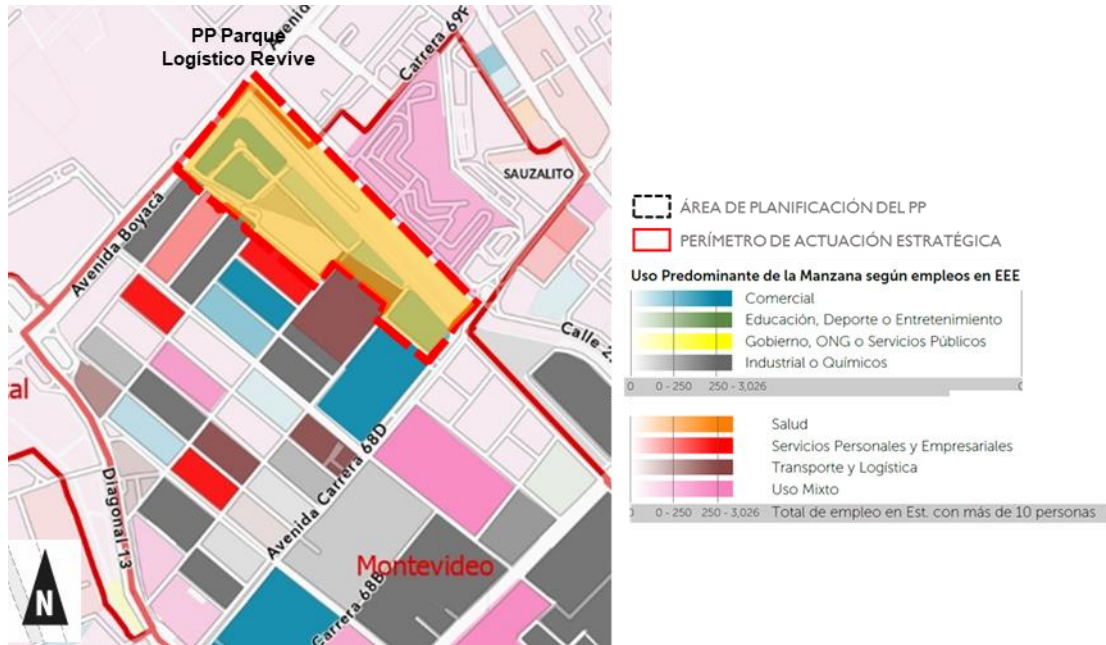


Ilustración 36. Usos predominantes en las manzanas que conforman la Actuación Estratégica n.º 14 Montevideo. Tomado del Anexo n.º 7 del Decreto Distrital 555 de 2021

En coherencia con esta imagen, en dicho anexo, se han planteado las siguientes condiciones socioeconómicas para la AE en mención:

1. La AE Montevideo tiene una elevada concentración de industria de alcance regional, soportado con establecimientos comerciales y de servicios, aunque se observa que una gran cantidad de los del segundo y tercer tipo son establecimientos con pocos empleados, y por consiguiente, una condición de soporte.
2. Implantación de Regio-Tram de Occidente plantea un reto de inserción y conectividad con este importante destino de viaje, que actualmente le da la espalda.
3. Propuestas urbanísticas o socioeconómicas que busquen cambiar actividad actual en la zona deben incorporar análisis de impacto y medidas de mitigación, principalmente relacionadas con rutas e impacto de cambios en patrones de movilización de personas o carga.

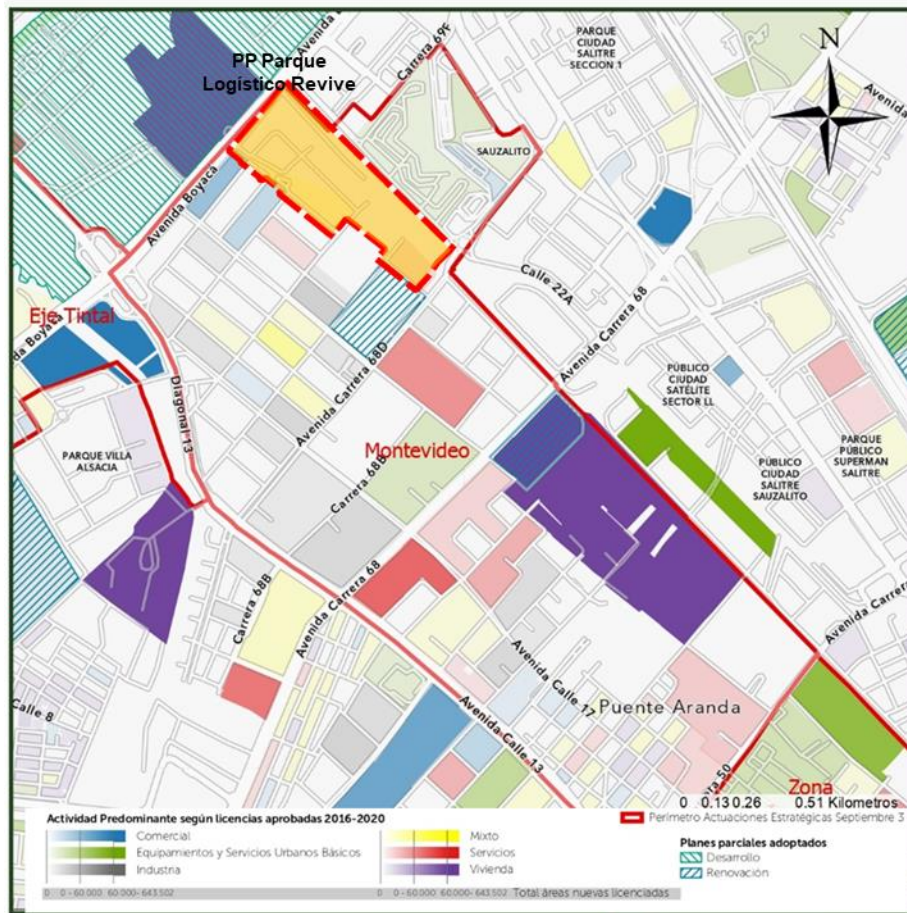


Ilustración 37. Actividades predominantes en sector de la Actuación Estratégica n.º 15. Tomado del Anexo n.º 7 del Decreto Distrital 555 de 2021

De la revisión y análisis de esta imagen en el Anexo n.º 7 del Decreto Distrital 555 de 2021 se han establecido unas dinámicas inmobiliarias a seguir para el desarrollo de la respectiva AE:

1. Los registros de licencias de construcción de Bogotá indican que durante el período 2016-2020 la zona tuvo baja dinámica inmobiliaria, aunque si se aprobaron licencias para usos de servicios, de equipamientos y de vivienda.
2. Se identificaron dos Planes Parciales de Renovación urbana adoptados dentro de esta AE, correspondientes a los PP Éxito Montevideo y Ciudadela Nuevo Salitre. Elevada área de licencias de vivienda en zona del PP Ciudadela Nuevo Salitre indica que ya se inició construcción en esa zona.

Este mapa presenta elementos ambientales y de movilidad relacionados con esta AE y que justifican las condiciones de hábitat y ambiente que se deben cumplir para su desarrollo, así como la ubicación de bienes y sectores de conservación o de equipamientos que difícilmente se pueden trasladar.

En concordancia con lo anterior, el Plan Parcial *Parque Logístico Revive* acoge integralmente los lineamientos señalados y a partir de ellos complementa la definición de su propuesta urbanística en términos de movilidad, accesibilidad, espacio público, soportes urbanos y de proximidad. Así como los usos propuestos de cara a concretar la revitalización del sector.

3. DIAGNÓSTICO SISTEMAS ESTRUCTURANTES ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN.

El POT 555 de 2021 define en su artículo 40, las siguientes estructuras territoriales a través de las cuales se establecen las pautas que orientan la actuación del suelo urbano y rural y contienen las apuestas del ordenamiento que se materializan en normas e instrumentos. El fin de estas estructuras es cumplir los objetivos y estrategias del Plan:

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

Conforme a lo anterior, el Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive” tiene en consideración las diferentes estructuras, respondiendo e integrando en su propuesta todas las disposiciones aplicables de cada una de ellas, según el ámbito de planificación definido así:

3.1 DIAGNÓSTICO DEL MEDIO NATURAL - ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL

Una vez realizado el análisis de la información cartográfica y normativa del POT, se evidencia que en el ámbito de planificación del proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” correspondiente a 27,5 hectáreas, se presenta como único elemento de estructura ecológica principal, el denominado Canal San Francisco que hace parte del Sistema Hídrico de cuerpos de agua naturales incluido dentro de las áreas de espacial importancia ecosistémica. Junto al canal se reconocen e incorporan las áreas forestales protectoras definidas a los márgenes de cada lado del canal.



Ilustración 38. Elementos de la Estructura Ecológica Principal y el Sistema de Espacio Público - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Así mismo, en la imagen anterior se muestra la conformación correspondiente al sistema de parques estructurantes y de proximidad incluido en el área del proyecto. Adicionalmente, es importante destacar que tras la revisión de la información cartográfica del POT no se identifican suelos con categorías de protección o clasificación de amenazas y riesgos dentro del ámbito de planificación.



Ilustración 39. Clasificación de los suelos en Amenaza por remoción en masa
 Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Respecto de temas ambientales es importante resaltar que los límites sur y occidente de la localidad de Fontibón están bordeados por los ríos Bogotá y Fucha; este último es el resultado de la confluencia de los ríos San Francisco y San Cristóbal. Así mismo, forma parte de la red hidrográfica, del canal de San Francisco que se extiende sobre la avenida del Espectador y se une con el caño Boyacá desde el Fucha, pasando por la autopista El Dorado y desembocando en el río Bogotá. En la UPZ Granjas Techo se ubicaba gran parte del río Fucha; en la UPZ Capellanía se localizaba el humedal que le da su nombre con una extensión de 24 hectáreas mientras que, en la UPZ Ciudad Salitre Occidental se localizaba un gran sector del canal San Francisco. Es de precisar que este canal hace parte del actual eje ambiental diseñado por el reconocido arquitecto Rogelio Salmona.

En la capital, el río Bogotá colinda con las localidades de Suba, Engativá, Fontibón, Kennedy y Bosa. El sistema hídrico de Bogotá-Río Fucha es una cuenca de drenaje sanitario de aproximadamente 17.536 hectáreas con un eje principal de 24.34 Km. Nace al suroriente de la ciudad y recorre la ciudad de oriente a occidente hasta desembocar en el río Bogotá a la altura de la Zona Franca. A esta cuenca pertenecen los humedales de Techo, El Burro, La Vaca y Capellanía.

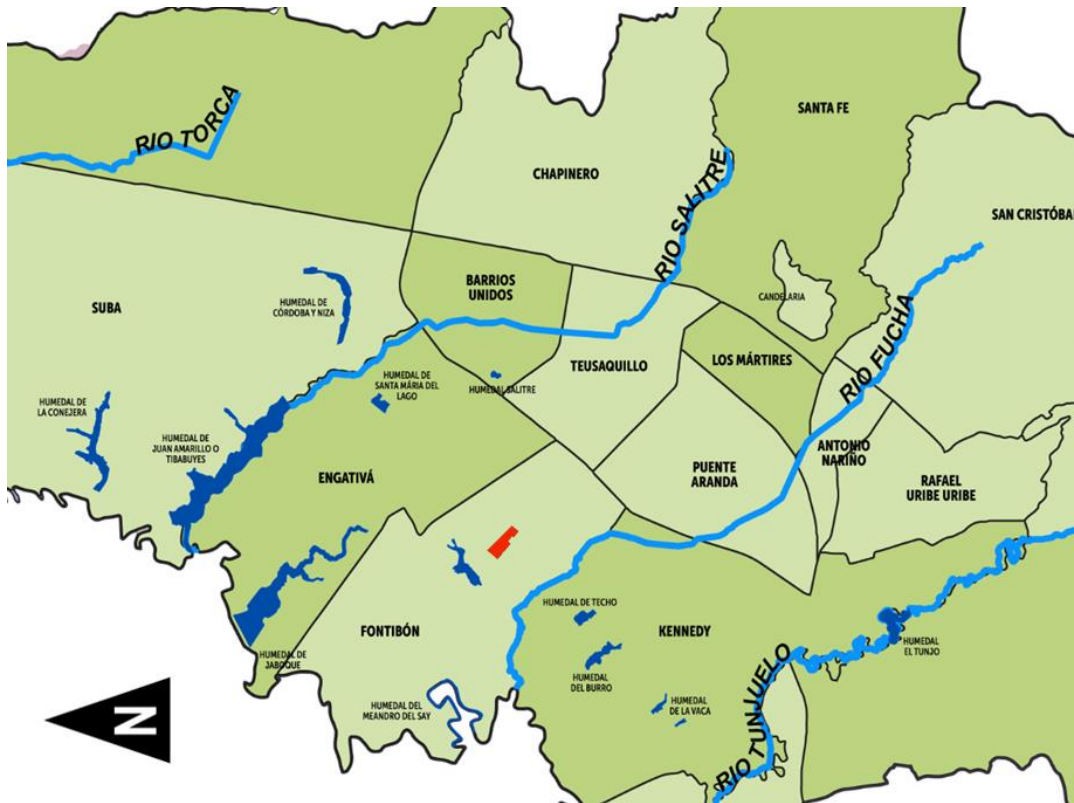


Ilustración 40. Humedales aledaños a la UPL n.º 30 Salitre. Tomado de <https://ambientebogota.gov.co/rendicion-de-cuentas>

Resumen del análisis diagnóstico del medio natural

Estructura Ecológica Principal	
Sistema de Parques Nacionales y Distritales	No Presenta Elementos
Áreas de Protección Ambiental	Presencia del Canal San Francisco
Áreas de Protección Por Riesgo	No Presenta Elementos
Rondas Hídricas de Quebradas	No Presenta Elementos
Zonas de Conectividad Ecológica Complementaria (ZCEC)	Presencia del Canal San Francisco
Zonas de Manejo y Protección Ambiental (ZMPA)	No Presenta Elementos
Zonas de Riesgo por Inundación o Remoción en Masa	No Presenta Elementos

3.2 ESTRUCTURA INTEGRADORA DE PATRIMONIOS

Conforme a lo indicado en los mapas “CG-4 y CU-3 que hacen parte del Decreto Distrital 555 de 2021 se evidencia que al interior del ámbito de planificación del Plan Parcial Parque Logístico Revive NO se encuentran identificadas zonas determinadas como bienes de interés cultural del ámbito distrital o nacional, así

como tampoco se identifican planes especiales de manejo y protección, parques arqueológicos, proyectos de actuación urbanística y demás relacionados con la conservación de zonas patrimoniales.



Ilustración 41. Análisis de los elementos de la Estructura Integradora de Patrimonios - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Estructura Integradora de Patrimonios	
Bienes de Interés Cultural	No Presenta Elementos
Inmuebles de Interés Patrimonial	No Presenta Elementos
Bienes de Interés Arqueológico	No Presenta Elementos

3.3 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO

De acuerdo con la cartografía del POT, en el ámbito de planificación del Plan Parcial Parque Logístico Revive se evidencia en el mapa de las reservas de la Estructura Funcional y del cuidado que de manera aleadaña al Canal San Francisco se encuentra la proyección de la calle 22, tramo que se clasifica como suelo de reserva para la EFC “Estructura Funcional y del Cuidado” entendidas estas como parte del sistema de espacio público y malla vial y transporte necesarias para la implementación del proyecto Regio-Tram de Occidente así:

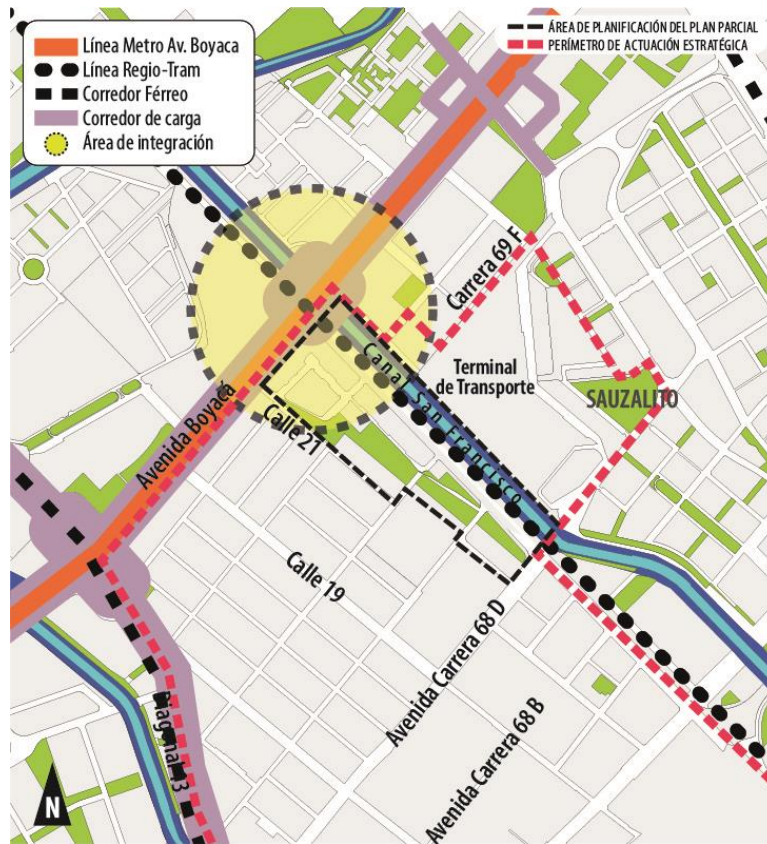


Ilustración 42. Análisis de los elementos de la Estructura Funcional y del Cuidado - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Vías de la Malla Vial Arterial, Complementaria y Local

En relación con la estructura de la malla vial, de acuerdo con la información desarrollada para la formulación de las UPL se clasifican como vías principales las siguientes:

Avenida	Ciclovías
LOCALIDAD DE FONTIBÓN	
José Celestino Mutis	No
El Dorado	Sí
La Esperanza	Sí, desde Avenida 68 a Carrera 68D
Avenida Ferrocarril del Sur -Calle 22-	No
Centenario	No
Variante Calle 17	
Carrera 129	

Avenida	Ciclovías
Longitudinal de Occidente	
Carrera 100	
Ciudad de Cali	
Boyacá	Sí
Avenida 68	No
Carrera 106	
Carrera 123	
LOCALIDAD DE ENGATIVÁ	
Avenida	Ciclovías
Chile	NO
Boyacá	SI
Ciudad de Cali	SI
José Celestino Mutis	SI (desde Avenida 68 hasta Carrera 73Bis)
Avenida 68	NO Incorporado para la troncal TransMilenio
El Dorado	SI
Rojas (Constitución)	NO
Calle 53	
Calle 80	SI

De acuerdo con información proveniente del IDU en lo relacionado con la extensión total de la malla vial urbana en Bogotá (en kilómetros por carril), la localidad de Fontibón cuenta con una malla vial troncal 41,27 km, malla arterial de 261,92 km, malla intermedia de 229,26 km, malla local 298,38 km para un gran total de 830,83 km, como se muestra en la siguiente gráfica:

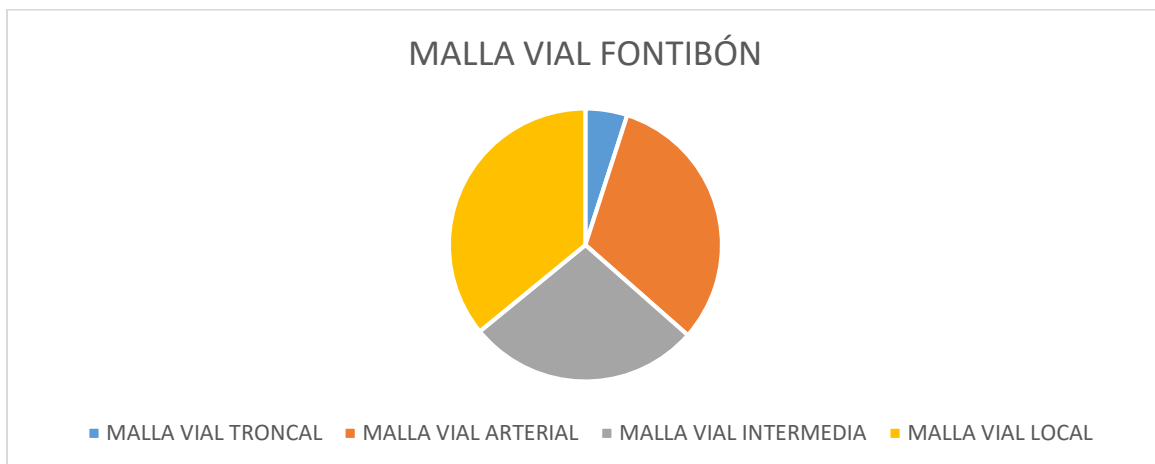


Ilustración 43. Participación por categoría de la Malla vial en la Localidad Fontibón. Elaboración propia

Esta misma información respecto de la localidad de Engativá corresponde a una malla vial troncal 75,50 km, malla arterial de 262,02 km, malla intermedia de 335,29 km, malla local 703,36 km para un gran total de 1376,17 km.

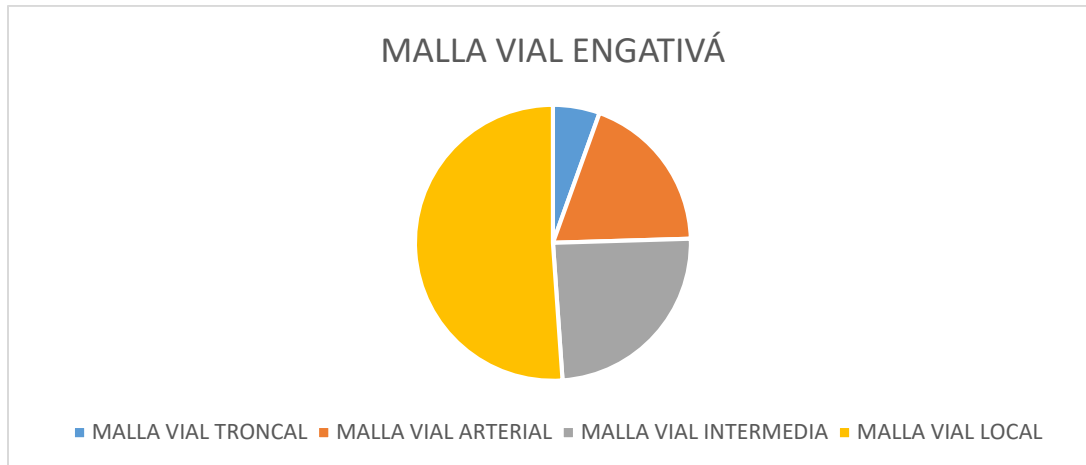


Ilustración 44. Participación por categoría de la Malla vial en la Localidad Engativá. Elaboración propia



Ilustración 45. elementos de la Malla Vial Principal - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Movilidad y Transporte

El artículo 92 del Decreto Distrital 555 de 2021 señala que el sistema de movilidad está compuesto por infraestructuras, redes, bienes y mecanismos tecnológicos que proporcionan fundamento territorial a la circulación de los habitantes que debería ser coherente con la prestación efectiva de los servicios de transporte público junto con el desplazamiento de mercancías los cuales deben estar basados en principios de eficiencia, inclusión, calidad, sostenibilidad, equidad, accesibilidad y seguridad tanto vial como humana.

Este mismo artículo indica la clasificación de los componentes del sistema de movilidad (i) Espacio Público para la Movilidad, (ii) Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional, (iii) Red de Transporte Aéreo y (iv) Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística.

El Espacio Público para la Movilidad está compuesto por calles y los corredores por medio de los cuales se desplazan peatones, ciclistas, vehículos particulares, transporte público de pasajeros urbano, rural y regional y la carga y cuenta con las siguientes redes:

- a) Red de infraestructura peatonal
- b) Red de ciclo-infraestructura
- c) Red vial que contiene la malla arterial de integración regional, arterial, intermedia, local y las vías rurales.

La Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional comprende los corredores verdes de transporte público de alta y media capacidad y su infraestructura de soporte que incluyen las líneas de Metro, las líneas de Regio-Tram, los cables aéreos, los complejos de integración modal, las áreas de integración multimodal y los estacionamientos disuasorios, como mecanismo para incentivar el uso de modos de movilidad sostenible y responsable.

La Red de Transporte Aéreo definida como el conjunto de infraestructuras de transporte y zonas para la operación y soporte del transporte aéreo en el Distrito Capital que incluye el Complejo Aeroportuario del Aeropuerto el Dorado junto con la Infraestructura y zonas de soporte al servicio de transporte aéreo de larga distancia, urbano, rural y regional. Aquí el Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” pretende convertirse en un nodo de movilidad regional dentro de la Capital que permitirá traslados de personas y mercancías en mejores tiempos aportando mejor capacidad al Aeropuerto El Dorado y al transporte regional.

La Red de Transporte de Carga y para la Actividad Logística determina aquellas infraestructuras de transporte y zonas de actividad logística, necesarias para la movilización, almacenamiento y distribución de mercancías. Sobre este componente el Proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” también pretende

convertirse en un punto logístico de apoyo al aeropuerto y a la Zona Franca de Bogotá, siendo parte del Anillo Logístico de Integración.

La localidad de Fontibón es una de las últimas que cuenta con el sistema masivo de transporte TransMilenio. El extremo norte se beneficia directamente con la Troncal Avenida El Dorado (Línea K) con las estaciones: Portal El Dorado, Modelia, Normandía, Avenida Rojas y El Tiempo - Maloka, además de los paraderos de Bus Dual entre la Transversal 93 y el Aeropuerto El Dorado.

Engativá como localidad se beneficia con el Sistema Transmilenio, por la Avenida Calle 80 y la Avenida El Dorado. Además, cuenta con rutas de buses alimentadores que transportan a la población de los barrios al Portal de la 80 y al Portal del Dorado y a las estaciones: Carrera 77, La Granja y Avenida Ciudad de Cali.

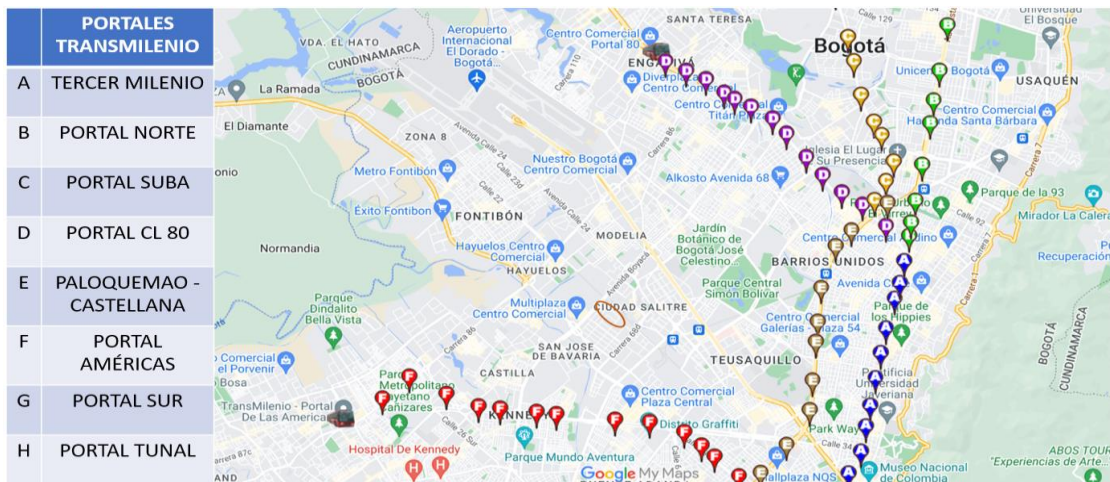


Ilustración 46. Rutas de Transmilenio cercanas al proyecto Plan Parcial Revive. Tomado de Google Maps. Con modificaciones propias

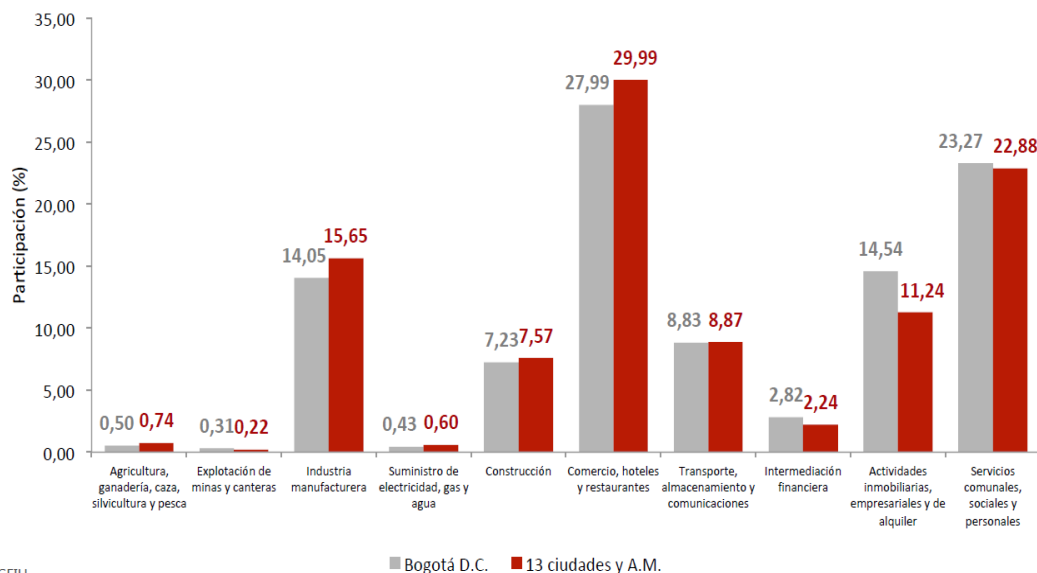
Como se evidencia en la imagen anterior, el sector actualmente industrial en donde se localiza el proyecto de Plan Parcial no cuenta con estaciones de Transmilenio cercanas que permitan a los trabajadores de este sector un fácil y rápido acceso al sistema principal de transporte público de la ciudad, situación que resulta preocupante basado en las cifras presentadas para la formulación del POT que evidencian que la principal razón de desplazamiento en sistemas de transporte publico corresponde a viajes desde y hacia los lugares de trabajo, como se muestra a continuación.

Motivo de viaje	Número de viajes	%
Trabajar	3.036.997	28,9
Asuntos de trabajo	374.849	3,6
Estudiar	1.882.605	17,9
Recibir atención en salud	582.649	5,5
Ver a alguien	526.502	5,0
Buscar/dejar a alguien	1.110.654	10,6
Buscar/dejar a algo	167.255	1,6
Comer/tomar algo	218.527	2,1
Compras	1.012.523	9,6
Trámites	834.343	7,9
Recreación y cultura	222.534	2,1
Buscar trabajo	74.255	0,7
Actividades con fines religiosos	109.184	1,0
Cuidado de personas	55.535	0,5
Actividades física y deporte	268.657	2,6
Otro	39.615	0,4
Total	10.516.684	100,0

Nota metodológica: Los 18 municipios: Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera Sibaté, Socha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá

Tomado del Documento de la Secretaría Distrital de Planeación -SDP- "Proceso de Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Documento Diagnóstico. Versión 24: Actualizada 10/11/2020"

Aquí es pertinente exponer que dentro de las actividades o ramas de actividad en las que se clasifica la población ocupada según el DANE para el año 2019 son (i) Comercio Hoteles y Restaurantes, (ii) Servicios comunales, sociales y personales y (iii) Industria Manufacturera:



Fuente: DANE - GEIH

Ilustración 47. Composición de la población ocupada, según ramas de actividad- 13 Ciudades y AM y Bogotá D.C. Octubre - diciembre de 2019. Tomado de "La Información del DANE en la toma de decisiones de las ciudades Capitales" febrero de 2020.

Con los datos anteriormente presentados, se puede evidenciar que tanto Fontibón como Engativá presentan características y situaciones complejas a nivel de movilidad, situación que ha venido generando ineficiencias en la competitividad de

la ciudad. En este sentido surge como directriz para la formulación del proyecto de plan parcial la necesidad de intervenir y fortalecer la movilidad urbana e intermunicipal articulada a los proyectos del Metro y el Regio-Tram.

En Bogotá se han encontrado tres clases de flujo de vehículos que generan congestión de la infraestructura existente: (i) público de carga, (ii) público de pasajeros, y (iii) privado de carga y pasajeros.

En el caso concreto, tanto la calle 80 como la calle 13 cuentan con un alto flujo de vehículo de carga a consecuencia de la gran expansión de zonas empresariales e industriales que se han venido generando en los municipios de Funza, Mosquera y Cota, aledaños a Bogotá, lo que ha permitido el aumento de ese tipo de vehículos pesados razón que justifica la importancia de los transportes alternativos que permitan la reducción del desplazamiento y del tiempo invertido en realizar los trayectos o recorridos.

Por lo anterior, el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive debe estructurarse como un nodo de movilidad estratégico para la ciudad, en donde la administración Distrital tiene un papel trascendental para que puedan allí establecerse accesibilidad y desplazamientos más cortos que permitan la reducción del tiempo de desplazamiento tanto de mercancías como de turistas y población en general.

Como se muestra en la siguiente imagen, este sector tiene planificada la línea del Metro por la Avenida Boyacá, El Regio-Tram de Occidente por el Canal de San Francisco y adicionalmente cuenta con Áreas de Integración Multimodal aledañas y el Terminal de Transporte El Salitre será uno de sus puntos de conexión regional.

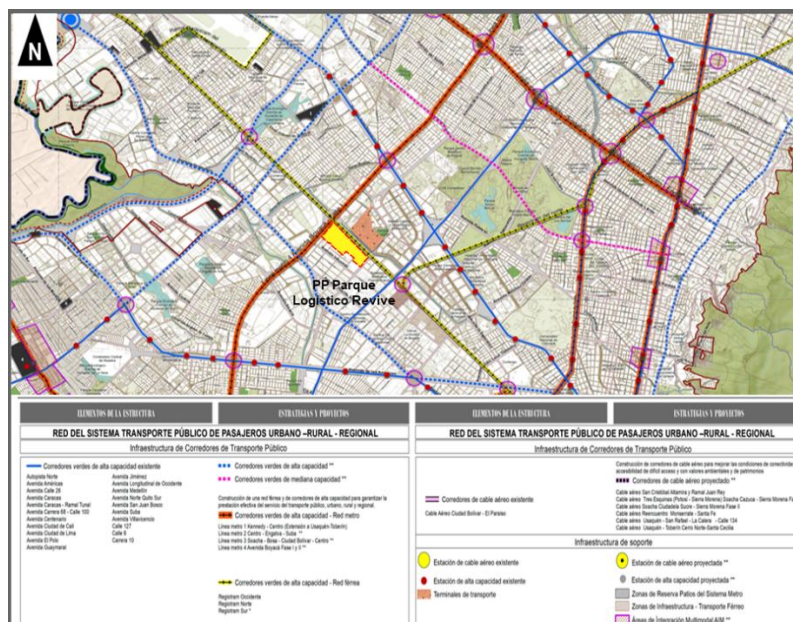


Ilustración 48. Tomado del Mapa CU-4.4.1: Sistema de Movilidad. Red del Sistema Transporte Público de Pasajeros Urbano-Rural - Regional. Con modificaciones propias

De otra parte, es de resaltar que, si bien para el sector en donde se localiza el proyecto de Plan Parcial Revive se ha planificado una red ciclo infraestructura desde el POT, en la actualidad se evidencia una carencia importante de vías con segregación para el tráfico de bici-usuarios, razón por la cual en el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” se deberá dar prioridad al desarrollo de todos los modos de transporte no motorizados, en articulación con la red ciclo modal proyectada por el POT así:

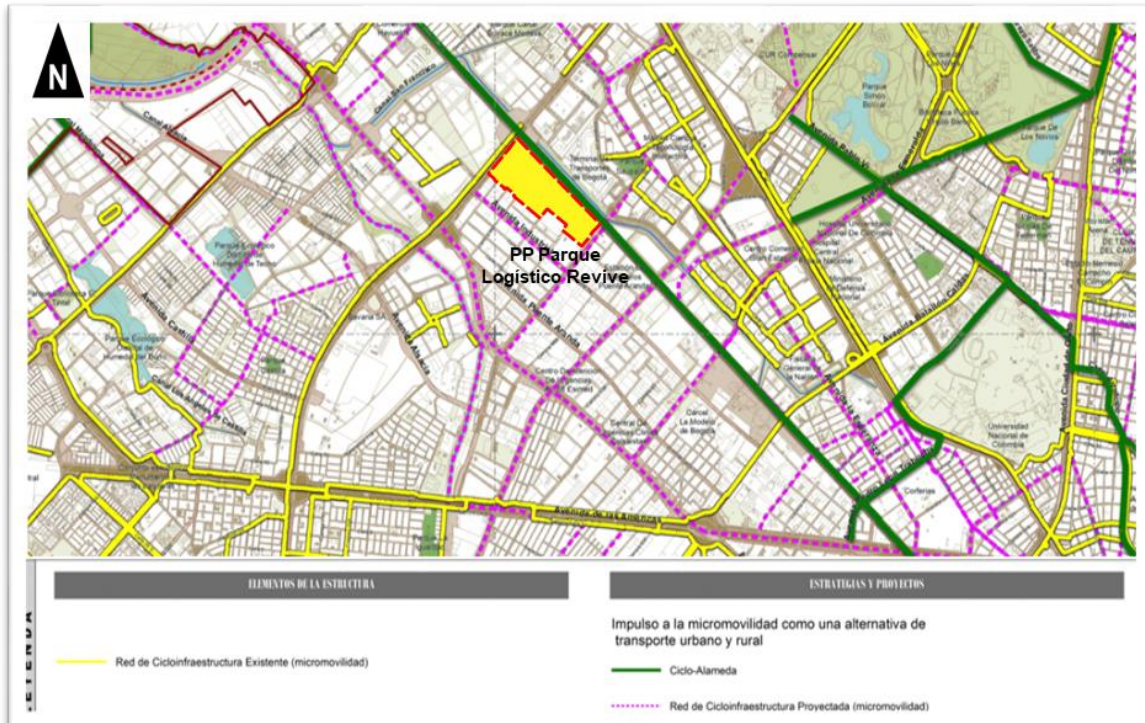


Ilustración 49. Tomado del CU-4.4.2 “Sistema de movilidad-espacio público para la movilidad Red de ciclo infraestructura y ciclo-alamedas”. Con modificaciones propias.

Así mismo, en la siguiente imagen del mapa CU 4.4.4 del Decreto Distrital 555 de 2021 queda también expuesto que el sector donde se ubica el proyecto Plan Parcial “Parque Logístico Revive” cuenta con la presencia de los corredores de carga más importantes de la capital:

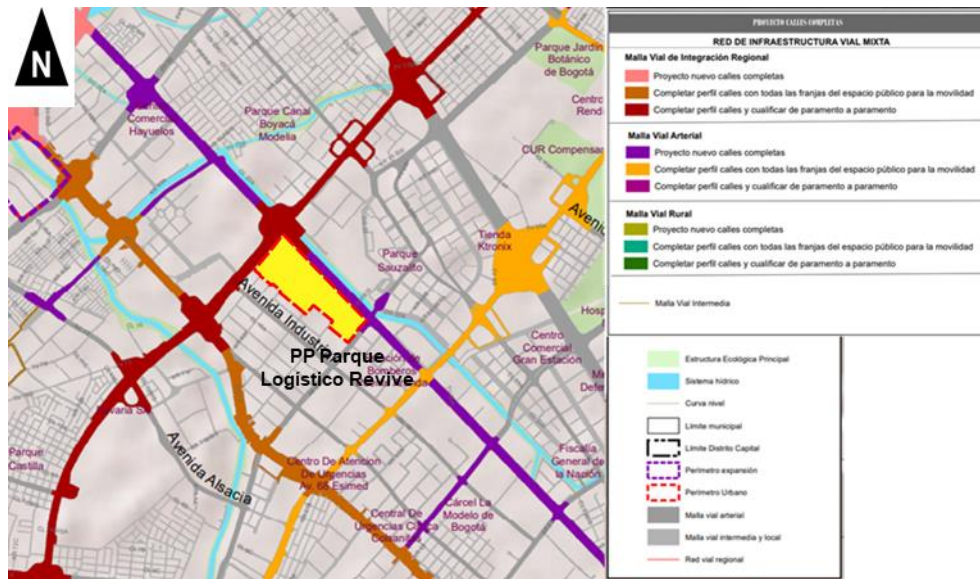


Ilustración 50. Tomado del Mapa CU-4.4.4 “Sistema de Movilidad Red de Transporte Carga y para la Actividad Logística”. Con modificación propia

Red de Espacio Público

Según el Decreto Reglamentario 1077 de 2015, el espacio público efectivo debe contar con parques, plazas, plazoletas y zonas verdes. De igual manera relaciona el espacio público con las actividades recreo-deportivas que se realizan en la ciudad.

Según información proveniente del Departamento Administrativo Distrital del Espacio Público -DADEP para el año 2019, el espacio público efectivo para Bogotá corresponde a 4,57m²/Hab, aumentando en comparación con el año 2017 determinado en 4,41m²/Hab. A continuación, se muestra que las Localidades de Fontibón y Engativá cuentan con 4,95 y 7,30 m²/Hab respectivamente:

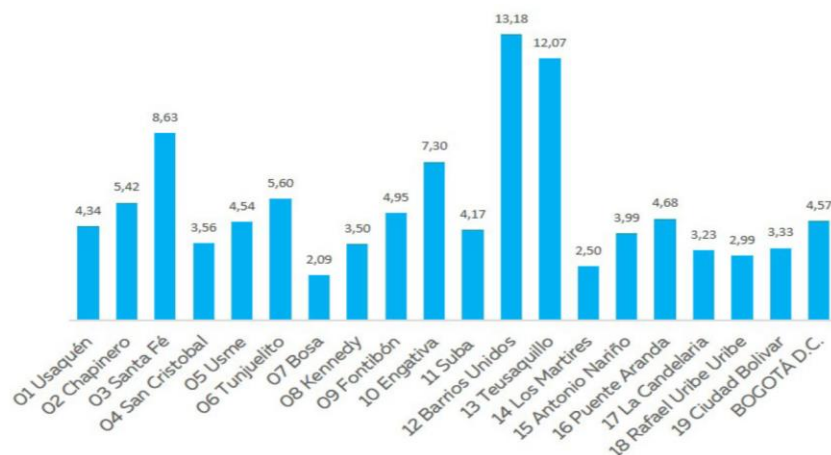


Ilustración 51. Espacio Público Efectivo en Bogotá 2019. Tomado de: “Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público” del Observatorio del Espacio Público de Bogotá – Defensoría del Espacio Público – 2019.

En lo correspondiente al Espacio Público verde constituido por parques, zonas verdes y la Estructura Ecológica Principal se tiene que, el citado documento también expresa que este indicador corresponde a 11,4 m²/Hab. Respecto de las localidades de Fontibón y Engativá se tiene un indicador de este espacio representado en 14,3 y 13,4 m²/Hab respectivamente:

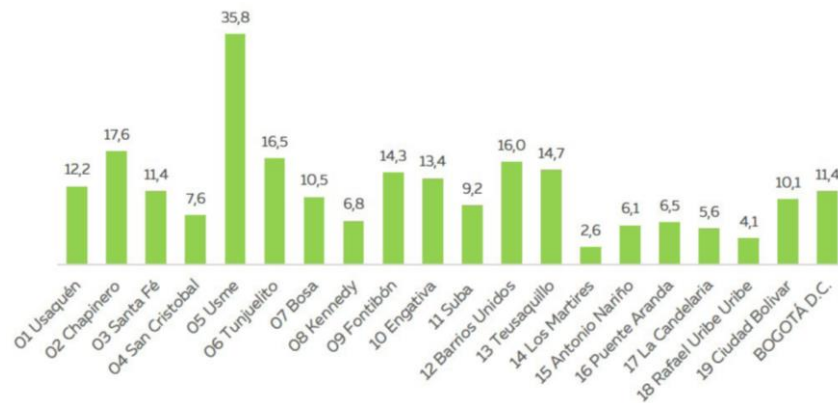


Ilustración 52. Espacio Público Verde en Bogotá 2019. Tomado de: “Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público” del Observatorio del Espacio Público de Bogotá – Defensoría del Espacio Público – 2019.

Ahora, en lo relacionado con el espacio público total, constituido por la sumatoria entre el espacio público efectivo, sistema vial y la estructura ecológica principal, se tiene que el sistema vial de forma general abarca entre el 50% - 70% del espacio público total. Así se muestra el espacio público total en Bogotá D.C. correspondiente a 23,9 m²/Hab y particularmente en las localidades de Fontibón y Engativá se evidencia un indicador de 31,3 y 24,7 m²/Hab.

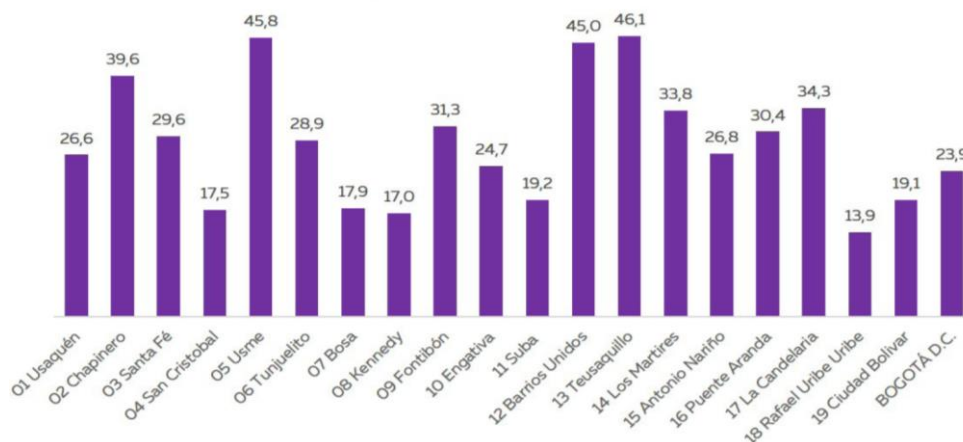


Ilustración 53. Espacio Público Total de Bogotá en 2019. Tomado de: “Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público” del Observatorio del Espacio Público de Bogotá – Defensoría del Espacio Público – 2019.



Ilustración 54. Sistema de Espacio Público - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021



Ilustración 55. Sistema de Equipamientos - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

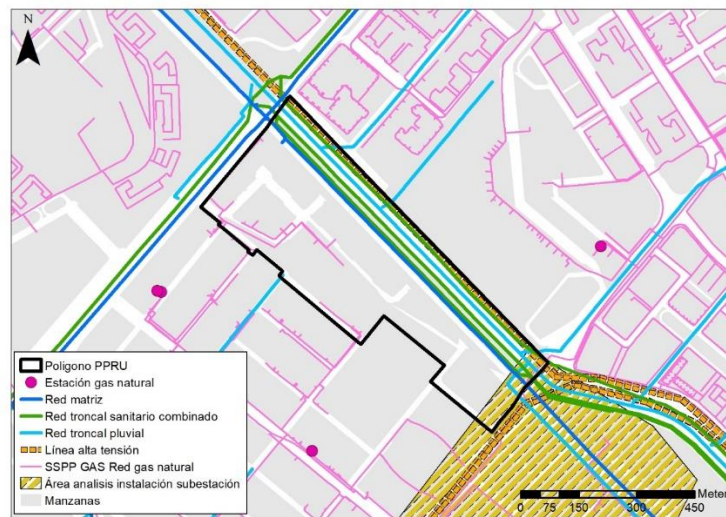


Ilustración 56. Red de servicios Públicos - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

De conformidad con el análisis de la anterior información, en el marco de la formulación del plan parcial se deberán desarrollar los diferentes componentes señalados anteriormente, con el objetivo de consolidar en el ámbito de planificación, un sistema de espacio público que articule las áreas existentes, definiendo aquellas que requieren reconfiguración y aportando a la conformación de nuevos espacios que soporten los usos propuestos. Igualmente, frente a la red de equipamientos, se propone la reubicación en ámbito del proyecto, del Laboratorio de Salud, así como la generación de nuevas áreas para, equipamientos.

Por último, respecto de la red de servicios públicos, el área cuenta con redes y prestación de todos los servicios esenciales, en todo caso como parte de las cargas generadas con ocasión del proyecto, se prevé la definición de nuevas redes que soporten la implantación de los usos propuestos.

Así mismo, se puede concluir que el ámbito de planificación del Plan Parcial se localiza en un sector con la presencia de elementos estratégicos en materia de movilidad, tanto de pasajeros como de logística y carga, lo que supone una oportunidad para el fortalecimiento del sector en torno a la generación de empleo y la atracción y articulación de carga en un sector de la ciudad que tiene el potencial para posicionarse como el principal nodo de desarrollo logístico del centro geográfico del distrito.

Resumen del Diagnóstico de la Estructura Funcional y del cuidado

Estructura Funcional y del Cuidado	
Sistema de Espacio Público	Presencia de Cesiones tipo A que conforman las zonas verdes del parque Industrial Franco
Vías y Transporte	Calle 22 Av Ferrocarril de Occidente – Línea de Regiotram Av. Boyaca - Línea de Metro
Sistema del Cuidado y servicios sociales	No Presenta Elementos
Equipamientos	No Presenta Elementos
Sistema de Servicios Públicos	Red de Acueducto, Alcantarillado, Energía Eléctrica y Gas

3.4 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA CREATIVA Y DE INNOVACIÓN

De conformidad con el POT se tiene que, el terreno en donde se está planteando en Proyecto Plan Parcial Parque Logístico Revive cuenta con dos áreas de actividad a saber: (i) Grandes Servicios Metropolitanos y (ii) Área de Actividad Estructurante receptora de vivienda de interés social.

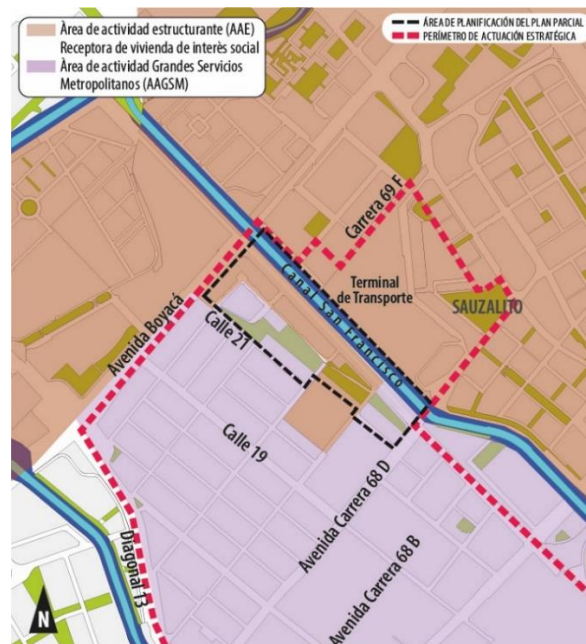


Ilustración 57. Áreas de Actividad - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Usos de Suelo

Respecto de los usos permitidos en estas áreas de actividad, en concordancia con el artículo 243 del Decreto Distrital 555 de 2021 se tienen los siguientes:



Ilustración 58. Usos del Suelo - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

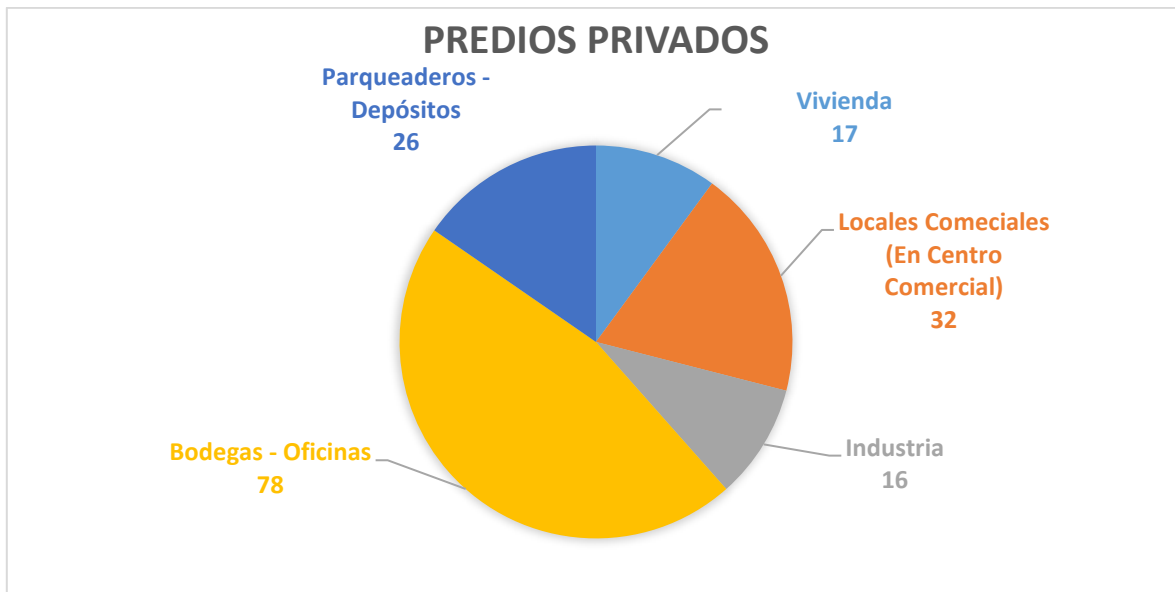


Ilustración 59. Gráfico participación de predios privados por Usos del Suelo - Fuente de elaboración propia

Del análisis anterior se evidencia la presencia mayoritaria de predios destinados al servicio de bodegaje y oficinas de apoyo logístico, seguido de actividades comerciales, como principales actividades económicas del ámbito de planificación.

Valor de Suelo

Con relación al valor del suelo, y de acuerdo con la dinámica de concentración de actividades de bodegaje y servicios logísticos, en el ámbito de planificación se ha consolidado un modelo de ocupación y de desarrollo tipológico arquitectónico homogéneo que permite una regularización natural del costo del producto inmobiliario, situación que facilitara la gestión y desarrollo del proyecto del plan parcial.



Ilustración 60. Valor del Suelo - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Como se evidencia en el gráfico anterior, en el ámbito de planificación se presenta una situación relativamente homogénea en torno al valor del suelo, el cual se encuentra en el rango entre 2 y 3 millones de pesos por m², con la excepción del área de reserva del corredor del Regio-Tram que presenta un rango promedio de precio entre 1 y 1.5 millones por m².

Centralidades Económicas y Productivas

Desde el punto de vista económico y normativo, en el ámbito de planificación, y de conformidad con el POT, no se evidencia la presencia de centralidades económicas o productivas que puedan representar una oportunidad o reto para la propuesta del Plan Parcial. Sin embargo, del análisis de la estructura socioeconómica se puede evidenciar la importante presencia del corredor de carga de la Av. Boyacá como

principal eje de conexión vial y de soporte a la estrategia de consolidación de actividades de carga y logística que se pretende establecer como directriz para la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana Parque Logístico Revive.

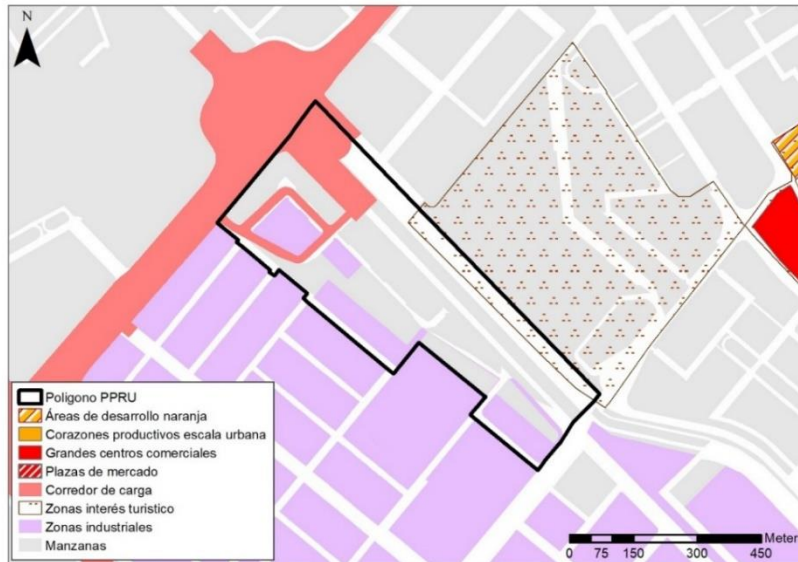


Ilustración 61. Estructura Socioeconómica POT - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Dinámica Poblacional y Demográfica

En cuanto a la dinámica de población existente en el ámbito de planificación, se identifica que, como producto de la presencia mayoritaria de actividades de bodegaje y servicios logísticos y comerciales, la presencia de vivienda es altamente reducida, presentándose solo 17 unidades prediales destinadas a vivienda en el ámbito. En consecuencia, del análisis poblacional, y de acuerdo con los datos del POT, en el área delimitada para la intervención del plan parcial la densidad de habitantes es inferior a 25 habitantes por hectárea neta.



Ilustración 62. Densidad habitantes - Fuente de elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

4. CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Con el análisis detallado del ámbito de planificación del Plan Parcial “*Parque Logístico Revive*” y la identificación de los impactos y elementos estratégicos de articulación urbana que ofrece su entorno inmediato, toma mayor relevancia adelantar el ejercicio de aplicación normativa específica con el objetivo principal de analizar los impactos, beneficios y retos de la aplicación a las directrices y estrategias normativas adoptadas en el POT 555 de Bogotá.

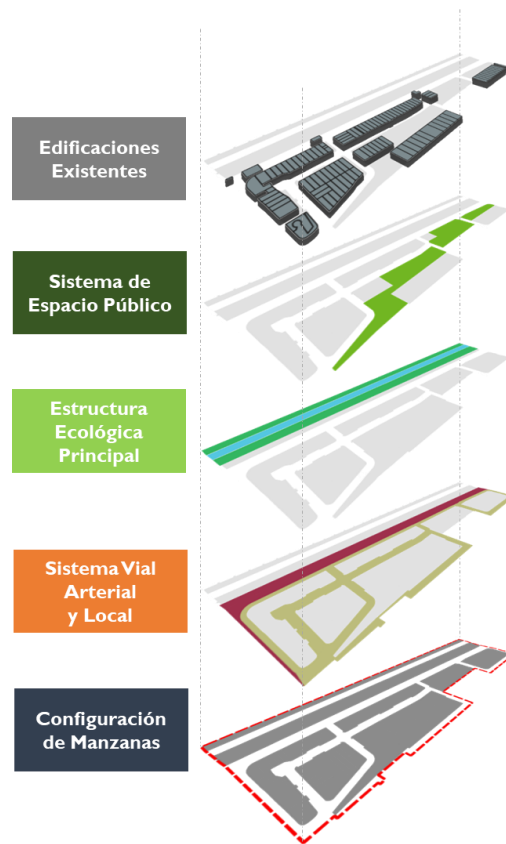


Ilustración 63. Análisis diagnóstico por componentes - Elaboración propia

4.1 ANÁLISIS DE DIAGNOSTICO

Estado Actual del Ámbito de Planificación

Entre los elementos más destacados, presentes en el ámbito de planificación y que resultan relevantes para la toma de decisiones sobre la formulación del plan parcial se listan los siguientes:

- ✓ Conexión directa con la línea 4 de Metro para todos los productos inmobiliarios que se desarrollen en el ámbito.
- ✓ Acceso directo a la red Férrea y el sistema Regio-Tram.
- ✓ Cercanía al terminal de transportes.
- ✓ Concentración mayoritaria de empresas dedicadas a operaciones logísticas, y de transporte y almacenamiento de carga.
- ✓ Alta presencia de Oficinas comerciales y de apoyo logístico.
- ✓ Índice de construcción bajo.
- ✓ Tipología arquitectónica homogénea tipo bodega, con altura predominante 2 pisos.
- ✓ Bajo número de población residente.
- ✓ Centro de concentración de empleo y población trabajadora flotante.
- ✓ Ubicación privilegiada en la red de transporte logístico de la ciudad.

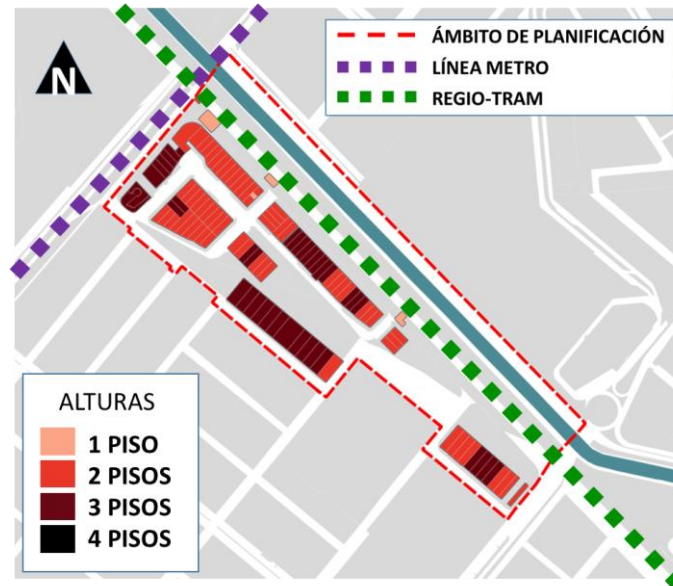


Ilustración 64. Diagnóstico de Alturas - Elaboración propia Según Cartografía Decreto Distrital 555 de 2021

Problemáticas Identificadas

Como respuesta al análisis situacional del ámbito de planificación, y desde una perspectiva de identificación de problemáticas, se identifican como principales situaciones a resolver las siguientes:

1. El ámbito de planificación está localizado en un punto estratégico para el desarrollo logístico y la concentración de empleos por su conexión a vías de escala urbana y regional, así como conectividad directa con los principales sistemas de transporte público de la ciudad, sin embargo, la infraestructura urbana para la movilidad al interior del polígono no fue planificada ni desarrollada acorde con sus potencialidades, razón por la cual es necesario priorizar la intervención urbanística que mejore las condiciones de movilidad al interior y permita una eficiente articulación con los elementos del sistema estructurante de movilidad urbana y regional implementando estrategias de desarrollo urbano orientadas al transporte.
2. La presencia del Canal San Francisco y el corredor de reserva del Regio-Tram no se encuentran articulados funcionalmente con el ámbito de planificación ni con el terminal de transportes Salitre, y en consecuencia se configuran como un espacio urbano aislado que fomenta la ocupación no planificada, en este sentido es importante priorizar el desarrollo de relaciones urbanas claras con el corredor Ferrero, garantizando la vinculación de las estaciones con el espacio público del ámbito de planificación, así como con las áreas forestales protectoras del canal, que pueden aportar en la conformación de paisaje urbano y el reverdecimiento de la ciudad.

3. El ámbito de planificación presenta una importante oferta de espacio público de proximidad y encuentro ciudadano, sin embargo, dada la muy baja presencia de vivienda en el sector, sumado a la usencia de espacios adecuados para el parqueo y maniobra de vehículos de carga, actualmente el sistema de espacio público no está siendo aprovechado con su mayor potencial como articulador de actividades urbanas y se está relegando su uso a la ocupación indebida de estacionamiento, razón por la cual es indispensable reestructurar, adecuar y mejorar el sistema de espacio público existente para garantizar su articulación efectiva con los principales puntos de construcción de población residente y flotante, así como para servir de enlace y acceso a los sistemas de transporte público urbano y regional.

Así mismo, se identifican adicionalmente una serie de situaciones problemáticas particulares en el ámbito de planificación, que deben ser resueltas con la formulación del plan parcial para lograr un desarrollo integral y sostenible. De estas problemáticas de priorizan las siguientes:

- Ocupación del espacio público por vehículos de carga.
- Ausencia de áreas dedicadas al estacionamiento y rodaje para vehículos de transporte de carga.
- Alto deterioro de las vías perimetrales y los cruces viales internos.
- Alto impacto ambiental y urbanístico por la circulación permanente de camiones de carga.
- Déficit de capacidad de almacenamiento y deposito en las bodegas existentes.
- Ineficiente red y circuitos viales para la movilidad de carga.
- Dificultades de tránsito y comunicación entre manzanas por mal disposición urbanística de la malla vial.
- Desocupación del sector en horario no laboral por no contar con espacios de residencia.
- Espacios públicos con poco cuidado y valor paisajístico.
- Los proyectos arquitectónicos existentes no tienen facilidad de conexión a los elementos estructurantes de movilidad y transporte de pasajeros, Metro y Regio-Tram.

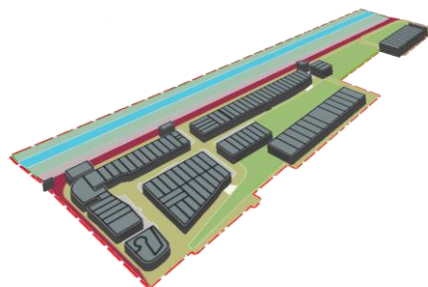


Ilustración 65. Modelo de ocupación actual - Elaboración propia.

Fortalezas y Oportunidades

Con respecto a los potenciales de aprovechamiento existentes en el ámbito de planificación, se destacan las siguientes situaciones como elementos estratégicos que deben formar parte del proyecto de plan parcial para mejorar sus cualidades competitivas en el entorno de la ciudad y la región así:

1. El ámbito de planificación se delimita por dos de sus lados con la presencia de los proyectos de movilidad urbana y regional, Línea 4 de Metro y Regio-Tram de Occidente, que tendrán puntos de parada y de acceso al sector de manera directa, condición que permitirá movilizar un número importante de pasajeros desde el ámbito de planificación hacia el resto de la ciudad.
2. Dada la ubicación estratégica del ámbito de planificación y su conexión con los principales sistemas de transporte, surge la oportunidad de aprovechar la capacidad de desarrollo edificatorio establecido por el POT para generar un proceso de densificación urbana que asegure la mezcla de usos residenciales, comerciales y logísticos articulados por el generoso sistema de espacio público que puede configurarse entre las preexistencias y las nuevas cesiones de espacio público de proximidad.

Complementariamente, se identifican a continuación otras fortalezas para el desarrollo de proyectos en el ámbito de planificación así:

- ✓ Estructura predial y de propietarios relativamente baja.
- ✓ Capacidad para albergar mezcla de usos y vivienda por disposición normativa.
- ✓ Alto potencial de generación y concentración de empleo en proyectos en altura.
- ✓ Sector atractivo para la inversión empresarial por su conectividad con las principales circuitos y sistemas de transporte urbanos.
- ✓ Nodo de articulación de sistemas de transporte masivo.
- ✓ Alta demanda de actividades logísticas y vivienda en el sector.

4.2 LINEAMIENTOS PARA LA FORMULACIÓN

Con base en el análisis diagnóstico del ámbito de planificación se plantean a continuación los elementos rectores que deberán incidir en la formulación del Plan Parcial así:

Movilidad

1. Desarrollar una estrategia de articulación de los sistemas Metro y Regio-Tram que se integren al diseño urbanístico y faciliten la circulación peatonal desde y hacia las principales paradas de los sistemas.

2. Definir el nuevo trazado urbano y de configuración de manzanas previendo las características de entrada, circulación y salida del tráfico de carga y logística, así como de vehículos particulares, peatones y bicicletas de manera segura y eficiente.
3. Adoptar mecanismo de mitigación de los impactos generados por la circulación de vehículos de carga sobre vías que delimiten manzanas con uso de vivienda o equipamientos.

Actividades Económicas

1. Conservar y consolidar actividades logísticas, comerciales y de servicios de escala urbano y regional.
2. Revitalizar y redensificar el entorno de los corredores del Metro NQS, Regio-Tram y TransMilenio (Av Calle 26 y Av. Cra. 68) con actividad residencial y mezcla de usos en primeros pisos.
3. Propiciar la mezcla de usos comerciales y de vivienda para desarrollar frentes urbanos sin cerramientos arquitectónicos tradiciones de conjuntos de vivienda.

Espacio Público

1. Conformar red de espacio público e infraestructura de transporte no motorizado dentro de la zona, que facilite el acceso de los empleados a estas zonas usando modos sostenibles de transporte, o que les brinde una adecuada cantidad o calidad de espacios para sus necesidades de esparcimiento y que, adicionalmente permita una mejor inserción y articulación del Regio-Tram con el entorno.

PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO DEL PLAN PARCIAL

1. INTRODUCCIÓN

Con ocasión de la adopción del Decreto Distrital 555 de 2021 – POT vigente de la ciudad, se introdujeron cambios significativos en el modelo de ordenamiento territorial de Bogotá y se definieron diversos desafíos dentro de los que se destaca el del hábitat sostenible, pretende intervenir los entornos urbanos y rurales con soportes suficientes, programando vivienda digna y entornos vitales, seguros y accesibles, promoviendo diferentes soluciones habitacionales de calidad, diversas y óptimas para responder a las necesidades habitacionales mediante gestión integral del hábitat.

Así mismo el POT fijó diversas políticas de largo plazo entre las cuales se destaca la Política de revitalización urbana y protección a moradores y actividades productivas, que se orienta a intervenir estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención; la revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad con mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecurbanismo, y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

En armonía con lo anterior, la propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque logístico Revive”, resulta oportuna como un proyecto que busca revitalizar el área de intervención y su entorno inmediato, sirviendo de soporte a las dinámicas del sector y a los diferentes medios de transporte que en el confluyen, Regio-Tram, Línea 4 del metro, Terminal de Transporte Salitre. Este proyecto resulta pertinente ya que con la iniciativa se sigue optimizando esta pieza de ciudad y complementa instrumentos ya adoptados en el sector, como los Planes Parciales La Felicidad, Ciudadela Nuevo Salitre y Éxito Montevideo.

Este Plan Parcial se explica en la necesidad de optimizar la operación de distribución y logística que predomina allí y complementarla con producción de vivienda, soluciones habitacionales y soportes urbanos idóneos que promuevan mayor dinámica en el sector y soporten la operación del terminal de transporte y a futuro del Regio-Tram y de la Línea 4 del metro. El proyecto se define, como una oportunidad de crear una pieza ejemplar de ciudad en la que además de promover la permanencia de moradores, actividades productivas y propietarios en la transformación del territorio, responde a las nuevas dinámicas de mezcla de usos y garantiza condiciones de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y sociales y acceso a empleo.

2. SUPUESTOS Y PUNTOS DE PARTIDA

Para el desarrollo del ejercicio de formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*” se establecen a continuación las condicionantes normativas y urbanas a partir de las cuales se define el escenario específico de la propuesta que incluye todas las variables del entorno y las particularidades del sector en la propuesta urbanística.

- ✓ El proyecto Línea 4 del Metro plantea la localización y desarrollo de una de sus estaciones de intercambio modal en el cruce de la Av. Boyacá con la Calle 22 de manera que se desarrollara una estación con acceso subterráneo y con la asignación de derecho real de superficie para la construcción de una plataforma de acceso al ámbito del plan parcial.
- ✓ El Proyecto Regio-Tram de Occidente conforme a su viabilidad y diseños de detalle asumirá la recuperación y adecuación del corredor de la Calle 22, estableciendo como determinante para el plan parcial la necesidad de configurar espacios públicos que sirvan de elementos de conectividad paisajística y mitigación del impacto generado por el paso del Tren.
- ✓ La Actuación Estratégica 14 – Montevideo fue formulada y reglamentada incorporando lineamientos específicos sobre las condiciones de reparto de cargas y beneficios y las alternativas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas, de conformidad con el literal i del artículo 479 del POT, Decreto 555 de 2021.

3. OBJETIVOS

Objetivo General

Establecer esta pieza urbana como nodo comercial y logístico articulador de los sistemas de transporte masivo Metro - Línea 4 de Metro y Regio-Tram de Occidente, definiéndola como un centro de desarrollo de servicios logísticos y usos complementarios que respondan a las nuevas dinámicas urbanas del sector y de la ciudad, en relación con su entorno inmediato y las posibilidades de aportar al reverdecimiento de Bogotá de manera equilibrada con los desarrollos urbanísticos y económicos, y la provisión de vivienda de Interés Social y Prioritario.

Objetivos Específicos

- Aportar al Sistema de Movilidad de la Estructura Funcional y del Cuidado a partir de la provisión de áreas y generación de condiciones urbanísticas que sirvan de soporte a los sistemas de transporte masivo Metro - Línea 4 de Metro y Regio-Tram de Occidente.

- Articular los proyectos de transporte público a los modelos de ocupación, redensificación y distribución de usos de suelo implementando estrategias de desarrollo urbano orientadas al transporte.
- Articular esta pieza urbana de la ciudad con su entorno inmediato generando un sistema de espacio público que se articule con los sistemas de transporte masivo Metro - Línea 4 de Metro y Regio-Tram de Occidente.
- Potencializar las condiciones urbanísticas, sociales y económicas del área a intervenir y de su zona de influencia a través de una redensificación sostenible y organizada en la que prevalezcan usos comerciales y de servicios.
- Integrar dentro del ámbito del plan parcial el área correspondiente al Canal San Francisco promoviendo su preservación, conservación y uso sostenible en armonía con el sistema Regio-Tram de Occidente.
- Ampliar la oferta de comercio y servicios de hospedaje principalmente para los usuarios del terminal de transportes terrestre de la ciudad.
- Consolidar actividades logísticas de bodegaje con un enfoque a la mitigación de impactos urbanos por movilidad y tránsito de carga.
- Generar una oferta de vivienda VIS y VIP que se tenga como ventaja comparativa su articulación de los sistemas de transporte Metro y Tren que conectan el plan parcial con el resto de la ciudad.

4. MODELO DE CIUDAD DESEADO

Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*” se plantea como un ejercicio innovador que, fundamentado en el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios, se configura como un proyecto en el que todos los actores ganan, siendo estos los propietarios del suelo, los moradores, los desarrolladores y la ciudad. Con este propósito se apuesta a desarrollar un planteamiento urbanístico que, pensando primero en la ciudad, y el impacto positivo que la intervención pueda tener en el entorno urbano, social y económico de Bogotá, pueda aportar al cumplimiento de los objetivos de ordenamiento del POT, a la materialización del Modelo de Ocupación Territorial MOT de la ciudad, y al desarrollo del Anillo de Innovación, en el marco de la construcción de un nodo logístico y comercial que pueda albergar usos de vivienda de manera armónica.

Así mismo los usos propuestos buscan que las diferentes actividades que se desarrollan actualmente permanezcan y crezcan produciendo mayor dinámica económica, y propiciando un incremento y fortalecimiento de la empleabilidad en el sector.

5. DIRECTRICES NORMATIVAS

La presente propuesta del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*” se formula en cumplimiento de las disposiciones establecidas por el Decreto Distrital 555 de 2021, “*Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.*” que adopta como principales determinantes para la formulación del Plan Parcial las siguientes normas:

- Artículo 240. Áreas de Actividad.
- Artículo 243. Usos del suelo permitidos por área de actividad.
- Artículo 245. Acciones de mitigación de impactos ambientales (MA).
- Artículo 248. Acciones de mitigación de impactos urbanísticos (MU).
- Artículo 260. Altura máxima de las edificaciones.
- Artículo 266. Definiciones para determinación de las obligaciones e incentivos urbanísticos por edificabilidad.
- Artículo 269. Alternativas para hacer efectiva la forma de cumplimiento de los porcentajes obligatorios para cesión de espacio público.
- Artículo 495. Plan Parcial.
- Artículo 302. Ámbito de aplicación del tratamiento urbanístico de renovación.
- Artículo 303. Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana.
- Artículo 305. Condiciones para la mezcla de usos para predios sometidos al tratamiento de renovación urbana.
- Artículo 322. Obligación de destinar porciones de suelo a la construcción de vivienda de interés social o prioritario o su equivalente en metros cuadrados de construcción.
- Artículo 328. Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial.
- Artículo 329. Obligación urbanística para equipamiento público.
- Artículo 370. Protección a moradores y actividades productivas.
- Artículo 376. Obligaciones transitorias respecto de propietarios de viviendas y de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto.
- Artículo 377. Incentivo para la vinculación de moradores y de actividades productivas en el marco de instrumentos de planeación.
- Artículo 389. Normas para estacionamientos asociados a los usos urbanos.
- Anexo 05 “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos.
- Mapa anexo No 01. Sectorización de Obstáculos por Altura del Espacio Aéreo de Bogotá – Aeropuerto Internacional el Dorado y Aeropuerto Guaymaral.

5.1 EJERCICIOS DE MODELACIÓN Y APLICACIÓN NORMATIVA

Como punto de partida para la modelación de la propuesta de formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana Parque Logístico Revive, se tomó la determinación de realizar una serie de escenarios de prefactibilidad para el proyecto, que permitieran modelar los escenarios de aplicación normativa del Decreto Distrital 555 de 2021, asociada a las particularidades del ámbito de planificación.

Estos ejercicios permitieron analizar y discutir más ampliamente sobre las definiciones conceptuales del POT, así como evaluar criterios de aplicación e interpretación normativa, partiendo de la lectura integral y sistemática del cuerpo normativo del Decreto Distrital 555 de 2021.

A continuación, se presentan los resultados de los ejercicios de modelación normativa que fueron indispensables para tomar decisiones normativas, financieras y urbano arquitectónicas que sirvieron como base de la formulación de la propuesta definitiva del Plan Parcial.

Escenario de Modelación Normativa No. 1

De conformidad con el POT, en la aplicación literal del artículo 328 “Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial.” Se establece que para el cálculo de obligaciones urbanísticas se deberá tener en cuenta la siguiente fórmula:

$$CS = AV * Fs$$

Dónde:

CS = Área a ceder en m2 de suelo

AV= Área de verificación del plan parcial en m2 de suelo

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

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

Caso para el cual el mismo artículo establece en su parágrafo 1 que 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**

En este sentido al aplicar taxativamente la fórmula del mencionado artículo el resultado es el siguiente:

	mts2	Ha	% sobre AP	% sobre AV	
ÁREA DE PLANIFICACIÓN	275.419,13	27,54	100%		
Malla Vial Arterial	35.551,52	3,56	13%		
Estructura ecológica principal	79.698,45	7,97	29%		
Parques estructurantes	-	-	0%		
ÁREA DE VERIFICACIÓN	160.169,16	16,02	58%	100%	
PRE-EXISTENCIAS	Espacio Público de Proximidad	39.952,35	4,00	15%	25%
	Malla Vial Local	25.508,29	2,55	9%	16%
	Equipamientos	-	-	0%	0%
CESIONES	104.109,95	10,41	38%	65%	
Parques	31.232,99	3,12	0%	20%	
Equipamientos	4.805,07	0,48	5%	3%	
Malla Vial	68.071,89	6,81	65%	43%	
	mts2	Ha	% sobre AP	% sobre AV	
ÁREA PRIVADA [Área Útil]	(9.401,43)	(0,94)	-3%	-6%	

Ilustración 66. Cálculo de Áreas Escenario de Modelación 1 - Elaboración Propia

Como se puede evidenciar al aplicar el porcentaje de cálculo de la obligación sobre el Área de Verificación que incluye los elementos de espacio público y vías preexistentes, el proyecto se queda sin área de terreno para desarrollar como áreas vendibles, e incluso requiere suelo adicional para dar cumplimiento a las obligaciones de cesión.

Dado lo anterior es necesario emprender la búsqueda de alternativas jurídicas que permitan dar aplicación de la norma y garantizar una mínima viabilidad para la ejecución de proyectos, de conformidad con el principio del reparto equitativo de cargas y beneficios, y las características jurídicas de la propiedad.

En este sentido, se acude entonces a analizar las características y orígenes jurídicos de la propiedad pública y privada, destacando que las áreas públicas preexistentes en el ámbito de planificación corresponden a áreas previamente cedidas, que no son propiedad de los desarrolladores privados de los proyectos, y que en consecuencia no pueden ser objeto de generación de cargas urbanísticas adicionales, pues no es procedente realizar una cesión sobre las mismas, máxime cuando no se tiene dominio de titularidad sobre las mismas.

Escenario de Modelación Normativa No. 2

Partiendo de la experiencia del modelo anterior, se procede a realizar una segunda modelación del ejercicio de planificación, partiendo del ejercicio de cálculo de las obligaciones de cesiones sobre el área privada o área neta resultante del ámbito de planificación, ejercicio del cual se obtienen los siguientes resultados:

ÁREAS MODELO 2 PARQUE LOGÍSTICO REVIVE					
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP			
ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	275.419,13	100%			
MALLA VIAL ARTERIAL	35.551,52	12,9%			
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	79.698,45	29%			
ESPACIO PÚBLICO ESTRUCTURANTE	0,00	0%		% SOBRE AV	
ÁREA DE VERIFICACIÓN	160.169,16	58%		100%	
Preexistencias de elementos del Espacio Público - PEEP [áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, espacio público de proximidad]	65.460,64	24%		41%	
Malla Vial Local	25.508,29	9%		16%	
Espacio Público de Proximidad	39.952,35	15%		25%	
Áreas de control Ambiental	0,00	0%		0%	
Equipamientos	0,00	0%		0%	
ÁREA NETA O ÁREA DE TERRENO	94.708,52	34%		59%	

PROPUESTA DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES URBANÍSTICAS					
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP	% SOBRE AV	% SOBRE AN	% SOBRE CS
ÁREAS A CEDER- CS [art. 328]	61.560,54	22%	38%	65%	100%
Malla vial local Propuesta	11.006,71	4%	7%	12%	17,9%
	11.006,71				
Equipamiento	0,00	0%	3%	0%	0%
Parques de Proximidad - min 30% / CS [art. 328]	50.553,83	18%	32%	53%	82,1%
Cesión para EP	50.553,83				

PROPUESTA URBANÍSTICA			
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP	% SOBRE AV
ÁREA DE VERIFICACIÓN	160.169,16	58%	100%
Preexistencias Malla vial local No Redefinidas	7.652,49	2,8%	4,8%
Calles y Carreras	7.652,49		
Preexistencias Malla Vial Local Redefinida	17.855,80	6,5%	11,1%
Calles y Carreras	17.855,80		
Preexistencias Espacio Público Redefinido	39.952,35	14,5%	24,9%
Parques de Proximidad	39.952,35		
Cesiones Urbanísticas	61.560,54	22%	38%
Malla Vial Local	11.006,71		
Parques de Proximidad	50.553,83		
Suelo Para Equipamiento	0,00		
ÁREA ÚTIL	33.147,98	12%	21%

Ilustración 67. Cálculo de Áreas Escenario de Modelación 2 - Elaboración Propia

Sobre este escenario se obtiene un área útil de 33 mil m2 que equivalen al 12% del ámbito de planificación y el 21% del área de verificación. Con estas condiciones es entonces procedente iniciar la modelación financiera y volumétrica del proyecto, aplicando un índice de construcción de 3.0 sobre el área neta, planteando un escenario que lleva al límite el modelo de ocupación sobre la restricción de altura

establecida por la aeronáutica civil sobre obstáculos por Altura del Espacio Aéreo de Bogotá, que para el caso del ámbito de planificación corresponde a 45 metros lineales, arrojando un escenario de ocupación como el siguiente:

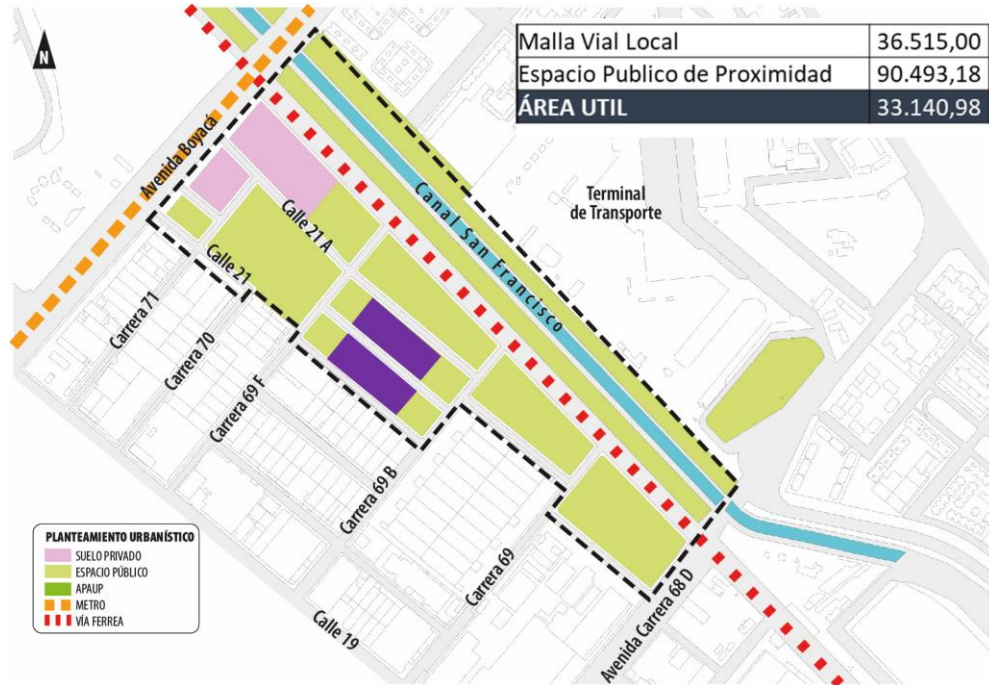


Ilustración 68. Planteamiento Urbanístico, Escenario de Modelación 2 - Elaboración Propia

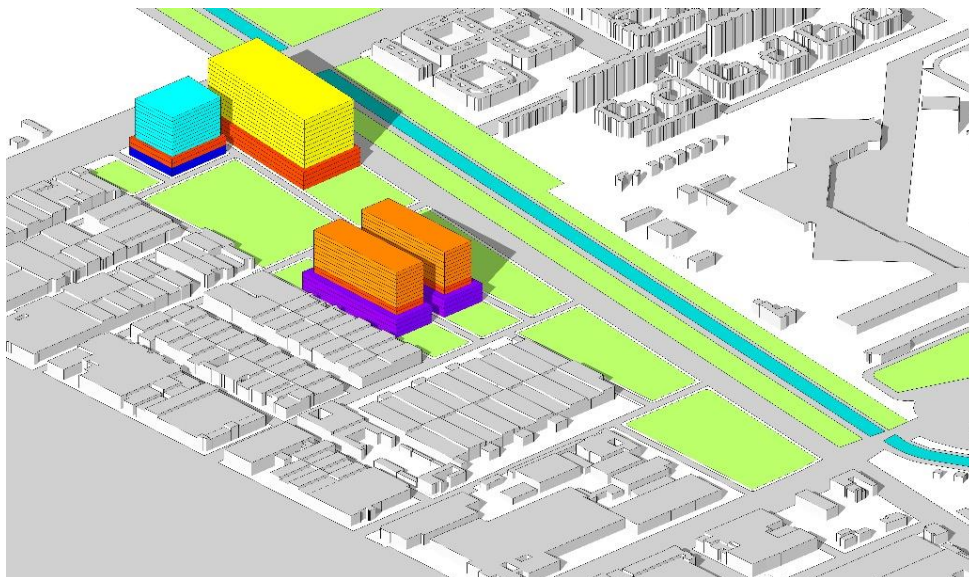


Ilustración 69. Modelo Volumétrico y de ocupación, Escenario de Modelación 2 - Elaboración Propia

BALANCE LUEGO DE TRANSFERENCIAS

	U.A.U 1	U.A.U 2	Total	
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 957.574.256.356,32	\$ 1.161.488.289.277,97	\$ 2.119.062.545.634,29	-
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 359.418.833.400,00	\$ 433.575.604.560,00	\$ 792.994.437.960,00	
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 240.272.755.163,13	\$ 289.492.881.245,44	\$ 529.765.636.408,57	
4. Utilidad (U)	\$ 154.817.761.957,65	\$ 183.611.877.478,26	\$ 338.429.639.435,91	
5. Compensación a Propietarios vinculados al proyecto por aporte del suelo	\$ 10.585.053.240,20	\$ 13.471.885.942,07	\$ 24.056.939.182,27	
6. Compensación a Propietarios No vinculados al proyecto [20% vr. inicial]	\$ 2.478.706.079,52	\$ 3.154.716.828,48	\$ 5.633.422.908,00	
7. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 190.001.146.515,82	\$ 238.181.323.223,72	\$ 428.182.469.739,53	20%
8. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 53.602.242.848,66	\$ 64.582.718.556,42	\$ 118.184.961.405,09	
9. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 136.398.903.667,16	\$ 173.598.604.667,29	\$ 309.997.508.334,45	141%
Vr.residual por m2	\$ 3.273.174,45	\$ 3.273.174,45	\$ 3.273.174,45	
		Valor inicial del suelo	\$ 2.316.614,96	

Ilustración 70. Estimación financiera de reparto de cargas y beneficios, Escenario de Modelación 2 - Elaboración Propia

Como se puede evidenciar en el resumen del modelo de reparto el proyecto puede lograr un cierre financiero positivo, por lo menos desde el modelo teórico matemático, en el cual se obtiene un incremento del valor del suelo del 41% equivalente a 956 mil pesos por m2 sobre el valor inicial del suelo. Sin embargo, viabilizar el proyecto bajo este escenario supone una serie importante de riesgos para el inversionista, pues en primer lugar con el limitante de alturas y la reducida disponibilidad de suelo, el índice de construcción de 3.0, con el que cierra financieramente el proyecto, supone unas ocupaciones cercanas al 90%, por lo cual al entrar en el ejercicio de detalle arquitectónico, cumplimiento minucioso de asilamientos entre edificaciones y definición de áreas comunes privadas, el proyecto puede reducir alarmantemente la disponibilidad de m2 vendibles, situación en la cual el modelo financiero ya no daría cierre positivo pues al disminuir el índice de construcción a 2.6 el modelo solo genera un incremento del valor del suelo cercano al 10%, valor que no resulta atractivo para el desarrollo de un proyecto de esta envergadura.

Adicionalmente y si bien aplicando un índice de construcción de 3.3 se logra un balance positivo en el esquema financiero, que tal y como se puede apreciar en el modelo 3D permite generar también una importante y generosa estructura de espacio público para ciudad, el modelo urbanístico y arquitectónico no parece permitir un buen ejercicio de diseño de calidad que priorice los estándares de calidad de hábitat para los distintos modelos arquitectónicos por usos, generando posiblemente un impacto en el valor real del m2 vendible por falta de cualidades y calidades espaciales y arquitectónicas.

5.2 CONCLUSIONES DEL PRIMER ACERCAMIENTO A LA NORMATIVA DEL POT 555

El Decreto Distrital 555 de 2021 – POT **plantea la generación de soportes urbanos** densificación a través de procesos de gestión que aseguren **la protección a moradores y unidades productivas originales.**

Las obligaciones Urbanísticas establecidas en POT **no guardan relación con las condiciones de habitabilidad y diseño de las edificaciones;** en términos financieros el instrumento de plan parcial en tratamiento de renovación urbana cierra, pero arquitectónicamente es imposible o muy complejo de materializar, buscando mejoramiento de la calidad de vida de sus posibles usuarios.

Con la aplicación expresa de las disposiciones del POT se genera un **escenario de aprovechamiento del área útil muy bajo**, lo que hace poco atractivo el planteamiento del instrumento de Plan Parcial en tratamiento de renovación urbana, cuando puede ser más rentable realizar un desarrollo por licenciamiento directo, aunque este proceso no aporte nada a la transformación de las estructuras públicas, razón por la cual no es un modelo deseable en sectores de la ciudad que tienen el potencial o la necesidad de incurrir en procesos de transformación urbana.

Si bien el artículo 303. Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana. Establece la obligatoriedad de formular y adoptar un plan parcial cuando se quiera superar el índice de construcción efectivo de siete puntos cero (7.0), es indispensable tener en cuenta que si bien dicho índice puede teóricamente generar los metros cuadrados vendibles necesarios para viabilizar cualquier proyecto, su materialización solo será posible en sectores donde no exista restricción de altura o en casos donde sea posible tener áreas útiles generosas que permitan modelar una mayor ocupación en menor altura.

Dado lo anterior es indispensable **aclarar la aplicación e interpretación de algunas disposiciones del POT** para generar armonía del mismo con disposiciones de superior jerarquía y viabilizar el desarrollo de proyectos de renovación urbana que aun generando los soportes urbanos adecuados, puedan ser financiera y arquitectónicamente ejecutables.

5.3 PROPUESTA CIRCULAR CON CARÁCTER DE DOCTRINA

Con el propósito de mejorar las condiciones para viabilizar y optimizar el desarrollo y aplicación de planes parciales en tratamiento de renovación urbana, se presenta a continuación un ejercicio de análisis, comparación e interpretación normativa que nace como respuesta a las múltiples discusiones que se presentaron en el entorno académico sobre las particularidades e imprecisiones con las cuales se encuentran redactados artículos del POT adoptado por el Decreto Distrital 555 de 2021.

En este sentido se parte entonces de la revisión minuciosa de los alcances y correlaciones que surgen, naturalmente, de la lectura y aplicación integral y concatenada de las normas del Decreto distrital 555, buscando establecer las líneas interpretativas completas y garantizar así la concordancia de la aplicación normativa de los siguientes artículos:

- Artículo 265 establece las obligaciones urbanísticas de carácter general y local
- Artículo 266 establece que como incentivo para el desarrollo de vivienda tipo VIS y VIP, el área construida destinada a este producto inmobiliario correspondiente al cumplimiento de la obligación, no se contabilizará para el cálculo de las obligaciones urbanísticas descritas en el citado artículo 265
- Parágrafo 1. Artículo 322: La edificabilidad destinada para VIP/VIS que se concrete en sitio derivada de esta obligación no será objeto del cumplimiento de obligaciones urbanísticas descritas en el “Capítulo 5 Normas Urbanísticas”.
- Parágrafo 2. Artículo 269. “El área total del espacio público existente en el ámbito de cualquier proyecto no se contabilizará dentro del cálculo de la cesión de espacio público exigido en sitio”

HIPÓTESIS: El total de área construida correspondiente a la obligación de vivienda VIS y VIP de los proyectos que se adelanten en los tratamientos urbanísticos de conservación, consolidación, mejoramiento integral y renovación urbana, NO se incluirá dentro de las áreas generadoras de obligaciones urbanísticas definidas en el artículo 265 del POT.

Para conocer en detalle la argumentación completa del análisis normativo realizado para justificar la contradicción normativa objeto de aclaración mediante circular con carácter de doctrina de se presenta como parte de los anexos que hacen parte integral del trabajo de grado así:

1. **Anexo 2.** Propuesta **Circular de Doctrina**, "*Por la cual se aclara la aplicación e interpretación de las normas sobre el cálculo de obligaciones urbanísticas*"

para la formulación y adopción de planes parciales en el tratamiento urbanístico de renovación urbana”.

Mediante esta circular, la Secretaría Distrital de Planeación SDP aclara la aplicación e interpretación de las normas contenidas en los artículos 266, 269, 322, 328 y 329 del POT en lo relacionado con el cálculo de obligaciones urbanísticas para la formulación y adopción de planes parciales de renovación urbana en el Distrito Capital.

Esta circular resuelve la contradicción normativa evidenciada sobre la improcedencia de calcular obligaciones urbanísticas sobre obligaciones urbanísticas; razón por la cual se deben reconocer las preexistencias de elementos del espacio público como son las áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, y espacio público de proximidad, así como incorporar la exención de las áreas destinadas al cumplimiento de la obligación VIS – VIP en la determinación del cálculo de obligaciones urbanísticas, precisando la aplicación e interpretación del artículo 328 así:

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

$$CS = AV * Fs$$

Donde:

CS = Área a ceder en m2 de suelo

AV= Área de verificación del plan parcial en m2 de suelo

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

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

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

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

Parágrafo 2. El porcentaje de cálculo para las obligaciones urbanísticas en planes parciales incluirá las de carácter general y local. (subrayado fuera del texto original)

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

Parágrafo 4. Se deberá cumplir con lo establecido en el capítulo de protección a moradores.

En concordancia con lo anteriormente expuesto, se evidencia que tanto la fórmula para el cálculo de obligaciones urbanísticas, como las definiciones de “Área de Verificación del plan parcial” incluida en el parágrafo 1ro del artículo 328, y de “porcentaje de cálculo para las obligaciones urbanísticas” incluida en el parágrafo 2do del artículo ibidem, NO reconocen de manera expresa las directrices establecidas por los artículos 265, 269 y 322 sobre la improcedencia de contabilizar en el cálculo de obligaciones urbanísticas la totalidad de las áreas públicas preexistentes y la edificabilidad destinada a VIP y VIS en el proyecto; razón por la cual es necesario precisar a través de la presente circular la correcta interpretación de la fórmula contenida en el artículo 328 de modo tal que su aplicación tenga en cuenta: **i)** la equivalencia en suelo de la destinación de edificabilidad al desarrollo en sitio de vivienda VIS y VIP, en los casos en los que el proyecto del Plan Parcial establezca dicha obligación en sitio y, **ii)** el descuento de la totalidad de las áreas de los elementos de espacio público de proximidad preexistentes en el ámbito de planificación.

Complementariamente, cabe precisar que la denominada “Área de Verificación del Plan Parcial”, se configura principalmente como un elemento que comprueba o “verifica” los requisitos para la formulación del plan parcial en los casos que se desea superar el índice de construcción efectivo de 7, tal y como lo establece el artículo 303 así:

“Artículo 303. Exigencia de plan parcial para actuaciones urbanísticas en el tratamiento de Renovación Urbana. 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).

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

La verificación del área mínima de los planes parciales de renovación urbana se hará por parte de la Secretaría Distrital de Planeación, la cual podrá ser ajustada por la Secretaría Distrital de Planeación para su aprobación, de acuerdo con lo señalado en el artículo 2.2.4.1.1.9 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, o el decreto que lo modifique o sustituya. La delimitación podrá incluir predios clasificados en tratamientos urbanísticos diferentes al de renovación urbana, caso en el que harán parte de las áreas de manejo diferenciado del proyecto. (subrayados fuera del texto original)

Así las cosas, para efectos del cálculo de las obligaciones urbanísticas, la aplicación de la fórmula establecida en el citado artículo 328 debe tener en cuenta el “Área Generadora de Obligaciones Urbanísticas” la cual corresponde al resultado de descontar del área de verificación, la totalidad de áreas de espacio público de proximidad preexistentes en el ámbito de planificación y la equivalencia en suelo de la destinación de edificabilidad al desarrollo en sitio de vivienda VIS y VIP.

Conforme a lo anterior, la correcta interpretación y aplicación de la fórmula implica que, para obtener el área a ceder en m² de suelo (CS) se debe descontar del Área de verificación del plan parcial en m² de suelo (AV), lo correspondiente a la Destinación de Suelo para la construcción en Sitio de VIS y VIP, así como las Preexistencias de elementos del Espacio Público (áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, espacio público de proximidad), y su resultado se multiplica por el Porcentaje para el cálculo de la obligación en suelo (Fs), señalado en la tabla y que corresponde al 65%.

A renglón seguido, debe precisarse entonces, la interpretación y aplicación del artículo 329 del Decreto Distrital 555 de 2021 puntualizando que, en el cálculo de la obligación urbanística para equipamiento público, el tres por ciento (3%) del área del terreno no debe incluir ni el área equivalente en suelo de la edificabilidad en sitio para VIS y VIP ni las preexistencias de elementos del espacio público (áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, espacio público de proximidad); y en caso que la obligación se cumpla con el tres (3%) por ciento del área total construida, está correspondiente al área destinada a usos diferentes a vivienda VIS y VIP y excluye las áreas señaladas en el numeral 4 del artículo 266 ídem.

Como resultado del ejercicio interpretativo anterior, se determina proceder con la aplicación de la doctrina normativa resulta para lograr un incremento en el área útil del ámbito de planificación, mejorando la capacidad de aprovechamiento de las normas de uso y edificabilidad del POT, mientras se da cumplimiento a las directrices normativas del Decreto Distrital 555 de 2021 de una manera clara y consecuente con el ejercicio de hermenéutica jurídica.

5.4 REGLAMENTACIÓN DE LA ACTUACIÓN ESTRATÉGICA

Complementariamente, y como resultado de la lectura integral de los artículos involucrados en la construcción de la propuesta de circular con carácter de doctrina, se identificó una línea interpretativa adicional que abre la posibilidad a la compensación en dinero de las obligaciones urbanísticas de cesión de espacio público bajo una serie de condiciones específicas que pueden entenderse así:

En primer lugar, se parte de la facultad que establece el **Artículo 479. Objetivos generales y lineamientos específicos de las actuaciones estratégicas**, de incluir entre los lineamientos específicos para la formulación y adopción de las Actuaciones Estratégicas los siguientes:

“(..)

2. Lineamientos específicos:

a. *Definir las zonas que requieran una reconfiguración de la estructura urbana, incluyendo de ser el caso sustituciones de espacio público.*

...

i. *Definir las condiciones de reparto de cargas y beneficios y las alternativas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas para cada tratamiento que corresponda, dentro del mismo ámbito de la actuación estratégica. (...)*”

Dicho lo anterior, es claro que el POT facultó a las Actuaciones Estratégicas para que, al momento de su formulación y adopción, tomen decisiones que permitan viabilizar la operación de proyectos, que, por particularidades propias de su localización requieran un manejo especial de las condiciones de reparto de cargas, en especial con lo concerniente al cumplimiento de obligaciones urbanísticas o la sustitución de espacio público.

Bajo esta hipótesis, se adelantó la lectura integral de normas relacionadas con las obligaciones urbanísticas, encontrando 2 artículos que en concordancia con los alcances de las actuaciones estratégicas podrían aportar en la generación de mayor equilibrio entre el reparto de áreas útiles vendibles y áreas de cesión de espacio Público de proyectos en tratamiento de renovación urbana así:

Artículo 269. Alternativas para hacer efectiva la forma de cumplimiento de los porcentajes obligatorios para cesión de espacio público.

Parágrafo 3. Las áreas privadas afectas al uso público y las áreas de mitigación de impactos urbanísticos no se contabilizarán dentro del cálculo de la cesión de espacio público exigido en sitio. **Se podrá acceder a la posibilidad de pago compensatorio de las cesiones para espacio público mediante la disposición de áreas privadas afectas al uso público que cumplan funciones análogas, de acuerdo con las**

condiciones y equivalencias que se definen en el Manual de normas comunes a los tratamientos Urbanísticos.

De esta manera el artículo 269, que hace parte de la sección 2 - Condiciones Generales Aplicables A Todos Los Tratamientos Urbanísticos, del CAPÍTULO 5 Normas Urbanísticas, establece la posibilidad de acceder al pago compensatorio de cesiones de espacio público mediante la generación de Áreas Afectas al Uso Público que cumplan funciones análogas al espacio público. Sin embargo, la definición específica sobre que es una función análoga no está definida en el POT o en alguno de sus anexos, razón por la cual es procedente indagar sobre la definición lingüística de la “Función Análoga” encontrando lo siguiente:

“En Biología se dice análogas si cumplen funciones parecidas por medios semejantes, sin que se requiera que tengan el mismo origen evolutivo

Dicho de dos o más órganos: Que pueden adoptar aspecto semejante por cumplir determinada función, pero que no son homólogos; p. ej., las alas en aves e insectos.⁸”

Bajo la anterior definición se puede interpretar que las áreas privadas afectas al uso público - APAUP que cumplen funciones análogas son aquellas que a pesar no tener un mismo origen, propiedad pública o cesión, pueden adoptar y cumplir con las principales características y funciones del espacio público, como lo son las definidas en el numeral 1.6.2. Condiciones específicas de las cesiones de espacio público para los diferentes tratamientos del Anexo 5. “Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos” que forma parte integral del POT Decreto Distrital 555 de 2021.

Las mencionadas condiciones se agrupan en 5 componentes:

1. Dimensiones mínimas
2. Configuración geométrica
3. Accesibilidad
4. Fragmentación de la cesión y globos mínimos
5. Cerramientos

En concordancia con lo anterior, es procedente afirmar que si en el ámbito de planificación de un proyecto urbanístico, como es el caso de los planes parciales, se logran materializar APAUP que cumplan con las características de los 5 componentes desarrollados en el numeral 1.6.2. del anexo 5, dichas APAUP estarían cumpliendo funciones análogas y en consecuencia habilitarían la posibilidad de realizar una compensación en dinero de un porcentaje de las cesiones obligatorias de espacio público del proyecto.

⁸ Definición de análogo por la REA. <https://dle.rae.es/an%C3%A1logo>

Ahora bien, una vez definido que pueden existir APAUP que cumplen funciones análogas al espacio público, es necesario identificar el mecanismo y condiciones para la mencionada compensación en dinero, para lo cual podemos remitirnos al Artículo 318 ibidem, Forma de cumplimiento de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público, que en su numeral 2. Pago compensatorio en Dinero (PD). establece las fórmulas y características para realizar la compensación así:

2. Pago compensatorio en Dinero (PD). El pago compensatorio se efectuará al fondo cuenta o el mecanismo establecido para tal fin, de acuerdo con el artículo precedente los proyectos que deban cumplir con pago compensatorio en dinero tendrán que aplicar la siguiente fórmula:

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

Donde:

PD: Valor pago compensatorio en dinero en pesos (COP)

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.

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.

a. Hasta el 31 de diciembre de 2024 así: **d=0,25**

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

c. Desde el 1 de enero de 2028 así: **d=0,75**

RENOVACIÓN URBANA SIN PLAN PARCIAL	
IC Efectivo (ICe)	Forma de cumplimiento de la obligación
	Porcentaje para pago compensatorio en dinero (Fd)
ICe ≤ 1,3	N/A
1,3 < ICe ≤ 2	N/A
2 < ICe ≤ 3	7%
3 < ICe ≤ 4	15%
4 < ICe ≤ 5	25%
5 < IC ≤ 6	34%
6 < IC ≤ 7	35%

Como se puede evidenciar en el cuadro anterior, si bien el artículo 318 define los elementos necesarios para proceder a la compensación, es explícito en su cuadro de asignación de porcentaje para el compensatorio en dinero, que esta alternativa no aplica para proyectos con plan parcial.

Dicho lo anterior, recobra nuevamente importancia la facultad reglamentaria conferida a las actuaciones estratégicas, con la cual se puede, con la intención de viabilizar proyectos especiales dentro del ámbito de la actuación, y en cumplimiento de la habilitación de compensación para APAUP que cumplan funciones análogas del artículo 269, definir las alternativas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas, que para el caso de la APAUP podría significar la adopción de una excepción para permitir la aplicación de la fórmula de compensación en dinero del artículo 318.

Como corolario de lo anterior, y bajo el supuesto asumido en los puntos de partida, que para el caso de este ejercicio de formulación de plan parcial, la Actuación Estratégica 14 – Montevideo se considera formulada y reglamentada incorporando lineamientos específicos sobre las condiciones de reparto de cargas y beneficios y las alternativas de cumplimiento de las obligaciones urbanísticas, de conformidad con el literal i del artículo 479 del POT, Decreto 555 de 2021, se procede a presentar las que consideramos deben ser características mínimas para la aplicación de la situación de excepcionalidad así:

Decreto de Adopción de la Actuación Estratégica 14 – Montevideo, Artículo XXX: Pago compensatorio en Dinero de cesiones de Espacio Público en planes parciales de Renovación Urbana.

Para aplicar al mecanismo de Pago compensatorio en Dinero de cesiones de Espacio Público en proyectos de renovación urbana a desarrollar por Plan Parcial del que trata el numeral 2 del Artículo 318. Forma de cumplimiento de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público, se deberá garantizar el cumplimiento de las siguientes condiciones:

1. Las APAUP que cumplan funciones análogas no podrán ser inferiores al 20% del área de obligación de cesión original.
2. Se deberá garantizar un mínimo de espacio público de proximidad en sitio correspondiente al 30% del área de obligación de cesión original.
3. Se podrá compensar en dinero un máximo equivalente al 50% del área de obligación de cesión original.

6. PROPUESTA URBANÍSTICA

El Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*” se implanta urbanísticamente con el propósito de desarrollar una mezcla de usos que, en articulación con el sistema de espacio público, logre la mitigación de impactos urbanísticos en materia de movilidad que le son inherentes a los proyectos de carga y logística, y al mismo tiempo potencie la concentración de actividades y vivienda en torno a los puntos de integración y acceso a los sistemas de transporte masivo Regio-Tram de Occidente y línea Metro.

Para lograr el cierre financiero y mantener el equilibrio entre las áreas útiles y la restricción de altura, se asignó un índice de construcción al proyecto de IC 4.0

Indice de Construcción Efectivo Esperado	4
% de Obligacion de Vienda VIS [art. 322]	10%
% de Obligacion de Vienda VIP [art. 322]	15%
% Total de la Obligación de vivienda de interés social	25%

En modelo de diseño urbano pretende consolidar en el cruce de articulación del Metro y el Regio-Tram un complejo comercial que sirva como intercambiador de flujos entre los sistemas, a la vez que funge como principal acceso a los espacios públicos y proyectos comerciales, logísticos y de vivienda del Plan Parcial.

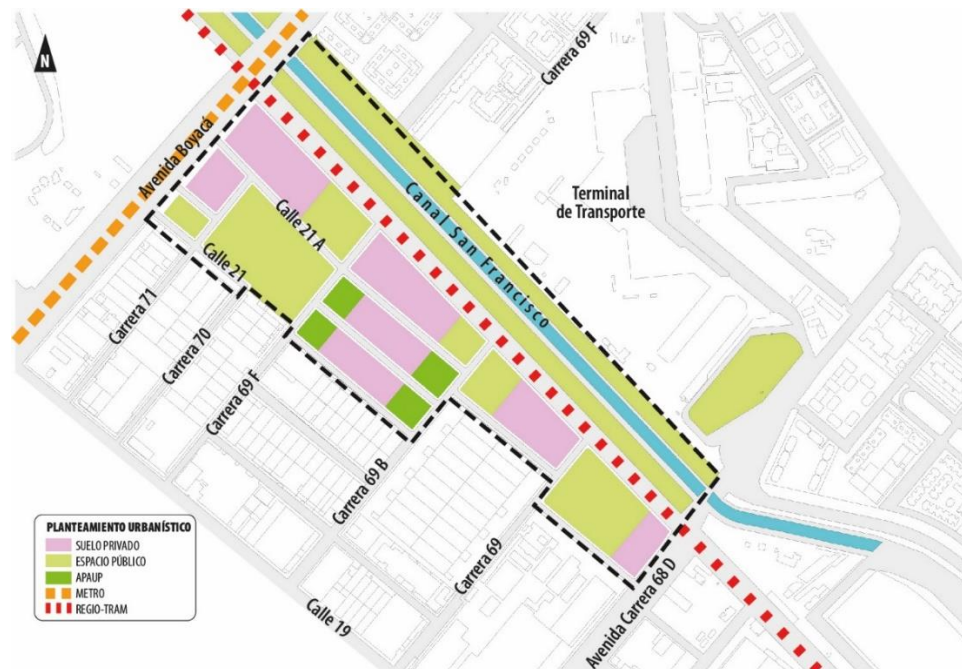


Ilustración 71. Planteamiento Urbanístico Plan Parcial Parque Logístico Revive - Elaboración Propia

Desde la propuesta en materia de movilidad, se busca mitigar mayoritariamente los impactos urbanos que puede generar el constante flujo de vehículos de carga, razón por la cual la propuesta contempla el desarrollo de un hundimiento que conectara la Av. Boyacá con el corazón del proyecto, en el cual se concentran los espacios de almacenamiento y depósito en un complejo logístico que organiza todo su rodaje, carga y descarga de productos en sótano, garantizando así un mínimo de circulación de camiones y vehículos de carga ligeros a nivel del peatón.

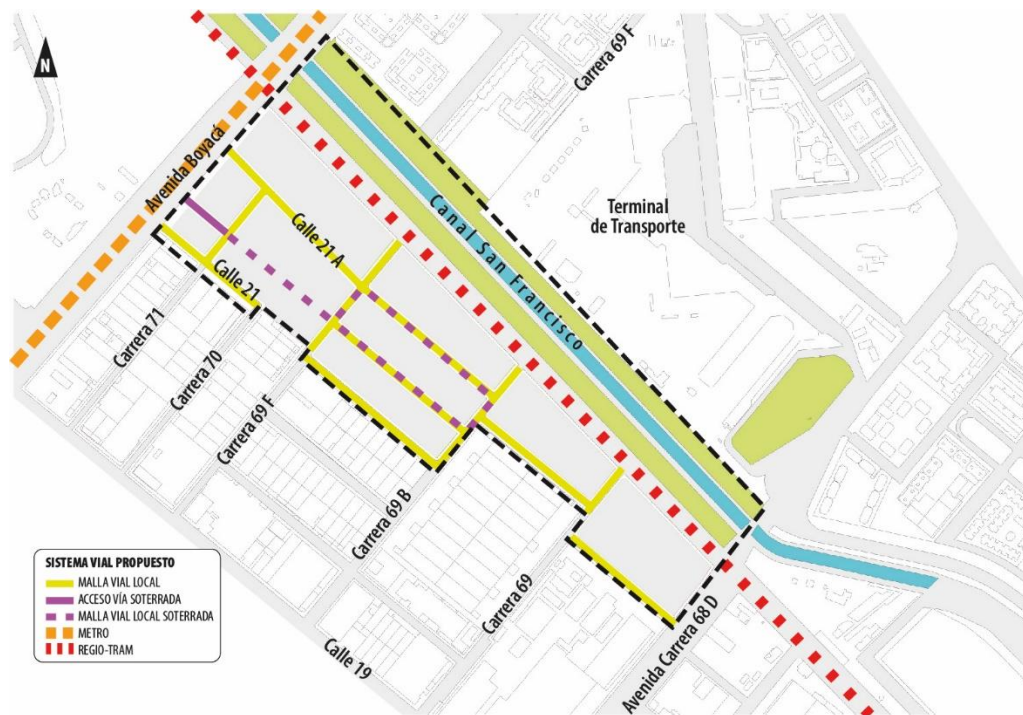


Ilustración 72. Sistema Vial Propuesto Plan Parcial Parque Logístico Revive - Elaboración Propia

7. ÁREAS DE LA PROPUESTA

Para el desarrollo del ejercicio de modelación se asume la aplicación de la circular con carácter de doctrina, así como la reglamentación de la Actuación Estratégica en materia de compensación de obligaciones urbanísticas.

Con este ejercicio se logra un balance adecuado del reparto de áreas para lograr un esquema urbanístico de calidad, mientras se mantiene un equilibrio entre las cargas y los beneficios del proyecto.

ÁREAS PLAN PARCIAL REVIVE APLICANDO CIRCULAR NORMATIVA			
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP	
ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	275.419,13	100%	
MALLA VIAL ARTERIAL	35.551,52	12,9%	
ESTRUCTURA ECOLÓGICA PRINCIPAL	79.698,45	29%	
ESPACIO PÚBLICO ESTRUCTURANTE	0,00	0%	% SOBRE AV
ÁREA DE VERIFICACIÓN	160.169,16	58%	100%
Prexistencias de elementos del Espacio Público - PEEP [áreas de la malla vial intermedia y local, controles ambientales, espacio público de proximidad]	65.460,64	24%	41%
Malla Vial Local	25.508,29	9%	16%
Espacio Público de Proximidad	39.952,35	15%	25%
Áreas de control Ambiental	0,00	0%	0%
Equipamientos	0,00	0%	0%
ÁREA NETA O ÁREA DE TERRENO	94.708,52	34%	59%

Con la aplicación de la Circular se genera un nuevo concepto en el esquema de cálculo, que corresponde al área generadora de obligaciones urbanísticas – AGOU, sobre la cual se realiza el cálculo de cesiones obligatorias establecidas en el artículo 328, bajo un nuevo esquema de aplicación.

CONFIGURACIÓN DE OBLIGACIONES URBANÍSTICAS			
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP	% SOBRE AV
Destinación de Suelo para la Construcción en Sitio de VIS y VIP - DSS [AT*(%VIS+VIP)]	23.677,13	9%	15%
Prexistencias de elementos del Espacio Público - PEEP	65.460,64	24%	41%
ÁREA GENERADORA DE OBLIGACIONES URBANÍSTICAS - AGOU	71.031,39	26%	44%

Finalmente, y para garantizar una mayor generación de suelo útil para albergar edificabilidad, se da aplicación a la condición de compensación en dinero del 46% de la cesión de espacio público, mediante la generación de 10.619 m2 de Áreas Privadas Afectas Al Uso Público, localizadas y diseñadas para cumplir funciones completamente análogas al de las cesiones de espacio público.

PROPUESTA DE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES URBANÍSTICAS					
DEFINICIÓN	ÁREA (M2)	% SOBRE AP	% SOBRE AV	% SOBRE AGOU	% SOBRE CS
ÁREAS A CEDER- CS [art. 328] CS = ((AV - DSS - PEEP) * Fs)	24.932,02	9%	16%	65%	100%
Malla vial local Propuestas	11.006,71	4%	7%	15%	44,1%
Calle 21 Bis	8.193,58				
Calle 21 A	2.813,13				
Equipamiento	0,00	0%	3%	0%	0%
Parques de Proximidad - min 30% / CS [art. 328]	13.925,31	5%	9%	20%	55,9%
Area a compensar en dinero	-21.238,39				
Cesión para EP	35.163,69				
Áreas Privadas Afectas al Uso Público [art. 269]	10.619,19	4%	7%	15%	23,0%
ÁREA ÚTIL	69.776,50	25%	44%		

8. PROPUESTA MORFO TIPOLÓGICA

Con el propósito de lograr un proyecto urbano y arquitectónico que fuera acorde con un modelo de ciudad moderno y reverdecido, se propone el desarrollo de edificación en plataforma con retrocesos y perforaciones arquitectónicas, que permitan la generación de espacio de encuentro social que aporten a la configuración de un sistema integral y poco interrumpido, con vegetación, iluminación y ventilación natural.

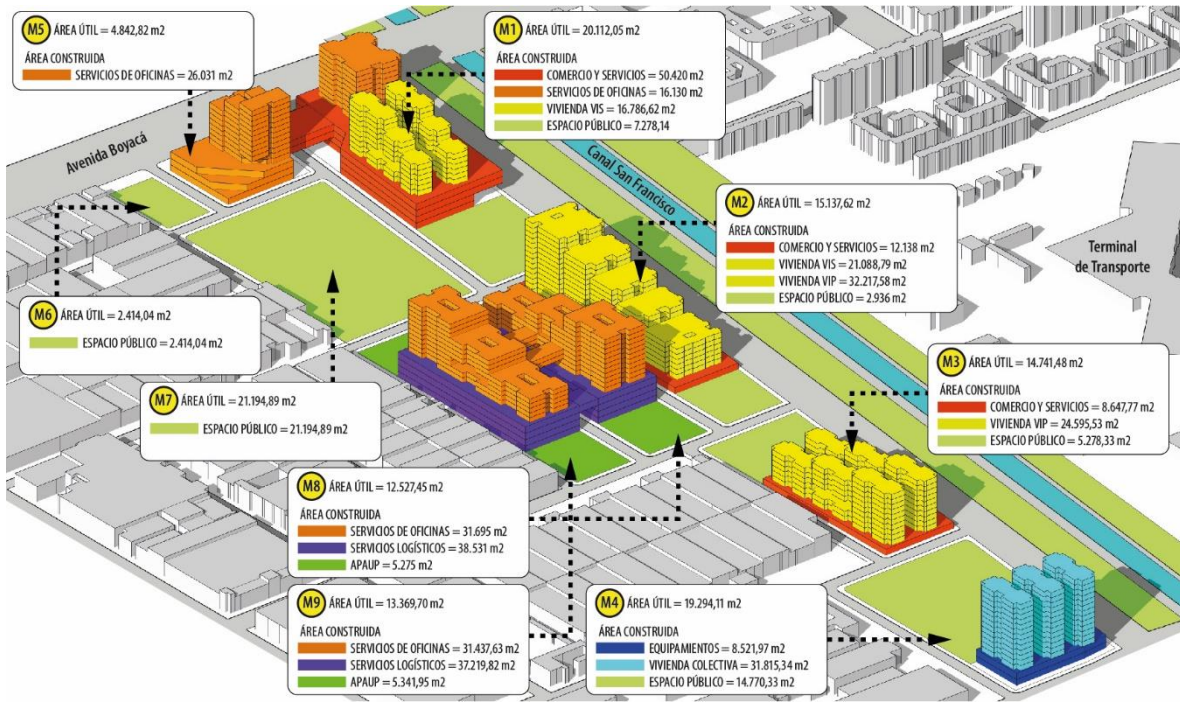


Ilustración 73. Modelo Volumétrico y de ocupación Plan Parcial Parque Logístico Revive - Elaboración Propia

El modelo de ocupación propuesto pretende concentrar en el centro del ámbito de planificación una plataforma logística destinada al desarrollo de complejos de almacenamiento y depósito (manzanas 8 y 9) que se articulan bajo tierra mediante un ingreso vehicular a desnivel que pretende canalizar todos los flujos de movilidad de carga al subsuelo, generando así un mecanismo efectivo de mitigación de impactos urbanísticos y ambientales derivados de la circulación de vehículos pesados en la superficie. Los impactos adicionales por ruido que puedan generarse por la operación de las áreas de bodegaje y logística esperan mitigarse con la generación de áreas privadas afectas al uso público que, cumpliendo funciones análogas a las cesiones de espacio público de proximidad, generaran un aislamiento de las manzanas del complejo logístico con relación a las manzanas destinadas a otros usos.

Complementariamente el modelo plantea la generación de un sistema de espacio público que permita articular las manzanas que concentran el desarrollo de viviendas en las modalidades VIS, VIP y colectiva en alquiler, las cuales se localizan de manera paralela al eje del Regio-Tram de Occidente configurando un corredor de llenos y vacíos construidos que permitan enriquecer el paisaje y vincular el Regio-Tram, el canal San Francisco y sus áreas forestales protectoras, con la estrategia de espacio público del ámbito de planificación.

Finalmente, en relación con el nodo de articulación y cambio modal que se genera entre la Línea 4 del Metro, proyectada en la Av. Boyacá y el corredor férreo del Regio-Tram proyectado en la Calle 22, la propuesta plantea el desarrollo de un

complejo comercial que sirva de infraestructura articuladora de los dos modos de transporte, y portal de acceso peatonal al ámbito de planificación. Sobre este complejo comercial se desarrollará un proyecto de vivienda VIS, un proyecto de oficinas comerciales y una torre de centro de eventos y negocios con hotelería.



Ilustración 74. Imagen de referencia arquitectónica y volumétrica, Fuente Proyecto Jurong East Integrated Transport Hub – Singapur por Aedas Arquitectos

Usos propuestos en el Plan Parcial.

Conforme a lo establecido en el Subcapítulo 1 “Usos del suelo y áreas de actividad” del Capítulo 5 “Normas Urbanísticas” del POT, así como lo dispuesto en sus decretos reglamentarios sobre la materia, esto es, los Decretos Distritales 561 de 2022, 603 de 2022 y 122 de 2023; los usos propuestos para el Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque logístico Revive”, corresponden a los que se señalan a continuación:

USOS RESIDENCIALES.

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

Para este uso se plantean en la propuesta, los siguientes tipos o categorías de vivienda:

Vivienda Colectiva: *Corresponde a un tipo de vivienda que por su área, configuración y espacios mínimos requiere de una mayor proporción y área del equipamiento comunal privado para suplir las áreas que no se alcanzan a desarrollar dentro de la unidad residencial, tales como área para lavado de ropas, zona multifuncional para reunión social, el trabajo y/o la actividad física que trata el artículo 384 del Decreto Distrital 555 de 2021. Este tipo de vivienda es NO VIS - VIP, y puede desarrollarse en un área habitable a partir de 18 metros cuadrados y menor a 36 metros cuadrados por unidad. (Numeral 4 Art. 12 Decreto Distrital 561 de 2022).*

Vivienda de Interés Social (VIS): *Es aquella solución habitacional que reúne los elementos que aseguran su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción cuyo valor máximo es el que se establezca en las normas que regulan la materia para este tipo de viviendas. Su área mínima habitable corresponde con la establecida en el artículo 384 del Decreto Distrital 555 de 2021. (Numeral 11 Art. 12 Decreto Distrital 561 de 2022).*

Vivienda de Interés Social Prioritaria (VIP): *Es aquella solución habitacional cuyo valor máximo es el que se establezca en las normas que regulan la materia para este tipo de viviendas. Su área mínima habitable corresponde con la establecida en el artículo 384 del Decreto Distrital 555 de 2021. (Numeral 12 Art. 12 Decreto Distrital 561 de 2022).*

Producto Inmobiliario	m2 construcción	Tamaño unidad m2	No. Unidades	Viv/Has Neta
Vivienda Colectiva	31.965	36	621	263,97
Vivienda ingresos VIS	38.369	45	725	
Vivienda ingresos VIP	57.052	42	1.155	
TOTAL			2.500	

INDICADORES DE EP Y EQ		
Viviendas	2.500	2.500
Hab/viv	3,00	
Habitantes	7.500	INDICADOR
		m2/hab
Espacio Público	64.497	8,60

Equipamientos	8.524	1,14
---------------	-------	------

En concordancia con lo anterior se evidencia que la propuesta de espacios públicos permite la generación de un indicador de espacio público por habitante de 8.6 m².

USOS DOTACIONALES.

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

Para este uso en la propuesta del Plan Parcial, se plantea el siguiente tipo de dotacional:

Equipamientos Tipo 2. *Las edificaciones que se destinen a uso dotacional con área construida mayor a 4.000 y hasta 15.000 m².*

USOS COMERCIALES Y DE SERVICIOS.

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

Comercial y de servicios Tipo 1. *Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida menor a 500 m².*

Comercial y de servicios Tipo 2. *Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida entre 500 m² y 4.000 m².*

Comercial y de servicios Tipo 3. *Edificaciones o espacios que alberguen el uso de manera aglomerada o individual con un área construida mayor a 4.000 m².*

Así mismo, de manera específica los usos de comercio y de servicios propuestos específicamente en la propuesta del Plan Parcial, corresponden a:

Comercios y servicios básicos: *Corresponden a los locales cuya actividad principal es el intercambio de bienes y servicios directamente accesibles a la clientela, incluyendo las superficies destinadas al almacenamiento y bodegaje,*

cuando son inferiores a un tercio ($\frac{1}{3}$) del área construida en el uso comercial y de servicios. Se incluyen en esta categoría los servicios de parqueadero, restaurantes, de entretenimiento, juegos de suerte y azar, de habilidad y destreza y los establecimientos para venta y servicios a bicicletas, patinetas o vehículos de micromovilidad.

Servicios de Oficinas: *Comprenden a los establecimientos públicos o privados donde son ejercidas principalmente actividades empresariales como dirección, gestión, estudios, diseños, informática, investigación y desarrollo, así como servicios profesionales, especializados, técnicos y/o administrativos.*

Servicios logísticos: *Corresponden a los establecimientos destinados al almacenamiento, bodegaje, clasificación, limpieza y/o distribución de carga y/o mercancía. Incluye las bodegas privadas de reciclaje no afectas al servicio público de aseo, en centros de acopio básico (separación, clasificación, embalaje, almacenamiento temporal y/o comercialización), así como aquellas en las que se adelanten procesos de pre transformación.*

POLÍTICA DE PROTECCIÓN A MORADORES

1. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y FINANCIERA DE MORADORES

Protección a Moradores y Actividades Productivas.

El Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, incluye en el marco de su formulación, las directrices y lineamientos correspondientes a la protección a moradores y actividades productivas definidas tanto en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT vigente, Decreto Distrital 555 de 2021, como en la reglamentación posterior adoptada mediante el Decreto Distrital 000 de 2023.

Lo anterior, sin duda constituye la piedra angular sobre la cual se estructura la propuesta de intervención en el ámbito del proyecto, toda vez que se parte de reconocer las dinámicas sociales y productivas presentes en el ámbito del mismo para incluirlas en la propuesta e incentivar su permanencia y el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes originales. En razón a lo anterior, se desarrollaron las estrategias sociales y los lineamientos para la vinculación de los beneficiarios, contemplando la diversidad social y de usos existente en el área de planificación, con respeto de todas las formas de vida, consolidando así el sentido de pertenencia en el sector intervenido.

En concordancia con lo anterior, se realizó la correspondiente caracterización socioeconómica a partir de la cual se diagnosticó de manera general el territorio, las condiciones del ámbito del proyecto y se identificaron las características sociodemográficas, económicas, prediales y de vulnerabilidad de los hogares y actividades productivas localizados en el mismo. La información se obtuvo a partir

de las siguientes fuentes oficiales, Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE); Encuesta Multipropósito 2021 de la Secretaría Distrital de Planeación; Infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de Bogotá, conocida como IDECA y Plataforma Mapas Bogotá de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD).

Así mismo se tomó como criterio para concentrar la información, las definiciones normativas establecidas para morador y actividad productiva en el Plan de Ordenamiento Territorial, las cuales corresponden a:

Artículo 371. Beneficiarios de los mecanismos de protección a moradores y actividades productivas.

(...) Morador: Habitante de un territorio, sujeto de derechos y obligaciones, independiente de la condición jurídica que ostente frente a la tenencia del inmueble que habite o utilice o de la actividad productiva que ejerza, impactado por un proyecto o intervención territorial y, por tanto, beneficiario de la política de protección a moradores.

Actividad productiva: Corresponde con las actividades que generan o intercambian bienes o servicios.”

2. DIAGNOSTICO DE MORADORES

A continuación, se presenta la información obtenida para el ámbito de planificación del presente Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, con base en la cual más adelante se definen las estrategias a implementar en desarrollo de la efectiva protección a moradores y actividades productivas presentes en el proyecto al momento de la formulación del mismo.

Composición predial.

En el ámbito del proyecto se identificaron un total de ciento sesenta y nueve (169) unidades prediales, distribuidos en ciento siete (107) lotes con noventa y ocho (98) propietarios. Así mismo ochenta y dos (82) predios se encuentran sometidos al régimen de propiedad horizontal. La siguiente tabla muestra de manera general, la información obtenida en la UAECD para cada uno de los predios, se destaca el ítem de destino catastral, según el cual prevalece la denominación de comercio:

	DIRECCIÓN	CHIP	FOLIO MATRÍCULA INMOBILIARIA	AREA TERRENO	DESTINO CATASTRAL	PH	NPH
1	AC 22 70 97	AAA0075WNNX	050C01279867	18,944.10	PARQUEADEROS		X
	KR 71 21 19						
2	KR 71 21 19 DP	AAA0189YPJZ	050C01632694	10.80	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
3	KR 71 21 19 DP 9	AAA0189YODM	050C01632693	7.25	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	

4	KR 71 21 19 GJ 1	AAA0202MYDM	050C01681844	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
5	KR 71 21 19 GJ 10	AAA0202MYOE	050C01681853	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
6	KR 71 21 19 GJ 11	AAA0202MYPP	050C01681854	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
7	KR 71 21 19 GJ 2	AAA0202MYEA	050C01681845	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
8	KR 71 21 19 GJ 25	AAA0189YPOM	050C01632688	18.23	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
9	KR 71 21 19 GJ 28	AAA0202MYRU	050C01681855	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
10	KR 71 21 19 GJ 29	AAA0189YPNX	050C01632689	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
11	KR 71 21 19 GJ 3	AAA0202MYFT	050C01681846	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
12	KR 71 21 19 GJ 30	AAA0189YPMR	050C01632690	9.95	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
13	KR 71 21 19 GJ 31	AAA0189YPLF	050C01632691	10.23	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
14	KR 71 21 19 GJ 32	AAA0189YPKC	050C01632692	10.23	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
15	KR 71 21 19 GJ 4	AAA0202MYHY	050C01681847	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
16	KR 71 21 19 GJ 5	AAA0202MYJH	050C01681848	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
17	KR 71 21 19 GJ 6	AAA0202MYKL	050C01681849	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
18	KR 71 21 19 GJ 7	AAA0202MYLW	050C01681850	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
19	KR 71 21 19 GJ 8	AAA0202MYMS	050C01681851	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
20	KR 71 21 19 GJ 9	AAA0202MYNN	050C01681852	9.11	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
21	KR 71 21 19 LC 1	AAA0189YOCX	050C01632695	35.39	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
22	KR 71 21 19 LC 10	AAA0189YPWW	050C01632704	35.51	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
23	KR 71 21 19 LC 11	AAA0189YPUH	050C01632705	57.16	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
24	KR 71 21 19 LC 12	AAA0189YPTD	050C01632706	24.59	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
25	KR 71 21 19 LC 13	AAA0189YPHK	050C01632707	25.43	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
26	KR 71 21 19 LC 14	AAA0189YPFZ	050C01632708	21.63	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
27	KR 71 21 19 LC 15	AAA0189YPEP	050C01632709	20.00	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
28	KR 71 21 19 LC 16	AAA0189YPDE	050C01632710	20.00	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
29	KR 71 21 19 LC 17	AAA0189YPCN	050C01632711	30.72	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
30	KR 71 21 19 LC 18	AAA0189YPBS	050C01632712	17.67	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
31	KR 71 21 19 LC 19	AAA0189YPAW	050C01632713	18.42	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
32	KR 71 21 19 LC 2	AAA0189YRCN	050C01632696	35.44	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
33	KR 71 21 19 LC 20	AAA0189YOZM	050C01632714	18.04	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
34	KR 71 21 19 LC 21	AAA0189YOYX	050C01632715	18.04	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
35	KR 71 21 19 LC 22	AAA0189YPSY	050C01632716	21.54	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
36	KR 71 21 19 LC 23	AAA0189YPRJ	050C01632717	12.42	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
37	KR 71 21 19 LC 24	AAA0189YPPA	050C01632718	33.75	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	

38	KR 71 21 19 LC 25	AAA0189YOPP	050C01632719	123.69	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
39	KR 71 21 19 LC 26	AAA0189YOOE	050C01632720	52.22	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
40	KR 71 21 19 LC 27	AAA0189YONN	050C01632721	52.22	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
41	KR 71 21 19 LC 28	AAA0189YRBS	050C01632722	52.22	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
42	KR 71 21 19 LC 29	AAA0189YRAW	050C01632723	52.22	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
43	KR 71 21 19 LC 3	AAA0189YOMS	050C01632697	59.94	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
44	KR 71 21 19 LC 30	AAA0189YPZE	050C01632724	66.97	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
45	KR 71 21 19 LC 31	AAA0189YPYN	050C01632725	49.89	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
46	KR 71 21 19 LC 32	AAA0189YPXS	050C01632726	7.23	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
47	KR 71 21 19 LC 4	AAA0189YOXR	050C01632698	66.44	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
48	KR 71 21 19 LC 5	AAA0189YOWF	050C01632699	40.12	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
49	KR 71 21 19 LC 6	AAA0189YOUZ	050C01632700	38.91	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
50	KR 71 21 19 LC 7	AAA0189YOTO	050C01632701	125.84	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
51	KR 71 21 19 LC 8	AAA0189YOSK	050C01632702	115.28	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
52	KR 71 21 19 LC 9	AAA0189YORU	050C01632703	59.65	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
53	KR 71 21 19 OF	AAA0189YOEAE	050C01632727	157.45	22 COMERCIO EN CENTRO COMERCIAL	1	
54	KR 71 21 35	AAA0075WOKL	050C01481163	1889,52	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
55	KR 71 21 55	AAA0075WOLW	050C01481164	532,14	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
56	KR 71 21 61	AAA0075WOMS	050C01481165	545,47	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
57	KR 71 21 67	AAA0075WONN	050C01481166	560,73	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
58	KR 71 21 73	AAA0075WOOE	050C01481167	460,53	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
59	KR 71 21 79	AAA0075WOPP	050C01481168	418,72	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
60	KR 71 21 85	AAA0075WORU	050C01481169	1388,82	21 COMERCIO EN CORREDOR COMERCIAL		1
61	CL 21 A 70 88	AAA0075WOSK	050C01481170	916,20	23 COMERCIO PUNTUAL		1
62	CL 21 A 70 76	AAA0075WOTO	050C01481171	516,40	23 COMERCIO PUNTUAL		1
63	CL 21 A 70 70	AAA0075WOUZ	050C01674280	520,78	23 COMERCIO PUNTUAL		1
64	CL 21 A 70 64	AAA0075WOWF	050C01481172	557,90	23 COMERCIO PUNTUAL		1
65	CL 21 A 70 58	AAA0075WOXR	050C01481173	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
66	CL 21 A 70 52	AAA0075WOYX	050C01481174	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
67	CL 21 A 70 46	AAA0075WOZM	050C01481175	600,00	03 INDUSTRIAL		1
68	CL 21 A 70 40	AAA0075WPAW	050C01481176	558,00	03 INDUSTRIAL		1
69	CL 21 A 70 34	AAA0075WPBS	050C01481177	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
70	CL 21 A 70 28	AAA0075WPCN	050C01481178	569.80	23 COMERCIO PUNTUAL		1

71	CL 21 A 70 22	AAA0075WPDE	050C01481179	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
72	CL 21 A 70 16	AAA0075WPEP	050C01481180	600,00	03 INDUSTRIAL		1
73	CL 21 A 70 10	AAA0075WPFZ	050C01481181	986.30	04 DOTACIONAL PÚBLICO		1
74	AK 72 21 32	AAA0075WPMR	050C01481147	4,037.00	61 URBANIZADO NO EDIFICADO		1
75	LINDERO CANAL	SIN CHIP					
76	AC 22 69 51	AAA0075WTDE	050C01481149	1,780.40	66 ESPACIO PÚBLICO		1
77	KR 69 B 21 A 48	AAA0179YPTO	050C01606575	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
78	KR 69 B 21 A 36	AAA0179YPUZ	050C01606574	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
79	KR 69 B 21 A 24	AAA0179YPWF	050C01606573	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		1
80	KR 69 B 21 A 12	AAA0075WTEP	050C01481145	3,595.51	66 ESPACIO PÚBLICO		1
81	KR 69 21 67	AAA0276YDMS	050C02105290	8,863.76	66 ESPACIO PÚBLICO		1
82	KR 69 B 21 61	AAA0276YDLW	050C02105292	2,163.66	65 VÍAS		1
83	KR 69 21 70	AAA0162EMFZ	050C01449341	6,297.10	64 LOTE DEL ESTADO		1
84	AC 22 68D 99	AAA0075UOWF	050C01481150	490.70	66 ESPACIO PÚBLICO		1
85	AC 22 68D 51	AAA0162EMEP	050C01449340	1,394.00	64 LOTE DEL ESTADO		1
86	CL 21 68 D 88	AAA0075UOTO	050C01337042	1,254.80	23 COMERCIO PUNTUAL		1
87	CL 21 68 D 82	AAA0075UOSK	050C01337043	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
88	CL 21 68 D 74	AAA0075UORU	050C01337044	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
89	CL 21 68 D 66	AAA0075UOPP	050C01337045	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
90	CL 21 68 D 60	AAA0075UOOE	050C01337046	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
91	CL 21 68 D 52	AAA0075UONN	050C01337047	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
92	CL 21 68 D 46	AAA0075UOMS	050C01337048	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
93	CL 21 68 D 38	AAA0075UOLW	050C01337049	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
94	CL 21 68 D 30	AAA0075UOKL	050C01337050	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
95	CL 21 68 D 22	AAA0075UOJH	050C01337051	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
96	CL 21 68 D 16	AAA0075UOHY	050C01337052	843.70	23 COMERCIO PUNTUAL		1
97	CL 21 68 D 08	AAA0075UOFT	050C01337053	843.30	23 COMERCIO PUNTUAL		1
98	AK 68 D 21 69	AAA0162EMCN	050C01449339	818.70	64 LOTE DEL ESTADO		1
99	CL 21 70 50	AAA0174LDLW	050C00000000	25,620.45	64 LOTE DEL ESTADO		1
100	KR 70 21 50	AAA0075WRXS	050C01481143	2,374.21	64 LOTE DEL ESTADO		1
101	CL 21 A 69 B 61	AAA0075WRYN	050C01481144	3,384.98	66 ESPACIO PÚBLICO		1
102	CL 21 A 69 B 71	AAA0075WRSY	050C01481207	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
103	CL 21 A 69 B 75	AAA0075WRRJ	050C01481208	600,00	03 INDUSTRIAL		
104	CL 21 A 69 B 81	AAA0075WRPA	050C01481205	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
105	CL 21 A 69 B 83	AAA0075WROM	050C01481206	600,00	03 INDUSTRIAL		
106	CL 21 A 69 B 87	AAA0075WRNX	050C01481202	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		

107	CL 21 A 69 B 93	AAA0075WRMR	050C01481203	600,00	03 INDUSTRIAL		
108	CL 21 A 69 B 97	AAA0075WRLF	050C01481204	839.40	23 COMERCIO PUNTUAL		
109	KR 70 21 A 1	AAA0075WPKC	050C01481139	4,190.10	65 VÍAS		
110	KR 70 21 98	AAA0075WRTD	050C01481137	5,725.92	65 VÍAS		
111	CL 21 A 69 B 1	AAA0075WRUH	050C01481141	899.20	65 VÍAS		
112	KR 70 21 A 99	AAA0075WPHK	050C01481136	2,748.40	65 VÍAS		
113	KR 70 21 A 95	AAA0075WPLF	050C01481140	1,942.40	65 VÍAS		
114	KR 70 21 A 97	AAA0075WPJZ	050C01481138	3,877.10	65 VÍAS		
115	CL 21 A 70 11	AAA0075WRKC	050C01481188	943.80	23 COMERCIO PUNTUAL		
116	CL 21 A 70 17	AAA0075WRJZ	050C01481189	558,00	03 INDUSTRIAL		
117	CL 21 A 70 23	AAA0075WRHK	050C01481190	558,00	03 INDUSTRIAL		
118	CL 21 A 70 29	AAA0075WRFZ	050C01481185	577.30	23 COMERCIO PUNTUAL		
119	CL 21 A 70 35	AAA0075WREP	050C01481186	600,00	03 INDUSTRIAL		
120	CL 21 A 70 41	AAA0075WRDE	050C01481187	600,00	03 INDUSTRIAL		
121	CL 21 A 70 47	AAA0075WRCN	050C01481182	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
122	CL 21 A 70 53	AAA0075WRBS	050C01481183	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
123	CL 21 A 70 61	AAA0075WRAW	050C01481184	944.20	23 COMERCIO PUNTUAL		
124	KR 71 21 40	AAA0075WPZE	050C01481200	528,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
125	KR 71 21 32	AAA0075WPYN	050C01481201	528,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
126	DG 21 BIS 70 62	AAA0075WPXS	050C01481197	943.60	23 COMERCIO PUNTUAL		
127	DG 21 BIS 70 54	AAA0075WPWW	050C01481198	520.20	23 COMERCIO PUNTUAL		
128	DG 21 BIS 70 48	AAA0075WPUH	050C01481199	473,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
129	DG 21 BIS 70 42	AAA0075WPTD	050C01481194	713.80	23 COMERCIO PUNTUAL		
130	DG 21 BIS 70 36	AAA0075WPSY	050C01481194	713.80	23 COMERCIO PUNTUAL		
131	DG 21 BIS 70 30	AAA0075WPRJ	050C01481196	619.40	23 COMERCIO PUNTUAL		
132	DG 21 BIS 70 24	AAA0075WPPA	050C01481191	572.20	23 COMERCIO PUNTUAL		
133	DG 21 BIS 70 18	AAA0075WPOM	050C01481192	525,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
134	DG 21 BIS 70 12	AAA0075WPNX	050C01481193	763.30	23 COMERCIO PUNTUAL		
135	AC 22						
137	CL 21A 69B 01	AAA0075WRUH	050C01481141	899.20	65 VÍAS		
138	CL 21 A 69B 06	AAA0075WRZE	050C01481233	847.80	23 COMERCIO PUNTUAL		
139	CL 21 A 69B 10	AAA0075WSAF	050C01481232	545.20	23 COMERCIO PUNTUAL		
140	CL 21 A 69B 14	AAA0075WSBR	050C01481231	566.50	23 COMERCIO PUNTUAL		
141	CL 21 A 69B 18	AAA0075WSCX	050C01481230	587.80	03 INDUSTRIAL		
142	CL 21 A 69B 22	AAA0075WSDM	050C01481229	602,32	23 COMERCIO PUNTUAL		
143	CL 21 A 69B 26	AAA0075WSEA	050C01481228	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
144	CL 21 A 69B 30	AAA0075WSFT	050C01481227	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
145	CL 21 A 69B 34	AAA0075WSHY	050C01481226	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
146	CL 21 A 69B 38	AAA0075WSJH	050C01481225	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		

147	CL 21 A 69B 42	AAA0075WSKL	050C01481224	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
148	CL 21 A 69B 46	AAA0075WSLW	050C01481223	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
149	CL 21 A 69B 50	AAA0075WSMS	050C01481222	600,00	03 INDUSTRIAL		
150	CL 21 A 69B 54	AAA0075WSNN	050C01481221	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
151	CL 21 A 69B 58	AAA0075WSOE	050C01481220	600,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
152	CL 21 A 69B 62	AAA0075WSPP	050C01481219	600,00	03 INDUSTRIAL		
153	CL 21 A 69B 66	AAA0075WSRU	050C01481218	558,00	03 INDUSTRIAL		
154	CL 21 A 69B 70	AAA0075WSSK	050C01481217	558,00	03 INDUSTRIAL		
155	CL 21 A 69B 74	AAA0075WSTO	050C01481216	558,00	03 INDUSTRIAL		
156	CL 21 A 69B 78	AAA0075WSUZ	050C01481215	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
157	CL 21 A 69B 82	AAA0075WSWF	050C01481214	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
158	CL 21 A 69B 86	AAA0075WSXR	050C01481213	558,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
159	KR 70 21A 16	AAA0075WSYX	050C01481212	719,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
160	KR 70 21A 24	AAA0075WSZM	050C01481211	400,20	23 COMERCIO PUNTUAL		
161	KR 70 21A 32	AAA0075WTAW	050C01481210	400,20	23 COMERCIO PUNTUAL		
162	KR 70 21A 42	AAA0075WTBS	050C01481209	400,20	23 COMERCIO PUNTUAL		
163	CL 22 69 51						
164	KR 69B 21A 12	AAA0075WTEP	050C01481145	3,595.51	66 ESPACIO PÚBLICO		
165	KR 69B 21A 48	AAA0179YPTO	050C01606575	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
166	KR 69B 21A 36	AAA0179YPUZ	050C01606574	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
167	KR 69B 21A 24	AAA0179YPWF	050C01606573	504,00	23 COMERCIO PUNTUAL		
168	KR 69 21 80	AAA0075WRWW	050C01481142	503,20	65 VÍAS		
169	CL 21 69B 06	AAA0157YRHY	050C01420054	1182,50	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
170	CL 21 69B 12	AAA0157YRJH	050C01355489	990,20	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
171	CL 21 69B 20	AAA0157YRKL	050C01355490	989,90	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
172	CL 21 69B 28	AAA0157YRLW	050C01420055	990,20	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
173	CL 21 69B 36	AAA0157YRMS	050C01420056	989,90	INDUSTRIAL		X
174	CL 21 69B 42	AAA0157YRNN	050C01403747	1980,10	INDUSTRIAL		X
175	CL 21 69B 58	AAA0075WNLF	050C01378898	989,90	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
176	CL 21 69B 66	AAA0075WNMR	050C01378899	990,30	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
177	CL 21 69B 74	AAA0157YROE	050C01420059	990,00	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
178	CL 21 69B 80	AAA0157YRPP	050C01420060	990,00	INDUSTRIAL		X
179	CL 21 69B 88	AAA0157YRRU	050C01420061	990,00	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
180	CL 21 69B 96	AAA0157YRSK	050C01420062	1182,50	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
181	CL 21 70 50	AAA0174LDLW	050C00000000	25,620.45	64 LOTE DEL ESTADO		
183	AV KR 68D 21 69	AAA0162EMCN	050C01449339	818,70	64 LOTE DEL ESTADO		X
185	CL 21 68D 08	AAA0075UOFT	050C01337053	844,80	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
186	CL 21 68D 16	AAA0075UOHY	050C01337052	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
187	CL 21 68D 22	AAA0075UOJH	050C01337051	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
188	CL 21 68D 30	AAA0075UOKL	050C01337050	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
189	CL 21 68D 38	AAA0075UOLW	050C01337049	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
190	CL 21 68D 46	AAA0075UOMS	050C01337048	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
191	CL 21 68D 52	AAA0075UONN	050C01337047	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
192	CL 21 68D 60	AAA0075UOOE	050C01337046	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X

193	CL 21 68D 66	AAA0075UOPP	050C01337045	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
194	CL 21 68D 74	AAA0075UORU	050C01337044	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
195	CL 21 68D 82	AAA0075UOSK	050C01337043	846,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X
196	CL 21 68D 88	AAA0075UOTO	050C01337042	1263,60	23 COMERCIAL PUNTUAL		X

Ahora bien, como elementos determinantes en la definición de la protección a moradores y actividades productivas se tienen en cuenta los siguientes elementos:

Número de Personas.

En el ámbito del proyecto formulado se evidencia la presencia permanente como residentes de un total de veintiséis (26) personas distribuidas de la siguiente manera: En la manzana 4 un total de nueve (9) personas y en la manzana 7 un total de (17) diecisiete personas.

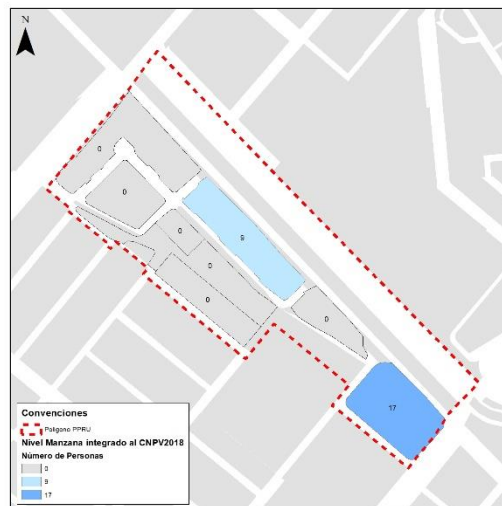


Ilustración 75. Densidad poblacional - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Conteo de Viviendas.

Al interior del proyecto se encuentra un total de diecisiete (17) viviendas distribuidas de la siguiente manera: En la manzana 4 un total de cinco (5) viviendas y en la manzana 7 un total de doce (12) viviendas.

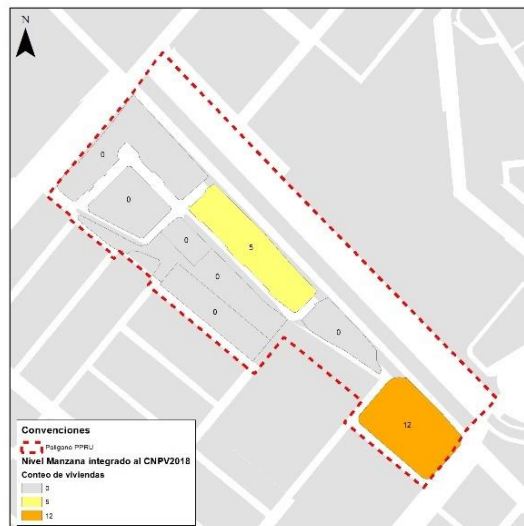


Ilustración 76. Conteo de Viviendas - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Conteo de viviendas ocupadas con personas presentes.

En concordancia con lo anterior, en el ámbito del proyecto se encuentra un total de diecisiete (17) viviendas habitadas distribuidas de la siguiente manera: En la manzana 4 un total de cinco (5) viviendas y en la manzana 7 un total de doce (12) viviendas.

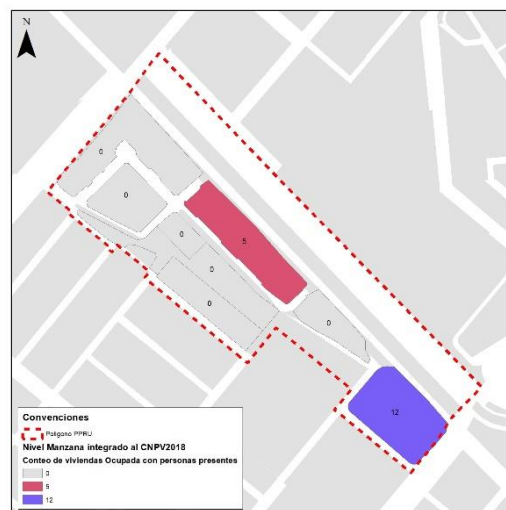


Ilustración 77. Ocupación de Viviendas - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Tipología de viviendas.

Respecto de la tipología de viviendas presentes en el ámbito del proyecto, debe indicarse que de las diecisiete (17) viviendas, diez (10) viviendas son tipo casa y están distribuidas así: En la manzana 4 una (1) casa y en la manzana 7 nueve (9)

casas; en tanto que siete (7) viviendas son tipo apartamento y están distribuidos así: En la manzana 4 un total de (4) apartamentos y en la manzana 7 un total de tres (3) apartamentos.

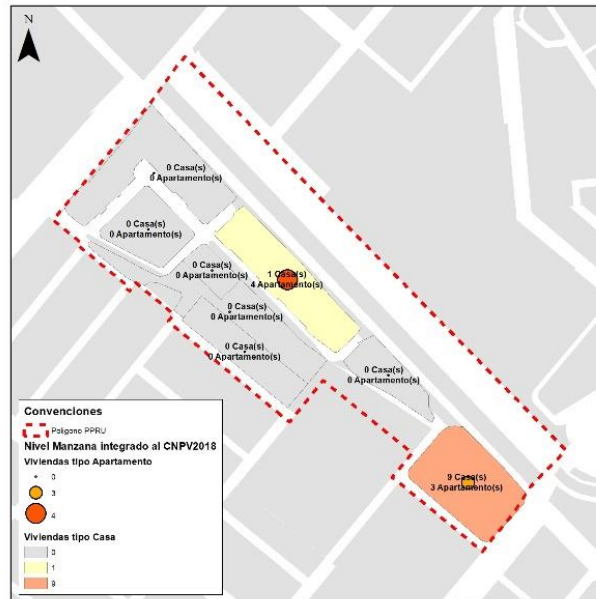


Ilustración 78. Tipología de Vivienda - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Hogares.

En cuanto al número de hogares ubicados en el ámbito del proyecto, se identificaron en total diecisiete (17) hogares, los cuales están distribuidos así: En la manzana 4 un total de cinco (5) viviendas y en la manzana 7 un total de doce (12) viviendas.

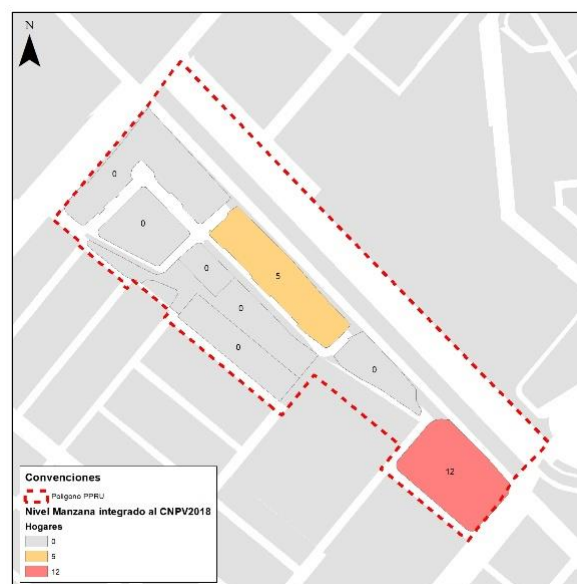


Ilustración 79. Hogares por Manzana - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Conteo de unidades con uso no residencial.

Respecto del número de unidades con uso no residencial localizadas en el ámbito del proyecto debe indicarse que se identificaron un total de setenta y tres (73) distribuidas en todo el ámbito del plan parcial de la siguiente forma:

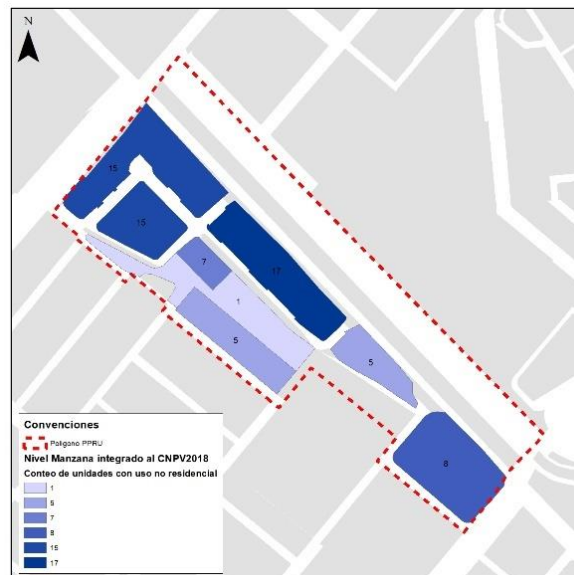


Ilustración 80. Usos no Residenciales - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Conteo de Unidades con Uso Mixto.

En el ámbito del proyecto formulado se evidencia que no hay presencia de unidades con uso(s) mixtos(s)

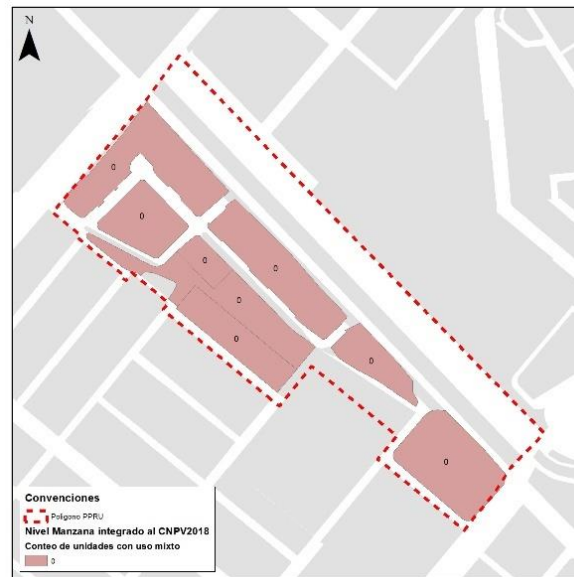


Ilustración 81. Predios de uso mixto - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

Actividades Productivas.

En cuanto a las actividades productivas registradas que funcionan en el ámbito del proyecto se encontraron un total de noventa y uno (91) empresas o actividades distribuidas de la siguiente manera:

Tipo de Organización	Total
Sociedad por Acciones Simplificada	58
Sociedad Limitada	6
Sociedad Anónima	5
Empresa Unipersonal	1
Sociedad Extranjera	1
Sociedad en Comandita por Acciones	1
Sociedad en Comandita Simple	3
Persona Natural	16
Total Actividades Productivas	91

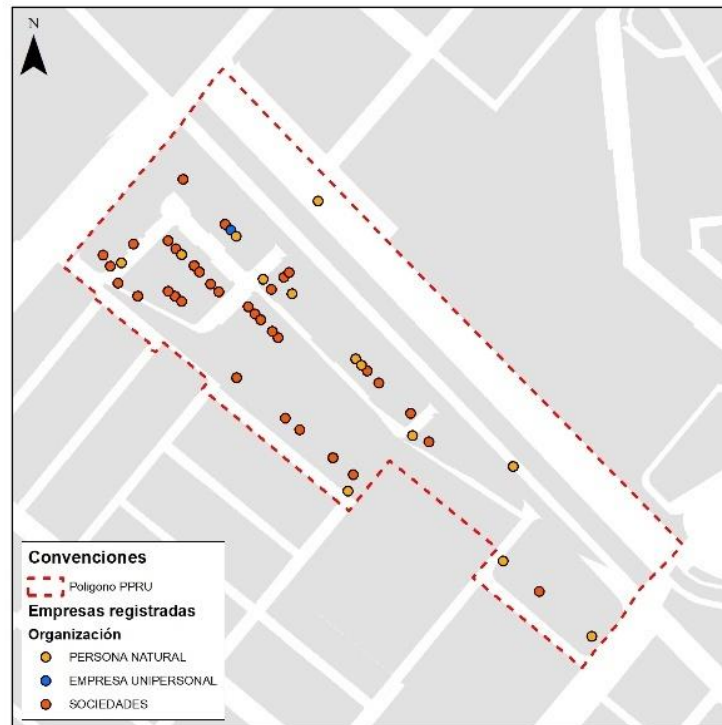


Ilustración 82. Empresas Registradas - Fuente Elaboración Propia con información del Censo Nacional de Población y Vivienda (CNPV) 2018 - DANE

En función de los hogares, actividades productivas y usos del suelo que se identificaron, así como de la valoración de las condiciones sociales, urbanísticas y financieras del ámbito del proyecto, se diseñó la estrategia para la eficiente protección a moradores y actividades productivas, definiendo las siguientes obligaciones en función de la efectiva vinculación o no de los beneficiarios:

3. ESTRATEGIA DE VINCULACIÓN Y ATENCIÓN DE MORADORES

En el caso de propietarios residentes y poseedores:

Para propietarios que deciden no participar del proyecto y vender. Cuando el propietario del inmueble NO desee participar en el proyecto inmobiliario a desarrollar, podrá recurrir al proceso de venta voluntaria caso en el cual se le ofrecerá un incentivo de venta anticipada durante los 3 primeros meses de gestión del proyecto de un veinte por ciento (20%) sobre el valor inicial del suelo.

Canje de metros cuadrados para propietarios que opten por permanecer en el proyecto. Cuando el propietario del inmueble desee participar en el proyecto inmobiliario a desarrollar, podrá aportar su inmueble para recibir metros cuadrados en el mismo proyecto participando en el beneficio en proporción respecto al área construida del inmueble aportado.

Participación en el proyecto como inversionista. Como mecanismo de participación del desarrollo del proyecto, los propietarios podrán participar como inversionistas aportando sus inmuebles con el avalúo comercial realizado. De esta manera podrá formar parte del proyecto como inversionista, y recibir una compensación equivalente al cuarenta por ciento (40%) del plusvalor generado al valor del suelo por efecto del desarrollo inmobiliario del proyecto.

Combinación de alternativas para la vinculación. Se podrá hacer una combinación de alternativas según los intereses de los titulares de los inmuebles objeto de gestión predial. Esto implicará poder hacer aporte y/o canje por una parte y recibir dinero y derechos fiduciarios por otra.

Obligaciones transitorias respecto de propietarios residentes de viviendas y propietarios de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del proyecto.

Movilización. Corresponde al reconocimiento al pago en dos oportunidades de los gastos de mudanza.

Garantizar el pago de arrendamiento, para propietarios de vivienda residentes dentro del ámbito del proyecto, por el periodo comprendido entre la entrega del inmueble a la entidad encargada de la gestión del proyecto y la entrega del inmueble de reemplazo, por un valor equivalente al canon que se pague en la misma zona, con características similares.

Reconocimiento del lucro cesante, para actividades productivas, por el periodo comprendido entre la entrega del inmueble a la entidad encargada de la gestión del proyecto y la entrega del inmueble de reemplazo.

En este sentido se define como mecanismos de compensación los siguientes:

1. Propietarios de vivienda residentes pago de gastos de movilización en dos oportunidades (mudanza) hasta tres (3) SMMLV.
2. Propietarios de vivienda residentes pago canon de arrendamiento por hasta veinticuatro (24) meses (periodo comprendido entre la entrega del inmueble y la entrega del inmueble de reemplazo).
3. Actividades productivas pago gastos de movilización en dos oportunidades (mudanza) hasta tres (3) SMMLV.
4. Actividades productivas pago canon de arrendamiento por hasta veinticuatro (24) meses (periodo comprendido entre la entrega del inmueble y la entrega del inmueble de reemplazo).
5. Actividades productivas, reconocimiento del lucro cesante demostrado de los tres (3) primeros meses contados desde la entrega del inmueble.
6. Actividades productivas pago gastos montaje y reinstalación de la actividad hasta seis (6) SMMLV.

Obligaciones con otros moradores.

Para hogares y actividades productivas arrendatarios en el ámbito del proyecto inmobiliario se reconocen las siguientes:

1. Gastos de mudanza para hogares arrendatarios hasta un (1) SMMLV.
2. Gastos de mudanza para actividades productivas arrendatarias hasta seis (6) SMMLV.
3. Hogares arrendatarios que hacen uso del derecho preferencial gastos de mudanza para regreso al proyecto hasta tres (3) SMMLV.
4. Actividades productivas arrendatarias que hacen uso del derecho preferencial gastos de mudanza para regreso al proyecto hasta tres (3) SMMLV.

Dentro de las facilidades que brinda el proyecto para los moradores originales cuya tenencia corresponda a arrendatarios, se destaca el derecho preferencial, esto es, la oferta de inmuebles resultantes del proyecto inmobiliario en primera opción de compra, a los arrendatarios identificados en el ámbito del proyecto. El destinatario tendrá un plazo máximo de dos meses para aceptar o rechazar la oferta por escrito.

Así mismo se definió el mecanismo de comunicación para moradores y actividades productivas, consistente en ubicar en el ámbito del proyecto, una sede administrativa en la cual se realiza permanentemente la divulgación de información clara, oportuna y completa referente al plan parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, se informan los espacios de participación y concertación y los diversos canales permanentes de interlocución en cada una de las etapas del proyecto.

Complementariamente, es importante indicar que en la identificación realizada a través del censo socioeconómico se evidenció que en el ámbito de planificación existe población beneficiaria de servicios del distrito, la cual se encuentra expuesta a la exclusión, la pobreza y los efectos de la inequidad y la violencia de todo orden; mujeres cabeza de hogar, adultos mayores, personas en condición de discapacidad; razón por la cual en el marco de la formulación del instrumento de plan parcial se informó a las entidades distritales competentes, esto es, La Secretaría de Integración Social, la Secretaría de Gobierno Distrital y la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico a fin de articular la oferta de servicios institucionales y servicios del cuidado y vincular a esta población.

4. COSTOS ASOCIADOS A LA PROTECCIÓN DE MORADORES Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS.

Con base en la información descrita en el numeral anterior, a continuación, se presenta el resumen general de costos asociados a la protección de moradores y actividades productivas, consolidado a partir de las negociaciones realizadas con cada uno de los propietarios residentes y titulares de actividades presentes en el ámbito del proyecto:

LOTES PRIVADOS	107
UNIDADES PREDIALES	169
PREDIOS EN PH	82

Unidades Prediales		Cantidad
PREDIOS PRIVADOS		169
Vivienda	17	
Locales Comerciales (En Centro Comercial)	32	
Industria	16	
Bodegas - Oficinas	78	
Parqueaderos - Depósitos	26	
PREDIOS PÚBLICOS		27
Vías	19	
Espacio Público	8	
TOTAL		196

TOTAL PROPIETARIOS	CANT	TOTAL
Personas Naturales	38	98
Personas Jurídicas	60	
Derecho Privado	58	
Derecho Público	2	

Moradores y Actividades Productivas		Cantidad
HOGARES EN EL ÁMBITO		17
Tipo casa	10	
Tipo apartamento	7	
<i>Personas en el ámbito</i>	26	
ACTIVIDADES PRODUCTIVAS		152
Locales Comerciales	32	
Industria	16	
Bodegas - Oficinas	98	
Parqueaderos - Depósitos	6	
TOTAL		169

Resultados de las negociaciones efectuadas con los moradores y actividades productivas, en cumplimiento de las disposiciones contenidas en los artículos 370 a 377 del Decreto Distrital 555 de 2021:

PROPIETARIOS O POSEEDORES		Vinculados al proyecto	NO Vinculados al proyecto
Residen o Desarrollan actividad económica en el Ámbito de Planificación	36	16	20
Casa	7	2	5
Apartamento	3	3	0
Locales Comerciales	10	4	6
Industria	5	0	5
Bodegas - Oficinas	7	5	2
Parqueaderos - Depósitos	4	2	2
No Residen ni Desarrollan actividad económica en el Ámbito de Planificación	62	42	20
Casa	3	1	2
Apartamento	4	4	0
Locales Comerciales	21	15	6
Industria	4	2	2
Bodegas - Oficinas	28	19	9
Parqueaderos - Depósitos	2	1	1
TOTAL	98	58	40
INQUILINOS		Vinculados al proyecto	NO Vinculados al proyecto
Casa	3	3	0
Apartamento	4	4	0
Locales Comerciales	22	5	17
Industria	11	0	11
Bodegas - Oficinas	91	68	23
Parqueaderos - Depósitos	2	0	2
TOTAL	133	80	53

Este ejercicio realizado con los 231 moradores identificados, arrojó como resultado una participación en el proyecto del 59% de los propietarios, y un 60% de residentes en calidad de arrendatarios para reubicarse en los nuevos modelos de vivienda, oficinas, bodegas y locales comerciales del proyecto.

Dado lo anterior, y en concordancia con el esquema de incentivos y compensaciones definidas en la estrategia de protección a moradores y actividades productivas presentes en el ámbito del Plan Parcial de Renovación Urbana Parque logístico Revive, determinados en función de los acuerdos pactados señalados en la tabla anterior se estima una inversión desagregada en los siguientes términos:

1. Para los propietarios residentes de viviendas y propietarios de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del Plan

Concepto	No. SMMLV	Cantidad de Meses	No. Moradores / Actividades Productivas	Costo Total
Propietarios de vivienda residentes pago gastos de movilización en dos oportunidades (mudanza) hasta tres (3) SMMLV.	3	1	5	\$ 17.490.000
Propietarios de vivienda residentes pago canon de arrendamiento por hasta veinticuatro (24) meses (periodo comprendido entre la entrega del inmueble y la entrega del inmueble de reemplazo).	3	24	5	\$ 419.760.000
Actividades productivas pago gastos de movilización en dos oportunidades (mudanza) hasta tres (3) SMMLV.	3	1	11	\$ 38.478.000
Actividades productivas pago canon de arrendamiento por hasta doce (12) meses (periodo comprendido entre la entrega del inmueble y la entrega del inmueble de reemplazo).	6	24	11	\$ 1.846.944.000
Actividades productivas, reconocimiento del lucro cesante demostrado de los tres (3) primeros meses contados desde la entrega del inmueble.	30	3	42	\$ 4.407.480.000
Actividades productivas pago gastos montaje y reinstalación de la actividad hasta (6) SMMLV.	6	1	5	\$ 34.980.000
			TOTAL	\$ 6.765.132.000

2. Para los propietarios residentes de viviendas y propietarios de actividades productivas que permanezcan en el ámbito del Plan

Concepto	No. SMMLV	Cantidad de Meses	No. Moradores / Actividades Productivas	Costo Total
Gastos de mudanza para hogares arrendatarios hasta un (1) SMMLV.	1	1	7	\$ 8.162.000
Gastos de mudanza para actividades productivas arrendatarias hasta seis (6) SMMLV.	6	1	73	\$ 510.708.000
Hogares arrendatarios que hacen uso del derecho preferencial gastos de mudanza para regreso al proyecto hasta tres (3) SMMLV.	3	1	7	\$ 24.486.000

Actividades productivas arrendatarias que hacen uso del derecho preferencial gastos de mudanza para regreso al proyecto hasta tres (3) SMMLV.	3	1	73	\$ 255.354.000
Estrategia de divulgación, pedagogía y participación	0,5	8 meses no consecutivos	231	\$ 1.077.384.000
Asesoría y Acompañamiento Psicosocial durante el proceso	0,5	36	180	\$ 3.777.840.000
TOTAL			\$ 5.653.934.000	

Como resultado se estima un total de inversión en la política de protección a moradores del plan parcial de **\$ 12.419.066.000** pesos.

Por último, resulta importante destacar que en cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 374 del POT, el Plan Parcial de Renovación Urbana Parque logístico Revive vinculó a la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá D.C. – ERU para que dicha entidad en el marco de sus funciones acompañe, verifique la gestión social realizada en el ámbito del instrumento y participe como operador urbano público, facilitando así las estrategias de gestión social.

La información detallada del modelo de financiación de la política de moradores se encuentra en el **Anexo 4**. Modelación económica de la política de protección de moradores del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”, que hace parte integral del presente documento.

5. PROGRAMA DE INCENTIVOS PARA LA GESTIÓN PREDIAL

Como parte de las estrategias para la vinculación de propietarios y moradores al proyecto se plantea un incentivo de compensación equivalente al 40% de los mayores valores generados con el proyecto sobre el valor inicial del suelo. Así mismo, se propone la posibilidad de ofrecer a los moradores que no quieren hacerse partícipes del proyecto, una compensación del 20% sobre el valor inicial del suelo comercial para agilizar la venta de la tierra al desarrollador inmobiliario.

		% sobre ventas	valor m2 AN
Compensación a Propietarios vinculados al proyecto por aporte del suelo 40% del Plus valor generado sobre el suelo	\$ 39.998.344.507,94	1,4%	\$ 422.331,01
Compensación a Propietarios No vinculados al proyecto [20% vr. inicial]	\$ 24.082.679.246,44	0,9%	\$ 254.282,08

Remuneración final de los propietarios Vinculados al proyecto (vr. Inicial + 40% plusvalor generado)	\$ 214.597.769.044,63	7,6%	\$ 2.265.876,07
Remuneración de los propietarios No vinculados al proyecto (vr. Inicial+ 20% vr. Inicial)	\$ 144.496.075.478,64	5,1%	\$ 1.525.692,47
Remuneración final de los propietarios	\$ 359.093.844.523,27	12,7%	\$ 3.791.568,54

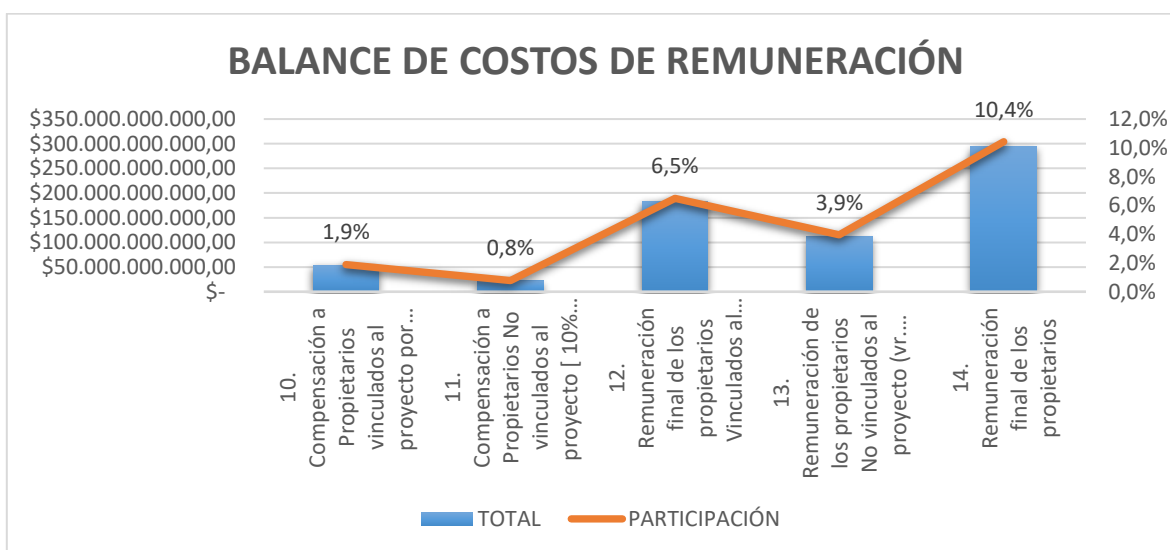


Ilustración 83. Balance de costos de remuneración a moradores - Elaboración Propia

MODELO DE REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS

1. IDENTIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DE CARGAS

El modelo de cuantificación de cargas se encuentra desarrollado de manera detallada en el **Anexo 3. Modelación Financiera y Reparto de Cargas y Beneficios** del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”.

A continuación, se presenta un resumen del ejercicio que cuantificación de cargas, conformada por los siguientes componentes:

- ✓ Construcción y adecuación de espacios públicos de proximidad
- ✓ Construcción y adecuación Vías de la malla vial local
- ✓ Construcción de equipamientos
- ✓ Desarrollo de redes de Servicios Públicos
- ✓ Financiación de la Política de Moradores

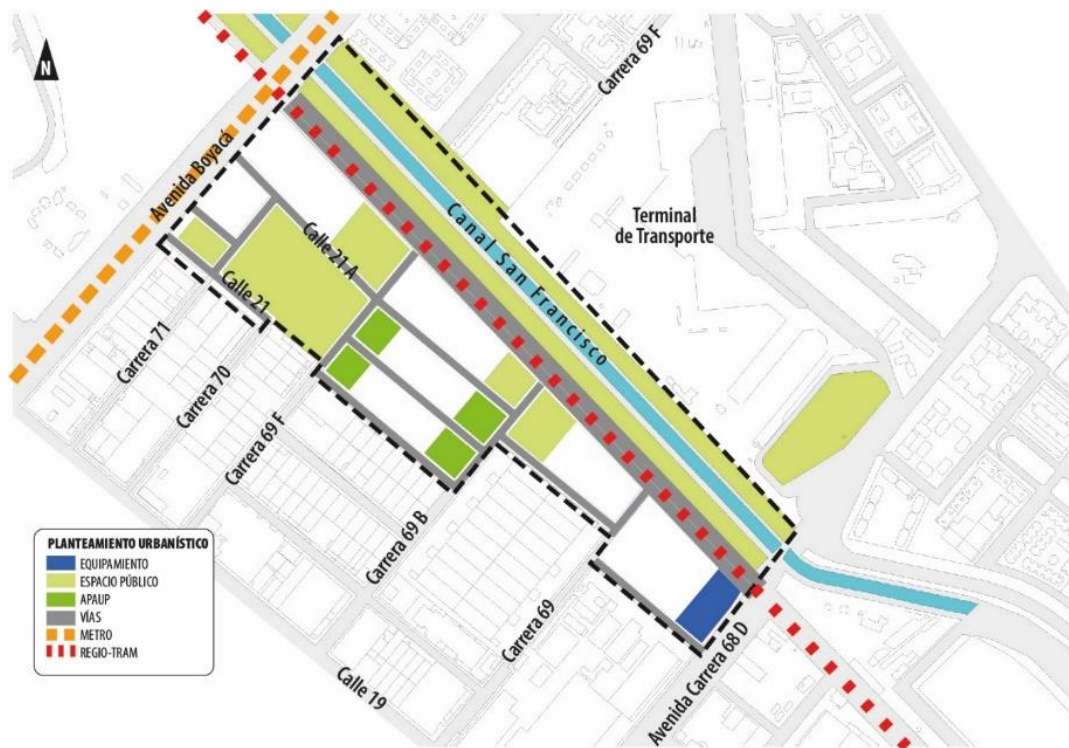


Ilustración 84. Identificación de Cargas del Plan Parcial - Elaboración Propia

MANZANA	ÁREA PREDIAL	% de participación en el área total	Valor inicial por m2	Valor inicial total (\$) (VI)	% de participación en el valor total
1	15.709,50	21,7%	\$ 2.986.378,55	\$ 46.914.513.773,36	21,4%
2	12.752,67	17,6%	\$ 3.540.902,49	\$ 45.155.961.000,00	20,6%
3	4.439,01	6,1%	\$ 1.870.568,60	\$ 8.303.472.720,00	3,8%
4	14.151,00	19,6%	\$ 3.776.381,58	\$ 53.439.575.720,00	24,4%
5	1.510,68	2,1%	\$ 1.542.000,00	\$ 2.329.468.560,00	1,1%
6	13.144,92	18,2%	\$ 2.669.705,73	\$ 35.093.068.200,00	16,0%
7	10.565,47	14,6%	\$ 2.665.959,45	\$ 28.167.114.540,00	12,8%
TOTAL	72.273,25	100%		\$ 219.403.174.513,36	100%

Valor m2 sobre AN

\$ 2.316.614,96

COSTEO DE CARGAS DE ADECUACIÓN DE PREEXISTENCIAS

Adecuación de Preexistencias	Área (m2)	Costo total	
Preexistencias Malla vial local No Redefinidas	15.875,50	\$ 5.556.426.050	18%
Preexistencias Malla Vial Local Redefinida	9.632,79	\$ 8.669.508.300	29%
Preexistencias Parques de Proximidad Redefinidos	39.952,35	\$ 15.980.940.000	53%
Total	65.460,64	\$ 30.206.874.350	100%

COSTEO DE CARGAS URBANÍSTICAS

Cargas	Área (m2)	Costo total	
Espacio Público	13.925	\$ 8.355.184.734	5%
Hundimiento de Vías	14.169	\$ 26.921.100.000	16%
Equipamiento 3% Construido en Sitio	8.524	\$ 21.309.417.000	12%
Construcción de Vías	11.007	\$ 13.208.052.000	8%
Adecuación de Preexistencias	65.461	\$ 30.206.874.350	18%
Transplante de Especies Arboreas	1.393	\$ 835.518.473	0%
Adecuación de APAUP	10.619	\$ 12.743.031.366	7%
Redes SSPP art 320	-	\$ 4.253.935.909	2%
Política de Moradores	-	\$ 12.419.066.000	7%
Pago compensatorio en Dinero de EP	21.238	\$ 40.236.244.906	24%
Total	47.625	\$ 170.488.424.738	100%

2. IDENTIFICACIÓN Y CUANTIFICACIÓN BENEFICIOS

El modelo de cuantificación de beneficios se encuentra desarrollado de manera detallada en el **Anexo 3**. Modelación Financiera y reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive”.

A continuación, se presenta un resumen de los elementos principales del ejercicio de cuantificación de beneficios configurados por los siguientes elementos:

- ✓ Ingresos por ventas de unidades de Vivienda Colectiva, VIS y VIP
- ✓ Ingresos por ventas de oficinas comerciales y de apoyo logístico
- ✓ Ingresos por ventas de locales comerciales
- ✓ Ingresos por ventas de unidades de almacenamiento y deposito
- ✓ Ingresos por ventas de áreas no habitables vendibles

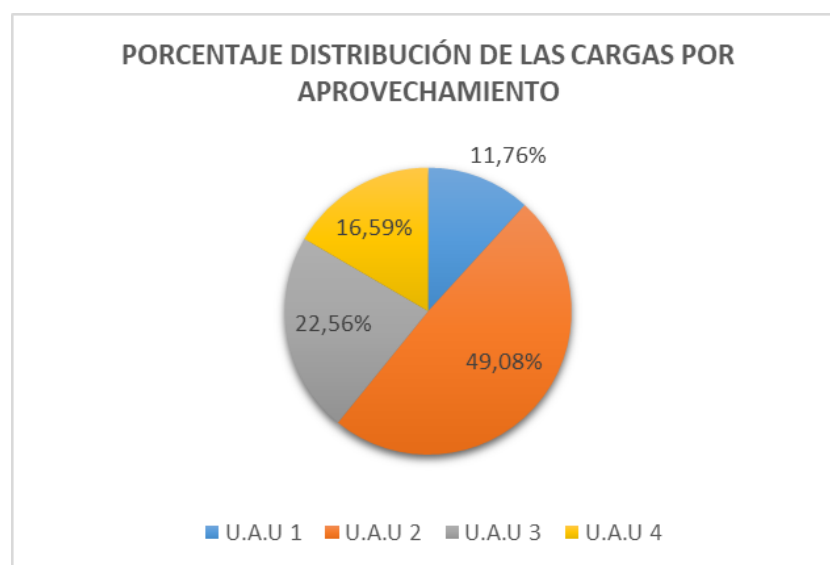


Ilustración 85. Distribución de Cargas por U.A.U. - Elaboración Propia

INGRESOS POR VENTAS DE PRODUCTOS INMOBILIARIOS

Usos	U.A.U 1	U.A.U 2
Vivienda Colectiva	\$ -	\$ -
Vivienda ingresos VIS	\$ 49.992.941.322	\$ -
Vivienda ingresos VIP	\$ 32.138.319.421	\$ -
Servicios Logísticos	\$ -	\$ 590.938.972.882
Servicios de Oficinas	\$ -	\$ 746.878.058.411
Comercio y Servicios Basicos	\$ 233.242.929.685	\$ -
Áreas No habitables vendibles - Parqueaderos y depósitos [ART 389]	\$ 17.066.555.831	\$ 49.791.870.561
Total	\$ 332.440.746.259	\$ 1.387.608.901.854
% participación	12%	49%

INGRESOS POR VENTAS DE PRODUCTOS INMOBILIARIOS

Usos	U.A.U 3	U.A.U 4
Vivienda Colectiva	\$ -	\$ 163.019.745.120
Vivienda ingresos VIS	\$ 14.759.692.718	\$ 120.699.872.562
Vivienda ingresos VIP	\$ 22.772.097.337	\$ 86.903.908.244
Servicios Logísticos	\$ -	\$ -
Servicios de Oficinas	\$ 287.203.262.104	\$ -
Comercio y Servicios Basicos	\$ 287.966.694.486	\$ 65.527.544.607
Áreas No habitables vendibles - Parqueaderos y depósitos [ART 389]	\$ 25.193.268.606	\$ 32.963.551.403
Total	\$ 637.895.015.251	\$ 469.114.621.937
% participación	23%	17%

INGRESOS POR VENTAS DE PRODUCTOS INMOBILIARIOS

Usos	Total	%
Vivienda Colectiva	\$ 163.019.745.120	6%
Vivienda ingresos VIS	\$ 185.452.506.602	7%
Vivienda ingresos VIP	\$ 141.814.325.003	5%
Servicios Logísticos	\$ 590.938.972.882	21%
Servicios de Oficinas	\$ 1.034.081.320.515	37%
Comercio y Servicios Basicos	\$ 586.737.168.778	21%
Áreas No habitables vendibles - Parqueaderos y depósitos [ART 389]	\$ 125.015.246.400	4%
Total	\$ 2.827.059.285.301	100%
% participación	100%	

3. RESULTADO DEL PROCESO DE REPARTO EQUITATIVO

Para garantizar el adecuado desarrollo del proyecto se tomó la decisión de desarrollar el plan parcial mediante 4 Unidades de Actuación Urbanísticas, ejercicio que iniciaría su fase de construcción con el licenciamiento de la U.A.U. 2, siendo esta la que en el ejercicio financiero refleja la mayor concentración de ingresos así:

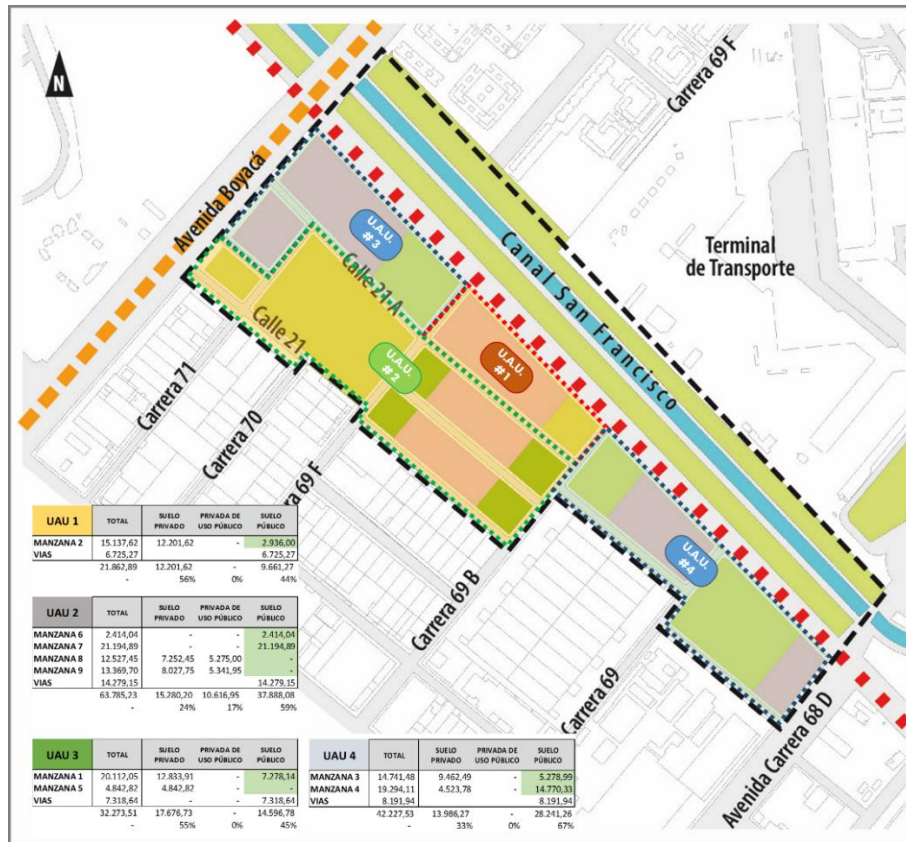


Ilustración 86. Configuración de las U.A.U. - Elaboración Propia

BALANCE GENERAL DEL PLAN PARCIAL

	TOTAL	PARTICIPACIÓN	
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 2.827.059.285.300,70	100,0%	
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 1.037.427.467.417,29	36,7%	
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 706.764.821.325,18	25,0%	
4. Utilidad (U)	\$ 448.407.226.836,39	15,9%	
5. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 634.459.769.721,85	22,4%	\$ 6.699.078,07
6. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 170.488.424.738,39	6,0%	
7. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 463.971.344.983,46	16,4%	\$ 4.898.939,87
8. Valor inicial (Vi)	\$ 295.012.820.768,89	10,4%	\$ 3.114.955,45
9. Plusvalor Generado (Vr-Vi)	\$ 168.958.524.214,57	6,0%	\$ 1.783.984,42

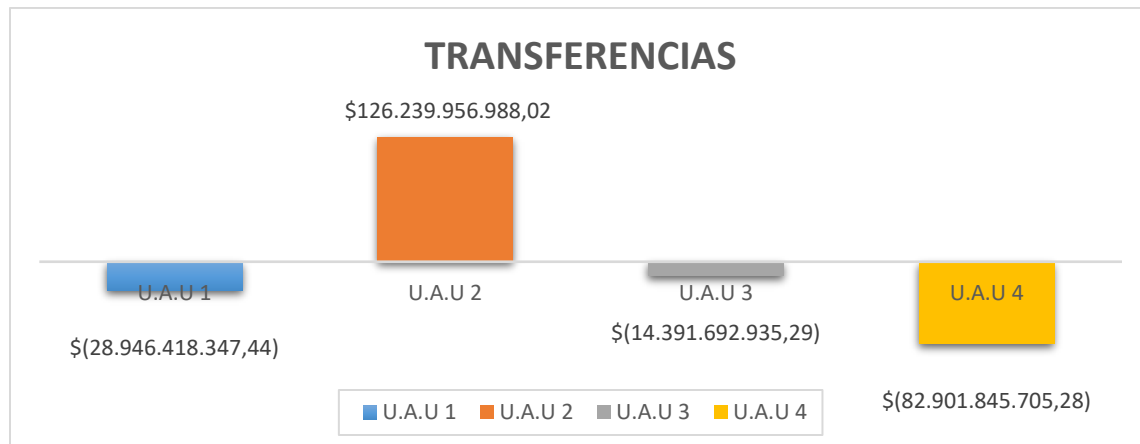


Ilustración 87. Transferencias entre las U.A.U. - Elaboración Propia

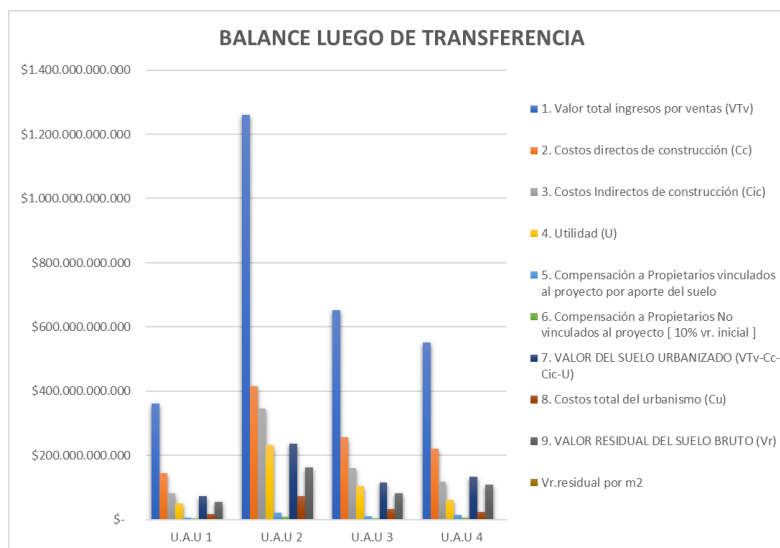


Ilustración 88. Balance del reparto por U.A.U. - Elaboración Propia

BALANCE LUEGO DE TRANSFERENCIAS

	U.A.U 1	U.A.U 2
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 360.957.239.935,08	\$ 1.263.471.492.661,94
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 144.031.387.843,22	\$ 415.686.676.954,03
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 83.110.186.564,74	\$ 346.902.225.463,49
4. Utilidad (U)	\$ 50.428.101.555,09	\$ 232.408.082.375,93
5. Compensación a Propietarios vinculados al proyecto por aporte del suelo	\$ 5.460.405.825,16	\$ 15.930.796.040,75
6. Compensación a Propietarios No vinculados al proyecto [10% vr. inicial]	\$ 3.287.666.118,70	\$ 9.591.803.258,60
7. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 74.639.492.028,16	\$ 242.951.908.569,14
8. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 20.048.146.653,04	\$ 83.681.038.123,29
9. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 54.591.345.375,12	\$ 159.270.870.445,84
Vr.residual por m2	\$ 4.222.326,79	\$ 4.222.326,79

BALANCE LUEGO DE TRANSFERENCIAS

	U.A.U 3	U.A.U 4
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$652.834.639.358,99	\$ 549.795.913.344,70
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$257.353.055.968,22	\$ 220.356.346.651,83
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$159.473.753.812,74	\$ 117.278.655.484,19
4. Utilidad (U)	\$104.038.747.321,20	\$ 61.532.295.584,17
5. Compensación a Propietarios vinculados al proyecto por aporte del suelo	\$ 8.060.529.143,33	\$ 10.546.613.498,69
6. Compensación a Propietarios No vinculados al proyecto [10% vr. inicial]	\$ 4.853.179.307,88	\$ 6.350.030.561,26
7. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 119.055.373.805,61	\$ 133.731.971.564,57
8. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 38.468.848.836,70	\$ 28.290.391.125,36
9. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 80.586.524.968,91	\$ 105.441.580.439,20
Vr.residual por m2	\$ 4.222.326,79	\$ 4.222.326,79

BALANCE LUEGO DE TRANSFERENCIAS

	Total	
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 2.827.059.285.300,70	
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 1.037.427.467.417,29	37%
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 706.764.821.325,18	25%
4. Utilidad (U)	\$ 448.407.226.836,39	16%
5. Compensación a Propietarios vinculados al proyecto por aporte del suelo	\$ 39.998.344.507,94	1%
6. Compensación a Propietarios No vinculados al proyecto [10% vr. inicial]	\$ 24.082.679.246,44	1%
7. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 570.378.745.967,47	20%
8. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 170.488.424.738,39	
9. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 399.890.321.229,08	
Vr.residual por m2	\$ 4.222.326,79	136%
	vr \$	3.114.955,45
	dif \$	1.107.371,34

4. GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN PARCIAL.

El Plan Parcial de Renovación Urbana “Parque Logístico Revive” se desarrollará en cuatro (4) Unidades de Actuación Urbanística - UAU, las cuales se indican en la siguiente imagen:

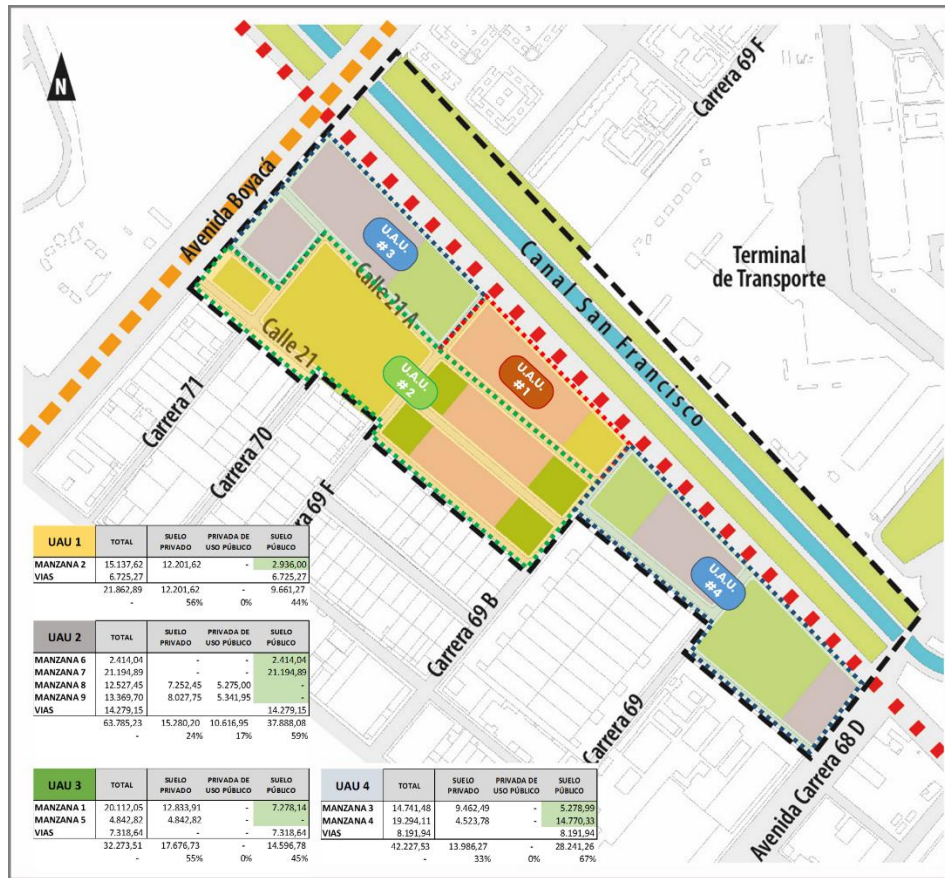


Ilustración 89. Configuración de las U.A.U. - Elaboración Propia

Así las cosas, en caso de no contar con el acuerdo entre los propietarios de los predios incluidos en la respectiva UAU, se deberá adelantar la delimitación de la respectiva unidad de actuación urbanística en los términos del artículo 44 de la Ley 388 de 1997 y del artículo 2.2.4.1.6.2.1 y siguientes del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan; una vez delimitada la respectiva unidad, para el desarrollo de la misma se deberá obtener una única licencia de urbanización o contar con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2.

Para lo anterior, se prevé la constitución de una asociación gestora para cada UAU, en la que participen los titulares de los predios que opten por aportar voluntariamente sus predios, los inversionistas privados que participen en la ejecución de la respectiva unidad, así como la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá - ERU en su condición de operador urbano vinculado al proyecto. Esta asociación o entidad gestora podrá implementarse mediante un esquema de negocios fiduciario.

Las unidades de actuación urbanística en todo caso, pueden transformarse en unidades de gestión conforme a lo definido por el artículo 2.2.4.1.6.1.2 del citado

Decreto 1077 de 2015, el cual define las unidades de gestión, cuya aplicación, como instrumento de gestión del suelo se da cuando los propietarios de la totalidad de los predios incluidos en el proyecto de delimitación de una unidad de actuación urbanística, según lo definido en el respectivo plan parcial, soliciten una única licencia de urbanización o cuenten con la aprobación de un único proyecto urbanístico general en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 ídem, para ejecutar las obras de urbanización de los predios que conforman el proyecto de delimitación de la unidad, siempre y cuando garanticen el reparto equitativo de las cargas y beneficios asignados a la respectiva unidad por el plan parcial.

Así mismo, en el cronograma previsto para la ejecución del plan parcial se establece que la primera UAU en ser desarrollada es la UAU 2, toda vez que en esta se concentran los usos con mayor rentabilidad por ventas y que esta unidad es la obligada a realizar la compensación o transferencia a las demás unidades. Adicionalmente la UAU 2 prevé en gran mayoría, las áreas de reemplazo para los titulares de predios que aporten a la ejecución del proyecto, lo cual alivia el costo asociado a la obligación transitoria de pago de arrendamientos definido como parte de la estrategia de protección a moradores y actividades productivas.

De manera simultánea se podrá iniciar la ejecución de las UAU 1, 3 y 4 las cuales reciben transferencias por compensación por parte de la UAU 2 y cuentan con las áreas correspondientes a la generación de la obligación de Vivienda de Interés Prioritario y Vivienda de Interés Social.

Cada unidad contará con un proyecto urbanístico general, en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto 1077 de 2015 y en todo caso podrá plantear su desarrollo por etapas.

Las Unidades de Actuación Urbanística garantizaran la ejecución de las cargas urbanísticas correspondientes, conforme al reparto equitativo de cargas y beneficios establecido. En todo caso, previo a la expedición de licencia de urbanización el(los) propietario(s) de la UAU 2 deberá(n) acreditar el cumplimiento de su respectiva transferencia por compensación, a las demás unidades, para lo cual podrán presentar certificaciones fiduciarias u otros documentos jurídicamente válidos para demostrar el cumplimiento de la obligación. Los valores de compensación deberán ser actualizados al momento de efectuar el pago correspondiente tomando como referencia el aumento anual del IPC.

En caso de presentarse renuencia para el recibo del pago por parte de las UAU 1, 3 y/o 4, la UAU podrán hacer uso de las diferentes modalidades de pago establecidas en la Ley.

5. FINANCIAMIENTO.

La estrategia de financiamiento para la adquisición del suelo prevé además de la participación y vinculación de los propietarios de los inmuebles, la participación de inversionistas privados o públicos, para lo cual se implementará el mecanismo de fiducia mercantil que permita el manejo de los aportes en dinero y suelo, y la transformación de estos en derechos fiduciarios de participación en el proyecto correspondiente a cada una de las Unidades de Actuación Urbanística.

CONCLUSIONES

Como resultado del ejercicio académico de análisis, argumentación y propuestas para la aplicación del POT vigente de Bogotá y la formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana, consideramos importante destacar las siguientes conclusiones:

- Las normas contenidas en el Decreto Distrital 555 de 2021 – POT representan una importante apuesta por la generación de proyectos urbanos con soportes de calidad y que respondan a las diversas necesidades habitacionales de sus ciudadanos.
- Las disposiciones del POT buscan lograr un aprovechamiento óptimo y eficiente del suelo para la ubicación y construcción de equipamientos, en especial los de servicios del cuidado, espacio público y demás soportes urbanos, protección y conservación de elementos de importancia ambiental, desarrollo de proyectos de vivienda VIS y VIP y promoción de nuevos proyectos generadores de empleo formal y reactivación económica, esto en procura de mitigar los déficits históricos y generar condiciones de calidad del hábitat.
- El modelo de ocupación y manejo del suelo privilegia la mezcla de usos y el desarrollo sostenible del territorio, involucra y protege a los moradores y actividades productivas presentes en los diferentes ámbitos de intervención, buscando su permanencia y participación.
- Las acciones y actuaciones asociadas a la revitalización urbana buscan la cualificación de las áreas consolidadas y el desarrollo de nuevas áreas ejemplares de ciudad promoviendo la permanencia y respeto por el arraigo de los propietarios originales.

1. CONCLUSIONES RESPECTO DE LA PROPUESTA DEL PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA “PARQUE LOGÍSTICO REVIVE”.

- El proyecto definitivamente logra revitalizar el área de intervención y su entorno inmediato, sirviendo de soporte y articulación a las dinámicas del sector y a los diferentes medios de transporte que en él confluyen, Regio-Tram, Línea 4 del metro, Terminal de Transporte Salitre.
- La propuesta del Plan Parcial resulta ser una oportunidad inmejorable para establecer un proyecto cuya vocación es comercial y de servicios, con soportes habitacionales que activan el sector; así mismo se articula complementa instrumentos ya adoptados en el sector, como los Planes Parciales *La Felicidad* y *Éxito Montevideo*.
- Este instrumento impacta positivamente el sector y genera condiciones urbanísticas, sociales y económicas en su ámbito y en el entorno a través de una redensificación sostenible y organizada, respetando las dinámicas presentes en el lugar e introduciendo nuevos usos.
- A través del proyecto se optimiza la operación de distribución y logística que predomina en su ámbito y complementarla con producción de vivienda, lo cual promueve mayor dinámica en el sector y responde al modelo de mezcla de usos.
- Con el proyecto se garantizan condiciones de proximidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, espacios públicos de calidad, servicios del cuidado, servicios sociales y acceso a empleo.
- El proyecto genera una red de espacio público e infraestructura de transporte no motorizado que facilita el acceso de los trabajadores y población en general mediante modos sostenibles de transporte.

2. ASPECTOS POR MEJORAR O PRECISAR.

- Las obligaciones Urbanísticas establecidas en POT no guardan relación con las condiciones de habitabilidad y diseño de las edificaciones; en términos financieros el instrumento de plan parcial en tratamiento de renovación urbana cierra, pero arquitectónicamente resulta imposible de materializar, por lo que se hace necesario pensar en alternativas normativas que reglamenten y viabilicen la ejecución de estos instrumentos.
- Con la aplicación expresa de las disposiciones del POT, para el caso de los Planes Parciales de Renovación Urbana se genera un total aproximado de 18% de área útil sobre el área a intervenir, lo que hace poco atractivo el planteamiento del instrumento.

- Existen contradicciones y vacíos en las disposiciones de POT que dificultan la correcta estructuración de proyectos de respondan a las condiciones de calidad y generen valor agregado para moradores e inversionistas.
- Es indispensable precisar la correcta aplicación de las disposiciones del POT para generar armonía del mismo con disposiciones de superior jerarquía y viabilizar el desarrollo de proyectos que generando los soportes urbanos adecuados, puedan ser financiera y arquitectónicamente ejecutables.
- Se deben reglamentar de manera específica diferentes incentivos que hagan atractiva la revitalización de espacios en la ciudad y consoliden proyectos y en general nodos con condiciones de proximidad y mejor aprovechamiento del suelo con equilibrio territorial.

ANEXOS

1. **Anexo 1.** Modelación Financiera y reparto de cargas y beneficios del Plan Parcial de Renovación Urbana “**Parque Logístico Revive**”.
2. **Anexo 2.** Propuesta **Circular de Doctrina**, *"Por la cual se aclara la aplicación e interpretación de las normas sobre el cálculo de obligaciones urbanísticas para la formulación y adopción de planes parciales en el tratamiento urbanístico de renovación urbana"*.
3. **Anexo 3.** Modelación Financiera y reparto de cargas y beneficios del **Escenario de prueba de aplicación normativa**.
4. **Anexo 4.** Modelación económica de la política de protección de moradores del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*”.
5. **Anexo 5.** Cartografía de Diagnóstico y Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana “*Parque Logístico Revive*”.

BIBLIOGRAFÍA

Aedas' Jurong East Integrated Transport Hub— A Landmark Community Hub of an Ambitious Transport Vision, <https://archello.com/es/project/jurong-east-integrated-transport-hub>

ACEBEDO RESTREPO, Luís Fernando. Las Industrias en el Proceso de Expansión de Bogotá hacia el Occidente. Universidad Nacional de Colombia. Sede Bogotá. Facultad de Artes. Primera Edición. 2006.

ALCALDÍA LOCAL DE FONTIBÓN. Plan Ambiental Local de Fontibón 2021 – 2024.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Departamento Administrativo de Planeación Distrital, Subdirección de Desarrollo Social; Gerencia de Desarrollo Humano y Progreso Social. Monografía Localidad de Fontibón, Bogotá 2004.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Decreto Distrital 555 de 2021 “Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C”. Diciembre 29 de 2021.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Decreto Distrital 603 de 2022 “Por medio del cual se actualiza, complementa y precisa el Anexo 05 "Manual de Normas Comunes a los Tratamientos Urbanísticos del Decreto Distrital 555 de 2021". Diciembre 28 de 2021.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Decreto Distrital 561 de 2022 “Por medio del cual se adopta la Política Pública de Gestión Integral del Hábitat de Bogotá 2022-2031". Diciembre 7 de 2022.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Decreto Distrital 122 de 2023 “Por medio del cual se reglamentan los artículos 233, 243 y 384 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo relacionado con la vivienda colectiva y las soluciones habitacionales con servicios, y se dictan otras disposiciones”. Marzo 30 de 2023.

CASTILLO MEDINA, Osiris; CHARRIS PEDROZA, Tonys y VERGARA María Carolina. Comportamiento Logístico de las Zonas Francas en Colombia. Universidad Simón Bolívar, Barranquilla, Colombia. Revista Liderazgo Estratégico, Volumen 9, Número 1, enero-diciembre, 2019.

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 9 de 1989. “Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones”. Diario Oficial No. 38.650, del 11 de enero de 1989.

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 388 de 1997. “Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989, y la Ley 3ª de 1991 y se dictan otras disposiciones”. Diario Oficial No. 43.091. Julio 24 de 1997.

CONSEJO LOCAL DE GESTIÓN DEL RIESGO Y CAMBIO CLIMÁTICO. LOCALIDAD DE FONTIBÓN. Caracterización General de Escenarios de Riesgo. 2019.

DANE. Boletín Técnico. Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH). Mercado Laboral por Departamentos. 2018.

DANE. Cálculo del Indicador ODS 11.7.1. Octubre de 2021.

DANE. Censo Nacional de Población y Vivienda 2018. Resultados Censo Poblacional de Vivienda 2018.

DANE. La Información del DANE en la Toma de Decisiones de las Ciudades Capitales. Bogotá. Febrero 2020.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN, MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO. “Lineamientos para la formulación del proyecto de revisión y ajuste de planes de ordenamiento territorial (POT - PBOT - EOT). Noviembre de 2016, Bogotá D.C.

OBSERVATORIO DEL ESPACIO PÚBLICO EN BOGOTÁ. DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA DEFENSORÍA DEL ESPACIO PÚBLICO. Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público. 2019.

PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. Decreto Nacional 1077 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio. Mayo 26 de 2015. D. O. n.º 49.523.

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. SALAZAR F, José y Otro. La Anexión de los 6 Municipios vecinos a Bogotá en 1956 “Un Hecho sin Antecedentes”. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 9, núm. 1, enero-diciembre, 2005, pp. 122-127. Bogotá, Colombia. 2005.

SANTOFIMIO GAMBOA, Jaime Orlando. Derecho Urbanístico Legislación y Jurisprudencia, 2da Edición., Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2009.

SANTOS MORENO, Juanita. Ríos San Francisco y San Agustín: Ejes de Memoria e Historia de la ciudad de Bogotá, Colombia. Revista De Museología KÓOT, Págs 92-107. 2015.

SECRETARÍA DISTRITAL DE DESARROLLO ECONÓMICO. DIRECCIÓN DE ESTUDIOS DE DESARROLLO ECONÓMICO. Resultados Herramienta de Focalización Empresarial Fontibón. 2020

SECRETARÍA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL. DIRECCIÓN TERRITORIAL. Lectura Integral de Realidades. Localidad de Engativá. 2021.

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD. Informe n.º 1 Diagnóstico Sectorial Sector Movilidad 2016 – 2019.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP). Etapa de Formulación Revisión General POT. UPZ 115 Capellanía / UPZ 117 El Dorado. Revisión General Plan de Ordenamiento Territorial. 2020.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP). Pasado 1985, Presente 2018 y Futuro 2050 de Bogotá. 2020.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP). Proceso De Revisión Del Plan De Ordenamiento Territorial De Bogotá D. C. Documento Diagnóstico. Tomo: Población. Versión 24 Actualizada 10/11/2020.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP). Río Fucha. Diseño de la Estrategia de Intervención Integral y Multimensional en materia socio-económica, ambiental y urbanística para el Río Fucha y su área de Entorno. Tomo I. 2019.

SECRETARÍA DISTRITAL DE PLANEACIÓN (SDP). Circular 007 de 2022. “Por la cual se aclara la aplicación e interpretación de las normas sobre área mínima para la configuración

arquitectónica y espacial de las unidades de vivienda nueva en las tipologías colectiva y con servicios”. Febrero 25 de 2022.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE CATASTRO DISTRITAL (UAECD). OBSERVATORIO CATASTRAL. Dinámica de la Construcción por Usos. Localidad de Engativá. 2013.

ZAPATA, Juan; PINEDA, Javier y Wiesner Daniel. Elementos para la Construcción de la Visión de Largo Plazo para la Operación Estratégica Anillo de Innovación (OEAI). Centro Interdisciplinario de Estudios sobre el Desarrollo CIDER. 2014