



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

**Documento Técnico de Soporte
Diagnóstico y formulación**

Autores:

Luis Alejandro Castellanos Rodríguez

Luis Fernando Osman Cabezas

Grecia Fernanda Ojeda Torres



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

CONTENIDO

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA	8
1.1. Introducción	8
1.2. Objetivos	9
1.2.1. Objetivo General	9
1.2.2. Objetivos específicos	9
2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN	10
2.1. Ubicación	10
2.1.1. Escala metropolitana – Localidad	10
2.1.2. Escala local – UPL	11
2.1.3. Delimitación	13
2.1.4. Caracterización de la zona	13
2.2. Contexto histórico	14
2.3. Contexto Territorial	15
2.3.1. Sitios de interés próximos al Plan Parcial	16
3. DIAGNÓSTICO	16
3.1. Medio natural – Estructura Ecológica Principal	16
3.2. Medio construido	17
3.2.1. Estructura Integradora de Patrimonios - EIP	17
3.2.2. Estructura Funcional y de Cuidado	21
3.2.2.1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro	21
3.2.2.2. Sistema de Movilidad	23
3.2.2.2.1. Red del sistema de transporte público	23
3.2.2.2.2. Red de cicloinfraestructura y cicloalamedas	28
3.2.2.2.3. Red vial	29
3.2.2.3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales	31
3.2.3. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación	34
3.3. Información catastral	35
3.3.1. Configuración predial	35
3.3.2. Área construida existente	37
3.3.2.1. Usos existentes	37
3.3.3. Valor del suelo	41
3.4. Condiciones sociales	43



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

3.5.	Determinantes normativos	47
3.5.1.	Actuación Estratégica.....	47
3.5.2.	Área de actividad.....	53
3.5.3.	Tratamiento urbanístico.....	54
3.5.4.	Alturas máximas.....	55
3.6.	Diagnóstico de mercado	56
3.6.1.	Mercado residencial	56
3.6.1.1.	Vivienda Colectiva	59
3.6.2.	Mercado no residencial	60
3.6.2.2.	Hoteles	61
3.7.	Conclusiones del diagnóstico	63
3.7.1.	Fortalezas	63
3.7.2.	Debilidades y oportunidades	64
4.	FORMULACIÓN.....	65
4.1.	Áreas de Manejo Diferenciado - AMD.....	65
4.1.1.	Edificios de acceso a la Estación 15 de la PLMB.....	65
4.1.2.	BIC	66
4.2.	OBLIGACIONES URBANÍSTICAS	67
4.2.1.	Control Ambiental – Franja de Paisajismo y para la Resiliencia Urbana.....	67
4.2.2.	Obligaciones urbanísticas para Plan Parcial	68
4.2.2.1.	Cesión de suelo	68
4.2.2.2.	Espacio Público	71
4.2.2.2.1.	Espacio Público Efectivo en sitio.....	71
4.2.2.2.2.	Cumplimiento de espacio público mediante compensación en dinero	72
4.2.2.3.	Equipamiento.....	73
4.2.2.4.	Vías	74
4.2.3.	Obligación Urbanística de Servicios Públicos	75
4.2.4.	Obligación de Vivienda Social.....	76
4.2.5.	Política de protección a moradores y actividades productivas	76
4.2.5.1.	Vinculación del operador urbano	77
4.2.5.2.	Obligaciones para desarrolladores	77
4.2.5.3.	Obligaciones transitorias para desarrolladores.....	78



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4.2.6.	Implementación de la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas en el Plan Parcial Estación 15.....	79
4.2.6.1.	Vinculación del Operador Urbano.....	79
4.2.6.2.	Obligaciones del desarrollador	79
4.2.6.2.1.	Obligación 1 – restitución de inmueble aportado	79
4.2.6.2.1.1.	Canje 1 a 1.....	79
4.2.6.2.1.2.	Canje por avalúo comercial.....	79
4.2.6.2.2.	Obligación 2 – Oferta de derecho preferencial a arrendatarios.....	80
4.2.6.2.3.	Obligación 3 – Pago del avalúo comercial	81
4.2.6.3.	Obligaciones transitorias	81
4.2.6.3.1.	Movilización.....	81
4.2.6.3.2.	Arriendo transitorio.....	81
4.2.6.3.3.	Lucro cesante.....	82
4.2.6.3.3.1.	Rentas de arrendamiento.....	82
4.2.6.3.3.2.	Lucro cesante por actividades productivas	82
4.2.7.	Resumen de la política de moradores.....	83
4.3.1.	Aprovechamientos Área Útil 1	86
4.3.2.	Aprovechamientos Área Útil 2.....	90
4.3.4.1.	Total de ingresos por ventas.....	95
4.4.	Costos directos de construcción	95
4.5.	Costos indirectos de construcción	96
4.6.	Utilidades	97
4.6.1.	Balance Financiero.....	98
4.7.	Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente.....	98
5.	Instrumentos de gestión y financiación del Plan Parcial.....	103
5.1.	Operador urbano.....	103
5.2.	Modelo de gestión.....	104
5.2.1.	Unidades de Actuación Urbanística	104
5.2.2.	Operatividad del modelo de gestión	106
5.2.3.	Transferencias entre UAU.....	107
5.3.	Cronograma de ejecución.....	108
6.	MARCO NORMATIVO	109
7.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Escala Metropolitana	10
Imagen 2. Localización del Plan Parcial	11
Imagen 3. Unidad de Planeamiento Local 32 - Teusaquillo.....	12
Imagen 4. Límites del polígono.....	13
Imagen 5. Localización del barrio San Luis	15
Imagen 6. Elementos de la EEP	17
Imagen 7. Elementos de la EIP	18
Imagen 8. BIC presente en el PP Estación 15.....	19
Imagen 9. Elementos de la EIP en el ámbito del PP	19
Imagen 10. BIC en área de influencia del PP	20
Imagen 11. Espacio público en el contexto del PP	23
Imagen 12. Elementos del sistema de transporte masivo	24
Imagen 13. Estación 15 de la PLMB en el marco del PP	25
Imagen 14. Diseño de la Estación 15 de la PLMB.....	26
Imagen 15. Conexión con líneas de metro y Transmilenio del PPE15	28
Imagen 16. Elementos del sistema de cicloinfraestructura en el PP	29
Imagen 17. Elementos de la red vial en el PP	29
Imagen 18. Red vial preexistente en el PP.....	30
Imagen 19. Conexión del PP con vías arteria.....	31
Imagen 20. Equipamientos existentes en el PP	32
Imagen 21. Equipamientos en funcionamiento en el PP	32
Imagen 22. Equipamientos en funcionamiento en el PP	33
Imagen 23. ESECI en el PP	35
Imagen 24. Manzanas catastrales del PP	36
Imagen 25. Edificios residenciales en el ámbito	38
Imagen 26. Presencia de moteles en la zona.....	39



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 27. Usos no residenciales en el ámbito	41
Imagen 28. Usos no residenciales en el ámbito	41
Imagen 29. Avalúo comercial 2024	42
Imagen 30. Focos de recepción de habitantes del Bronx.....	44
Imagen 31. Fachadas de la Av. Caracas.....	44
Imagen 32. Reportes de prensa sobre seguridad.....	45
Imagen 33. Deterioro urbano en el barrio San Luis	46
Imagen 34. Actuación Estratégica No. 11.....	48
Imagen 35. Proyectos estructurantes de la AE Chapinero Verde e Inteligente	50
Imagen 36. Zonas de la AE Chapinero Verde e Inteligente.....	51
Imagen 37. Área de actividad	54
Imagen 38. Tratamiento urbanístico	55
Imagen 39. Altura máxima permitida por AeroCivil.....	56
Imagen 40. Ubicación de los proyectos en venta	57
Imagen 41. Instituciones de Educación Superior a 1 km	59
Imagen 42. Centros comerciales cercanos.....	60
Imagen 43. Ubicación de las AMD Metro	65
Imagen 44. Bien de Interés Cultural	66
Imagen 45. Ubicación del BIC	67
Imagen 46. Ubicación del control ambiental	68
Imagen 47. Distribución espacial del espacio público	72
Imagen 48. Valor de referencia por m ² - Catastro	73
Imagen 49. Ubicación del equipamiento.....	74
Imagen 50. Vista de la Torre Norte.....	85
Imagen 51. Planta de volúmenes del Plan Parcial	86
Imagen 52. Vista parque principal	87
Imagen 53. Volumetrías (vista norte).....	89
Imagen 54. Volumetrías (vista oriental)	92
Imagen 55. Volumetrías (vista sur).....	94



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 56. Volumetrías (vista norte).....	94
Imagen 57. Volumetrías (vista central)	95
Imagen 58. Ubicación de ciclorrutas.....	103
Imagen 59. Unidades de actuación urbanística	105
Imagen 60. Cronograma de ejecución.....	108

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Caracterización de vías preexistentes	30
Tabla 2. Datos catastrales generales	35
Tabla 3. Información catastral por manzana.....	36
Tabla 4. Personas y viviendas por manzana	40
Tabla 5. Avalúo comercial por manzana	43
Tabla 6. Déficit cualitativo de vivienda.....	47
Tabla 7. Directrices de la AE Chapinero.....	51
Tabla 8. Ventas a 1 km del PP	57
Tabla 9. Precio m ² vivienda colectiva	60
Tabla 10. Precio m ² hoteles.....	61
Tabla 11. Precio m ² comercio.....	62
Tabla 12. Precio m ² oficinas	62
Tabla 13. Precio m ² residencias por horas	63
Tabla 14. Precio m ² por uso	63
Tabla 15. Controles ambientales	68
Tabla 16. Cumplimiento de la obligación (65%)	70
Tabla 17. Composición del espacio público efectivo nuevo	71
Tabla 18. Vías reconfiguradas y mantenidas.....	75
Tabla 19. Precios de referencia IDU para vías	75
Tabla 20. Canje 1 a 1 para moradores	79
Tabla 21. Canje por avalúo comercial	80



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 22. Canje por avalúo comercial + 15% de valorización	80
Tabla 23. Lucro cesante para actividades productivas	82
Tabla 24. Resumen de la política de moradores	83
Tabla 25. Resumen de cargas urbanísticas	83
Tabla 26. Área útil por manzana.....	84
Tabla 27. Edificabilidad por área útil.....	85
Tabla 28. m ² de construcción del Área Útil 1	86
Tabla 29. m ² de construcción del Área Útil 2.....	90
Tabla 30. m ² de construcción del Área Útil 3.....	91
Tabla 31. m ² de construcción del Área Útil 4	92
Tabla 32. Ingresos por ventas	95
Tabla 33. Costos directos de construcción por m ²	96
Tabla 34. Costos directos de construcción totales	96
Tabla 35. Desglose de costos indirectos de construcción	97
Tabla 36. Costos indirectos totales.....	97
Tabla 37. Utilidades por uso	97
Tabla 38. Utilidades totales	98
Tabla 39. Balance financiero del Plan Parcial	98
Tabla 40. Directrices AE Chapinero Verde e Inteligente en el marco del Plan Parcial	99
Tabla 41. Balance financiero de las UAU	106
Tabla 42. Asunción de cargas según ingresos de las UAU	107
Tabla 43. Asunción de cargas para optimizar transferencias entre las UAU	¡Error! Marcador no definido.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Área construida por uso	37
Gráfico 2. Área construida por manzana por uso	38
Gráfico 3. Unidades de vivienda vendidas según área.....	58
Gráfico 4. Esquema de gestión	107



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

1. MEMORIA JUSTIFICATIVA

1.1. Introducción

Las diferentes dinámicas urbanas que se ciernen sobre la ciudad, así como los desarrollos urbanísticos planificados con lógicas de antaño que no lograron sostenibilidad en sus objetivos con el paso del tiempo, permitieron la consolidación de cambios significativos en algunos sectores de la capital del país, los cuales en algunos casos han generado espacios deteriorados dentro de la ciudad en lugares que años atrás se consideraban exclusivos. Ejemplo de esto es el sector ubicado entre las calles 53 y 63 al costado oriental y occidental de la Avenida Caracas, punto de encuentro de las localidades de Teusaquillo y Chapinero, el cual se ha convertido en un sector deteriorado donde se han localizado diferentes actividades comerciales como lo son moteles, residencias y actividades asociadas al lenocinio. Así mismo, las calles de este sector se convierten en lugares dedicados al reciclaje



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

informal y al expendio de sustancias psicoactivas, actividades ilícitas generadoras de inseguridad que desplazan de manera forzada la residencia familiar.

De lo anterior surge la idea de resignificar esta zona icónica y céntrica de la ciudad, la cual con su ubicación privilegiada ostenta potencial de desarrollo. Adicionalmente, el proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB involucra la localización de una de sus estaciones (E15) en el área en mención.

De manera específica, el ámbito de aplicación a renovar a través del presente plan parcial involucra el sector comprendido entre la Avenida Caracas y la carrera 16 entre las calles 59 y 63, zona estratégicamente localizada en el corazón de la ciudad.

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo General

El Plan Parcial Estación 15 busca utilizar las ventajas que representan los sistemas de transporte masivo para mejorar las condiciones urbanísticas de una zona neurálgica de la ciudad. Lo hará potencializando los aprovechamientos urbanísticos del sector delimitado a través de la generación de un nodo articulador de actividades alrededor del transporte público masivo de la ciudad, proponiendo la mezcla de usos y su densificación en un área de actividad que permite el desarrollo comercial, residencial y de equipamientos, el cual tenga como elemento detonante el sistema integrado de transporte público - Estación 15 de la PLMB y una estación de Transmilenio (Estación Calle 63), todo articulado mediante el espacio público para el encuentro.

1.2.2. Objetivos específicos

- **Densificar el corredor de la PLMB**, particularmente el borde occidental de la Estación 15.
- Aumentar la **oferta de vivienda social** en **zonas céntricas** y estratégicamente ubicadas en la ciudad.
- Fortalecer la oferta de **viviendas unipersonales** en el sector.
- **Revalorizar** los BIC mediante su inclusión en una propuesta urbana y funcional, donde los recorridos peatonales permitan su apreciación.
- Aumentar el **índice de espacio público efectivo** del sector y la calidad de vida de sus habitantes.
- Aportar a la cobertura de **equipamientos** en el sector construyendo un recorrido peatonal entre equipamientos existentes y proyectados (eje Lourdes – San Luis).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

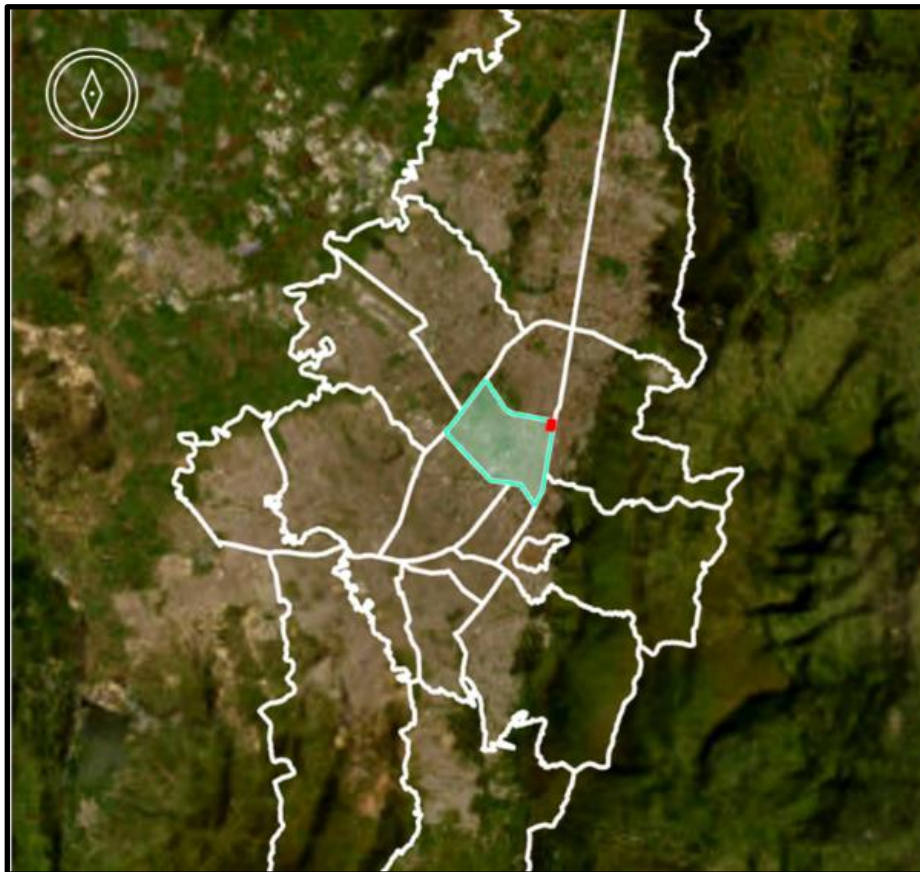
- Ayudar a la construcción de una **centralidad generadora de empleo**, con comercio y servicios de distintos tipos, articulados mediante el espacio público.
- Atender las **dinámicas sociales** y de **deterioro urbano** que tiene el sector.

2. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO DE PLANIFICACIÓN

2.1. Ubicación

2.1.1. Escala metropolitana – Localidad

Imagen 1. Escala Metropolitana



Fuente: elaboración propia.

El proyecto se localiza en la Localidad 13 – Teusaquillo. Esta es una de las pocas localidades céntricas del Distrito Capital, puesto que no tiene bordes administrativos con otros municipios. Al interior de la localidad, el Plan Parcial está en el límite nororiental de la misma, limitando con las localidades 2 – Chapinero y 12 – Barrios Unidos.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 2. Localización del Plan Parcial



Fuente: Construcción propia.

2.1.2. Escala local – UPL

Según el Artículo 490 del POT de Bogotá, las Unidades de Planeamiento Local – UPL son *“un instrumento de planeación y gestión participativa mediante el cual se concreta el modelo de ocupación territorial a escala local dando solución a problemáticas y potenciando las oportunidades locales”* (POT, 2021).

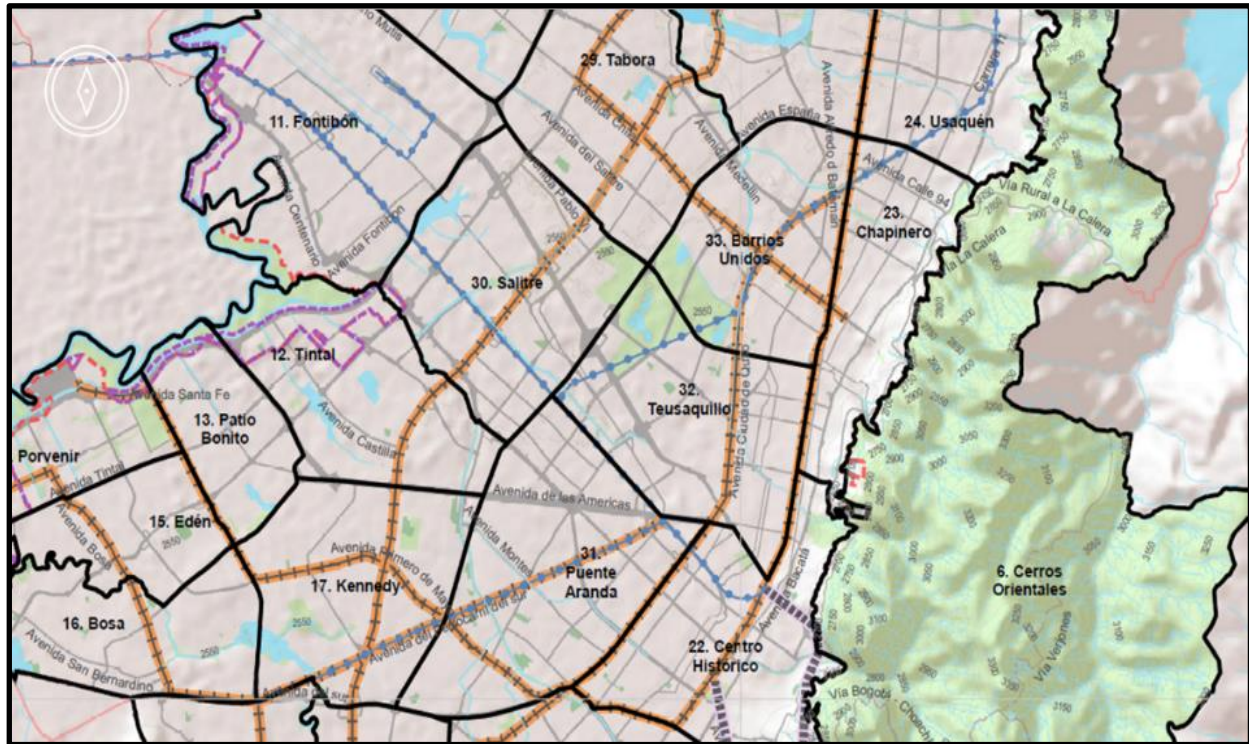
Su objetivo principal es *“pasar de la planeación general a la gestión local con incidencia en la inversión, la localización y priorización de proyectos de proximidad, para garantizar las condiciones óptimas de accesibilidad, disponibilidad y diversidad de soportes territoriales, servicios del cuidado y servicios sociales, y acceso a empleo en el marco de lo definido por el modelo de ocupación territorial del Plan de Ordenamiento Territorial y como resultado del proceso de participación de las comunidades”* (POT, 2021).

Las UPL son definidas en el *Plano CG-2.2 "Unidades de Planeamiento Local"*.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 3. Unidad de Planeamiento Local 32 - Teusaquillo



Fuente: Plano CG 2.2 Unidades de Planeamiento Local del POT

El Plan Parcial Estación 15 se ubica en la UPL 32 – Teusaquillo. Se encuentra en la esquina nororiental de la misma, limitando con las UPL 24 – Chapinero y 33 – Barrios Unidos.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

2.1.3. Delimitación

Imagen 4. Límites del polígono



Fuente: Construcción propia

El Plan Parcial Estación 15 tiene los siguientes límites:

- **Norte:** Calle 63 (Av. José Celestino Mutis entre Av. Caracas y Carrera 16).
- **Sur:** Calle 59 (entre Av. Caracas y Carrera 16).
- **Oriente:** Av. Caracas (entre Calles 59 y 63).
- **Occidente:** Cra. 16 (entre Calles 59 y 63).

2.1.4. Caracterización de la zona

La zona del Plan Parcial cuenta con importantes hitos urbanos de escala metropolitana, tales como:

- El complejo deportivo El Campín: se encuentra a solo un kilómetro de distancia del Plan. El sector es reconocido por el Estadio Nemesio Camacho El Campín (con capacidad para 33.000 espectadores en eventos deportivos y alrededor de 45.000 para conciertos) y el Movistar Arena (con capacidad para 14.000 espectadores), establecimientos que albergan gran cantidad de eventos deportivos y recreativos con



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

decenas de miles de espectadores cada semana, lo cual, permite ir avizorando los usos que puede llegar a atender el plan parcial.

- Del mismo modo, en el polígono existe una amplia oferta de equipamientos. En las cercanías del proyecto existen instituciones educativas de muy alto reconocimiento tales como la Universidad Nacional, la Universidad del Rosario (Sede Mutis), la Universidad Santo Tomás y la Universidad Javeriana. Frente a temas de salud, dentro de este mismo perímetro existen hospitales de influencia nacional tales como el Hospital Militar, la Clínica Marly, el Hospital Universitario Mayor, entre otros, que igualmente definir los usos que pudieran llegar a requerirse con mayor intensidad en el sector.
- En la zona del proyecto encuentran dos centralidades importantes para la ciudad: La primera, la más cercana y además adyacente al Plan Parcial, es “Chapinero Central”. Este lugar está conformado por una gran actividad económica en la cual, según la Secretaría Distrital de Planeación existen 3.079 establecimientos de industria y comercio. Asimismo, a 2,2 km se encuentra la “Zona Rosa” de Bogotá, en la cual, según la Secretaría de Desarrollo Económico, existen 96 bares y discotecas y 194 restaurantes y cafeterías (SDE, S. f.). Estos sectores son nodos para la generación de flujos de personas que llegan a este sector de todas partes de Bogotá, que igualmente definir la población objetivo de los usos que se promoverán en el plan parcial.

2.2. Contexto histórico

Tradicionalmente la actividad económica, administrativa y financiera de Bogotá se localizaba en el centro de la ciudad. Durante los años 30 y 40 se produjo una migración muy fuerte de clases altas hacia la zona norte, hoy conocida como Chapinero. Este desplazamiento, reforzado por el Bogotazo del 9 de abril de 1949, también empezó a atraer actividad económica, que terminaría por mudar el corazón financiero de la ciudad, jalonando gran parte de la actividad existente en el centro de la ciudad. Esta situación derivó en un crecimiento importante de la zona de Chapinero y de la zona oriental de la localidad de Teusaquillo, donde se ubica el Plan Parcial (González & Pantoja, 2009).

Este fenómeno de desplazamiento fue clave para la configuración del barrio San Luis, que con trazas de buen urbanismo diseñado por Karl Brunner albergó a estos habitantes procedentes del centro. Así mismo, en la arquitectura hubo un empleo frecuente del ladrillo a la vista, “en aquellas residencias edificadas por familias de buen poder adquisitivo, entre quienes figuraban no pocos políticos y miembros de la administración pública. Se consolidó así una tipología estética muy aproximada a la surgida en otros barrios contemporáneos de características similares como los del Recuerdo y la Soledad” (Junta de Acción Comunal del barrio San Luis, s. f.).

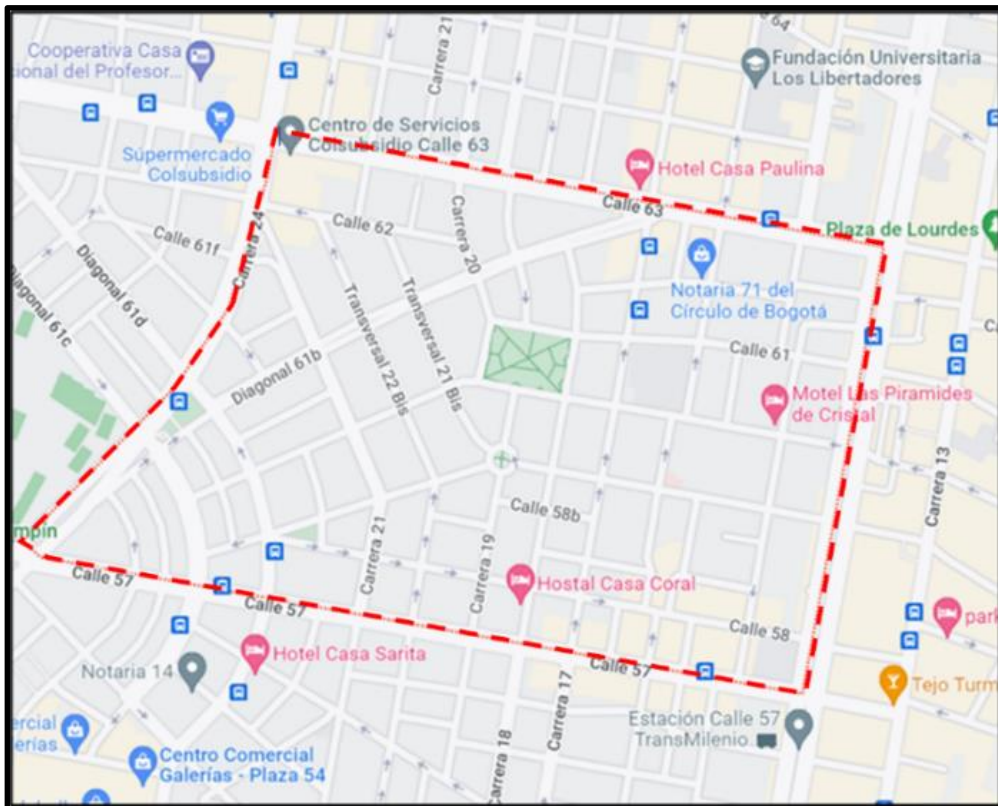
En la actualidad, el barrio San Luis se ubica dentro del polígono definido entre la calle 63 y 57 a la altura de las carreras 24 y Avenida Caracas. El sector inició un fuerte deterioro con la crisis del UPAC, pues viviendas quedaron abandonadas y sus residentes tradicionales



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

desalojados. “Finalmente, la UPAC, la desaparición de la mayor parte de los fundadores y la ausencia de pertenencia, determinaron el deterioro de buena parte de esta área hasta llegar al estado actual” (Junta de Acción Comunal del barrio San Luis, s. f.). Durante este proceso, “el comercio establecido irregularmente se estableció a partir de la avenida Caracas a lo largo de la calle 57, desde donde descendió el deterioro ya patente sobre Chapinero (...). Hacia el occidente de la carrera 17, avanzó a lo largo de la primera de las vías mencionadas como de las calles 53 y 63. Con las mismas características de deterioro, desaparición de los antejardines y contaminación visual, después ocurrió con la carrera 21 hacia el sur de la calle 57, y con la transversal 23 al norte de esta última. La tendencia a deteriorar los barrios de uso residencial, además de las aquí referidas, y por de algún modo llamarlas, “justificaciones” de carácter económico, implicó el aquí tradicional desprecio por el pasado, con las consecuencias que a causa de ello pueden preverse” (Junta de Acción Comunal del barrio San Luis, s. f.).

Imagen 5. Localización del barrio San Luis



Fuente: Construcción propia basada en Google Maps.

2.3. Contexto Territorial

El Plan Parcial Estación 15 tiene una ubicación estratégica a escala metropolitana, tanto por su localización céntrica como por las redes que se soportan y se entrecruzan en sus cercanías. A continuación, destacamos sus puntos diferenciales



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

2.3.1. Sitios de interés próximos al Plan Parcial

3. DIAGNÓSTICO

3.1. Medio natural – Estructura Ecológica Principal

En primer lugar, debemos retomar que el Decreto 1077 de 2015 del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio define el concepto de Estructura Ecológica Principal en los siguientes términos: **“Art. 2.2.1.1. Estructura Ecológica Principal.** *Conjunto de elementos bióticos y abióticos que dan sustento a los procesos ecológicos esenciales del territorio, cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables, los cuales brindan la capacidad de soporte para el desarrollo socioeconómico de las poblaciones”* (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2015).

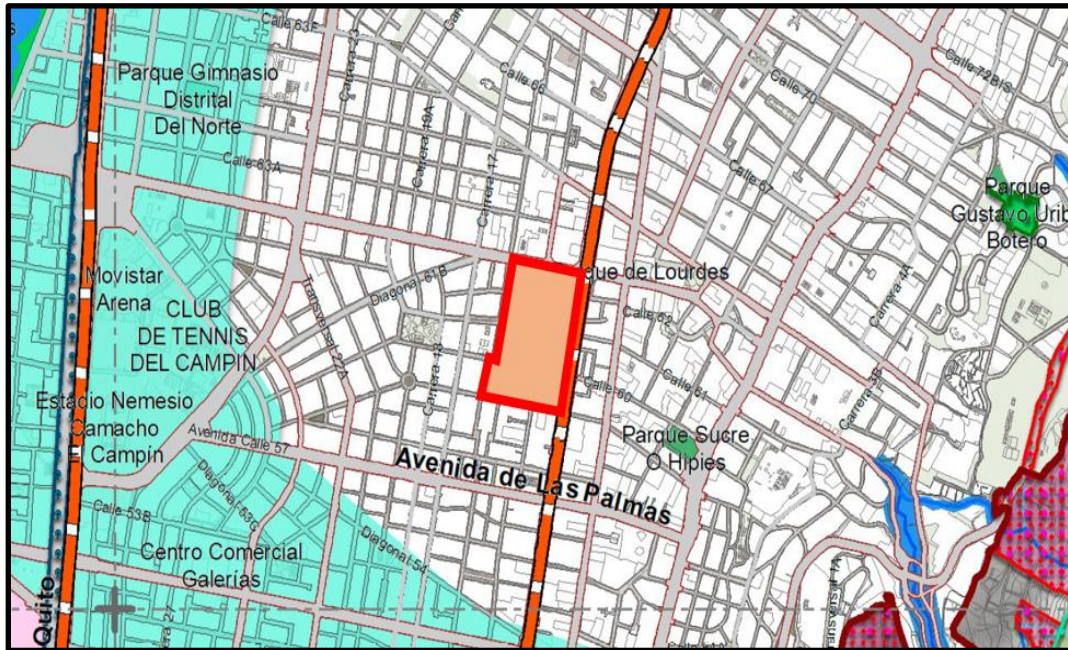
En igual sentido, el Decreto Distrital 555 de 2021 – POT de Bogotá indica lo siguiente:

“Art. 41 Definición de la Estructura Ecológica Principal - EEP. *La Estructura Ecológica Principal es ordenadora del territorio y garante de los equilibrios ecosistémicos para un modelo de ocupación en clave de sostenibilidad ambiental regional. Esta estructura está constituida por el conjunto de elementos bióticos y abióticos que dan sustento a los procesos ecológicos esenciales del territorio, cuya finalidad principal es la preservación, conservación, restauración, uso y manejo sostenible de los recursos naturales renovables, los cuales brindan la capacidad de soporte para el desarrollo socioeconómico de las poblaciones. Se configura a partir de la integración de las áreas de origen natural y antrópico, las cuales mantienen una oferta ambiental significativa para sus habitantes y de otras formas de vida de la ciudad y la región. (...)*” (POT, 2021).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 6. Elementos de la EEP



Fuente: Construcción propia basada en el Plano CU 2.1 Estructura Ecológica Principal del POT

Conforme a lo anterior, se evidencia que dentro del ámbito de aplicación del Plan Parcial Estación 15 no se encuentra ningún elemento ambiental a proteger, tal como lo establece el Plano CG-2.1 “Estructura Ecológica Principal”.

3.2. Medio construido

3.2.1. Estructura Integradora de Patrimonios - EIP

Conforme al artículo 80 del Decreto Distrital 555 de 2021, esta se define de la siguiente manera:

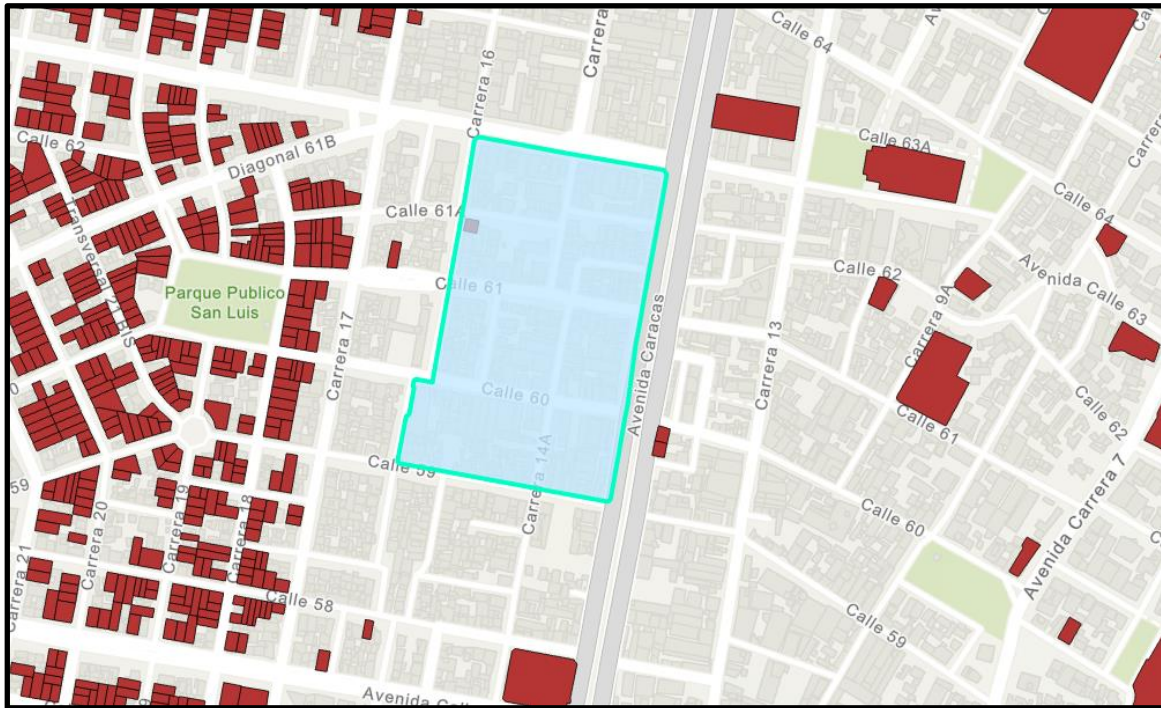
“es la estructura que integra el patrimonio cultural material, inmaterial y natural en el territorio. Se constituye en la memoria y testimonio de la ciudad históricamente construida y se manifiesta como parte de los procesos de ocupación, transformación, adaptación e interpretación que expresan la diversidad de las identidades de sus habitantes. Esta estructura propende por la gestión integral de los patrimonios, fortaleciendo el vínculo social y la vida productiva de los grupos poblacionales sociales y comunitarios que permanecen, se relacionan y le dan sentido a los paisajes urbanos y rurales emblemáticos del Distrito Capital. (...)” (POT, 2021).

De acuerdo con el Plano CU-3 “Estructura Integradora de Patrimonios”, el ámbito del Plan Parcial cuenta con un Bien de Interés Cultural – BIC:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 7. Elementos de la EIP



Fuente: Construcción propia basada en el Plano CU-3 Estructura Integradora de Patrimonios del POT

Se trata de una edificación residencial de 4 pisos sobre la cual existe “conservación tipológica”, la cual según el artículo 345 del POT corresponde al Nivel 2 de intervención. Según el Artículo 2.4.1.2.4 del Decreto 1080 de 2015 del Ministerio de Cultura, este tipo de BIC cuentan con “características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana), volumen edificado, organización espacial, circulaciones, elementos ornamentales, disposición de accesos, fachadas, técnica constructiva y materialidad, entre otros” (Ministerio de Cultura, 2015).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

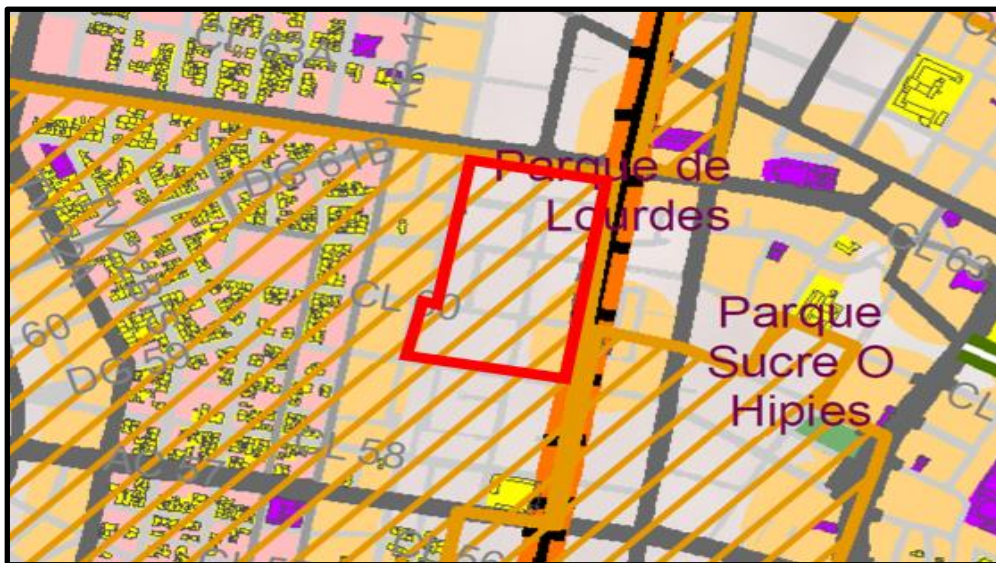
Imagen 8. BIC presente en el PP Estación 15



Fuente: Google Maps

Adicionalmente, en el mismo *Plano CU 3 “Estructura Integradora de Patrimonios”* se evidencia que sobre el ámbito del Plan existe un área de influencia de un BIC, sobre la esquina suroriental del mismo. A pesar de que este BIC se encuentra fuera del ámbito, su zona de protección (polígono de 100 m alrededor de su lindero predial) entra en el polígono de intervención.

Imagen 9. Elementos de la EIP en el ámbito del PP



Fuente: Construcción propia con base en Plano CU 3 Estructura Integradora de Patrimonios del POT

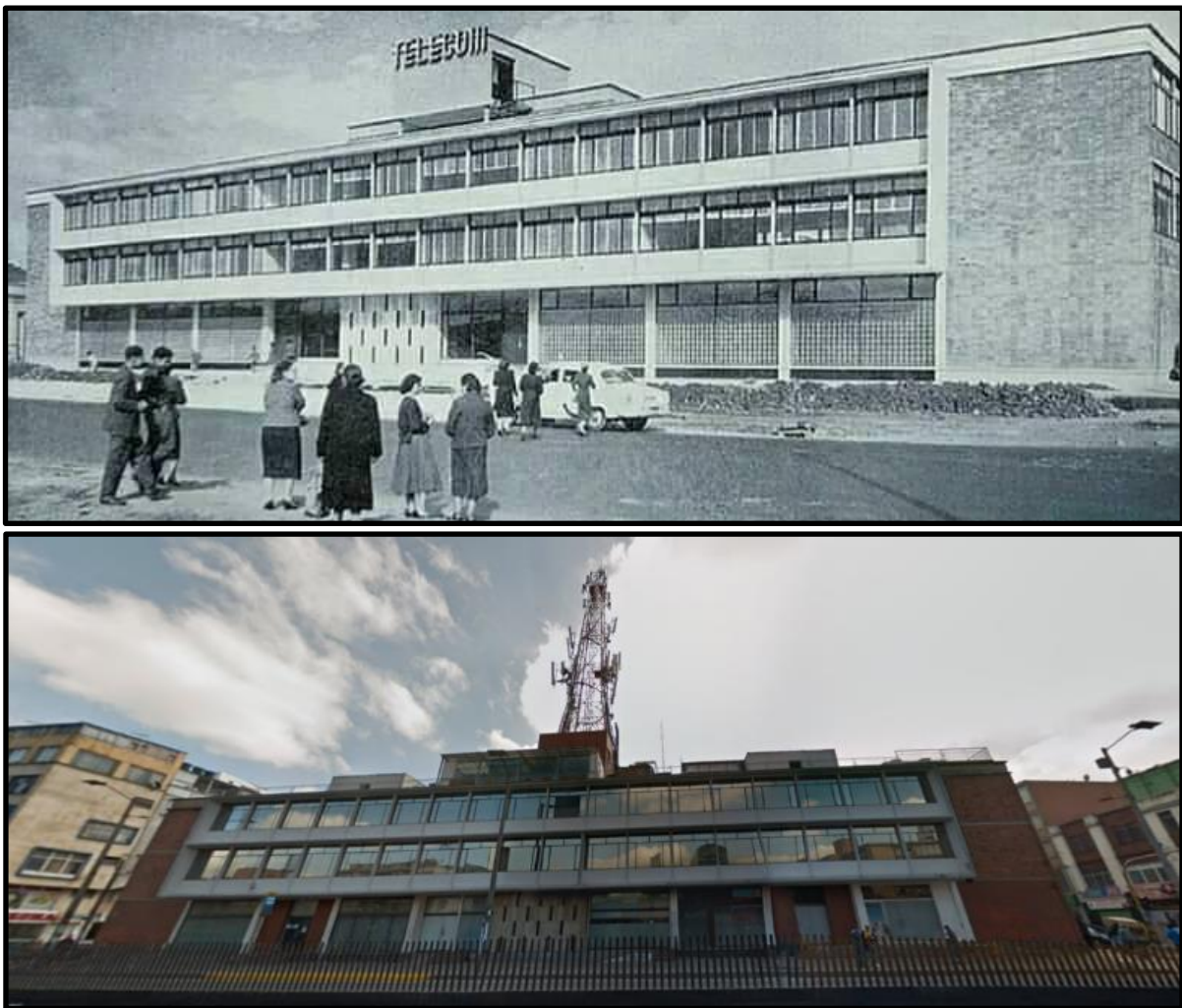
El BIC que aporta esta condición es el antiguo edificio de Telecom. Este cuenta con la categoría de “conservación integral”, la cual corresponde al Nivel 1 de conservación según



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

la norma nacional ya citada, el cual corresponde a “inmuebles de excepcional significación cultural de conformidad con el estudio de valoración respectivo, y que por ser irremplazables deben ser preservados en su integralidad” (Ministerio de Cultura, 2015). Si bien las intervenciones permitidas en los BIC de este nivel son mucho más restringidas que en los anteriores, debemos recalcar que este BIC no se encuentra dentro del ámbito de planificación del Plan Parcial, sino que la afectación la representa su área de protección del entorno patrimonial.

Imagen 10. BIC en área de influencia del PP



Fuente: Google Maps y página web de Telecom

Según el Artículo 85 del POT, los predios que se encuentran dentro de estas áreas de protección de algún entorno patrimonial conservarán la norma del respectivo tratamiento urbanístico, pero tendrán ciertas restricciones visuales tales como impedir instalar estaciones radioeléctricas o antenas de telecomunicación, postes adicionales, redes visibles de alumbrado público, publicidad exterior visual o contenedores de residuos sólidos. Adicionalmente, las modificaciones de volumetría y fachada deberán contar con la



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

aprobación del IDPC. Sin embargo, la norma no especifica cuáles serán los criterios para evaluar por esta entidad, pues esta reglamentación se encuentra pendiente. Vale la pena resaltar que el bien se encuentra al otro lado de Av. Caracas, inclusive con el viaducto del metro elevado y una estación de TransMilenio en el intermedio, por lo que la posibilidad de afectar la visibilidad del bien se reduce significativamente.

Por último, el Plano mencionado señala que el Plan Parcial se encuentra inmerso en un Área de Desarrollo Naranja – ADN, situación que será detallada en el capítulo respectivo sobre la Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación.

3.2.2. Estructura Funcional y de Cuidado

Conforme a lo establecido en el artículo 88 del Decreto Distrital 555 de 2021, la Estructura Funcional y del Cuidado es definida de la siguiente forma:

“Es soporte del territorio y garante del derecho a la ciudad para todas las personas, ya que de esta depende la accesibilidad a sus servicios, la conectividad entre los diversos territorios de Bogotá y fuera de Bogotá, la prestación de todos los servicios de inclusión y cuidado, y el goce y disfrute del espacio público.

(...)

La Estructura Funcional y del Cuidado se identifica en el Mapa CG-5 “Estructura Funcional y del Cuidado” y está conformada por los siguientes sistemas:

- 1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro.*
- 2. Sistema de Movilidad.*
- 3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales.*
- 4. Sistemas de Servicios Públicos” (POT, 2021).*

3.2.2.1. Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro

El artículo 89 del POT define la **Política Distrital de Espacio Público y objetivos del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro**, en los siguientes términos:

“Este Plan establece los mecanismos que permitan aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público en la ciudad, promoviendo su valoración ciudadana, garantizando su uso, goce y disfrute para todos Reforzando su carácter estructurante como configurador del territorio y su valoración ciudadana.

Con tal propósito, el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro contempla los siguientes objetivos específicos:

- 1. Aumentar el Espacio Público con condiciones adecuadas y equitativamente en todo el territorio distrital.*



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

2. Restituir jurídica, físico-espacial, ambiental, social y culturalmente, los espacios públicos en condición inadecuada para su uso, goce y disfrute por parte de la ciudadanía, teniendo en cuenta el acceso universal y la igualdad de oportunidades.

3. Aumentar la calidad ambiental del espacio público para reverdecer a Bogotá, adaptarse y mitigar el cambio climático.

4. Consolidar los lineamientos e instrumentos necesarios para la sostenibilidad del espacio público y la gestión e implementación del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro” (POT, 2021).

Alrededor del Plan Parcial existen 6 parques que representan el espacio público efectivo del sector. Organizados de forma descendente por tamaño son los siguientes: Parque de Lourdes, Parque de los Hippies, Parque San Luis, Parque El Campín, Parque 7 de Agosto y una glorieta con zona verde en su interior.

Estos 6 parques sirven a la comunidad habitante de diferentes barrios y debido a la densidad de ocupación de estos puede evidenciarse que es una zona con espacio público de proximidad. Adicionalmente, en la imagen siguiente se demuestra que no existe ningún elemento de espacio público efectivo en el ámbito interno de planificación del Plan Parcial, por lo que se parte de un índice de espacio público efectivo por habitante de 0 m²/ hab.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 11. Espacio público en el contexto del PP



Fuente: Construcción propia.

3.2.2.2. Sistema de Movilidad

Con relación al sistema de movilidad, el Artículo 92 del POT lo define en los siguientes términos:

“Es el conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, y al desplazamiento de mercancías. Se debe desarrollar y consolidar a partir de criterios de sostenibilidad, calidad, eficiencia y seguridad vial y humana, equidad, inclusión y accesibilidad universal en el Distrito Capital, y dar prioridad de circulación a los modos de transporte limpios y sostenibles” (POT, 2021).

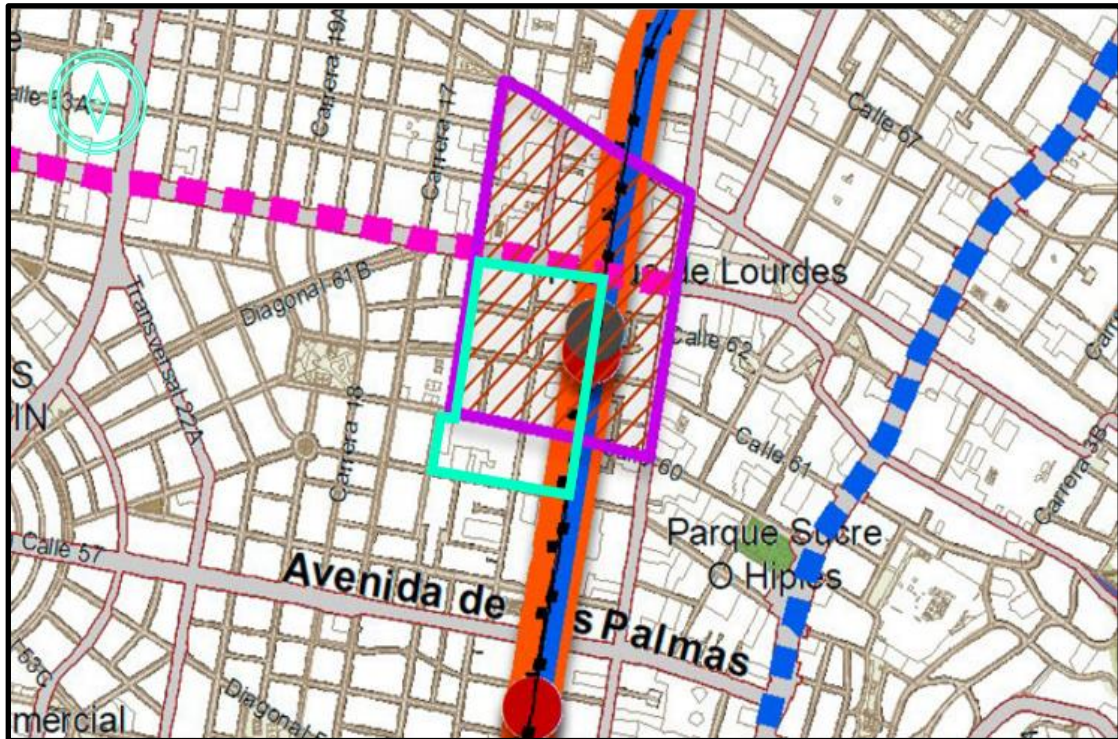
3.2.2.2.1. Red del sistema de transporte público

Según el Plano 4.4.1 “Sistema de movilidad – red del sistema de transporte público”, se puede apreciar que el polígono del Plan Parcial cuenta con 3 elementos de esta red. En primer lugar, por el margen oriental (Av. Caracas) se encuentra el trazado de la Primera Línea del Metro de Bogotá.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 12. Elementos del sistema de transporte masivo



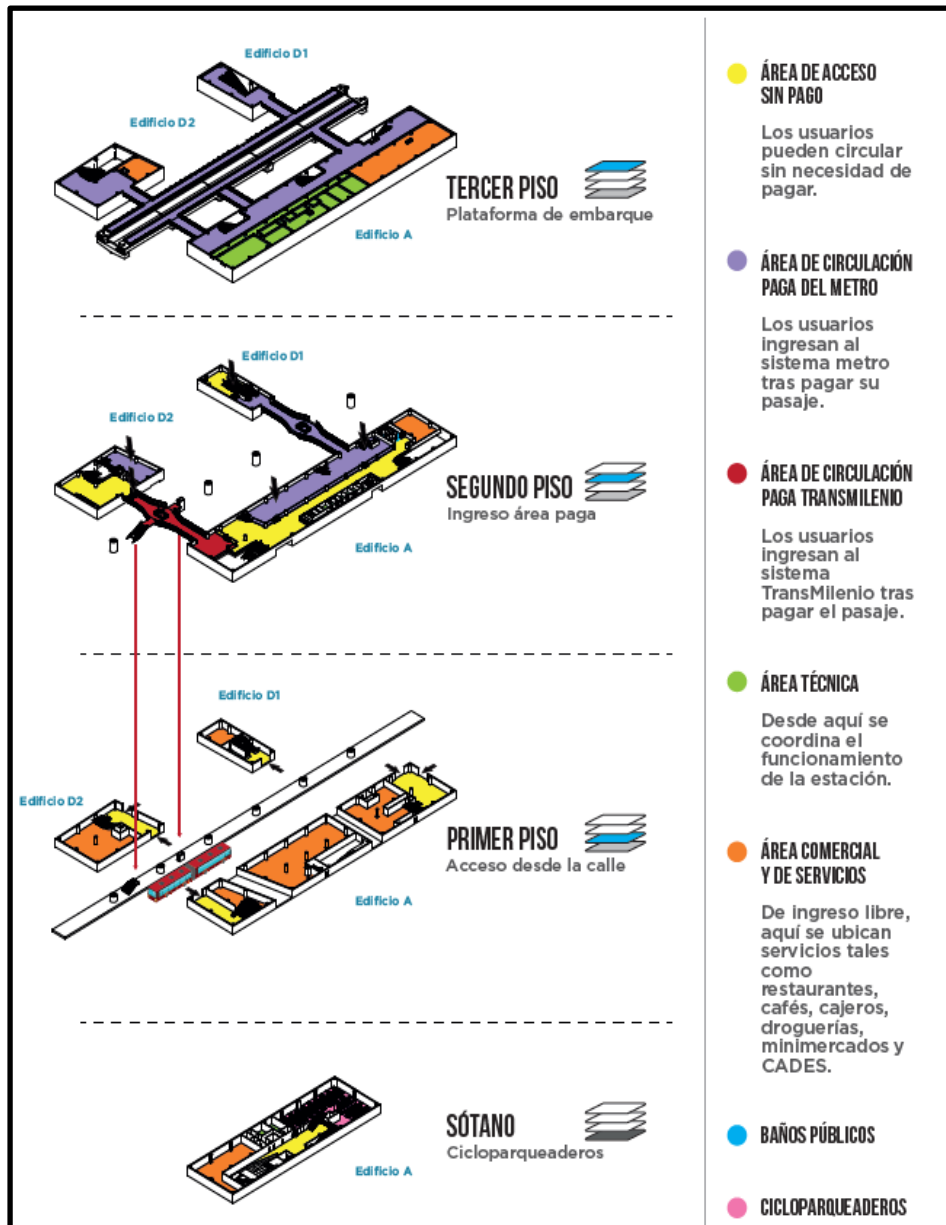
Fuente: Construcción propia a partir del Plano CU-4.4.1 Sistema de movilidad – red del sistema de transporte público masivo

En tal sentido, el Plan Parcial tiene influencia directa por la proyección de este sistema de transporte masivo, el cual ya se encuentra en construcción. Adicional al trazado, la Estación 15 de la línea se emplaza justamente a la altura del Plan, lo que a su vez representa afectaciones de suelo para el polígono en cuestión. Las afectaciones de suelo identificadas están acordes al Decreto 647 de 2019 y a los esquemas arquitectónicos publicados por la Empresa Metro de Bogotá en su página web.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 14. Diseño de la Estación 15 de la PLMB



Fuente: Empresa Metro de Bogotá

Los otros elementos identificados en el Plano mencionado son la Calle 63 como un corredor verde de mediana capacidad y la inclusión de parte del polígono del Plan Parcial dentro de un Área de Integración Multimodal – AIM. El numeral 4 del Artículo 161 define estas últimas como “*ámbitos de gestión alrededor de la infraestructura de acceso y tránsito (estaciones y portales de los sistemas de alta y media capacidad), que permiten la integración de los diferentes modos y la articulación de los sistemas de transporte del Distrito, en el marco de estrategias de desarrollo orientado al transporte sostenible, aplicando captura de valor, con diseños que permitan la accesibilidad universal, con mezcla de usos y servicios conexos*”



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

para generar vitalidad urbana, dinámicas de proximidad y aportar a la consolidación del sistema del cuidado y servicios sociales” (POT, 2021).

El Parágrafo 2 del mismo artículo señala que la localización de las AIM es indicativa y esta podrá ser precisada y complementada. En este sentido, cabe resaltar que la norma urbanística de las AIM tiene ciertos incentivos para el cálculo de las obligaciones urbanísticas a asumir.

El proyecto de Plan Parcial se encuentra a una estación de distancia del nodo intermodal más importante del norte de la ciudad, la Estación de la Calle 72, pues desde esta última surge la Segunda Línea del Metro y se amplía la Primera hasta el borde urbano norte de la ciudad, además de conectar las troncales de Transmilenio de la Av. Caracas, la Av. Suba y la Carrera Séptima.

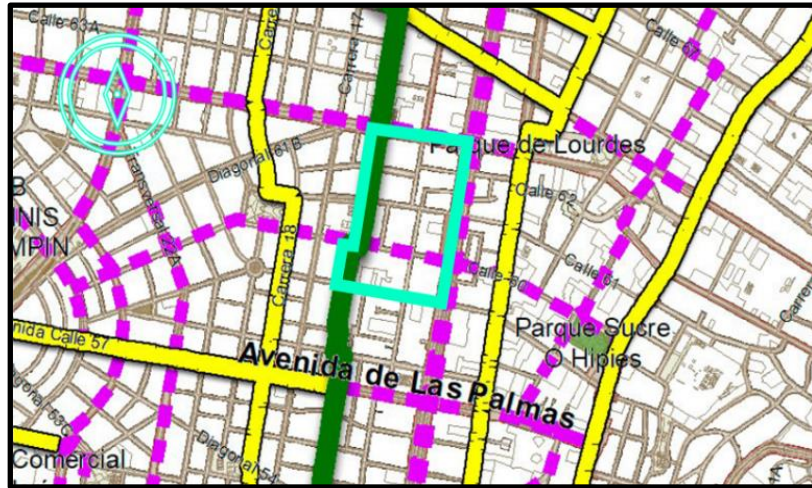
Por otro lado, el proyecto está a dos paradas de la estación multimodal de transporte público masivo más importante de la capital, Estación Central, donde confluirán la PLMB, la troncal de Transmilenio de la Av. Caracas, la estación final del RegioTram (tren ligero de conexión intermunicipal con la Sabana) y el punto de partida del Cable Aéreo a Monserrate.

Estas condiciones ponen de manifiesto la importancia estratégica y diferencial del proyecto por el sector donde se emplaza, en un punto central y accesible desde todo Bogotá y la región, por lo que el desarrollo toma una naturaleza y vocación hacia el transporte de pasajeros.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 16. Elementos del sistema de cicloinfraestructura en el PP

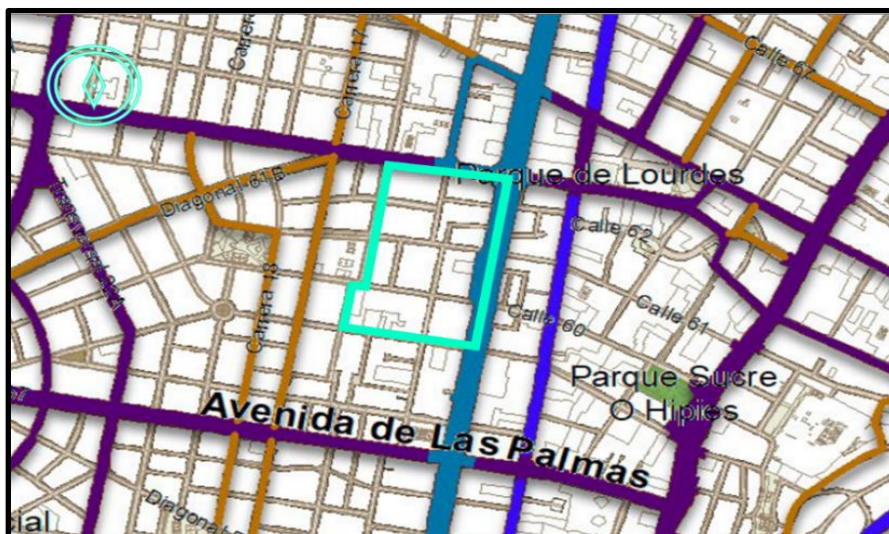


Fuente: Construcción propia con base en el Plano CU-4.4.2 Sistema de movilidad – red de cicloinfraestructura y cicloalamedas del POT

3.2.2.2.3. Red vial

Conforme al Plano CU 4.4.3 Sistema de movilidad - red vial, el polígono se limita por una vía arteria de categoría A-2 (la Avenida Caracas – Cra. 14) y una A-3 (la Avenida José Celestino Mutis - Calle 63).

Imagen 17. Elementos de la red vial en el PP



Fuente: Construcción propia con base en el Plano CU-4.4.3 Sistema de movilidad – red vial del POT

Adicionalmente, en el ámbito del proyecto existen 19.379,34 m² de vías preexistentes, divididos en los segmentos de las Carreras 14, 14^a, 15, 15^a y 16 y las Calles 59, 60, 61, 61^a,



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

62 y 63. La totalidad de estas vías locales se encuentran en estado transitable, y tienen perfiles de entre 9 y 12 m (sin contar Caracas y 63).

Imagen 18. Red vial preexistente en el PP



Fuente: Construcción propia con base en la base de datos geográficos (GDB) del POT

Tabla 1. Caracterización de vías preexistentes

Vías Preexistentes	
Av. Caracas	2.895,92
Carrea 14a	2.458,21
Carrera 16	1.532,93
Cra. 15	1.676,68
Cra. 15a	1.162,15
Calle 59	586,99
Calle 60	2.385,45
Calle 61	2.596,62
Calle 61a	699,27
Calle 62	2.739,80
Calle 63	645,31
TOTAL	19.379,34

Fuente: Construcción propia con base en la base de datos geográficos (GDB) del POT

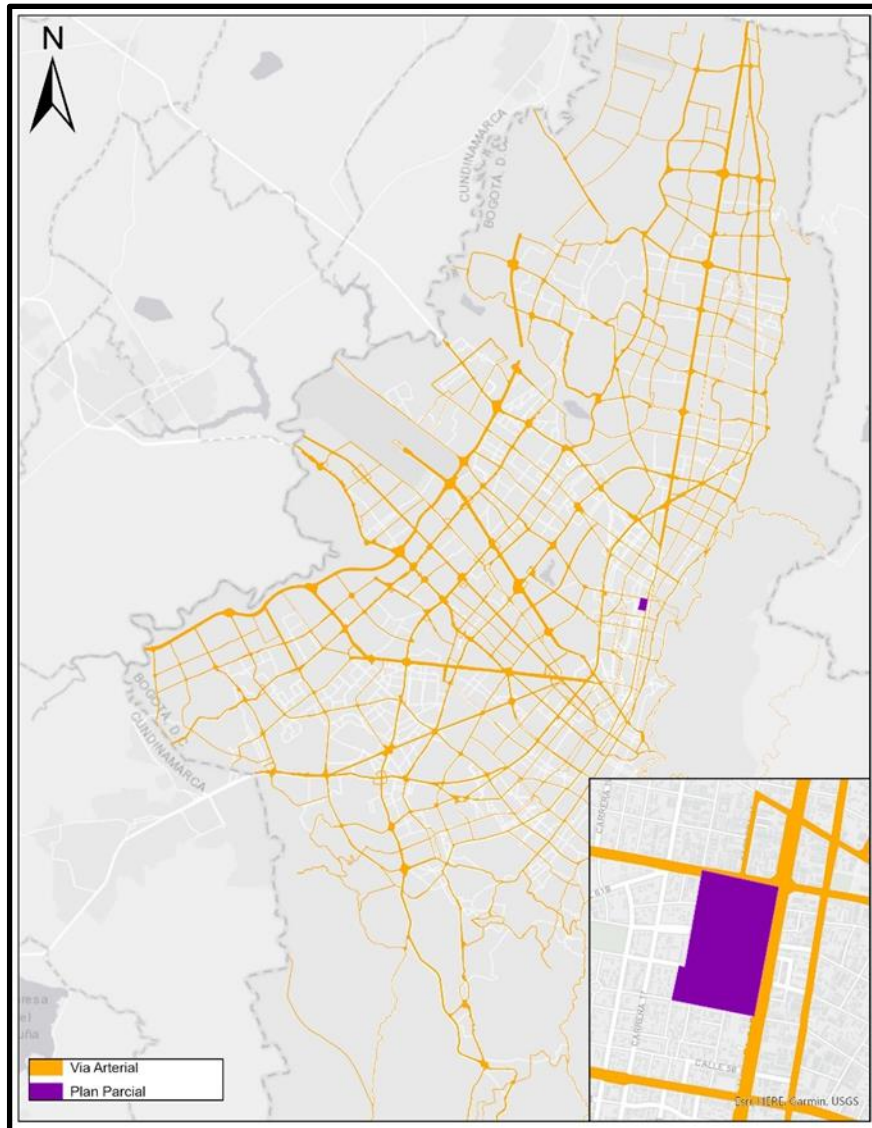
Como se puede ver en la Imagen 20, estas vías arteria prestan conexión inmediata y directa con el norte, el centro y el occidente de la ciudad. La Calle 63 le permite conectarse al Aeropuerto El Dorado. La Avenida Caracas le permitirá estar conectado con la Avenida 80, por la cual se puede llegar a diferentes municipios del occidente de la Sabana de Bogotá.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Este Plan Parcial está sobre un eje de transporte urbano y regional. Por otro lado, la Avenida Caracas lo conecta con sectores con alta concentración de empleos, tanto al norte de ella como al sur.

Imagen 19. Conexión del PP con vías arteria



3.2.2.3. Sistema del Cuidado y de Servicios Sociales

Según el *Plano CU-4.3 "Sistema del Cuidado y Servicios Sociales"*, el polígono del Plan Parcial cuenta con dos predios señalados como elementos de "Servicios Sociales del Cuidado y Servicios Básicos". Estos dos elementos corresponden a la Fundación Jaime Manzur y el Colegio Filadelfia para Sordos.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

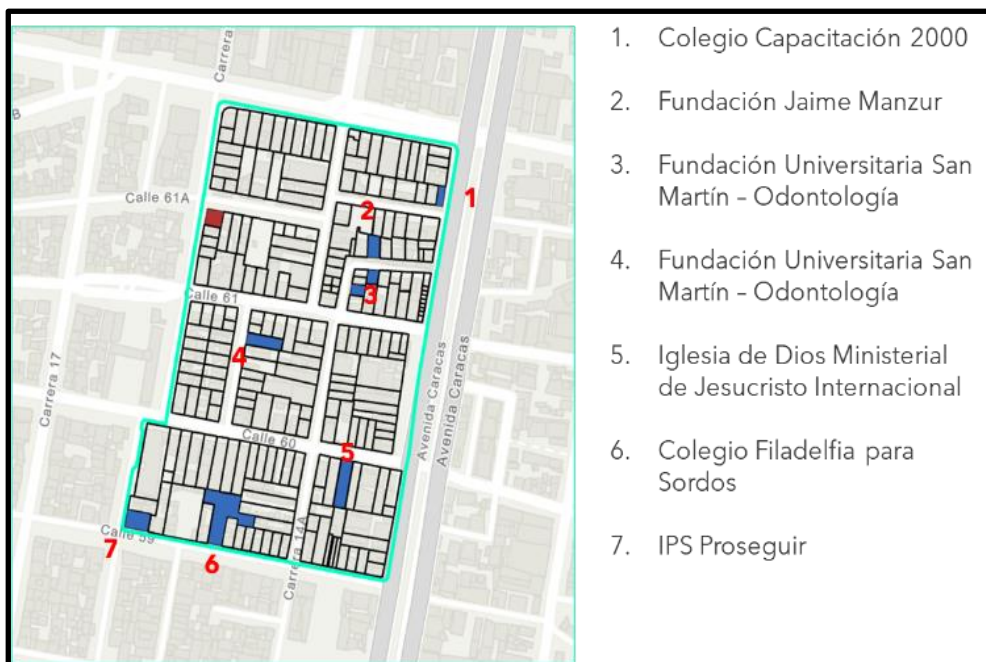
Imagen 20. Equipamientos existentes en el PP



Fuente: Construcción propia con base en el Plano CU-4.3 Sistema del cuidado y de servicios sociales del POT

Sin embargo, al hacer la revisión catastral, se encuentra que existen otros equipamientos funcionando en el lugar, los cuales se identifican a continuación:

Imagen 21. Equipamientos en funcionamiento en el PP



Fuente: Construcción propia con base en la información catastral de Bogotá 2023.

Se trata principalmente de equipamientos educativos, de salud y una iglesia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 22. Equipamientos en funcionamiento en el PP



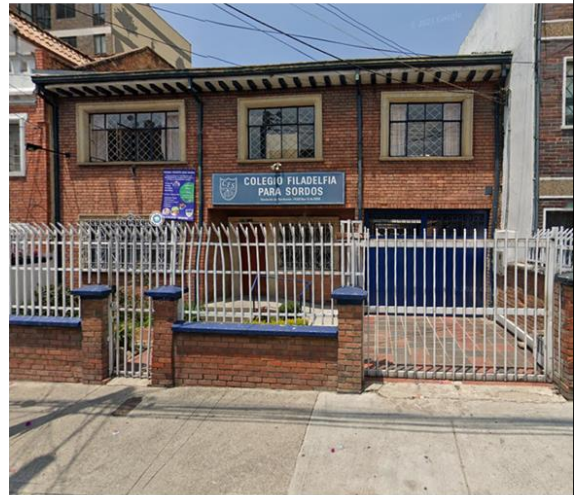


PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

5. Iglesia de Dios Ministerial



6. Colegio Filadelfia para Sordos



7. IPS ProSeguir



Fuente: Construcción propia y Google Maps

3.2.3. Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación

Conforme al *Plano CU-6 “Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación”*, el polígono hace parte de una zona denominada “Consolidación de las Áreas de Desarrollo Naranja”. Según el Artículo 101 del POT, estas son áreas donde se busca “que promuevan la confluencia de capital humano altamente especializado e innovador que generen nuevos modelos productivos, de negocio y de mercado” (POT, 2021).

Adicionalmente, la Manzana 01, ubicada en la esquina nororiental del ámbito del Plan Parcial se demarca como parte de los “Corazones productivos de escala urbana”, refiriéndose a centros de producción de bienes y mercancías cuyo alcance se da en la totalidad del territorio capital.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Por último, la Av. Caracas separa al Plan Parcial Estación 15 con una “Zona de Interés Turístico”, la cual busca promocionar la capital como destino turístico inteligente, sostenible y de salud y negocios para promover el desarrollo económico social y cultural.

Imagen 23. ESECI en el PP



Fuente: Construcción propia con base en el Plano CU-6 Estructura Socioeconómica, Creativa y de Innovación del POT

3.3. Información catastral

La información del presente aparte surge de la base de datos catastral de la ciudad de Bogotá del año 2024, la cual cuenta con datos de todos los lotes y unidades prediales de la capital. Para el Plan Parcial Estación 15 contamos con los siguientes datos:

3.3.1. Configuración predial

Tabla 2. Datos catastrales generales

Área bruta	80.210 m ²
Suelo público (vías)	19.379 m ² (24,2%)
Suelo privado (manzanas)	60.831 m ² (75,8%)
No. de Manzanas	10
No. de lotes	234
No. de unidades prediales	865



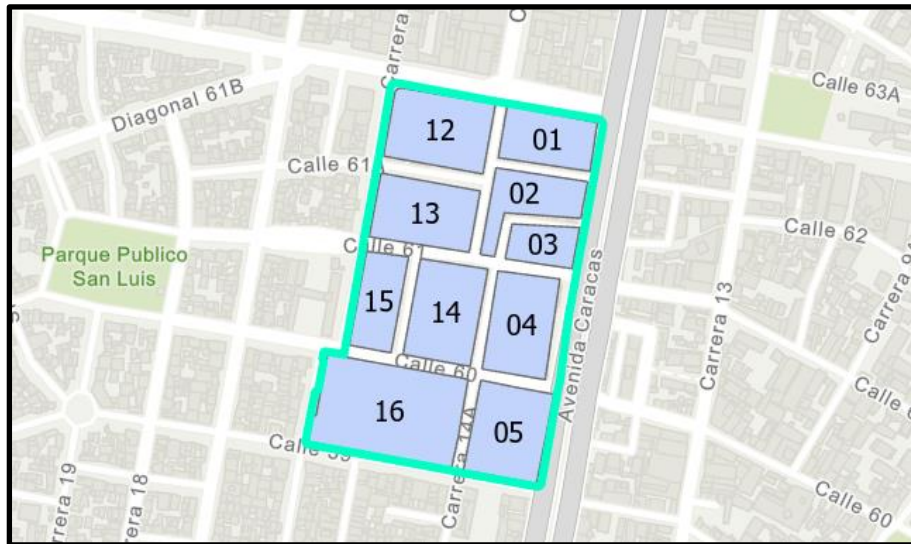
PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Fuente: Construcción propia con base en Base de Datos Catastral de Bogotá D. C. 2024

De los 234 lotes, 193 (el 82,5%) no cuentan con propiedades horizontales. Los 41 restantes (el 17,5%) cuenta con esta condición. Estos últimos incluyen el 78% de los predios.

La numeración de las manzanas se da en función de la denominación que se realiza desde la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – UAECD, y se localizan de la siguiente forma:

Imagen 24. Manzanas catastrales del PP



Fuente: Construcción propia con base en Base de Datos Catastral de Bogotá D.C. 2023

La distribución de lotes, unidades prediales y área de terreno por manzana se da de la siguiente forma:

Tabla 3. Información catastral por manzana

Base Catastral			
Manzana	Lotes	Unidades prediales	Área de terreno
1	20	67	4.587,94
2	24	55	4.347,62
3	22	29	2.547,76
4	25	37	6.209,84
5	24	97	6.637,10
12	22	82	6.984,75
13	21	65	6.262,83
14	24	33	6.544,89
15	20	30	3.998,26
16	32	370	12.710,57
Total	234	865	60.831,56

Fuente: Construcción propia con base en Base de Datos Catastral de Bogotá D.C. 2023



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

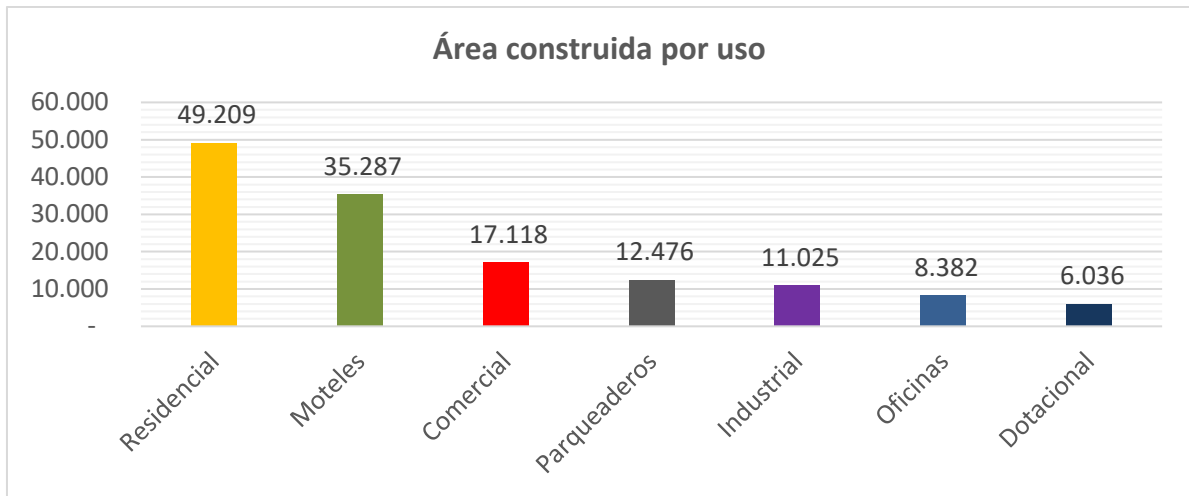
3.3.2. Área construida existente

En los predios mencionados existe un área construida total de 139.532 m², para un índice de construcción original de 2,29. Este volumen se reparte en manzanas y usos de la siguiente forma:

3.3.2.1. Usos existentes

En la zona existe mezcla de usos, predominando el uso residencial y el uso comercial. Dentro de este último se destacan los inmuebles destinados a residencias por horas (moteles) al interior del polígono y el comercio de artículos eléctricos y de ferretería, particularmente sobre el corredor vial de la Avenida Caracas. De la misma manera al interior del polígono se localiza comercio de ropa de segunda mano y comercio menor.

Gráfico 1. Área construida por uso



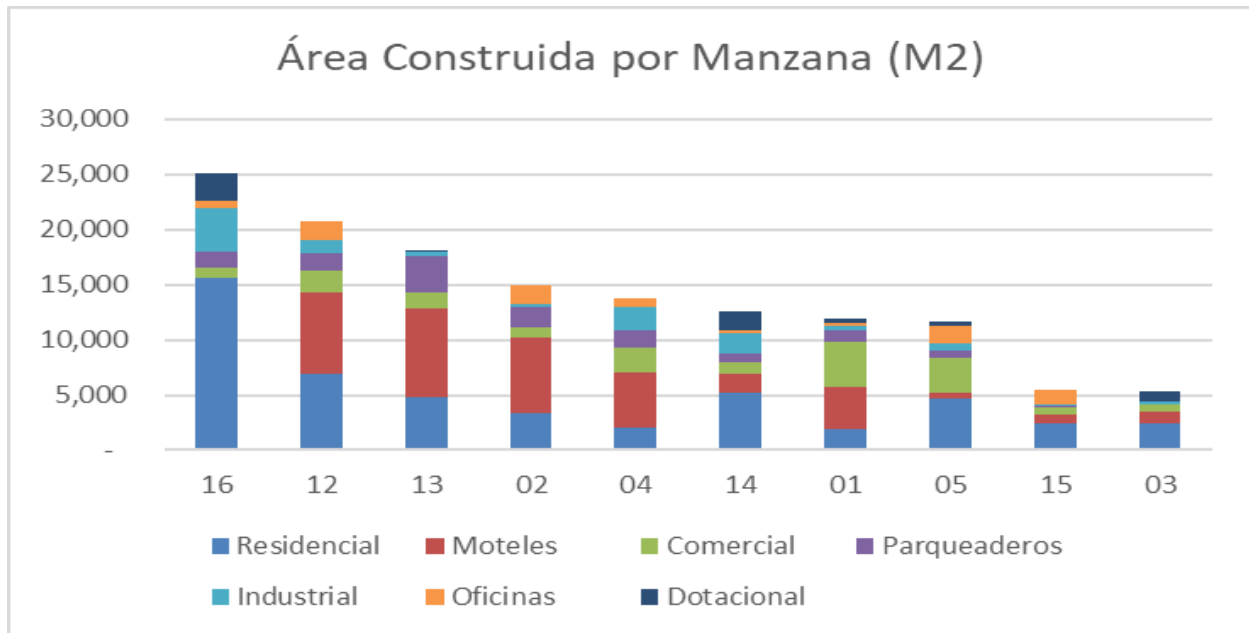
Fuente: Construcción propia con base en Base de Datos Catastral de Bogotá D.C. 2024

Como se puede apreciar en el gráfico, el uso preponderante en el polígono es el residencial (35,3%) seguido por el de moteles y residencias de estancia corta (25,3%), abarcando más del 60% de la edificabilidad existente. El 40% restante se distribuye en comercial -principalmente en tiendas de barrio, ferreterías y artículos para odontología- (12,3%), parqueaderos (8,9%), industrial -representado en bodegas- (7,9%), oficinas (6,0%) y dotacionales (4,3%).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Gráfico 2. Área construida por manzana por uso



Fuente: Construcción propia con base en Base de Datos Catastral de Bogotá D.C. 2023

En cuanto a las manzanas, se puede apreciar que las 3 de mayor área construida (16, 12 y 13) se ubican en la parte del Plan Parcial de cara al barrio San Luis, mientras que las manzanas 1, 5 y 3, de cara a la Avenida Caracas, son las que menor densidad de construcción tienen.

Imagen 25. Edificios residenciales en el ámbito





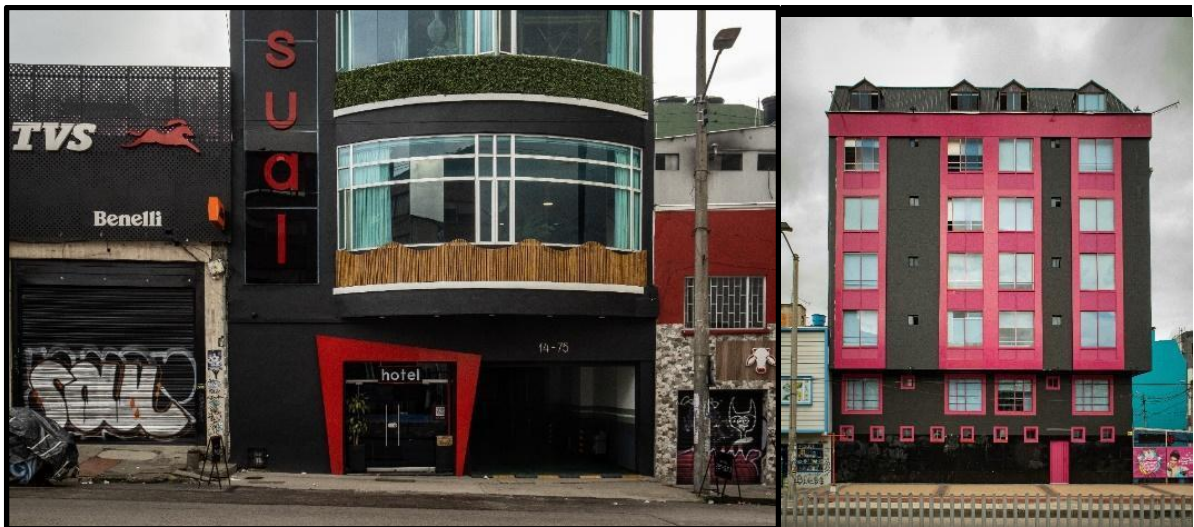
PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15



Fuente: Fotografías propias

Las manzanas en las que la proporción del uso residencial es mayor son la 16, 14 y 05, ubicadas en el costado sur del Plan Parcial. Por su parte, las 12, 13 y 02 son las manzanas con la mayor proporción de moteles, ubicados hacia el norte del polígono.

Imagen 26. Presencia de moteles en la zona



Fuente: Fotografías propias

Frente al uso residencial, es posible identificar que se da en su gran mayoría en la tipología multifamiliar (edificios de apartamentos). Es así como según la Encuesta Multipropósito 2021



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

el 80% de las unidades de vivienda en la zona son apartamentos. En el polígono del Plan Parcial existen 425 unidades, habitadas por 1.140 personas.

Tabla 4. Personas y viviendas por manzana

Personas y Viviendas por Manzana		
Manzanas	Personas	Viviendas
1	88	30
2	118	37
3	102	53
4	26	7
5	59	19
12	113	44
13	123	44
14	98	38
15	51	22
16	362	130
Total	1140	425

Fuente: Construcción propia con base en Encuesta Multipropósito 2021

Según la misma EM2021, el perfil sociodemográfico de estas unidades se conoce mediante las siguientes estadísticas:

- 648 personas se encuentran en arriendo (56%).
- El 73% de las viviendas están habitadas por hogares de una o dos personas.
- La proporción de hogares unipersonales es el doble en la zona en comparación con el promedio de la ciudad.

Por su parte, en los no residenciales destacan los moteles mencionados, el retail barrial, las ferreterías y tiendas de artículos eléctricos y el clúster de productos odontológicos derivado de los establecimientos educativos dedicados a la enseñanza técnica y profesional de esta actividad en particular.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 27. Usos no residenciales en el ámbito



Fuente: Google Maps

Imagen 28. Usos no residenciales en el ámbito



Fuente: Fotografías propias

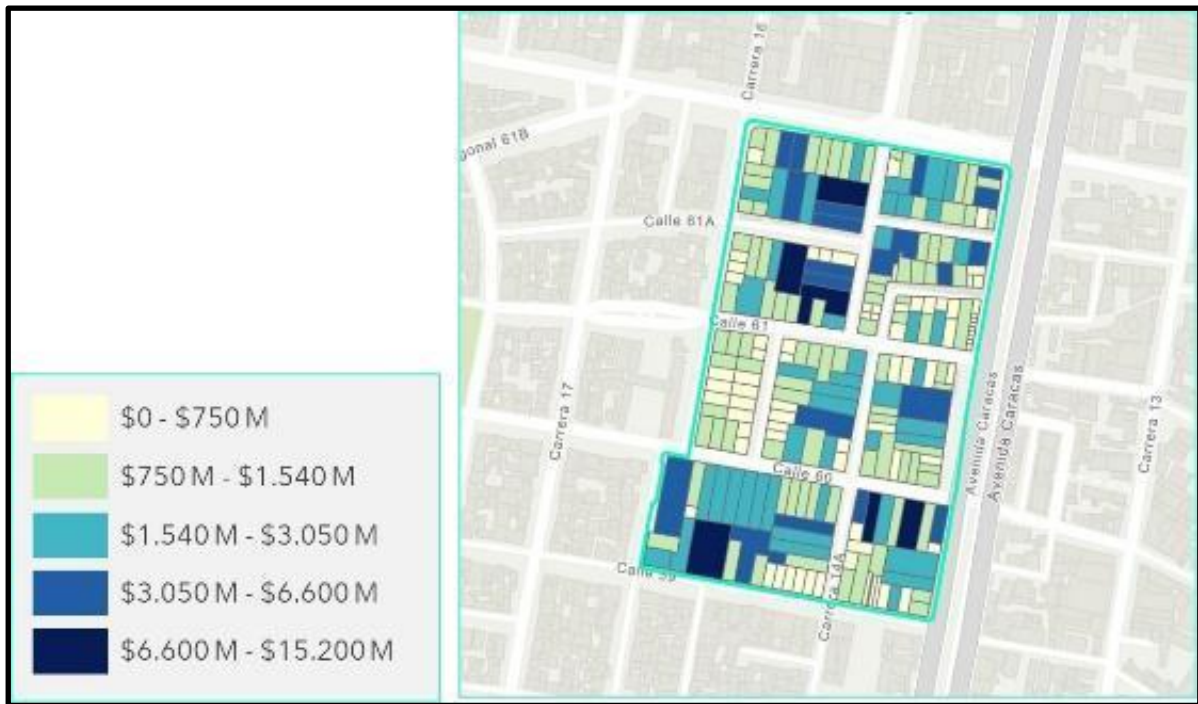
3.3.3. Valor del suelo

Mediante la misma base se pudo obtener el avalúo comercial del año 2024 de cada uno de los 865 predios vinculados por el Plan Parcial. En el mapa siguiente se sumaron todos los predios según el lote al que pertenecen:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 29. Avalúo comercial 2024



Fuente: Construcción propia con base en Encuesta Multipropósito 2021

Esto permite determinar que el costo inicial del suelo del Plan Parcial Estación 15 es de \$359.538 millones de pesos, teniendo lotes que cuestan desde alrededor de \$100 millones de pesos hasta la propiedad horizontal más costosa de casi \$15.200 millones. Esto representa un costo inicial promedio de \$2.576.742 por m² construido, y \$5.910.383 por m² de área de terreno.

En cuanto a la distribución por manzanas, encontramos los siguientes costos de suelo:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 5. Avalúo comercial por manzana

Avalúo Comercial por Manzana							
Manzana	Lotes	Unidades prediales	Área de terreno	Área construida	IC inicial	Avalúo comercial 2024 (miles de pesos)	%
01	20	67	4,587.94	11,891.75	2.59	\$ 34,339,967	10%
02	24	55	4,347.62	14,971.41	3.44	\$ 33,872,333	9%
03	22	29	2,547.76	5,373.01	2.11	\$ 12,880,984	4%
04	25	37	6,209.84	13,728.95	2.21	\$ 35,422,873	10%
05	24	97	6,637.10	11,714.01	1.76	\$ 42,329,264	12%
12	22	82	6,984.75	20,761.87	2.97	\$ 49,741,482	14%
13	21	65	6,262.83	18,030.32	2.88	\$ 40,644,865	11%
14	24	33	6,544.89	12,584.76	1.92	\$ 29,044,417	8%
15	20	30	3,998.26	5,430.60	1.36	\$ 15,727,269	4%
16	32	370	12,710.57	25,045.52	1.97	\$ 65,534,340	18%
Total	234	865	60,831.56	139,532.20	2.29	359,537,794	100%

Fuente: Construcción propia con base en Encuesta Multipropósito 2021

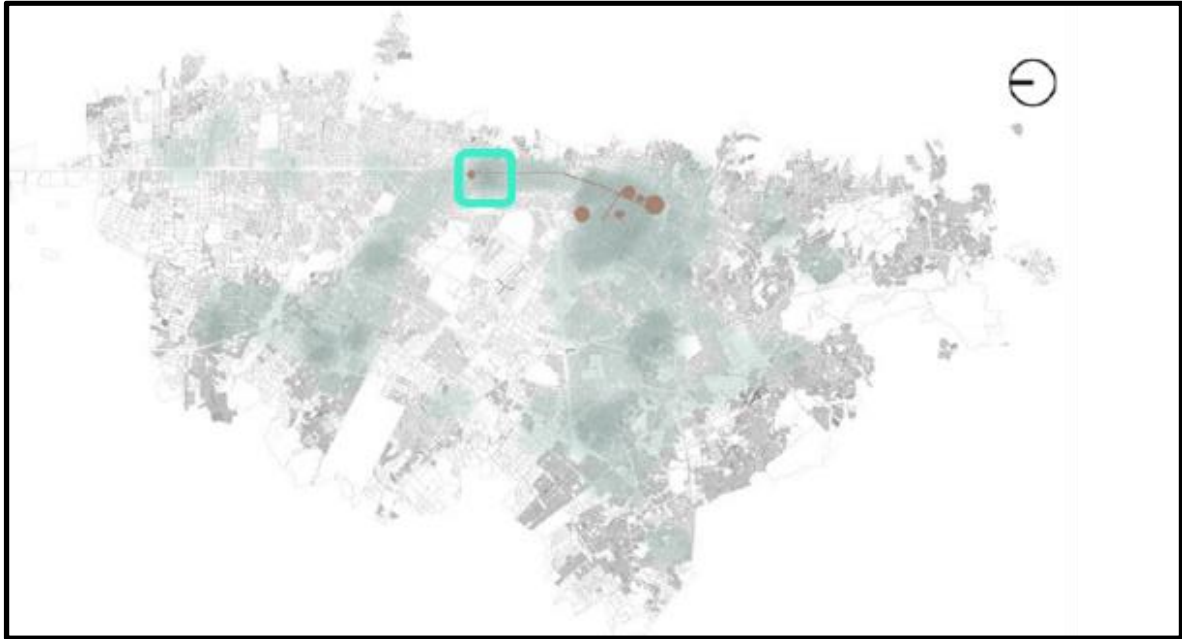
3.4. Condiciones sociales

El barrio San Luis y la zona de Chapinero sufrieron un proceso de migración urbana interna que cambió dinámicas sociodemográficas en el territorio, como se mencionó en el apartado del contexto histórico. Con las intervenciones de la Calle del Cartucho (2000) y la subsecuente Calle del Bronx (2015), muchos habitantes de calle en condición de drogadicción, concentrados en la zona centro de la ciudad, se desplazaron a otros puntos de la misma. Según el estudio “Sutura y regeneración de los barrios San Luis, Chapinero Occidental y Chapinero Central”, uno de los focos receptores de esta población desplazada desde el centro de la ciudad se encuentra justamente en las calles vecinas al Plan Parcial Estación 15. Esta situación desembocó en un crecimiento de los indicadores de inseguridad, expendio de drogas y en el deterioro del aspecto urbano (Landínez, 2023).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

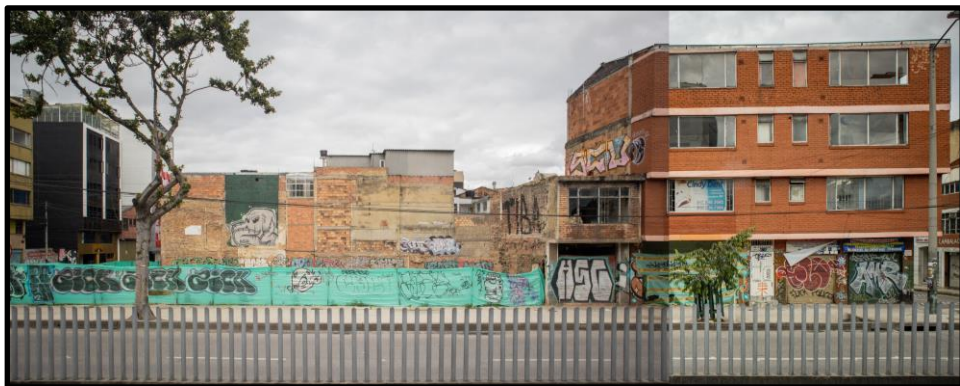
Imagen 30. Focos de recepción de habitantes del Bronx



Fuente: Sutura y regeneración urbana de los barrios San Luis, Chapinero Occidental y Chapinero Central – Pontificia Universidad Javeriana (2023)

Las situaciones de delincuencia han impactado las ventas de los establecimientos comerciales, como los mismos propietarios de estos negocios han afirmado en la prensa. Esto ha implicado que incluso sus horarios de funcionamiento se reduzcan, buscando resguardar la seguridad tanto de las personas como de los comercios.

Imagen 31. Fachadas de la Av. Caracas



Fuente: Fotografía propia

Esto a su vez redundo en una mayor sensación de inseguridad, porque al disminuir el tránsito de ciudadanos y de actividades económicas, se disminuye a su vez el tiempo de permanencia de la población flotante del sector. Esto ha permitido que actividades



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

delincuencias como la venta y consumo de estupefacientes, el tráfico de armas y la prostitución ganen terreno sobre la vida urbana del barrio.

Imagen 32. Reportes de prensa sobre seguridad

LA CALLE 63 ESTÁ EN LA MIRA

Por lo menos seis compromisos adquirieron la Alcaldía Local de Teusaquillo, la Junta Administradora Local, Misión Bogotá, el CAI de San Luis, el Movimiento Cívico Zona 13 y los vecinos del sector en el Tinto por la calle 63, encuentro que se llevó a cabo el jueves pasado en las instalaciones de EL TIEMPO con el fin de proponer alternativas para recuperar la calle 63 y sus alrededores.



Los comerciantes de las calles 58, 59 y 60, sobre la avenida Caracas, se quejan de la inseguridad, al igual que del deterioro imperantes, los cuales les han ocasionado la disminución en sus ventas.

Todo comenzó, como en otras zonas, con una puerta o una ventana rota que no se arregló a tiempo; una basura que no se recogió; expendedores y consumidores de droga que se tomaron el sector. Todo aquello que después no tuvo reversa.

"Antes cerrábamos a las 10:00 p. m., pero ahora tenemos que hacerlo a eso de las 5:30 p. m. Nos toca más temprano porque está lleno de ladrones; todos los días escuchamos de algún atraco", dijo Gloria Gómez, dueña de una panadería.

Para completar, varios predios abandonados del sector ya fueron ocupados por habitantes de calle y recicladores. A esto se suman las bodegas que permanecen cerradas o desocupadas. Uno de los lotes abandonados de la calle 58 con Caracas funciona como un centro de acopio desde hace un par de años.

"la venta de sustancias psicoactivas en diversos puntos del barrio, como la carrera 15ª con calle 60 por ejemplo, en donde se selló un establecimiento dedicado al expendio de drogas, centros de reciclaje ilegal en donde también hay venta de armas, el intercambio de objetos robados por alucinógenos, además de la presencia de bares con exceso de ruido que funcionan como "amanecederos" y aumento de la prostitución"



Para Berta Rojas, residente de la calle 59, el resultado de todo eso ha sido una inseguridad rampante. "No hay orden. Los delincuentes y los jibaros son quienes comandan esta zona, sin que las autoridades hagan algo. Para completar, tenemos que aguantarnos los prostibulos clandestinos", aseguró.

"Las diversas problemáticas que enfrenta el sector están ocultas, la percepción de inseguridad en la localidad de Teusaquillo es baja, por eso mismo la proliferación de estos delitos se ha mantenido poco visible."



Chapinero Occidental, un nido oculto de delitos a punto de explotar

Chapinero Occidental, (Localidad de Teusaquillo), está convertido en un nido de delincuencia que alberga: expendio de drogas, venta de armas, objetos robados, prostitución, sitios de rumba conocidos como "amanecederos", los cuales traen bastantes perjuicios a la ciudadanía.

37

Fuente: Concejo de Bogotá, El Tiempo

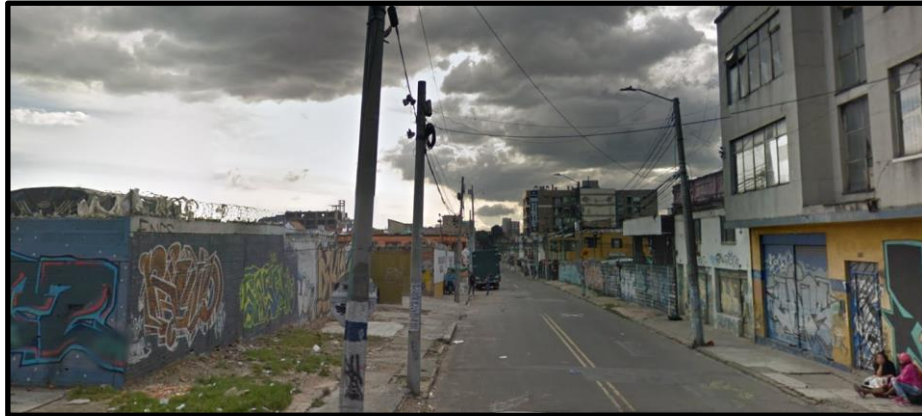
Fuente: Sutura y regeneración urbana de los barrios San Luis, Chapinero Occidental y Chapinero Central – Pontificia Universidad Javeriana (2023)

Al ser el espacio urbano físico determinado por sus flujos y actividades, las situaciones anteriormente descritas han propiciado un descenso en la calidad y la amenidad de las fachadas y en general del aspecto urbano del sector, lo cual tiene un impacto consecuente en la valoración del mercado sobre los bienes inmuebles allí ubicados y, por lo tanto, sobre el patrimonio de las familias propietarias y residentes.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 33. Deterioro urbano en el barrio San Luis



Fuente: Google Maps



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

En este mismo sentido, las condiciones de la vivienda se encuentran cuantificadas por la Encuesta Multipropósito 2021, publicada en 2022, la cual aporta datos sobre la UPZ 100 – Galerías¹. De ella, se pueden resaltar los siguientes datos:

- El Polígono se encuentra en estrato 3 en su totalidad.
- La UPZ 100 – Galerías presenta un déficit habitacional del 3,3% (645 hogares). El 96% del déficit es cualitativo. Las variables que aportan a este déficit son las siguientes:

Tabla 6. Déficit cualitativo de vivienda

Condición de déficit cualitativo	%
Humedades en el techo o en las paredes	12,9%
Goteras en el techo	6,2%
Grietas en techos y paredes	7,2%
Fallas en tuberías, cañerías o desagües	3,3%
Grietas en el piso	2,2%
Cielorrasos o tejas en mal estado	2,6%
Escasa ventilación	1,7%

Fuente: Encuesta Multipropósito 2021

3.5. Determinantes normativos

El Plan Parcial Estación 15 se formula en el marco del Decreto Distrital No. 555 del 29 de diciembre de 2021, por medio del cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Bajo este POT se emiten las siguientes determinantes normativas:

3.5.1. Actuación Estratégica

Conforme a lo establecido en el artículo 478 del Decreto Distrital 555 de 2021, las Actuaciones Estratégicas son:

¹ Según el parágrafo 2 del artículo 490 del Decreto 555 de 2021, “las Unidades de Planeamiento Zonal conformarán las unidades territoriales para el análisis estadístico y espacial”.

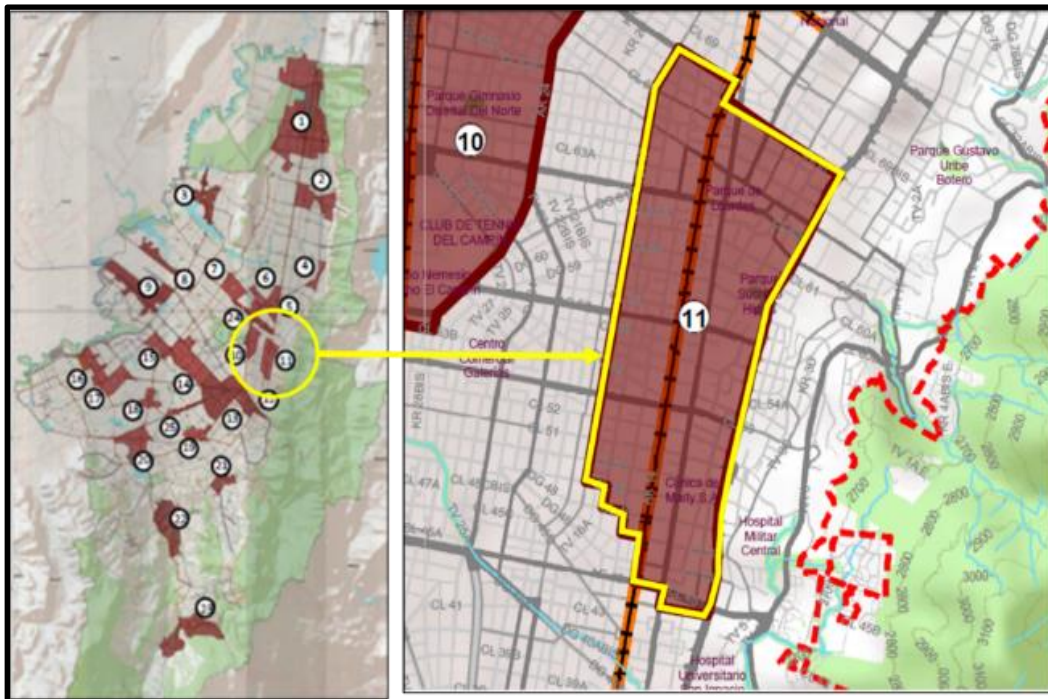


PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

“intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeación, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de la administración distrital, el sector privado y la comunidad. Además, las AE son un instrumento de planeación de segundo nivel en el marco del presente Plan”.

Las Actuaciones Estratégicas se identifican en el Mapa CG —7 "Actuaciones Estratégicas", así:

Imagen 34. Actuación Estratégica No. 11



Fuente: Construcción propia con base en el Plano CG-7 Actuaciones Estratégicas del POT

El Plan Parcial Estación 15 se encuentra inmerso en la Actuación Estratégica 11 – Chapinero Verde e Inteligente. Esta AE cubre una parte importante del centro expandido de Bogotá con mezcla de usos comerciales, de servicios y educativos de escala urbana. Dentro de la información de diagnóstico de esta AE, se encuentra que su ámbito ha tenido una dinámica importante de renovación en la zona de la Avenida Caracas, pero particularmente en su costado oriental, y que por el contrario no se ha dado en la misma medida al costado occidental, donde se encuentra el Plan Parcial Estación 15, y donde los inmuebles tienen edades avanzadas.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Los lineamientos de que brinda la AE Chapinero Verde e Inteligente desde el Anexo 07 del POT son los siguientes:

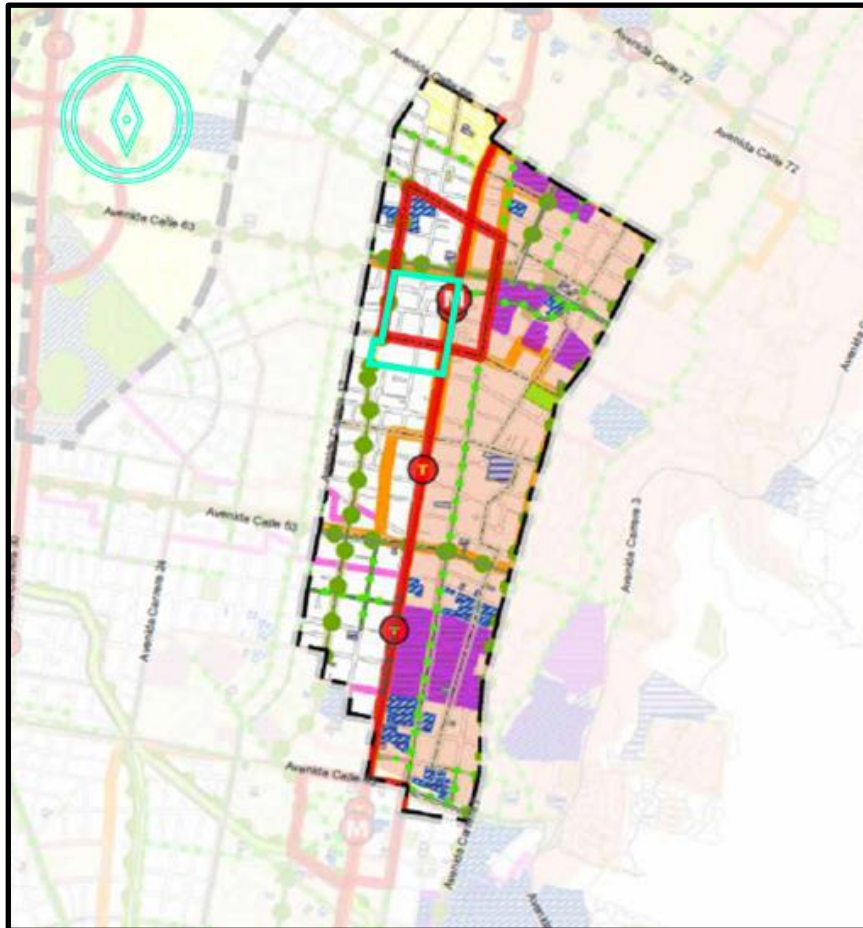
“

1. *Atender los déficits de soportes urbanos resultantes de la renovación y densificación lote a lote con miras al modelo de ciudad de 15 minutos que favorezca la movilidad sostenible.*
2. *Canalizar las dinámicas económicas existentes para promover la renovación de zonas que hasta el momento no se han beneficiado de la renovación del oriente de la Av. Caracas.*
3. *Conformar una red de espacio público e infraestructura de transporte no motorizado que conecte el área con los sistemas de transporte masivo.*
4. *Revitalizar y redensificar el entorno de los corredores del Metro (Av. Caracas) y Corredor Verde de la Av. carrera 7, con actividad residencial y mezcla de usos en primeros pisos.*
5. *Consolidar el atractivo turístico como pieza urbana de la zona, poniendo en valor sus teatros, cafés, calles, arte urbano, y arquitectura entre otros elementos.*
6. *Generar y consolidar instancias de coordinación y herramientas de financiación que permitan gestionar y financiar acciones clave de transformación o resiliencia de las actividades antes cambios del entorno.” (POT, 2021).*



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 35. Proyectos estructurantes de la AE Chapinero Verde e Inteligente



Fuente: Anexo 07 – Guía para la Formulación de las Actuaciones Estratégicas del POT.

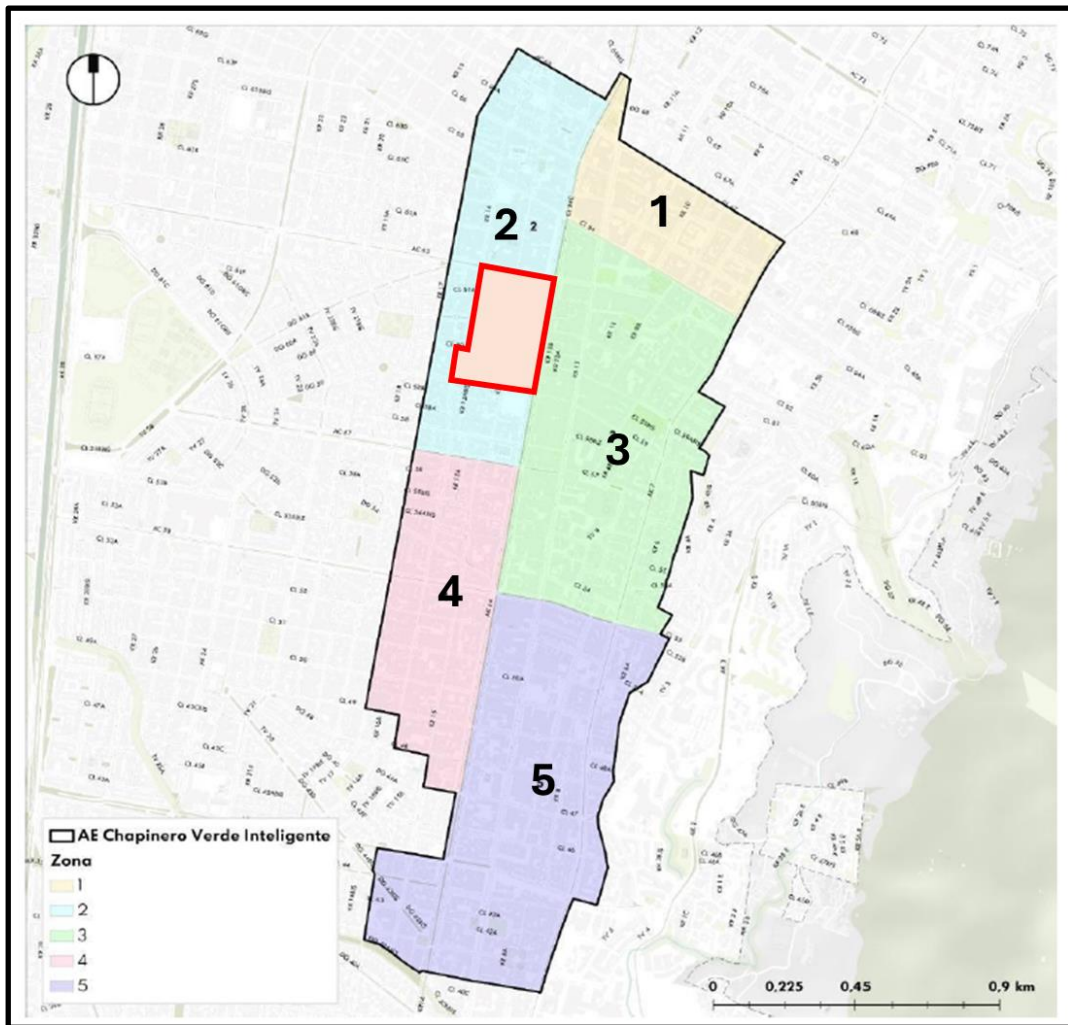
Como se puede apreciar en la imagen anterior, la AE resalta como proyectos específicos para el ámbito del Plan Parcial el estar incluido dentro de una AIM, la cercanía con las estaciones de Metro y Transmilenio y el corredor verde de la Calle 63. Sin embargo, a pesar de no existir otro tipo de intenciones específicas, los objetivos generales citados anteriormente aplicarán y darán claridad sobre la intención de planificación que el POT tiene para la zona, por lo que deberán ser tenidos en cuenta para la asignación de usos y aprovechamientos en la formulación.

Posteriormente, mediante la Resolución 2000 de la Secretaría Distrital de Planeación - SDP del 12 de septiembre de 2023 se adoptaron las directrices para la definición de lo público para la formulación de las Actuaciones Estratégica Chapinero Verde e Inteligente (entre otras actuaciones). Como lo indica el artículo 13 de esta resolución, existe adicionalmente un documento técnico de soporte - DTS, el cual detalla cada una de las intervenciones que se esperan en la pieza. En este mismo DTS se aportan datos importantes de diagnóstico como el siguiente:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 36. Zonas de la AE Chapinero Verde e Inteligente



Fuente: modificación al DTS de la Actuación Estratégica

La zona 2 de la Actuación Estratégica “agrupa el 19,5% del total de la AE con un área de 43,9 Ha, se configura entre las calles 68 y calle 57 entre la Caracas y la Carrera 17. Esta zona se diferenció del resto por la actividad de servicios por horas que prima sobre la calle 63 y sus calles colindantes, así como el comercio de ropa de segunda, la vivienda y los servicios dotacionales de salud y educación; en esta zona se evidencian sectores con la arquitectura propia de Teusaquillo”.

Frente a las directrices, se adoptan 28 y son las siguientes, agrupadas de forma temática:

Tabla 7. Directrices de la AE Chapinero

Directrices Plan Parcial AE Chapinero Verde		
1. Ciudad inteligente	D1	Desarrollo del Anillo de Innovación y Conocimiento de Bogotá, por medio de la provisión de servicios de conectividad digital en todo la AE.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

	D2	Implementación de esquemas de gestión inteligente de residuos sólidos aprovechables y de posconsumo.
	D3	Desarrollo de proyectos piloto de automatización de los sistemas de movilidad y seguridad ciudadana.
	D4	Actualización y optimización de redes hidrosanitarias a través de la modernización y de la infraestructura para garantizar el servicio y la gestión sostenible de los recursos con la implementación de nuevas tecnologías.
	D5	Implementación de redes inteligentes de electricidad para la optimización del uso de energía e iluminación enfocada al ciudadano.
	D6	Gestión inteligente del riesgo especialmente en la mitigación de ruido y el mejoramiento de la calidad del aire.
2. Reactivación económica	D7	Generación del circuito de innovación del AICB de Bogotá por medio del fortalecimiento de los clústeres de salud, cultura, educación y administrativo, en relación con las AE Reencuentro Y ZiBo
	D8	Protección de las economías productivas locales de comercio, ocio y cultura por medio de la optimización de la infraestructura.
	D9	Desarrollo de proyectos inmobiliarios multifuncionales donde se incentive modelos de colectiva, vivienda estudiantil, alquiler de corta estadía y de descanso para profesionales de la salud, así como la generación de vivienda de interés social.
3. Reverdecer	D10	Integración ambiental y paisajística del territorio a partir de la generación de una red de zonas verdes y corredores de conectividad ecológica local.
	D11	Generación de nuevo espacio público de manera equilibrada en función del cumplimiento diferencial de las cargas urbanísticas derivadas del desarrollo de los predios de oportunidad y cualificación del existente a través de la implementación de soluciones basadas en la naturaleza.
4. Movilidad sostenible	D12	Desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del Anillo de Innovación y Conocimiento, articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública de las Actuaciones Estratégicas Zibo y Chapinero, por medio de soluciones inteligentes de transporte.
	D13	Definición de 12 supermanzanas en el ámbito de la AE que distribuyan y categoricen la movilidad mediante corredores vehiculares, ciclo infraestructura y calles pacificadas y peatonales, que conecten las estaciones de metro con las estaciones del Corredor Verde de la Carrera Séptima.
	D14	Implementación de una estrategia de distribución logística y transporte de último kilómetro que consolide zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue desarrolle la distribución al interior de la AE e implemente soluciones innovadoras.
5. Cuidado	D15	Desarrollo de una red de servicios sociales y del cuidado por medio de la conformación de doce supermanzanas del cuidado con la recualificación y construcción de equipamientos híbridos y multifuncionales con enfoque poblacional diferencial y de género.
	D16	Intervención para la recuperación del inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo por medio de la gestión público privada como un equipamiento híbrido multifuncional con servicios del cuidado con enfoque diferencial y de género.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

	D17	Implementación de infraestructura para la seguridad operativa como perceptiva en articulación público privada así como del desarrollo de monitoreos y controles por medio de inteligencia artificial.
6. Patrimonio	D18	Recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural priorizados, teniendo en cuenta su articulación con el contexto urbano con el manejo de cerramientos e intervenciones de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su puesta en valor.
	D19	Protección y/o recuperación de los valores del entorno urbano identificados en la caracterización de las unidades de paisaje, en articulación con el Plan Especial de Manejo y Protección de Teusaquillo. Involucrando el patrimonio existente y valorado, como referencia y parte del desarrollo de la ciudad, de las visuales representativas y de los entornos patrimoniales, que permita generar nuevas homogeneidades y calidad en la consolidación de la AE. Esto en el marco de la intervención a partir de la valoración del conjunto, y abandonando el predio y predio para establecer la regulación del paisaje urbano para el fortalecimiento de la memoria colectiva.
	D20	Habilitación de edificaciones sin declaratoria de patrimonio cultural, pero con valores arquitectónicos y/o constructivos, que permitan el reuso.
	D21	Identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales.
7. Gestión inteligente	D22	Estructuración del modelo de gobernanza de la Actuación Estratégica para la toma de decisiones, la gerencia de los proyectos y la efectiva administración de los recursos.
	D23	Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana durante el proceso de formulación y la ejecución de los proyectos.
	D24	Formulación y concertación de las reglas para la protección a moradores y actividades productivas presentes en el territorio mediante el diseño de mecanismos innovadores.
	D25	Estructuración de esquemas alternativos de vinculación de terceros que permitan captura de valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.
	D26	Definición del cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en todo el entorno de la AE, que se armonicen con la vocación socioeconómica de cada ámbito de gestión y permitan financiación de los proyectos.
	D27	Definición de incentivos económicos y condiciones especiales para fomentar la implementación de los proyectos, mediante un diseño y concertación interinstitucional.
	D28	Definición de los operadores urbanos para activar el desarrollo de estos entornos en el corto plazo.

Fuente: Elaboración propia con base en el DTS de la Res. 2000 de 2023

3.5.2. Área de actividad

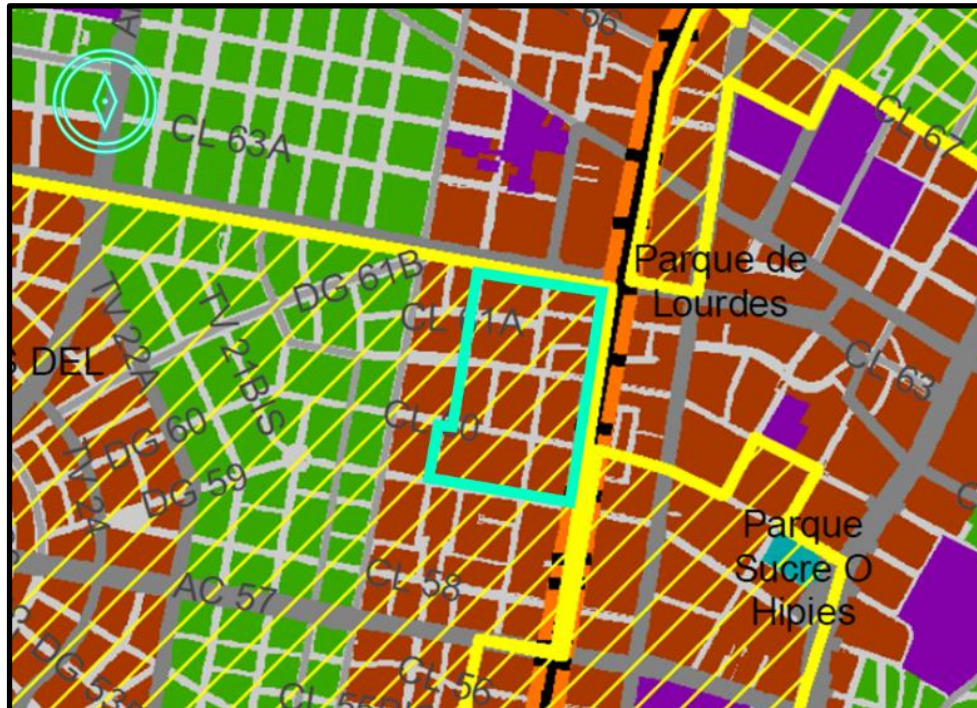
Conforme el *Plano CU-5.2 “Áreas de Actividad y Usos del Suelo”*, el polígono se ubica en el área de actividad **estructurante receptora de vivienda de interés social – AAE-VIS**. Las áreas estructurantes se definen en el numeral 1 del Artículo 240 como aquellas “zonas interconectadas a través de corredores de alta y media capacidad con el resto de la ciudad,



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

y en las cuales se permite mayor intensidad en la mezcla de sus usos (POT, 2021) (subrayado por fuera del texto original).

Imagen 37. Área de actividad



Fuente: Plano CU-5.2 Áreas de Actividad y Usos del Suelo del POT

A su vez, la zona receptora de vivienda de interés social se define en el literal a del numeral 1 del mismo artículo como aquellas “áreas que por sus condiciones de soportes urbanos buscan la mezcla social del hábitat, incentivando la producción de vivienda de interés social” (POT, 2021).

Se trata entonces de una combinación normativa que, con alineación a lo dispuesto por la Actuación Estratégica, busca densificar, mezclar usos de suelo, grupos sociales, actividades y así potenciar la plataforma territorial generada por el trazado de los grandes sistemas de transporte masivo adyacentes, así como aprovechar al máximo la ubicación céntrica de la pieza.

3.5.3. Tratamiento urbanístico

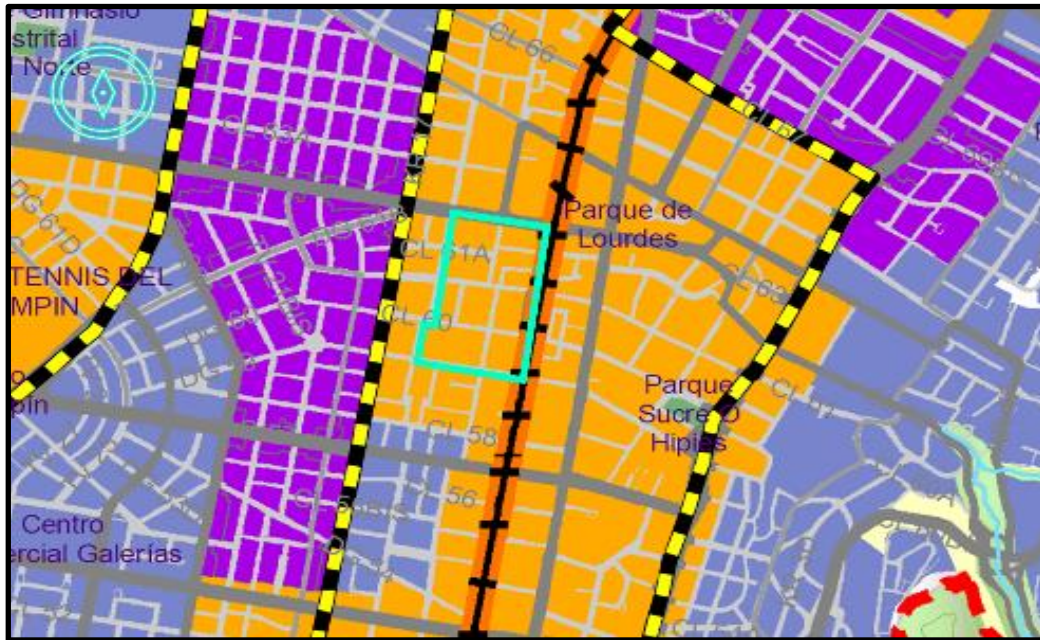
Según el *Plano CU-5.1 “Tratamientos urbanísticos”*, al Plan Parcial le corresponde el tratamiento de renovación urbana. Según el Artículo 301, que lo define, este tratamiento “orienta y regula la transformación o recuperación de sectores de ciudad, con el fin de potenciar su ocupación, o detener y revertir los procesos de deterioro físico y ambiental, promover el aprovechamiento intensivo de la infraestructura pública existente, e impulsar la



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

densificación racional de áreas para vivienda y otras actividades, promoviendo su uso eficiente y sostenible” (POT, 2021). Como puede inferirse, todos los objetivos aquí dispuestos tienen aplicabilidad en el polígono del Plan Parcial Estación 15.

Imagen 38. Tratamiento urbanístico



Fuente: Plano CU-5.1 Tratamientos Urbanísticos del POT

El Artículo 303 señala que será necesaria la adopción del instrumento de plan parcial para superar el índice de construcción efectivo de 7,0, y que en cuyo caso el área del proyecto deberá ser superior a 3 hectáreas.

3.5.4. Alturas máximas

Las volumetrías y alturas máximas son definidas por el Anexo 05 – Normas comunes a todos los tratamientos, el cual fue actualizado y complementado por el Decreto 603 de 2022. En este documento, se señala que:

“Las normas urbanísticas del presente Plan de Ordenamiento determinan alturas máximas de las edificaciones en términos de número de pisos. No obstante, adicionalmente se establecen unas limitantes generales de la altura de las edificaciones incluyendo todos los elementos y volúmenes que sobresalgan de cubierta, y que deben ser verificadas al momento del trámite de la respectiva licencia urbanística.

En consecuencia, la altura total de las edificaciones, incluyendo ductos, chimeneas, remates de cubierta, puntos fijos (escalera y ascensor), cerramientos, tanques de agua, equipos técnicos, sobre-recorrido de ascensores o hall de cubierta, no podrá superar las siguientes limitantes generales:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

- a. La altura en metros sobre el nivel del terreno determinada por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) o la entidad que haga sus veces, mediante el mapa de Sectorización de obstáculos por altura del espacio aéreo de Bogotá, que forma parte del presente anexo o mediante concepto técnico específico de dicha entidad.
- b. Las alturas determinadas mediante los actos administrativos que adopten proyectos de cables aéreos del sistema de transporte” (POT, 2021).

En tal sentido, el plano aportado por la Aeronáutica Civil y vinculado en la norma mencionada permite una altura máxima de 120 metros sobre el nivel de terreno.

Imagen 39. Altura máxima permitida por AeroCivil



Fuente: Construcción propia con base en Anexo 05 – Normas comunes a todos los tratamientos del POT

3.6. Diagnóstico de mercado

3.6.1. Mercado residencial

Con cifras de Coordenada Urbana, se hallaron los proyectos inmobiliarios que registraron ventas de vivienda desde enero de 2022 a diciembre de 2023 a 1 km del Plan Parcial Estación 15. El resultado de este monitoreo fue encontrar 29 proyectos, los cuales se listan a continuación:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

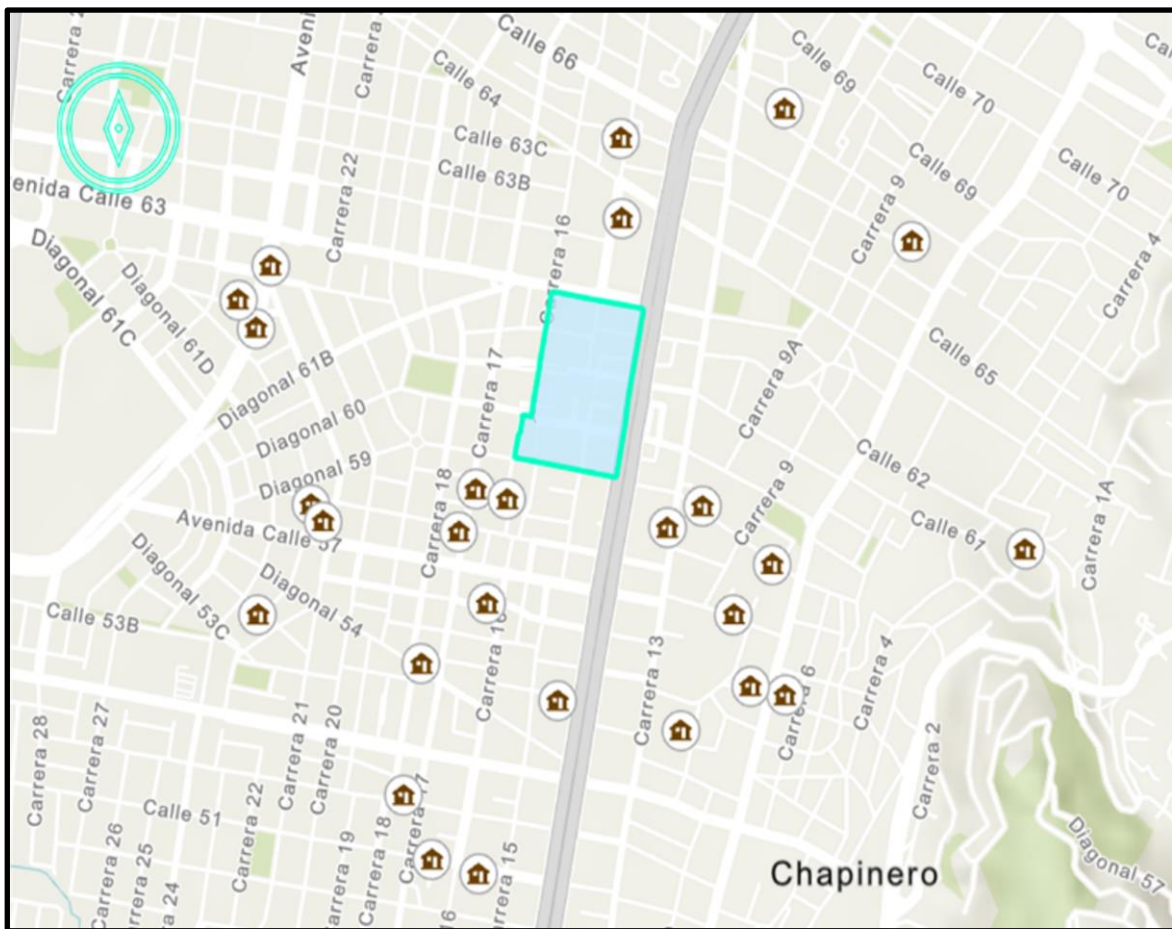
Tabla 8. Ventas a 1 km del PP

Proyectos con ventas desde enero 2022			
KARAKALÍ	EDIFICIO SILVER	LOFT 64_	OPTIMUS 61
7 ESTORIAS	ESTACION 59	MAKAPI EPIC	PARKWAY 39
AMPLIACION IVIN 567	GARDEN HOME CLUB	MOOD 51	PARQUE VARENNA
ARMONIA DE SAN LUIS	INHOME 58	NEXT LIVING	RESERVA DE TUNJUELITO
BALCONES DE SAN LUIS	K 52	OIKOS INFINITUM 58_	SERENDIPIA DELUXE
BALCONES DEL CAMPIN_IV	LATITUD 58	OPEN 10 K	SOHO LOFT 54A
BO 59	LOFT 56	OPEN C60	VIVIENDA MULTIFAMILIAR GALERIAS
EDIFICIO ARTESANO			

Fuente: Coordinada Urbana

Estos proyectos suman un total de 988 unidades vendidas, las cuales cuentan con una amplia diversidad de productos: se comercializaron en precios desde \$120.600.000 hasta \$950.000.000, con áreas desde 19 m² hasta 93 m² y un precio promedio de venta por m² de \$8.143.000.

Imagen 40. Ubicación de los proyectos en venta



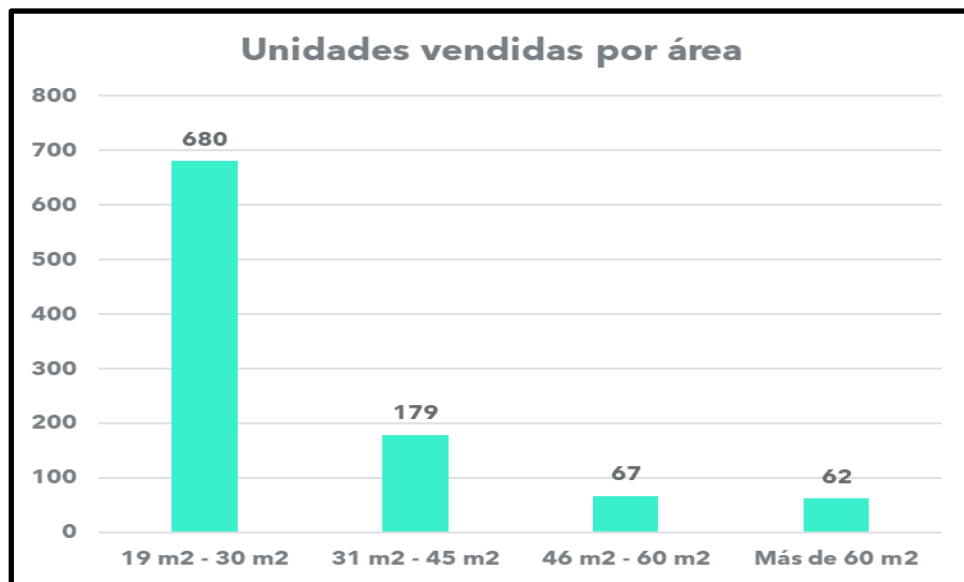


PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Fuente: Construcción propia con base en Coordenada Urbana

Sin embargo, a pesar de la versatilidad encontrada, también es evidente la tendencia que sigue el mercado inmobiliario del sector. Al analizar el número de ventas según el tamaño de las unidades residenciales, notamos que la comercialización tiene un incremento significativo en las viviendas de menor tamaño.

Gráfico 3. Unidades de vivienda vendidas según área



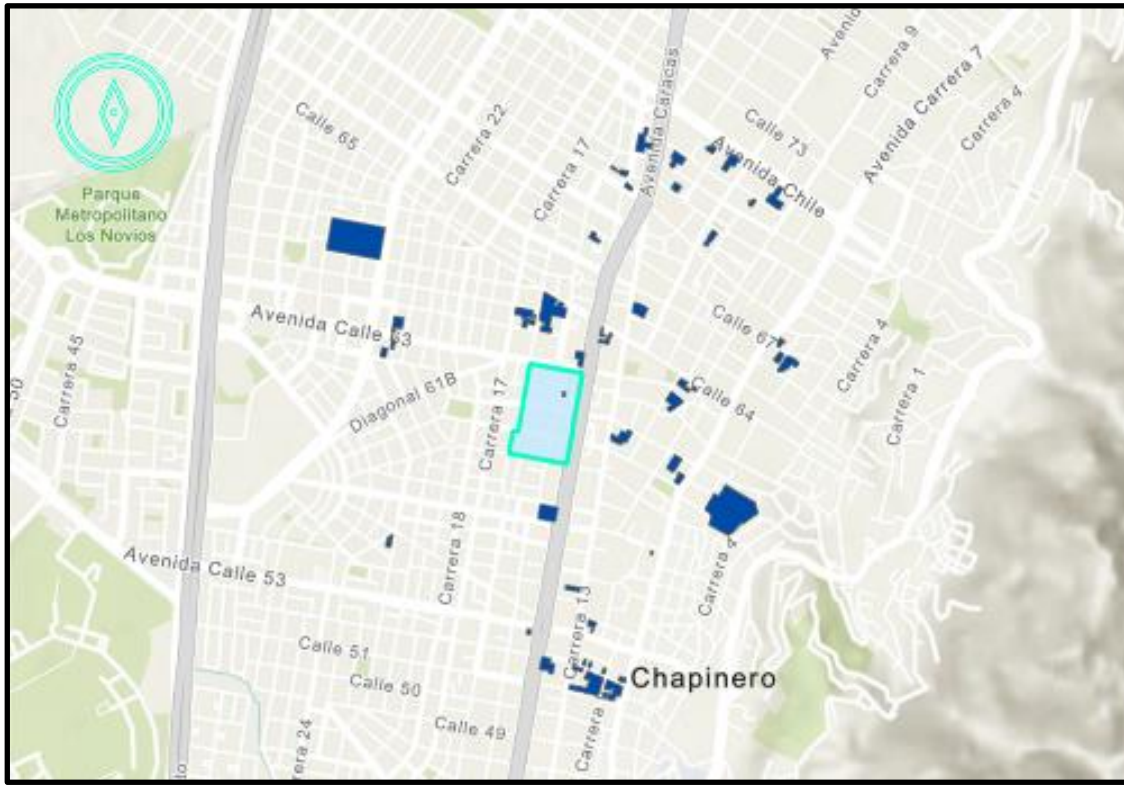
Fuente: Construcción propia con base en Coordenada Urbana

En ese sentido, se puede deducir que el apetito del mercado tiene una clara tendencia a renunciar al tamaño del área privada en favor de una excelente ubicación. Esto puede verse explicado por la cercanía del polígono a los centros de servicios, empleo, educación y entretenimiento de la capital. Esto es particularmente visible con relación a las universidades e instituciones de educación superior, pues en el mismo radio de influencia de 1 km alrededor del Plan Parcial Estación 15 se encontraron 42 de estos establecimientos.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 41. Instituciones de Educación Superior a 1 km



Fuente: elaboración propia con base en la base de datos geográfica del POT.

Dentro de estas instituciones destacan una de la sedes principales del SENA, la Universidad de La Salle, la Universidad del Rosario (sede Quinta de Mutis para Ciencias de la Salud), la Universidad Santo Tomás, la Fundación Universitaria del Área Andina, la Fundación Universitaria Konrad Lorenz, la Fundación Universitaria Los Libertadores, la Fundación Universitaria Monserrate, el Instituto Colombiano de Aprendizaje – INCAP, la Fundación Universitaria San Martín (cuya Facultad de Odontología se ubica dentro del polígono del Plan Parcial), entre muchas otras.

3.6.1.1. Vivienda Colectiva

Haciendo énfasis o detalle en el sector de Chapinero Central y aledaños para el producto de vivienda colectiva, se encontraron las siguientes 6 ofertas de inmuebles:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 9. Precio m² vivienda colectiva

Vivienda Colectiva			
Ref	Precio	M2	Precio M2
IVIN 567	\$ 251.000.000,00	30	\$ 8.366.666,67
Reserva 26	\$ 269.499.000,00	26,5	\$ 10.169.773,58
Parkway	\$ 208.000.000,00	20	\$ 10.400.000,00
Teik Urban Style	\$ 329.992.147,00	29,76	\$ 11.088.445,80
NextLiving	\$ 250.000.000,00	25	\$ 10.000.000,00
Chapinero Central	\$ 260.000.000,00	27,21	\$ 9.555.310,55
PROMEDIO			\$ 9.930.032,77

Fuente: elaboración propia con base en el portal Metro Cuadrado.

Se encontró un precio promedio de m² de \$9.930.032,77.

3.6.2. Mercado no residencial

3.6.2.1. Centros comerciales

Por su parte, en la consulta de mercado para áreas no residenciales, se evidencian los siguientes factores. El Plan Parcial Estación 15 se encuentra en una zona intermedia entre centros comerciales de gran escala.

Imagen 42. Centros comerciales cercanos



Fuente: elaboración propia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

De generar nueva vivienda, el Plan Parcial puede encontrar un nicho de mercado para producir nuevos m² de centro comercial para atender la demanda que esto generaría, la cual tendría que suplirla a aproximadamente 1 km de distancia.

Por otro lado, es necesario resaltar la existencia de 29 locales dedicados a la prestación de servicios odontológicos o comercialización de bienes, máquinas y equipos relacionados con esta actividad. Esto, más la existencia de equipamientos educativos enfocados en ciencias de la salud en general y algunos particularmente en la docencia de la práctica odontológica dan cuenta de un mercado consolidado a manera de clúster alrededor de este tipo de servicios.

De forma análoga, las visitas de campo dan cuenta de la existencia de alrededor de 36 locales dedicados a ferreterías, tiendas de venta y reparación de electrodomésticos, cerrajerías y comercios de insumos de construcción (como pinturas, vidrieras y fábricas de muebles). Estos usos, particularmente ubicados sobre la Av. Caracas, también dan cuenta de la consolidación de un clúster de bienes y servicios que se mantiene debido a una demanda de que lo sostiene en este sector en particular.

3.6.2.2. Hoteles

En el sector de Chapinero Central y aledaños se encontraron las siguientes 4 ofertas de inmuebles en modalidad de hoteles.

Tabla 10. Precio m² hoteles

<i>Hotel</i>			
Ref	Precio	M2	Precio M2
Hotel Zona G	\$ 5.300.000.000,00	650,00	\$8.153.846,15
Hotel en Venta Chapinero	\$ 1.800.000.000,00	334	\$5.389.221,56
Hotel Cile 47	\$ 5.500.000.000,00	375	\$14.666.666,67
Hotel Remodelado Chapinero	\$ 6.095.000.000,00	1050	\$5.804.761,90
PROMEDIO			\$8.503.624,07

Fuente: elaboración propia con base en el portal Metro Cuadrado.

Se encontró un precio promedio de m² de \$8.503.629,07, con el fin de ofrecer un precio competitivo de \$8.000.000,00 por m².

3.6.2.3. Comercio de baja escala



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

En el sector de Chapinero Central y alrededores se encontraron las siguientes 10 ofertas de inmuebles en modalidad de locales comerciales

Tabla 11. Precio m² comercio

Comercio			
Ref	Precio	M2	Precio M2
Local Chapinero	\$ 1.800.000.000,00	303	\$ 5.940.594,06
Local Marly	\$ 1.200.000.000,00	184	\$ 6.521.739,13
Local Chapinero 2	\$ 1.800.000.000,00	87	\$ 20.689.655,17
Local Teusaquillo	\$ 520.000.000,00	40	\$ 13.000.000,00
Local Galerias	\$ 500.000.000,00	42	\$ 11.904.761,90
Local Galerias 2	\$ 260.000.000,00	47,3	\$ 5.496.828,75
Local Chapinero Central	\$ 170.000.000,00	13	\$ 13.076.923,08
Local Galerias 3	\$ 380.000.000,00	30,97	\$ 12.269.938,65
Local Chapinero 3	\$ 522.000.000,00	109	\$ 4.788.990,83
Local Chapinero Central 2	\$ 6.500.000.000,00	1452	\$ 4.476.584,02
Promedio			\$ 9.816.601,56

Fuente: elaboración propia con base en portales Metro Cuadrado y Finca Raíz.

Se encontró un precio promedio de m² de \$9.816.601,56, con el fin de ofrecer un precio competitivo de \$8.500.000,00 por m².

3.6.2.4. Oficinas

En el sector de Chapinero Central y alrededores se encontraron las siguientes 10 ofertas de inmuebles en modalidad de oficina.

Tabla 12. Precio m² oficinas

Oficinas			
Ref	Precio	M2	Precio M2
Oficina en Venta, Chapinero Central	\$ 3.000.000.000,00	247	\$ 12.145.748,99
ALIANZA INMOBILIARIA	\$ 2.400.000.000,00	240	\$ 10.000.000,00
ACEVEDO Y CIA	\$ 210.000.000,00	64	\$ 3.281.250,00
CENTRO INDUSTRIAL SAS	\$ 1.280.000.000,00	570	\$ 2.245.614,04
B&P Bienes y Proyectos	\$ 1.100.000.000,00	189,5	\$ 5.804.749,34
L2L BIENES RAICES	\$ 661.100.000,00	99	\$ 6.677.777,78
Calle 63	\$ 426.235.000,00	64	\$ 6.659.921,88
Chapinero Central	\$ 653.295.000,00	99	\$ 6.598.939,39
L2L	\$ 398.750.000,00	60	\$ 6.645.833,33
L2L	\$ 426.570.000,00	64	\$ 6.665.156,25
Promedio			\$ 6.672.499,10

Fuente: Elaboración propia con base portal Metro Cuadrado.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Se encontró un precio promedio de m² de \$6.672.499,10, bajo este mismo promedio se ofrecerán los respectivos m² de construcción

3.6.2.5. Estancia por horas

En el sector de Chapinero Central y alrededores se encontraron las siguientes 3 ofertas de inmuebles en modalidad de residencia por horas.

Tabla 13. Precio m² residencias por horas

<i>Moteles</i>			
Ref	Precio	M2	Precio M2
Motel el Restrepo	\$ 17.000.000.000,00	2921,66	\$ 5.818.609,97
Motel Chapinero	\$ 4.800.000.000,00	682	\$ 7.038.123,17
Motel Chapinero Central	\$ 6.500.000.000,00	790	\$ 8.227.848,10
PROMEDIO			\$ 7.028.193,75

Fuente: Elaboración propia con base en portal Metro Cuadrado.

Se encontró un precio promedio de m² de \$7.028.193,75, y a este mismo precio se venderán.

Así, como resumen, se tienen los usos dentro del Plan Parcial Estación 15 y sus respectivos precios de venta por m², así como su relación Área Vendible / Área Construida:

Tabla 14. Precio m² por uso

<i>Precio de Oferta M2 por Uso</i>		
Uso	Precio de venta / m2	AV/AC
Hotel	\$ 8.000.000	70,00%
Vivienda Colectiva	\$ 9.930.033	75,00%
VIS	\$ 5.416.667	80,00%
Comercio (comercio pisos)	\$ 8.500.000	60,00%
Oficinas	\$ 6.672.499	60,00%
Residencia de Estancia por Ho	\$ 7.028.194	70,00%
Dotacional	\$ 6.672.499	60,00%

Fuente: elaboración propia.

3.7. Conclusiones del diagnóstico

3.7.1. Fortalezas

- Ubicación céntrica y cobertura privilegiada del servicio de transporte masivo (TransMilenio, Metro y dos vías arteria).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

- Cercanía a centros educativos de educación superior.
- Clúster de bienes y servicios odontológicos y ferreteros.
- Altura máxima de 120 metros.
- Existencia de parqueaderos y lotes libres (baja densidad).
- Alta proporción de espacio privado vs espacio público (76%-24%), lo que permite mayores áreas útiles.
- Baja densidad de habitantes actualmente.
- Alto potencial para la mezcla de usos.
- Mercado inmobiliario activo, tanto en lo residencial como en lo no residencial.
- Costo de m² construido original (\$2.5 millones / m²) bajo en comparación con potencial de venta.

3.7.2. Debilidades y oportunidades

- Deterioro urbanístico físico provocado por incremento en indicadores de inseguridad y presencia de actividades ilícitas.
- Vetustez de la vivienda e inmuebles, déficit cualitativo de vivienda.
- Coexistencia de usos que pueden resaltar incompatibles, tales como la vivienda, la industria (de baja escala), actividades educativas y moteles.
- Inexistencia de espacio público efectivo.
- Norma urbanística exigente para planes parciales de renovación urbana.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4. FORMULACIÓN

4.1. Áreas de Manejo Diferenciado - AMD

Las áreas de manejo diferenciado del Plan Parcial Estación 15 suman en total 2.135,01 m², y se componen por los edificios de acceso a la Estación 15 de la PLMB y al BIC presente en el ámbito de planificación.

4.1.1. Edificios de acceso a la Estación 15 de la PLMB

La Empresa del Metro de Bogotá (EMB) se encuentra realizando la compra de predios sobre los dos polígonos donde se implantarán los edificios de acceso a la Estación 15 de la PLMB. Se trata de dos polígonos ubicados en las manzanas 1 y 3, los cuales tienen un área de 553,34 m² y 1.418,24 m².

Imagen 43. Ubicación de las AMD Metro



Fuente: Empresa Metro de Bogotá.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Debido a que son obras propias del concesionario a cargo del proyecto de infraestructura, el Plan Parcial debe acoger dichas directrices y acoplar sus usos alrededor de estas áreas, sin tener ninguna influencia en lo que pase al interior de las mismas.

4.1.2. BIC

El único BIC presente en el PP Estación 15 es el inmueble ubicado en la esquina suroriental de la intersección de la Carrera 16 con la Calle 62. Este BIC será conservado conforme a su nivel de intervención 2 (conservación tipológica), lo que implica conservar su fachada y estructura interna pero se podrá variar su uso, que actualmente es residencial, para transformarlo en dotacional, integrando su área con el equipamiento que lo rodeará, como se apreciará más adelante. Sin embargo, su tratamiento será diferenciado en comparación con el resto del PP puesto que no será demolido, reubicado ni alterado de forma estructural más allá de su uso.

Imagen 44. Bien de Interés Cultural



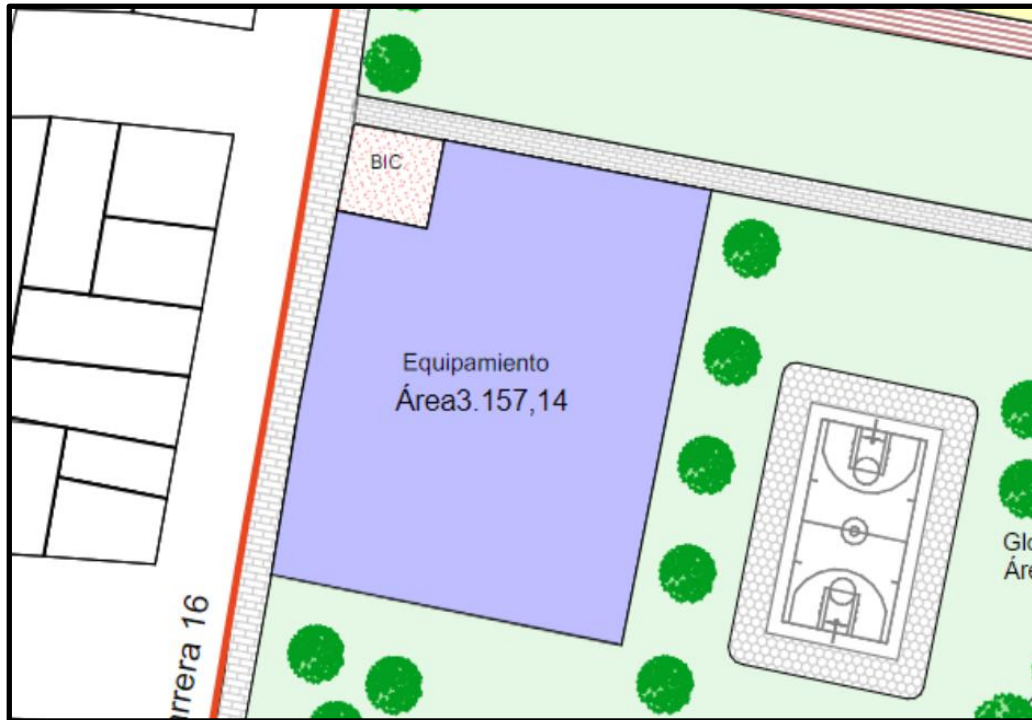
Fuente: Google Maps.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

El lote del BIC ocupa un área de 163,43 m².

Imagen 45. Ubicación del BIC



Fuente: elaboración propia.

4.2. OBLIGACIONES URBANÍSTICAS

4.2.1. Control Ambiental – Franja de Paisajismo y para la Resiliencia Urbana

Según lo establecido en el numeral 5 del artículo 154 del POT, el control ambiental se encuentra dentro de la “*Franja de Paisajismo y para la Resiliencia Urbana*”. Esta es definida como:

“Áreas libres continuas, no edificables que se extienden a lado y lado de las vías, destinadas a aportar a la calidad ambiental, la conectividad ecosistémica y la cualificación del espacio urbano, mediante la ubicación de vegetación, señalización, mobiliario que complementa la circulación peatonal y que promueva la intermodalidad, la construcción de infraestructura de acceso a predios y de redes de servicios públicos.” (POT, 2021).

Según el literal b del mismo numeral, para predios desarrollados bajo la modalidad de plan parcial de renovación urbana este control ambiental debe ser de 5 metros sobre las vías de la malla de integración regional y arterial.

Para el Plan Parcial Estación 15 se propone un control ambiental de 1.164,50 m², el cual se dispondrá sobre la Av. Caracas y sobre la Calle 63, de la siguiente forma:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 15. Controles ambientales

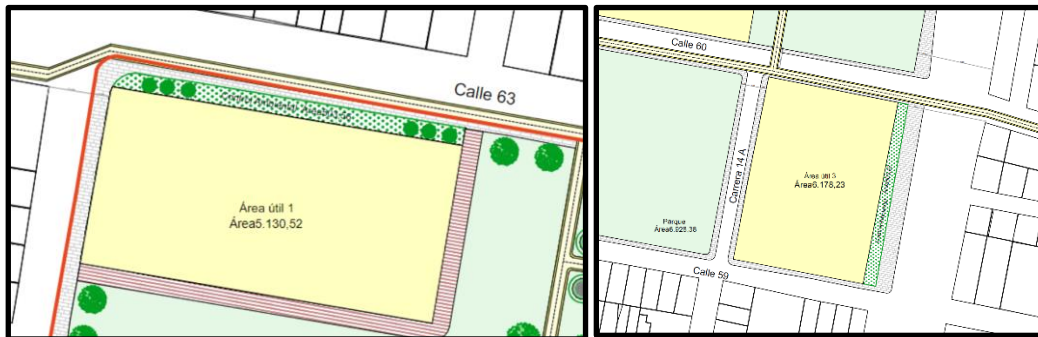
Control Ambiental (5 m)	1.164,50	1,5%
CA Av. Caracas	660,94	56,8%
CA Calle 63	503,56	43,2%

Fuente: elaboración propia.

Según el numeral 1.6.2 del Anexo del Decreto 603 de 2022 (Manual de Normas Comunes a Todos los Tratamientos), “se podrá localizar en el área de control ambiental la cesión de espacio público exigido en sitio en dicha área, con una proporción de 1 a 1,5, es decir, por cada m² de cesión de espacio público se cederán 1,5 m² en control ambiental”.

Esta condición permite utilizar 776,33 m² del control ambiental para el cumplimiento de la obligación de espacio público, a pesar de que la cesión efectiva en sitio por este concepto sea mayor.

Imagen 46. Ubicación del control ambiental



Fuente: elaboración propia.

4.2.2. Obligaciones urbanísticas para Plan Parcial

4.2.2.1. Cesión de suelo

Según lo dispuesto en el artículo 328 del Decreto 555 del 2021, “Obligaciones urbanísticas para proyectos que requieren de la adopción de plan parcial”, se establece la siguiente fórmula para determinar el área a ceder en suelo por el proyecto:

$$CS = AV * Fs$$

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 (65%)



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Según el parágrafo 1 del artículo 328 del POT, se tendrá en cuenta lo siguiente para el área de verificación:

“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 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.” (POT, 2021).

En este orden de ideas, la obligación para el PP Estación 15 en cesión de suelo será la siguiente:

$$CS = 76.669,67 \text{ m}^2 * 65\% = 49.835,29 \text{ m}^2$$

El mismo artículo dispone que *“del área a ceder, se deberá garantizar que 30% se destine a espacio público de proximidad”*:

$$EPP^2 = CS * 30\% = 49.835,29 \text{ m}^2 * 30\% = 14.950,59 \text{ m}^2$$

Este artículo del POT no especifica cómo deberá cumplirse específicamente el 70% restante de esta obligación (34.884,70 m²), pues se limita a señalar en su parágrafo 2 que *“El porcentaje de cálculo para las obligaciones urbanísticas en planes parciales incluirá las de carácter general y local”*. Al incluir las obligaciones de carácter general y local, el POT señala que este 65% (49.835,29 m²) incluye toda cesión de espacio público (parques, plazas, plazoleas, vías de cualquier perfil, equipamientos) e incluso pagos por edificabilidad adicional, compensaciones, o cualquier otra responsabilidad que el promotor deba asumir para el desarrollo del respectivo proyecto.

De forma concordante, el artículo 265 del POT sobre obligaciones urbanísticas (de la Sección 2 – Condiciones generales aplicables a todos los tratamientos urbanísticos) señala que estas obligaciones buscan generar un equilibrio entre los beneficios de la edificabilidad y las necesidades de soportes urbanos *“representados en suelo o su equivalencia en área construida o en pagos compensatorios”*.

En la misma línea, el artículo 269 reglamenta las alternativas para hacer efectiva la forma de cumplimiento de los porcentajes obligatorios para cesión de espacio público. Prioritariamente se plantea el cumplimiento de cesión en sitio, pero el numeral 2 reglamenta los pagos compensatorios en dinero. Estos se deberán realizar con destinación específica para la adquisición de suelo en UPL deficitarias y en proyectos de la Secretaría Distrital del Hábitat.

² El término “Espacio público de proximidad” no tiene una definición específica en el Decreto 555 de 2021. Su artículo 123 determina que existirán las tipologías de parque de proximidad y estructurante, pero el parágrafo 2 aclara que los parámetros técnicos serán definidos por el Manual de Espacio Público. Este manual fue adoptado por el Decreto 263 de 2023, y en él se define la red de proximidad por aquellos espacios públicos que *“proveen una oferta diversa y equilibrada de dotaciones para el encuentro, el disfrute, el uso y el aprovechamiento del tiempo libre en un ámbito local; en su diseño se reconocen las condiciones de proximidad para articular el tejido existente, atender las necesidades de la población más cercana y mejorar las condiciones ambientales del lugar”*. En este orden de ideas, se entiende que el espacio público de proximidad, al cumplir una función urbana tan particular, no podrá ser compensado.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Así las cosas, se evidencia un vacío normativo en la norma específica de formas de cumplimiento de obligaciones para planes parciales en el tratamiento de renovación urbana, el cual deberá ser subsanado mediante el instrumento de adopción de un decreto reglamentario. Este decreto, deberá citar que la compensación en dinero o a través de la entrega de otros inmuebles, es concebido desde la misma Ley 9 de 1989, en su artículo 7, modificado por el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, pero además indicar justamente el vacío normativo expuesto, señalar que en todo caso es un instrumento que ha sido recogido por el POT en el marco del tratamiento de renovación urbana, y de desarrollo incluso, pero no es claro al señalar la posibilidad en el marco de los planes parciales, pero que en todo caso no tiene sentido de no permitirse. Se deberá proponer su esquema reglamentario de compensación basado en las condiciones generales de cumplimiento de obligaciones para todos los tratamientos, entre las cuales está la compensación en dinero, y la cual en ningún momento se restringe para planes parciales.

En este orden de ideas, el PP Estación 15 optará por la aplicación de este decreto reglamentario, el cual permitirá cumplir con una porción de suelo en sitio y por utilizar un pago compensatorio en dinero para completar el cumplimiento de dicha obligación, opción que se fortalece al tener en cuenta que el PP se encuentra en una UPL sin déficit de espacio público (Teusaquillo)³ y puede aportar recursos para mejorar este indicador en UPL deficitarias, de acuerdo con el modelo de ocupación y ordenamiento del POT.

Adicionalmente, el ámbito de planificación incluye 15.838,11 m² de espacio público pre-existente en forma de vías, las cuales deberán ser mantenidas o reconfiguradas por el proyecto. Así, respetando las preexistencias y sumando el 65% obligatorio, el Plan Parcial tendrá que cumplir con 65.673,40 m² de obligación de cesión de suelo. Se cumple de la siguiente manera:

Tabla 16. Cumplimiento de la obligación (65%)

TOTAL SUELO (pre-existencias + 65%)	65.673,40	100%
EP en sitio	53.990,26	82,2%
Cesión cumplida en Control Ambiental	776,33	1,4%
Plazoletas	1.943,78	3,6%
Parques	42.920,94	79,5%
Equipamiento propuesto	3.157,14	5,8%
Vías	5.192,07	9,6%
Compensación	11.683,13	17,8%

Fuente: elaboración propia.

³ Según el Plano CU 4.1 – Sistema de Espacio Público Peatonal y Para el Encuentro del POT, la UPL 32 – Teusaquillo no tiene déficit de espacio público por habitante.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4.2.2.2. Espacio Público

4.2.2.2.1. Espacio Público Efectivo en sitio

El espacio público efectivo del PP Estación 15 suma 44.864,72 m². Se divide de la siguiente forma:

- Un gran parque principal o globo central de 35.992,56 m². Este parque cumple la función de articulación de todas las áreas útiles del proyecto, de la estación del metro y del barrio San Luis. Permite dirigir los flujos de personas desde y hacia la Estación 15.
 - Adicionalmente, el parque permite cumplir lo dispuesto por el numeral 1.6.2 del Anexo de Normas Comunes a los tratamientos urbanísticos, el cual dispone que en planes parciales el 70% de la cesión en sitio deberá dejarse en un solo globo de terreno.
- Un parque sur de 6.928,38 m², el cual permite aislar las áreas útiles y servir también al sur del barrio.
- Una plazoleta de 1.943,78 m², ubicada estratégicamente entre los dos edificios de acceso a la Estación para dirigir y dispersar los altos flujos metropolitanos que se esperan.

Tabla 17. Composición del espacio público efectivo nuevo

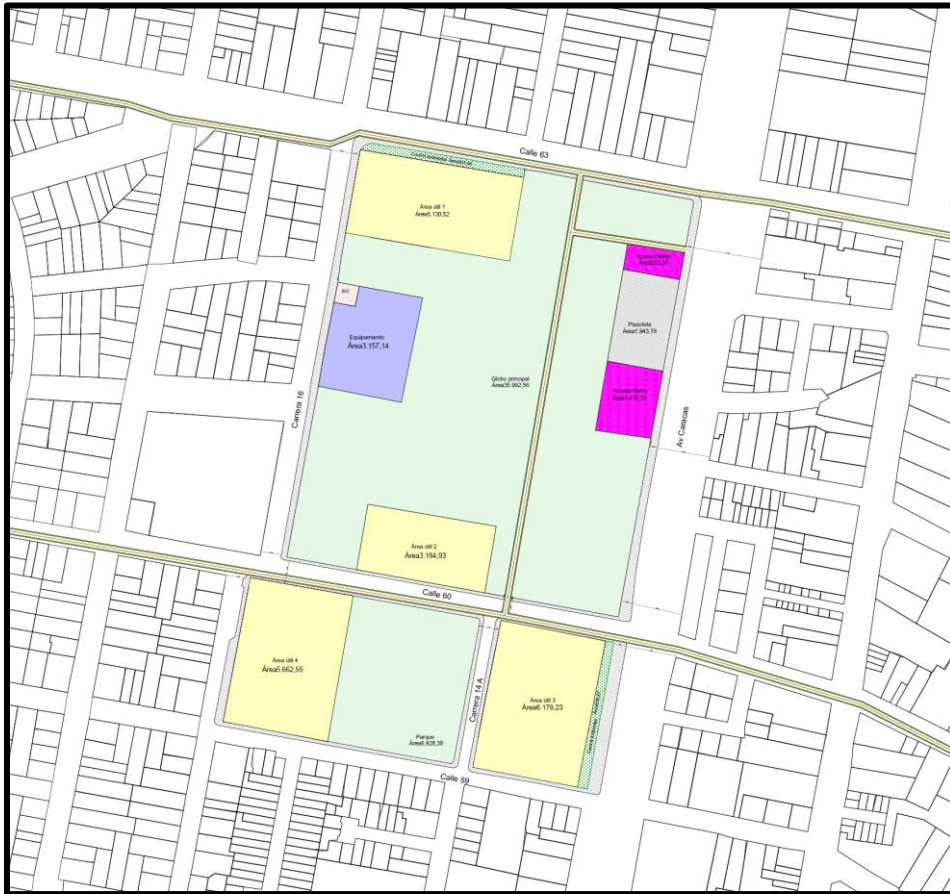
Espacio Público Efectivo	44.864,72	58,5%
Plazoletas	1.943,78	3,6%
Plazoleta Metro	1.943,78	100,0%
Parques	42.920,94	79,5%
Parque principal	35.992,56	83,9%
Parque sur	6.928,38	16,1%

Fuente: elaboración propia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 47. Distribución espacial del espacio público



Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta la cantidad de parques a realizar, para sus costos directos de construcción se utilizaron los datos del Decreto 520 de 2022. En este se expone un precio de m² de construcción para parque estructurante de \$520.000 por m². Realizando el cálculo con base en la inflación, este costo quedaría en \$611.000 por m² para el 2024. Siendo así, se contempla un precio total de \$28.123.853.420 para esta carga.

4.2.2.2.2. Cumplimiento de espacio público mediante compensación en dinero

Como ya se argumentó, una parte de la obligación de espacio público será compensada en dinero. Si bien se demostró la posibilidad de plantearlo debido al vacío normativo, aún es necesario determinar la fórmula mediante la cual se liquidará la obligación en dinero.

Para este punto, se debe estudiar el antecedente reglamentario más cercano que se tiene en el mismo POT, el cual se encuentra en el artículo 318 del POT. En él, se establece que las compensaciones en dinero por obligaciones de cesión de suelo utilizarán la siguiente fórmula:

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



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Donde, PD es el pago en dinero, $(AT * Fd)$ es el área a ceder que será compensada, V_{ref} el valor de referencia del área de terreno del proyecto al que corresponde la obligación tasado por Catastro – UAECD y d es un valor de descuento por progresividad.

Siguiendo la lógica de estas compensaciones de cesiones de suelo en dinero para el tratamiento de renovación urbana, la fórmula consiste en hallar el suelo que será compensado y multiplicarlo por el valor de referencia del suelo, el cual tiene valores elevados al tratarse de suelo urbano edificado en ubicaciones estratégicas. Para el polígono del Plan Parcial Estación 15, la UAECD señala un valor de referencia por m^2 de \$3.550.000 en su portal Mapas Bogotá administrado por el IDECA – Infraestructura de Datos Espaciales de Catastro.

Así las cosas, la liquidación de la compensación funcionaría de la siguiente manera:

$$PD = A_{comp} * V_{ref} = 11.683,13 \text{ m}^2 * \$3.550.000 = \$41.475.119.192$$

El valor de la compensación asciende a 41 mil millones de pesos, y deberá ser asumido por el proyecto como carga local.

Imagen 48. Valor de referencia por m^2 - Catastro



Fuente: Mapas Bogotá - IDECA

4.2.2.3. Equipamiento

El artículo 329 del POT establece una obligación a destinar el 3% de área del terreno o el 3% del total del área construida para equipamiento comunal público. Como obligación urbanística de carga local, esta área será contabilizada para el cumplimiento del 65% mencionado, según el parágrafo 2 del artículo 327 y el parágrafo 3 del artículo 328.

Para el Plan Parcial Estación 15 se escogerá la opción de cesión del 3% del área de terreno:

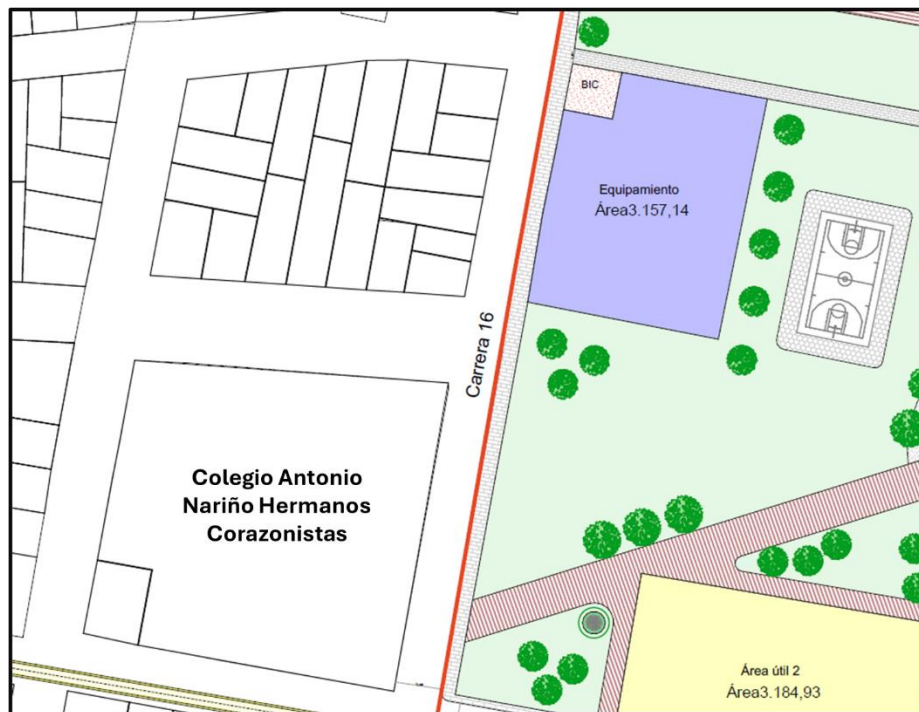
$$\text{Cesión equipamiento} = \text{Área de terreno} * 3\% = 60.831,56 \text{ m}^2 * 3\% = 1.824,95 \text{ m}^2$$



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Se propone un total de 3.157,14 m² de cesión, los cuales se implantan alrededor del BIC existente de tal forma que el uso del equipamiento y del BIC se integren para prestar los servicios sociales que la comunidad requiera con base en las necesidades identificadas por la Actuación Estratégica. Esta cesión se asemeja a la huella de otros equipamientos del sector, como el colegio Manuela Beltrán, el cual tiene un área de 4.100 m² a una cuadra al sur del Plan Parcial.

Imagen 49. Ubicación del equipamiento



Fuente: elaboración propia.

El objetivo de plantear una cesión de suelo para equipamiento de esta magnitud es la de incentivar la creación de un centro de equipamientos conformado por el colegio existente y el nuevo equipamiento propuesto, los cuáles están articulados con el espacio público y conectan desde el Parque de Lourdes, pasando por la Estación 15 de la PLMB hasta el Parque San Luis. Adicionalmente, el crecimiento del globo de cesión para equipamiento por encima de lo exigido sí mejora las posibilidades de implantación para un dotacional más eficiente, sin sacrificar significativamente una sección de parque (apenas se reduce el indicador de espacio público por habitante en 0,12 m²/hab por incrementar el equipamiento).

4.2.2.4. Vías

Acorde con lo establecido en el párrafo 2 del artículo 269, el área de espacio público preexistente “deberá mantenerse e intervenir para su mejoramiento, recuperación, reconfiguración y articulación con los nuevos elementos del espacio público”. De las vías que existían en el polígono, 5.192,07 m² (el 35% del total original) serán conservados (destinando un costo para su mejoramiento y recuperación), mientras que los 10.646,04 m²



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

restantes (65%) serán reconfiguradas a espacio público efectivo (en el marco de la generación del globo principal de parque y la plazoleta de acceso entre edificios de acceso a la Estación 15).

Tabla 18. Vías reconfiguradas y mantenidas

Vías preexistentes	15.838,11	100,0%
Vías conservadas (mantenimiento)	5.192,07	32,8%
Carrera 14a (sur)	918,91	5,8%
Carrera 16	1.401,96	8,9%
Calle 59	536,84	3,4%
Calle 60	2.334,36	14,7%
Vías reconfiguradas a EP efectivo	10.646,04	67,2%
Carrera 14a (norte)	1.453,46	9,2%
Cra. 15	1.676,68	10,6%
Cra. 15a	1.162,15	7,3%
Calle 61	2.596,62	16,4%
Calle 61a	699,27	4,4%
Calle 62	2.739,80	17,3%

Fuente: elaboración propia.

Según el Visor de Precios Unitarios de Referencia del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU de Bogotá, se tiene el siguiente detalle para la adecuación por m² en obra pública:

Tabla 19. Precios de referencia IDU para vías

Proyecto específico	Descripción	Código	Unidad	Precio	Fecha
Corredor verde de la carrera séptima	CONSTRUCCIÓN DE sistema de LOSA FILTRANTE (incluye TABLONES DE CONCRETO COLOR GRIS, grama, base granular, geotextil, y tubería de drenaje)	PAV_11	M2	\$ 509,834	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	PISO EN CONCRETO COLOR OCRE MR41 ESTAMPADO e=0.10m (INCLUYE SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE CONCRETO, JUEGO DE MOLDES, DESMOLDANTE EN POLVO, CURADOR PARA CONCRETO, INCLUYE CORTE Y SELLADO DE JUNTAS, ANDENES)	PAV_15	M2	\$ 285,334	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	PISO EN CONCRETO COLOR OCRE INTEGRAL MR43 e=0.10m (INCLUYE SUMINISTRO, FORMAleta, COLOCACIÓN DE CONCRETO, CURADO, CORTE Y SELLADO DE JUNTAS)	PAV_17	M2	\$ 169,930	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	PISO EN CONCRETO COLOR OCRE INTEGRAL MR43 e=0.10m (INCLUYE SUMINISTRO, COLOCACIÓN DE CONCRETO, CURADO, CORTE Y SELLADO DE JUNTAS)	PAV_18	M2	\$ 116,380	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	ESTAMPADO PARA CONCRETO MR COLOR MARRÓN DE POMPEYANOS, ACCESOS VEHICULARES A PREDIOS Y VÍAS (ACABADO Y CURADO, SUMINISTRO Y MANO DE OBRA. INCLUYE JUEGO DE MOLDES, COLOR ENDURECEDOR DE CUARZO, DESMOLDANTE EN POLVO COLOR OCRE, SELLADOR ACRÍLICO TRANSPARENTE ESTAMPADO PARA CONCRETO MR COLOR OCRE DE POMPEYANOS, ACCESOS VEHICULARES A PREDIOS Y VÍAS (ACABADO Y CURADO, SUMINISTRO Y MANO DE OBRA. INCLUYE JUEGO DE MOLDES, COLOR ENDURECEDOR DE CUARZO, DESMOLDANTE EN POLVO COLOR OCRE, SELLADOR ACRÍLICO TRANSPARENTE SEMILUSTRE)	PAV_19	M2	\$ 48,435	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	ESTAMPADO PARA CONCRETO MR TIPO PIEDRA MUÑECA (ACABADO Y CURADO, SUMINISTRO Y MANO DE OBRA. INCLUYE JUEGO DE MOLDES, COLOR ENDURECEDOR DE CUARZO, DESMOLDANTE EN POLVO COLOR OCRE, SELLADOR ACRÍLICO TRANSPARENTE SEMILUSTRE)	PAV_20	M2	\$ 48,435	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	ESTAMPADO PARA CONCRETO MR TIPO PIEDRA MUÑECA (ACABADO Y CURADO, SUMINISTRO Y MANO DE OBRA. INCLUYE JUEGO DE MOLDES, COLOR ENDURECEDOR DE CUARZO, DESMOLDANTE EN POLVO COLOR OCRE, SELLADOR ACRÍLICO TRANSPARENTE SEMILUSTRE)	PAV_22	M2	\$ 48,435	1/17/2024
Corredor verde de la carrera séptima	CONSTRUCCIÓN DE CUNETA VERDE PARA RETENCIÓN Y CONDUCCIÓN DE ESCORRENTÍA (INCLUYE EXCAVACIÓN, ENROCADO, EMPRADIZACIÓN Y SISTEMA DE DRENAJE)	HID_21	M2	\$ 110,163	1/17/2024

Fuente: Visor de Precios Unitarios del IDU.

Según esta información, la adecuación de un m² de vía tiene un costo unitario de \$1.227.000. Teniendo en cuenta ello, el costo total de la carga para vías sumaría un total de \$6.370.669.890.

4.2.3. Obligación Urbanística de Servicios Públicos

Según el numeral 2 del artículo 320 del POT, “Obligación Urbanística Relacionada con las redes locales e infraestructura del sistema pluvial, acueducto y alcantarillado sanitario”, los



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

proyectos de renovación urbana que requieran plan parcial deberán realizar la consulta a la EAAB sobre la capacidad de las redes secundarias y locales para establecer si se debe asumir directamente el diseño y la construcción de las redes como parte del proceso de reurbanización. Asimismo, la EAAB aprobará los planos y diseños de un solo proyecto de construcción de redes e infraestructuras, y así distribuir los costos de estas cargas entre los diferentes proyectos.

Para **estimar** un costo de obras de servicios públicos, se usará la fórmula establecida en el artículo 320, que si bien no aplica para planes parciales permite establecer una aproximación al mismo:

$$OSP = CS * Vref * 0,064$$

Donde,

OSP: Obligación urbanística relacionada con las redes locales e infraestructura del sistema pluvial, acueducto y alcantarillado.

CS: Área a ceder en m² de suelo definida en el artículo de cálculo de la obligación urbanística de cesión en suelo para espacio público.

Vref: Valor de referencia del AT del 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.

$$OSP = 49.835,29 * \$3.550.000 * 0,064 = \$11.322.576.866$$

Así las cosas, para servicios públicos se reservan poco más de 11 mil millones de pesos.

4.2.4. Obligación de Vivienda Social

Dado que el Plan Parcial se ubica en un Área de Integración Modal (AIM), el artículo 322 del POT solo lo obligaría a destinar un 15% del suelo, o su equivalente en metros cuadrados de construcción, para VIS. Tomando en cuenta lo anterior, y que la edificabilidad propuesta es de 649.484 m², al Plan Parcial se le exigiría un mínimo de 97.422 m² para Vivienda de Interés Social. No se requiere destinar suelo o metros construidos de VIP.

La propuesta es entonces destinar 98.611,42 m² construidos de Vivienda de Interés Social (VIS), la cual por ser obligatoria deberá tener un área privada de 42 m² por unidad. Esta estará ubicada en el Área Útil 4.

4.2.5. Política de protección a moradores y actividades productivas

Los planes parciales de renovación urbana son actuaciones urbanísticas que deben cumplir lo reglamentado en por la política de protección a moradores y actividades productivas según el artículo 370 del POT y el numeral 2.1.2. del artículo 2 del Decreto 563 del 2023.

El artículo 370 del POT define morador y actividad productiva en los siguientes términos:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

“Morador: Habitante de un territorio, sujeto de derechos y obligaciones. Independiente de la condición jurídica que ostente frente a la tenencia del inmueble que habilite 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”. (POT, 2021).

Por su parte, el artículo 5 del Decreto 563 del 2023 señala que los moradores serán habitantes del territorio que demuestren ser propietarios, poseedores, usufructuarios o arrendatarios de un bien inmueble en el ámbito del proyecto.

El artículo 6 del mismo decreto señala que las actividades productivas cobijadas por esta política de protección serán aquellas que declaren su condición y existencia legal mediante documentación (RUT, matrícula mercantil, certificación de cámara de comercio, declaraciones de IVA, ICA o renta, entre otras).

4.2.5.1. Vinculación del operador urbano

Según los artículos 9 al 11 del Decreto 563 de 2023, se deberá vincular un operador urbano público previo a la formulación del plan parcial, el cual “deberá participar en la promoción, estructuración y acompañamiento de las acciones y actuaciones urbanísticas, (...) verificando en todo caso que la iniciativa incorpore mecanismos de protección a moradores y actividades productivas y estrategias de gestión social”.

Los costos asociados a la gestión predial (como realización de avalúos), las obligaciones y otros mecanismos de protección e indemnización serán aportados por el desarrollador conforme al contrato que se suscriba con el operador urbano, y serán considerados como carga local del proyecto.

4.2.5.2. Obligaciones para desarrolladores

Según el artículo 375 del POT y del 16 al 18 del Decreto 563, el desarrollador del Plan Parcial deberá asumir las siguientes obligaciones:

- *Obligación 1:* garantizar la posibilidad de **aporte** de propietarios, poseedores y usufructuarios de su bien inmueble, para recibir un inmueble de reemplazo (en el mismo proyecto o en otra ubicación). Para este canje, la norma establece pero no limita a estas dos metodologías:
 - Metro a metro: por cada m² de inmueble aportado, el morador recibirá un m² de inmueble construido en el proyecto o donde por común acuerdo decidan las partes.
 - Según avalúo comercial: se entregarán m² construidos en el proyecto según el valor comercial de los inmuebles aportados.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

- *Obligación 2:* el desarrollador realizará una **oferta de derecho preferencial** (comercialización de inmueble a menor costo) a otros moradores (como arrendatarios).
- *Obligación 3:* el desarrollador deberá reconocer el **pago del avalúo comercial** del inmueble a los propietarios que opten por no permanecer en el proyecto, y adicionalmente prestar apoyo ofreciendo dos opciones de **relocalización** prioritariamente en la misma UPL.

Como otras opciones de vinculación, el artículo 17 del Decreto 563 de 2023 señala que los propietarios también podrán participar como inversionistas del proyecto, aportando su inmueble a la espera de un retorno de capital, o podrán combinar cualquiera de las anteriores estrategias.

4.2.5.3. Obligaciones transitorias para desarrolladores

El artículo 376 del POT y el artículo 20 del Decreto 563 de 2023 establecen las siguientes obligaciones transitorias que los desarrolladores deben asumir con los propietarios de viviendas y titulares de actividades productivas que opten por permanecer en el proyecto:

1. **Movilización:** Reconocimiento de pago de los gastos de mudanza para salir y volver al proyecto. Este reconocimiento total no podrá exceder 3 SMMLV si el hogar o actividad productiva se traslada al interior de la UPL, ni 2 SMMLV para una UPL diferente.
2. **Arrendamiento transitorio:** a los propietarios de vivienda que aporten su inmueble se les deberá reconocer el canon de arrendamiento del lugar donde habitan desde que entregan el bien hasta que se les restituye el mismo.
3. **Lucro cesante:** Se reconocerá desde el aporte del inmueble hasta la entrega del inmueble de reemplazo de la siguiente forma:
 - a. **Rentas de arrendamiento:** al propietario que tenga su inmueble arrendado se le reconocerá el ingreso mensual establecido en el respectivo contrato de arrendamiento.
 - b. **Lucro cesante por actividades productivas:** con base en el balance de resultados del último año fiscal, el desarrollador y el titular de la actividad deberán “acordar el lucro por el tiempo que consideren y sea el estrictamente necesario para el restablecimiento de la actividad productiva en otro lugar”.
 - c. Según el artículo 24 del Decreto 563 de 2023, para las actividades productivas que existan en el censo socioeconómico pero no cuenten con los mecanismos para demostrar sus ingresos, se les reconocerá 6 smmlv como factor total de compensación.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4.2.6. Implementación de la Política de Protección a Moradores y Actividades Productivas en el Plan Parcial Estación 15

4.2.6.1. Vinculación del Operador Urbano

Para el Plan Parcial Estación 15 el Operador Urbano Público escogido será RenoBo, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá. Esta entidad cuenta con amplia experiencia en procesos de gestión social y predial, y ese será el mayor valor agregado que podrá aportar a la gestión del Plan Parcial. El operador tendrá que articular la gestión con las demás entidades públicas, particularmente con la Empresa Metro de Bogotá – EMB, de tal forma que la construcción de la línea del Metro se encuentre efectivamente acompasada con el desarrollo inmobiliario del proyecto.

4.2.6.2. Obligaciones del desarrollador

4.2.6.2.1. Obligación 1 – restitución de inmueble aportado

4.2.6.2.1.1. Canje 1 a 1

En el escenario en que el desarrollador cumpliera con la obligación de canje metro a metro, como prioritariamente señala la norma que debe realizarse, se debería poder ofrecer a todos los moradores originales independientemente de su uso. Teniendo en cuenta que el Plan Parcial no ofrecerá usos de parqueaderos, industriales o dotacional de iglesias, estos serían restituidos por m² comerciales o de servicios producidos por el proyecto:

Tabla 20. Canje 1 a 1 para moradores

Obligación 1 - Aportes e inmuebles de reemplazo por m2			
Uso moradores	m2 moradores	Venta / m2	Costo canje 1 a 1
Residencial	49.209	\$ 5.416.667	\$ 266.546.637.500
Moteles	35.287	\$ 7.028.194	\$ 248.005.067.493
Comercial	17.118	\$ 8.500.000	\$ 145.504.955.000
Parqueaderos	12.476	\$ 8.500.000	\$ 106.043.875.000
Industrial	11.025	\$ 8.500.000	\$ 93.708.250.000
Oficinas	8.382	\$ 6.672.499	\$ 55.929.554.701
Dotacional	6.036	\$ 6.672.499	\$ 40.274.136.964
Total	139.532		\$ 956.012.476.657

Fuente: elaboración propia.

De plantearse una restitución metro a metro, se tendrá que destinar 139 mil m² del área construida para moradores, esto significa un 22% de la edificabilidad. Estos m² representan \$956 mil millones de pesos en ventas, el 26% de los ingresos por ventas. Si bien es cierto que este mecanismo evitaría el pago de \$359 mil millones de pesos por concepto de compra de suelo, de igual forma implicaría un sobre costo de \$596 mil millones de pesos. Esto representaría un 148% de la utilidad del proyecto, por lo que se considera financieramente inviable la opción de cumplimiento.

4.2.6.2.1.2. Canje por avalúo comercial

De optar por el canje por avalúo comercial, debido a que el proyecto generará m² de mejor calidad urbanística y arquitectónica, con el mismo valor se podría obtener un área más



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

reducida. Si se propusiera este canje por el valor estricto del avalúo comercial, las áreas a entregar serían las siguientes:

Tabla 21. Canje por avalúo comercial

Obligación 1 - Aportes e inmuebles de reemplazo por avalúo comercial				
Uso moradores	m2 moradores	Avalúo comercial moradores	Venta / m2	m2 de canje por avalúo
Residencial	49.209	\$ 118.066.533.821	\$ 5.416.667	21.797
Moteles	35.287	\$ 98.881.888.542	\$ 7.028.194	14.069
Comercial	17.118	\$ 54.448.502.220	\$ 8.500.000	6.406
Parqueaderos	12.476	\$ 7.877.886.812	\$ 8.500.000	927
Industrial	11.025	\$ 43.455.456.650	\$ 8.500.000	5.112
Oficinas	8.382	\$ 23.528.751.374	\$ 6.672.499	3.526
Dotacional	6.036	\$ 13.288.774.582	\$ 6.672.499	1.992
Total	139.532	\$ 359.547.794.000		53.829

Fuente: elaboración propia.

En principio, en una primera etapa cada morador podría acceder al uso que entrega. Sin embargo, si después de realizar estos canjes algunos propietarios deciden cambiar su inmueble por otro uso, podrán hacerlo en una segunda etapa con base en las conversiones por avalúo ya presentadas.

Sin embargo, es visible que los m² de canje por la opción de avalúo sufren una reducción muy significativa (proporcional al aumento de su precio). Por esta razón, se propone una inversión importante de plusvalía en este punto (\$54 mil millones) para retornar una cantidad mayor de m² de reemplazo, garantizando un incremento patrimonial del 15% para quien opte por el canje.

Tabla 22. Canje por avalúo comercial + 15% de valorización

Obligación 1 - Aportes e inmuebles de reemplazo por avalúo comercial + 15%				
Uso moradores	m2 moradores	Avalúo comercial moradores + 70%	Venta / m2	m2 de canje por avalúo
Residencial	49.209	\$ 135.776.513.894	\$ 5.416.667	25.066
Moteles	35.287	\$ 113.714.171.823	\$ 7.028.194	16.180
Comercial	17.118	\$ 62.615.777.552	\$ 8.500.000	7.367
Parqueaderos	12.476	\$ 9.059.569.833	\$ 8.500.000	1.066
Industrial	11.025	\$ 49.973.775.147	\$ 8.500.000	5.879
Oficinas	8.382	\$ 27.058.064.080	\$ 6.672.499	4.055
Dotacional	6.036	\$ 15.282.090.770	\$ 6.672.499	2.290
Total	139.532	\$ 413.479.963.100		61.903

Fuente: elaboración propia.

4.2.6.2.2. Obligación 2 – Oferta de derecho preferencial a arrendatarios

Teniendo en cuenta que según el diagnóstico catastral existen 425 unidades de vivienda, y que en la UPL existe una proporción de 638 arrendatarios para una población de 1.140 personas (56%), se estima que de las 425 unidades de vivienda del proyecto 238 estén habitadas por núcleos familiares a los que se les debe ofrecer un derecho preferencial de compra de inmuebles.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Para estas unidades se establecerá un descuento del 10% sobre el valor comercial, ya sea en vivienda de interés social o vivienda colectiva. De esta forma, si la totalidad de familias arrendatarias deciden hacer uso de su derecho preferencial, el proyecto vivirá una caída en ventas del 10% en 238 unidades de vivienda, lo cual representa la suma de \$5.883 millones de pesos.

4.2.6.2.3. Obligación 3 – Pago del avalúo comercial

El pago del avalúo comercial a los moradores que opten por no permanecer en el proyecto se encuentra reconocido en el reparto de cargas como valor inicial del suelo. Por otro lado, el apoyo a la búsqueda de opciones de relocalización estará a cargo del equipo de gestión social contratado y dispuesto por el Operador Urbano, quien tendrá esta función dentro del contrato de vinculación con el desarrollador del Plan Parcial.

4.2.6.3. Obligaciones transitorias

4.2.6.3.1. Movilización

Suponiendo que la totalidad de unidades prediales (865) deciden optar por permanecer en el proyecto mediante mecanismos de canje, a cada uno se le reconocería máximo el valor de 3 smmlv para mudanzas, es decir, \$3.900.000 por unidad, para un total de \$3.373.500.000.

4.2.6.3.2. Arriendo transitorio

Para los propietarios residenciales que decidan permanecer en el proyecto y aporten su inmueble se deberá reconocer un pago por arriendo transitorio desde que entregan el bien y reciben el de reemplazo. Como se vio en el aparte de diagnóstico catastral, el proyecto cuenta con 425 unidades prediales residenciales, las cuales tienen un avalúo comercial de \$118.066.533.821 pesos a 2024. Así, en promedio, cada inmueble tiene un costo de \$277.803.609.

Según la Ley 820 de 2003, artículo 18, “el precio mensual del arrendamiento será fijado por las partes en moneda legal pero no podrá exceder el uno por ciento (1%) del valor comercial del inmueble”. En ese orden de ideas, el precio promedio máximo de arrendamiento de los inmuebles residenciales en el polígono es de \$2.778.036, teniendo en cuenta atributos de localización, deterioro y vetustez.

Este valor será asumido para los propietarios residentes. Teniendo en cuenta que hay 425 unidades residenciales y que 238 se encuentran en arriendo (56%), las restantes 187 unidades residenciales están habitadas por sus propietarios, y a estos últimos habría que reconocerles el arriendo transitorio mensual de \$2.778.036 si deciden permanecer en el proyecto.

Por su parte, se plantea que todos los m² de canje se ubicará en el Área Útil 4, en la esquina suroccidental del Plan Parcial, la cual será desarrollada en la etapa 1. Se estima que transcurran 6 años desde la entrega del suelo hasta la finalización de la construcción de esta etapa 1 y de la entrega de sus m², esto es 72 meses:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

*Pagos por arriendos transitorios = 187 viviendas * \$2.778.036 * 72 meses = \$37.433.305.249*

4.2.6.3.3. Lucro cesante

4.2.6.3.3.1. Rentas de arrendamiento

Para las rentas por arrendamiento se tendrán en cuenta los 238 inmuebles residenciales no contabilizados en el punto anterior. Con la misma fórmula de estimación máxima de arrendamiento por 72 meses, se tendría un costo de \$47.574.599.102.

4.2.6.3.3.2. Lucro cesante por actividades productivas

Para establecer el monto del lucro cesante será necesario encontrar los usos que pueden relocalizarse dentro del plan parcial. En este sentido, no se espera que los dotacionales, parqueaderos e industriales permanezcan, ya que son incompatibles con el modelo de ocupación propuesto y no se generarán m² de área construida para canjearlos. En ese orden de ideas, se calculará el lucro cesante de las unidades comerciales, oficinas y moteles. Para estimar sus ingresos mensuales se calculará que, para ser negocios rentables, deben al menos duplicar el costo de arriendo del lugar donde se localizan.

También es de tener en cuenta que para estas actividades se reconocerá el costo de movilización y adicionalmente este lucro cesante. Sin embargo, este último será reconocido solamente “por el tiempo estrictamente necesario para el restablecimiento de la actividad productiva en otro lugar”, según señala el numeral 23.2 del artículo 23 del Decreto 563 de 2023, para lo cual se estima un (1) año contando el tiempo de mudanza y un periodo de meses necesario para reactivar la clientela.

Tabla 23. Lucro cesante para actividades productivas

Uso	Unidades	Avalúo	Arriendo estimado	Ingresos mensuales mínimos	Lucro cesante 12 meses
Comercial	85	\$ 54.448.502.220	\$ 544.485.022	\$ 1.088.970.044	\$ 13.067.640.533
Moteles	36	\$ 98.881.888.542	\$ 988.818.885	\$ 1.977.637.771	\$ 23.731.653.250
Oficinas	40	\$ 23.528.751.374	\$ 235.287.514	\$ 470.575.027	\$ 5.646.900.330
Total				\$ 3.537.182.843	\$ 42.446.194.113

Fuente: elaboración propia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4.2.7. Resumen de la política de moradores

Tabla 24. Resumen de la política de moradores

Resumen moradores	
Obligaciones	Costo
Obligación 1 - Aporte de inmueble	\$ 53.932.169.100
Obligación 2 - Derecho de preferencia	\$ 5.883.544.414
Obligación transitoria 1 - Moviizaciones	\$ 3.373.500.000
Obligación transitoria 2 - Arriendo transitorio	\$ 37.433.305.249
Obligación transitoria 3 - Lucro cesante	\$ 90.020.793.214
Total moradores	\$ 190.643.311.977

Fuente: elaboración propia.

4.2.8. Resumen de cargas urbanísticas

Tabla 25. Resumen de cargas urbanísticas

Cargas	Área (m2)	Costo total
Construcción de Espacio Público Efectivo + CA	46.029,22	\$ 28.123.853.420
Compensación de suelo	11.683,13	\$ 41.475.119.192
Equipamiento (suelo)	3.157,14	\$ 1.929.012.540
Equipamiento (construcción)	-	\$ -
Vías (mantenimiento de vías no reconfiguradas)	5.192,07	\$ 6.370.669.890
Servicios Públicos	49.835,29	\$ 11.322.576.866
Total		\$ 89.221.231.907

Fuente: elaboración propia.

Las cargas de construcción de parques y controles ambientales suman \$28 mil millones de pesos. La compensación de suelo para el cumplimiento del 65% representa \$41 mil millones. La urbanización del suelo del equipamiento representa \$1.929 millones. El mantenimiento de vías no reconfiguradas asciende a \$6.370 millones. Por último, la estimación de habilitación de redes de servicio público representa otros \$11 mil millones de pesos. El total de cargas urbanísticas suma \$89 mil millones de pesos, un 2,43% de las ventas.

4.3. Aprovechamientos

Una vez cumplidas todas estas obligaciones urbanísticas, resulta un área útil de 20.156,23 m². Esto significa un 26% del área de verificación y un 33,3% del área de terreno original. La siguiente es la repartición de área útil por manzanas:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 26. Área útil por manzana

ÁREA ÚTIL	20.156,23	33,1%
AU1	5.130,52	25,5%
AU2	3.184,93	15,8%
AU3	6.178,23	30,7%
AU4	5.662,55	28,1%

Fuente: elaboración propia.

Las áreas útiles fueron diseñadas y dispuestas de forma tal que estuvieran escalonadas para optimizar los aislamientos, tienen posibilidad de tener vistas inigualables sobre la ciudad y tienen colindancia directa sobre el espacio público. Adicionalmente, todas las áreas útiles tienen posibilidad de acceso vehicular por vías locales, evitando la congestión sobre la malla vial arterial.

En cuanto a las volumetrías planteadas, se realizó el siguiente ejercicio:

- Se aplicó un índice de ocupación alto (1.0) para ocupar la gran mayoría de la huella útil y realizar un aprovechamiento óptimo del suelo. Este alto índice de ocupación es contrastado por una significativa cesión de espacio público en sitio que permite liberar espacio en planta.
- Se aplicaron las disposiciones de altura para el tratamiento de renovación urbana señaladas en el literal E.1.1. del Anexo del Decreto 603 de 2022, el cual señala que para este tratamiento la altura límite del primer plano de fachada será de 2,5 veces la distancia entre el paramento de construcción propuesto y el lindero del predio separado por espacio público.
- Una vez calculada esta altura máxima de primer plano de fachada, se procede a calcular el retroceso respectivo para alcanzar la altura máxima permitida por la AeroCivil (120 metros), retroceso que según el mismo numeral es el único exigido con dimensión mínima de 1/5 de la altura restante para alcanzar la altura máxima de la edificación, y nunca inferior a 4.00 metros.
- Finalmente, dicha norma específica que este procedimiento deberá ser realizado para cada fachada con frente a espacio público, por lo que el proceso se repitió 4 veces para cada área útil.

La aplicación de esta normativa genera una serie de volúmenes edificatorios adyacentes en cada área útil, los cuales se especifican en la hoja "Volúmenes" del Anexo Técnico del presente documento.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 50. Vista de la Torre Norte



Fuente: elaboración propia.

Los volúmenes resultantes permiten la siguiente edificabilidad: índice de construcción efectivo de 10,68 sobre área de terreno⁴, para un total de 649.484,08 m² de construcción. Se repartirán de la siguiente forma en las distintas áreas útiles:

Tabla 27. Edificabilidad por área útil

Edificabilidad por Área Útil	
Edificabilidad AU 1	162.216,63
Edificabilidad AU 2	126.399,20
Edificabilidad AU 3	204.837,52
Edificabilidad AU 4	156.030,73
Edificabilidad total	649.484,08

Fuente: elaboración propia.

⁴ Según el numeral 2 del artículo 266 del POT, el Índice de Construcción Efectivo es el “factor numérico resultante de dividir el área construida que concreta el proyecto urbanístico o arquitectónico en las licencias urbanísticas o en el acto administrativo de reconocimiento, sobre el área de terreno o el área neta urbanizable, según el tratamiento urbanístico” (POT, 2021).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 51. Planta de volúmenes del Plan Parcial



Fuente: elaboración propia.

4.3.1. Aprovechamientos Área Útil 1

Los 162.957,45 m² de construcción para el Área Útil 1 se reparten de la siguiente forma:

Tabla 28. m² de construcción del Área Útil 1

Aprovechamientos A. Útil 1		
Uso	M2	Tipo de uso
Hotel	22.710,33	Servicios de hospedaje tipo 3
Vivienda colectiva	97.329,98	Residencial colectiva
VIS	-	N/A
Comercio (primeros pisos)	9.733,00	Comercio y servicios básicos tipo 3
Oficinas / servicios	25.954,66	Servicios de oficinas tipo 3
Residencia de Estancia por Horas	-	N/A
Dotacional	6.488,67	Dotacional Tipo 2
Total	162.216,63	

Fuente: elaboración propia.

En esta área útil ubicada sobre la Calle 63 se destina la tercera parte del uso de **vivienda colectiva** (se busca cumplir con la directriz número 9 de la AE Chapinero Verde e Inteligente). Según el artículo 243 del POT, las condiciones de implantación de este uso complementario en el AA-Estructurante son:



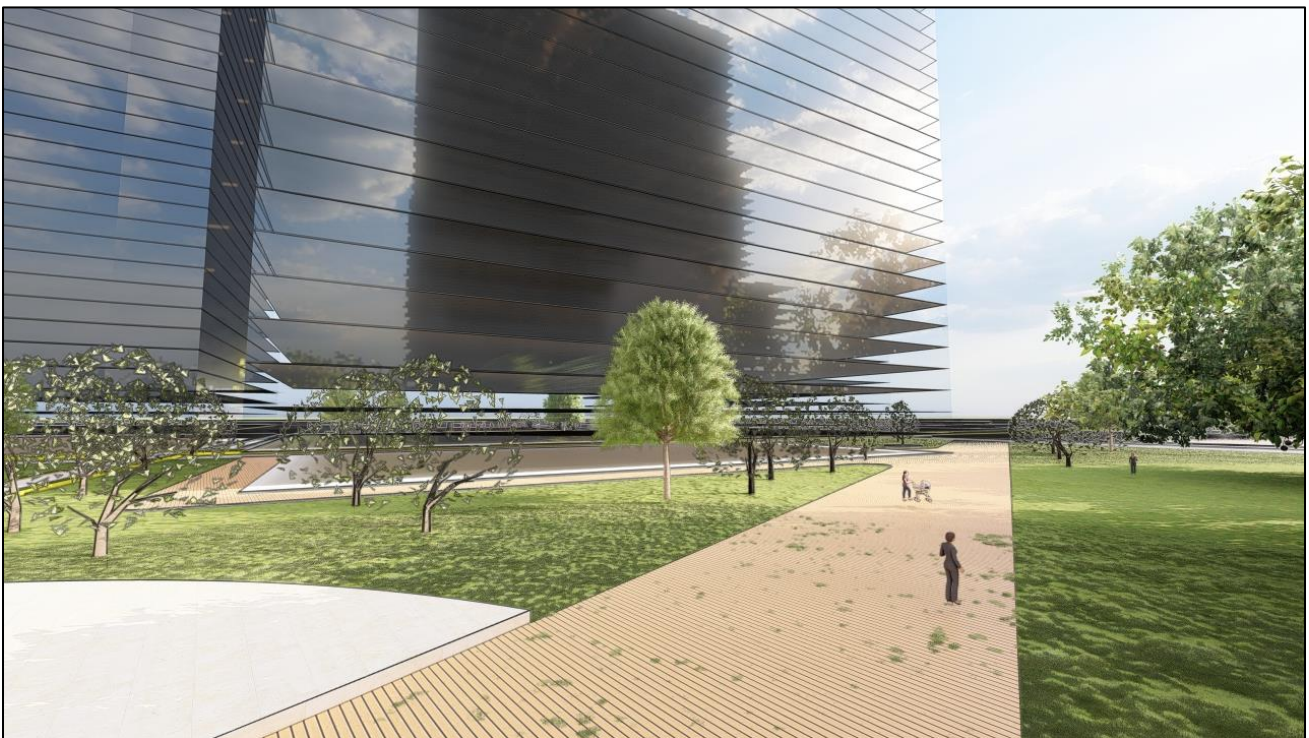
PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

- 1 – “Las edificaciones con usos residenciales deberán localizar usos diferentes en el piso de acceso frente a la calle, según las especificaciones previstas en el presente Plan. Esta condición no se exige para Bienes de Interés Cultural del grupo arquitectónico, ni para los polígonos señalados en el mapa de Áreas de Actividad del presente Plan como “Sectores incompatibles con el uso residencial””.

Esta condición se cumple mediante la implantación de 9.733 m² de comercio en primeros pisos.

- 25 – Aplica solo para zona de influencia del Aeropuerto El Dorado, por lo que no compete al Plan Parcial Estación 15.

Imagen 52. Vista parque principal



Fuente: elaboración propia.

Las acciones de mitigación urbanística (art. 248) a cumplir son las siguientes:

- MU2 – Andenes: Adecuación y/o rehabilitación y/o construcción de andenes sobre el frente del predio completo que contenga el, o los accesos peatonales, garantizando la fluidez, protección y continuidad de la movilidad activa (peatones y ciclo usuarios).

Se cumple mediante los costos asociados a urbanismo.

- MU3 - Operación completa al interior: Destinación de áreas operativas y funcionales para cargue y descargue, acumulación de vehículos, parqueo temporal y



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

maniobrabilidad vehicular, con operación completa al interior de la edificación o espacio que desarrolla el uso, que no obstruya la función del espacio público.

Se cumple mediante la no disposición de bahías vehiculares y la garantía de un frente sobre vía local (carrera 16) para evitar acumulaciones sobre vías arteria.

Las acciones de mitigación ambiental (art. 245) a cumplir son las siguientes:

- MA1 – Control de ruido. Se cumple mediante el costo directo.
- MA8 – Áreas de amortiguamiento. Al no colindar con elementos de la EEP, no aplica para el Plan Parcial Estación 15.

Sobre el uso de **Hotel**, este se clasifica como “servicios de hospedaje”, es complementario y será de tipo 3 al superar los 4.000 m². Deberá cumplir con: MU2, MU3, MA1 y MA8, las cuales se cumplen para la edificación como se especificó en el aparte de uso residencial.

Sobre el uso de **Oficinas**, este se clasifica como “servicios de oficinas”, es complementario y será de tipo 3 al superar los 4.000 m². Tiene las mismas normas que el uso de servicios de hospedaje.

Sobre el uso de **Comercio**, este se clasifica como “comercio y servicios básicos”, es complementario y será de tipo 3 al superar los 4.000 m². Para la implantación, deberá cumplir las siguientes condiciones:

- 6 - De más de 4.000 m² y hasta 15.000 m², se permiten únicamente cuando tengan acceso directo o mediante enlaces peatonales con las estaciones de los sistemas de transporte de alta y media capacidad.

Se cumple mediante la relación peatonal directa prestada por el espacio público de parque que comunica el área útil con los edificios de acceso a la Estación 15 de la PLMB.

- 15 – No aplica condición al no estar en un “Sector de Interés Urbanístico”.

Las acciones de mitigación urbanística (art. 248) a cumplir son las siguientes:

- MU1 – Zonas de transición. Construcción de áreas de transición funcional entre el espacio público y el privado, destinado al tránsito y permanencia de peatones, garantizando su conectividad con la estructura urbana de la ciudad.

Esta zona de transición se cumplirá en el primer piso de la edificación, que será permeable y de libre acceso peatonal (pues en renovación urbana se permite que esta zona de transición se proponga al interior de la edificación, en el primer piso y garantizando aglomeración de personas al interior, no ocupación del espacio público con colas y la libre circulación de peatones). Adicionalmente, esta plazoleta interna tendrá un tamaño de 486,65 m² (el 5% del área del uso propuesto - 9.733 m²).



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

- También deberá cumplir con las acciones MU2, MU3, MA1 y MA8 las cuales ya son cumplidas por la edificación como se expuso en anteriores usos.

Imagen 53. Volumetrías (vista norte)



Fuente: elaboración propia.

En esta área útil se ubicará el uso **dotacional** privado (distinto de la cesión obligatoria de suelo) donde se reubicarán los dotacionales preexistentes a la intervención, particularmente las instituciones educativas. Se destinan para este fin 6.489 m² construidos, dando incluso la posibilidad de ampliación a sus instalaciones. El dotacional propuesto se clasifica como Tipo 2 según el artículo 172 del POT, al estar entre 4.000 y 15.000 m². Las mitigaciones previstas para esta tipología de uso son las MU1, MU3, MA1 y MA8. Las zonas de transición (MU1) están cubiertas en tamaño por el uso comercial, y las demás se cumplirán acorde con lo especificado para los demás usos.

En este punto cabe resaltar que la vivienda colectiva se rige por lo establecido por el Decreto 122 de 2023, el cual clarifica que el área de estas unidades residenciales especiales podrá reducir su área mínima de 36 m² a 18 m² de área mínima habitable. La condición particular para este tipo de vivienda que la diferencia de todas las tipologías tradicionales es la mayor exigencia que se impone sobre una mayor cantidad de equipamiento comunal privado: el artículo 6 del mismo decreto señala que para viviendas cuya área habitable se encuentre entre 18 m² y 36 m² deberán utilizar la siguiente fórmula para calcular la exigencia:

$$EC_p = n \cdot (162 / A_u)$$



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Donde Ecp es el tamaño del equipamiento comunal privado a construir, n el número total de unidades residenciales del proyecto y Au el área habitable de la unidad residencial. Para viviendas colectivas de 27 m² como las que se están planteando, por cada 100 viviendas construidas se deberán construir 600 m² de equipamiento comunal privado.

Según el artículo 5 del mismo decreto, esta obligación de equipamiento comunal privado deberá ser cumplida mediante una combinación de zonas verdes con servicios ubicados en áreas construidas cubiertas tales como salones comunales, áreas de estar, entre otras.

4.3.2. Aprovechamientos Área Útil 2

Los 126.399 m² de construcción del área útil, se encuentran repartidos de la siguiente forma dentro del plan parcial:

Tabla 29. m² de construcción del Área Útil 2

Aprovechamientos A. Útil 2		
Uso	M2	Tipo de uso
Hotel	12.639,92	Servicios de hospedaje tipo 3
Vivienda colectiva	75.839,52	Residencial colectiva
VIS	-	N/A
Comercio (primeros pisos)	7.583,95	Comercio y servicios básicos tipo 3
Oficinas / servicios	30.335,81	Servicios de oficinas tipo 3
Residencia de Estancia por Horas	-	N/A
Dotacional	-	N/A
Total	126.399,20	

Fuente: elaboración propia.

Esta área útil tendrá como vocación principal los usos para servicios y de vivienda colectiva, ofreciendo de igual forma espacio (en primera planta) para comercio y demás espacios para hotelería. Este se ubica estratégicamente cercano a la Avenida Caracas para aprovechar su conectividad, pero también está rodeado por espacio público que servirá como amortiguación de la generación de ruido de este corredor.

Las condiciones de implantación, acciones de mitigación urbanística y ambiental aplican de forma análoga como en el Área Útil 1. Cabe resaltar que, al tener un metraje de comercio menor, su zona de transición respectiva para la MU1 será de 379,20 m², resultantes del 5% de sus 7.583,95 m² de comercio.

4.3.3. Aprovechamientos Área Útil 3

Los 204.837 m² de construcción del área útil, se encuentran repartidos de la siguiente forma dentro del plan parcial:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 30. m² de construcción del Área Útil 3

Aprovechamientos A. Útil 3		
Uso	M2	Tipo de uso
Hotel	43.118,30	Servicios de hospedaje tipo 3
Vivienda colectiva	102.418,76	Residencial colectiva
VIS	-	N/A
Comercio (primeros pisos)	3.994,33	Comercio y servicios básicos tipo 2
Oficinas / servicios	55.306,13	Servicios de oficinas tipo 3
Residencia de Estancia por Horas	-	N/A
Dotacional	-	N/A
Total	204.837,52	

Fuente: elaboración propia.

Esta manzana se encuentra adyacente al corredor de la Caracas, por esto, se plantea la generación de más espacios para oficinas dentro de la misma área útil y comercio en los primeros pisos. Asimismo, esta área útil tendrá vivienda para aprovechar la conectividad que ofrece el corredor a diferentes establecimientos de educación superior.

Las condiciones de implantación, acciones de mitigación urbanística y ambiental aplican de forma análoga como en el Área Útil 1, menos con el uso de comercio. Este tuvo que ser reducido a menos de 4.000 m², de tal forma que fuera clasificado como Tipo 2, puesto que de mantenerlo en Tipo 3 se incumplía la condición 6 en la que debe haber conexión peatonal directa con las estaciones del sistema de transporte público masivo. Por esta razón, y para evitar una sobreoferta comercial, se redujo el total de comercio de esta área útil para mantenerla en Tipo 2. Este cambio de Tipo también evita la obligación de la MU2, es decir, la adecuación de andenes. Sin embargo, a pesar de no ser obligatoria, de igual forma se realizará en el marco de la propuesta urbanística. Por su parte, la zona de transición para la MU1 será del 8% del área útil (6.178,23 m²), puesto que esta medida es mayor al 5% del área construida en comercio como señala la condición de tamaño 2 de esta acción de mitigación.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 54. Volumetrías (vista oriental)



Fuente: elaboración propia.

4.3.4. Aprovechamiento Área Útil 4

Para el área útil 4 se tiene la siguiente repartición de los 156.031 m² de construcción:

Tabla 31. m2 de construcción del Área Útil 4

Aprovechamientos A. Útil 4		
Uso	M2	Tipo de uso
Hotel	-	N/A
Vivienda colectiva	-	Residencial colectiva
VIS	135.949,96	Residencial multifamiliar
Comercio (primeros pisos)	3.900,77	Comercio y servicios básicos tipo 2
Oficinas / servicios	-	N/A
Residencia de Estancia por Horas	16.180,00	Servicios especiales tipo 3
Dotacional	-	N/A
Total	156.030,73	

Fuente: elaboración propia.

Esta es el área útil que busca proveer la gran mayoría de los m² para el canje con los moradores. Recibirá la totalidad de vivienda de interés social y moteles, además de los usos comerciales y de servicios preexistentes. Será la primera en desarrollarse en conjunto con el Área Útil 1. A pesar de tener productos inmobiliarios de menor valorización, podrá gozar de acceso directo a espacio público efectivo y al nodo de equipamientos que se genera en



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

el margen occidental del plan parcial, sin mencionar la conectividad mejorada a nivel peatonal, para bicicletas y en transporte público.

Frente a las acciones de mitigación, se resalta que el VIS se considera como un uso residencial multifamiliar, y tiene el mismo régimen de condiciones y mitigaciones que la vivienda colectiva, por lo que será manejado de forma homóloga como las áreas útiles anteriores.

Frente al comercio en primeros pisos, la situación es la misma que el Área Útil 3, en la que fue necesario reducir los m^2 para clasificarse como Tipo 2 y evitar la obligación del enlace peatonal directo con el sistema masivo de transporte.

En cuanto a los moteles, estos se catalogan como “servicios especiales”, son uso complementario y por superar los $4.000 m^2$ se clasifican como de Tipo 3. Para la implantación de este uso se imponen las siguientes condiciones:

- 5 – Se permite en predios con frente la malla vial arterial construida y las vías que en ella desembocan. Las calles 59 y 60 desembocan en la Av. Caracas, cumpliendo la condición.
- 11 - Los establecimientos están sujetos a las disposiciones y perímetros de las actividades económicas previstos en el Código de Seguridad y Convivencia Ciudadana, acuerdos distritales y normas concordantes o reglamentarias.

Las acciones de mitigación a cumplir son la MU1, MU2, MU3, MA1 y MA8, las cuales se cumplen de forma análoga que el resto de áreas útiles. Frente a la zona de transición MU1 exigida, esta se calculará como el 5% del área construida en servicios especiales ($35.887,07 m^2$), lo que representa $1.794 m^2$ libres en primera planta.



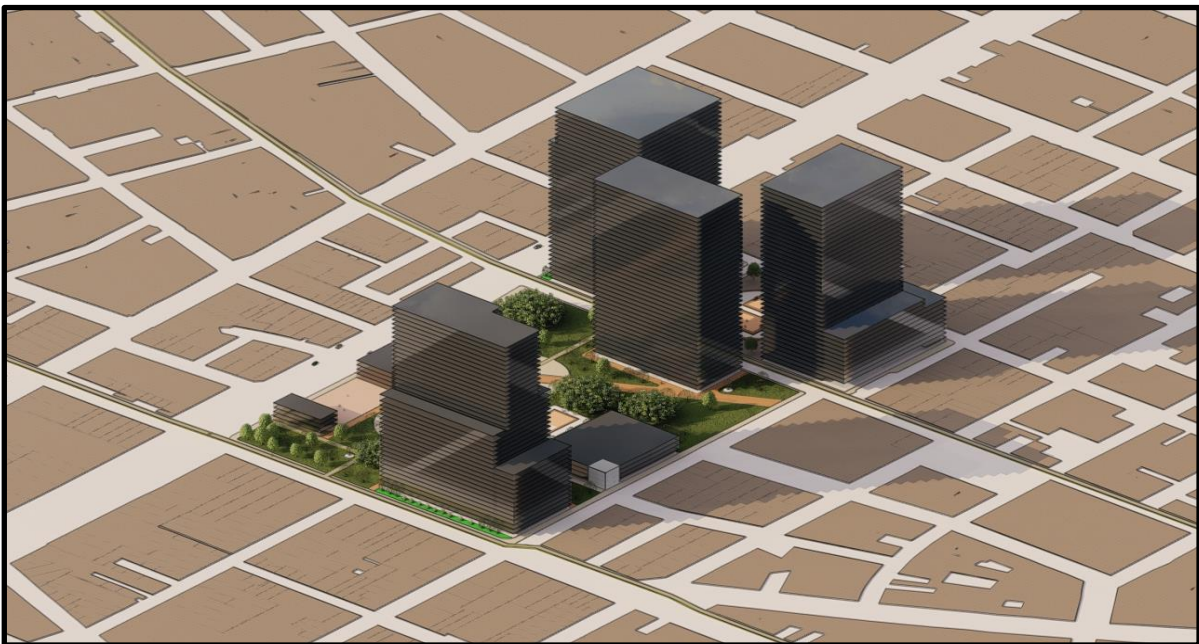
PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 55. Volumetrías (vista sur)



Fuente: elaboración propia.

Imagen 56. Volumetrías (vista norte)



Fuente: elaboración propia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

4.3.4.1. Total de ingresos por ventas

Tomando en cuenta los precios de m² ofrecidos y la edificabilidad de cada área útil, se tienen los siguientes ingresos por ventas:

Tabla 32. Ingresos por ventas

Uso	Ingresos por ventas			TOTAL	
	A. Útil 1	A. Útil 3	A. Útil 4		
Hotel	\$127.177.837.920	\$241.462.468.576	\$0	\$439.423.858.496	11,54%
Vivienda colectiva	\$676.542.909.491	\$711.915.149.892	\$0	\$1.915.620.302.399	50,29%
VIS	\$0	\$0	\$589.116.500.917	\$589.116.500.917	15,47%
Comercio (primeros pisos)	\$49.638.288.780	\$20.371.091.364	\$19.893.918.075	\$128.581.453.419	3,38%
Oficinas / servicios	\$103.909.470.487	\$221.418.063.169	\$0	\$446.776.924.591	11,73%
Residencia de Estancia por Horas	\$0	\$0	\$79.601.322.362	\$79.601.322.362	2,09%
Dotacional	\$25.977.367.235	\$0	\$0	\$25.977.367.235	0,68%
Estacionamientos	\$47.969.187.932	\$57.765.036.674	\$48.628.387.314	\$184.140.978.581	
TOTAL	\$1.031.215.061.845	\$1.252.931.809.675	\$737.240.128.668	\$3.809.238.707.999	100,00%
% participación	27,07%	32,89%	19,35%	100,00%	

Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar en esta tabla, se espera un total de \$3,8 billones de pesos como ingresos por concepto de ventas de los productos inmobiliarios del Plan Parcial Estación 15.

Imagen 57. Volumetrías (vista central)



Fuente: elaboración propia.

4.4. Costos directos de construcción

Para el cálculo de los costos directos del plan parcial, se utilizó la base de datos de costos directos de la alcaldía de Medellín para el 2022, se utilizó esta por su detalle sobre el valor



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

de construcción de cada uso. Con el fin de obtener valores de mayor precisión, se actualizaron los valores a la inflación para el 2024. Los valores de esta tabla no difieren en gran cantidad sobre los que se especifican en otros planes de renovación urbana de la ciudad.

El desglose que se tiene para los costos directos de construcción dentro del Plan Parcial Estación 15 son los siguientes, por uso ofrecido:

Tabla 33. Costos directos de construcción por m²

Costos directos / m ² por uso	
USO	Costo directo/m ² (\$)
Hotel	\$ 3.864.979
Vivienda Colectiva	\$ 2.539.831
VIS	\$ 1.528.015
Comercio (comercio pisos)	\$ 2.470.803
Oficinas	\$ 2.106.490
Residencia de Estancia por Hora	\$ 2.260.691
Dotacional	\$ 3.300.000
Estacionamientos	\$ 2.506.645

Fuente: elaboración propia

Estos costos por usos se ven reflejados en su totalidad en la siguiente tabla en donde se resumen todos los costos directos por uso y área útil:

Tabla 34. Costos directos de construcción totales

COSTOS DIRECTOS DE CONSTRUCCIÓN						
Uso	A. Útil 1	A. Útil 2	A. Útil 3	A. Útil 4	TOTAL	
Hotel	\$ 87.774.938.170	\$ 48.853.023.466	\$ 166.651.309.663	\$ -	\$ 303.279.271.299	18%
Vivienda colectiva	\$ 247.201.734.286	\$ 192.619.594.257	\$ 260.126.382.597	\$ -	\$ 699.947.711.140	41%
VIS	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 207.733.548.175	\$ 207.733.548.175	12%
Comercio (primeros pisos)	\$ 24.048.316.367	\$ 18.738.448.396	\$ 9.869.205.041	\$ 9.638.028.373	\$ 62.293.998.178	4%
Oficinas / servicios	\$ 54.673.226.680	\$ 63.902.068.307	\$ 116.501.796.247	\$ -	\$ 235.077.091.234	14%
Residencia de Estancia por Horas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 36.577.983.131	\$ 36.577.983.131	2%
Dotacional	\$ 21.412.595.160	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 21.412.595.160	1%
Estacionamientos	\$ 38.581.177.710	\$ 23.950.467.072	\$ 46.459.888.970	\$ 39.111.365.724	\$ 148.102.899.476	9%
Total	\$ 473.691.988.373	\$ 348.063.601.497	\$ 599.608.582.519	\$ 293.060.925.403	\$ 1.714.425.097.792	100%
% participación	27,63%	20,30%	34,97%	17,09%	100,00%	45,01%

Fuente: elaboración propia.

La totalidad de los costos directos dentro del plan parcial sumaría un total de \$1.71 billones de pesos, un 45,01% del ingreso por concepto de ventas.

4.5. Costos indirectos de construcción

El desglose de los costos indirectos de construcción es el siguiente:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 35. Desglose de costos indirectos de construcción

Costos indirectos	
Costos Indirectos	% sobre ventas
HONORARIOS	8,0%
IMPUESTOS	5,0%
GASTOS ADMINISTRACIÓN	0,3%
GASTOS VENTAS	2,0%
GASTOS FINANCIEROS	6,0%
VINCULACIÓN OPERADOR	2,0%
Total	23,3%

Fuente: elaboración propia.

Estos se ven reflejados en su totalidad para el Plan Parcial en la siguiente tabla;

Tabla 36. Costos indirectos totales

Costos Indirectos de Construcción					
	A. Útil 1	A. Útil 2	A. Útil 3	A. Útil 4	TOTAL
Costos indirectos	\$ 240.273.109.410	\$ 183.569.447.920	\$ 291.933.111.654	\$ 171.776.949.980	\$ 887.552.618.964
% participación	27,07%	20,68%	32,89%	19,35%	100,00%

Fuente: elaboración propia.

Estos suman un total de \$887 mil millones, un 23,3% de las ventas.

4.6. Utilidades

La siguiente tabla muestra el porcentaje de utilidad sobre ventas para cada uno de los usos:

Tabla 37. Utilidades por uso

Utilidad por Uso sobre Ventas	
Uso	Utilidad sobre ventas
Hotel	16,00%
Vivienda colectiva	16,00%
VIS	13,00%
Comercio (primeros pisos)	16,00%
Oficinas / servicios	16,00%
Residencia de Estancia por Hora	16,00%
Dotacional	16,00%

Fuente: elaboración propia.

En la siguiente tabla se reflejan las utilidades por uso, manzana útil y totales:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 38. Utilidades totales

Uso	UTILIDAD				TOTAL	
	A. Útil 1	A. Útil 2	A. Útil 3	A. Útil 4		
Hotel	\$ 20.348.454.067	\$ 11.325.368.320	\$ 38.633.994.972	\$ -	\$ 70.307.817.359	12,50%
Vivienda colectiva	\$ 108.246.865.519	\$ 84.345.958.883	\$ 113.906.423.983	\$ -	\$ 306.499.248.384	54,50%
VIS	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 76.585.145.119	\$ 76.585.145.119	13,62%
Comercio (primeros pisos)	\$ 7.942.126.205	\$ 6.188.504.832	\$ 3.259.374.618	\$ 3.183.026.892	\$ 20.573.032.547	3,66%
Oficinas / servicios	\$ 16.625.515.278	\$ 19.431.902.550	\$ 35.426.890.107	\$ -	\$ 71.484.307.934	12,71%
Residencia de Estancia por Horas	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 12.736.211.578	\$ 12.736.211.578	2,26%
Dotacional	\$ 4.156.378.758	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 4.156.378.758	0,74%
Total	\$ 157.319.339.826,03	\$ 121.291.734.584,10	\$ 191.226.683.680,13	\$ 92.504.383.589,15	\$ 562.342.141.679	
% participación	28%	22%	34%	16%	100%	14,76%

Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar, este Plan Parcial tendrá unas utilidades de \$562 mil millones, un 14,76% de la totalidad de las ventas.

4.6.1. Balance Financiero

Teniendo en cuenta los ingresos totales por ventas, las cargas urbanísticas, los costos directos e indirectos, las utilidades, el valor inicial el suelo y la política de protección a moradores y actividades productivas, se tiene el siguiente balance financiero:

Tabla 39. Balance financiero del Plan Parcial

Balance General del Plan Parcial			
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 3.809.238.707.999	100,0%	
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 1.714.425.097.792	45,0%	
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 887.552.618.964	23,3%	
4. Utilidad (U)	\$ 562.342.141.679	14,8%	
5. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 644.918.849.564	16,9%	\$ 8.040.289,41
6. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 89.221.231.907	2,3%	
7. Política de moradores	\$ 190.643.311.977	5,0%	
8. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 365.054.305.680	9,6%	\$ 4.551.180,77
9. Valor inicial (Vi)	\$ 359.537.794.000	9,4%	\$ 4.482.405,68
10. Plusvalía (Vr-Vi)	\$ 5.516.511.680	0,1%	\$ 68.775,09

Fuente: elaboración propia.

Como se puede apreciar, con esta formulación el Plan Parcial puede asumir todas las obligaciones descritas y generar una plusvalía de \$5.516 millones de pesos (el 0,1% de las ventas y el 1,53% del valor original del suelo).

4.7. Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente

Cómo ya se mencionó, según el plano CG-7 de "Actuaciones Estratégicas" el Plan Parcial se encuentra dentro de la actuación estratégica Chapinero Verde e Inteligente, adoptada con la Resolución 2000 del 12 de septiembre de 2023. En este último existen un total de 28 directrices, las cuales son evidenciadas en la siguiente tabla y se percibe a cuáles y de qué forma el Plan Parcial Estación 15 las atiende:



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Tabla 40. Directrices AE Chapinero Verde e Inteligente en el marco del Plan Parcial

<i>Directrices Plan Parcial AE Chapinero Verde</i>			
<i>Directriz</i>		<i>Aplica</i>	<i>Cómo</i>
1. Ciudad inteligente	D1	Desarrollo del Anillo de Innovación y Conocimiento de Bogotá, por medio de la provisión de servicios de conectividad digital en todo la AE.	SI El costo de parque permite dentro de los parques y plazoletas propuestas la implantación de redes de servicio de internet público y mobiliario urbano para recarga de dispositivos.
	D2	Implementación de esquemas de gestión inteligente de residuos sólidos aprovechables y de posconsumo.	SI Se soterrarán los contenedores de basuras y será obligatoria la separación en la fuente en las áreas útiles.
	D3	Desarrollo de proyectos piloto de automatización de los sistemas de movilidad y seguridad ciudadana.	SI Instalación de cámaras en el espacio público, vinculadas al sistema de vigilancia de la Secretaría Distrital de Seguridad. Implementación de semaforización inteligente.
	D4	Actualización y optimización de redes hidrosanitarias a través de la modernización y de la infraestructura para garantizar el servicio y la gestión sostenible de los recursos con la implementación de nuevas tecnologías.	SI Separación de alcantarillado pluvial con sanitario en las áreas útiles, implementación de SUDS en el espacio público.
	D5	Implementación de redes inteligentes de electricidad para la optimización del uso de energía e iluminación enfocada al ciudadano.	SI Implementación de sistemas de iluminación eficiente, y soterración total del cableado eléctrico y de comunicaciones.
	D6	Gestión inteligente del riesgo especialmente en la mitigación de ruido y el mejoramiento de la calidad del aire.	SI La Secretaría de Ambiente podrá instalar monitores de calidad del aire en el espacio público para medir un punto neurálgico de la ciudad.
2. Reactivación económica	D7	Generación del circuito de innovación del AICB de Bogotá por medio del fortalecimiento de los clústeres de salud, cultura, educación y administrativo, en relación con las AE Reencuentro Y ZiBo	SI El PPE15 plantea 118 mil m2 de usos de oficinas, los cuáles podrán ser utilizados como co-workings, laboratorios de innovación o espacios creativos. Adicionalmente, la vivienda colectiva tiene equipamiento comunal privado que incentiva las relaciones y el trabajo colaborativo entre población joven.
	D8	Protección de las economías productivas locales de comercio, ocio y cultura por medio de la optimización de la infraestructura.	SI El 41% del área construida se destinará a usos no residenciales. Adicionalmente, se cuenta con una muy fuerte política de moradores que busca incentivar la permanencia de los comercios originales y potenciarlos mediante una valorización de su patrimonio privado y su entorno público.
	D9	Desarrollo de proyectos inmobiliarios multifuncionales donde se incentive modelos de colectiva, vivienda estudiantil, alquiler de corta estadía y de descanso para profesionales de la salud, así como la generación de vivienda de interés social.	SI Se producirán más de 7.440 unidades de vivienda colectiva, cumpliendo la meta de TODA la AE. Se producirán 3.380 unidades VIS (de 42 m2 bien ubicadas), el 92% de la meta de TODA la AE.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

3. Reverdecer	D10	Integración ambiental y paisajística del territorio a partir de la generación de una red de zonas verdes y corredores de conectividad ecológica local.	SI	La generación de 42.920 m2 de parques permitirá incrementar la cantidad de árboles en el polígono, además de espacios verdes hoy inexistentes que favorecen la circulación de aire y visuales paisajísticas.
	D11	Generación de nuevo espacio público de manera equilibrada en función del cumplimiento diferencial de las cargas urbanísticas derivadas del desarrollo de los predios de oportunidad y cualificación del existente a través de la implementación de soluciones basadas en la naturaleza.	SI	Generación de 4,48 ha de espacio público efectivo, más del doble de la meta de TODA la AE. Generación de terrazas o cubiertas públicas en el equipamiento planteado.
4. Movilidad sostenible	D12	Desarrollo y adecuación de los Circuitos integradores del Anillo de Innovación y Conocimiento, articulados con los ecosistemas de educación, cultura, salud y administración pública de las Actuaciones Estratégicas Zibo y Chapinero, por medio de soluciones inteligentes de transporte.	NO	
	D13	Definición de 12 supermanzanas en el ámbito de la AE que distribuyan y categoricen la movilidad mediante corredores vehiculares, ciclo infraestructura y calles pacificadas y peatonales, que conecten las estaciones de metro con las estaciones del Corredor Verde de la Carrera Séptima.	SI	Construcción de ciclorrutas en las calles 63 y 60. A estas se les daría continuidad sobre el parque principal del plan parcial y conectarían con los accesos a la estación de la PLMB. De igual forma, se complementará la pacificación de las vías de la calle 61 y 62, y de todas las carreras entre la Caracas y la 16.
	D14	Implementación de una estrategia de distribución logística y transporte de último kilómetro que consolide zonas exclusivas para la actividad de cargue y descargue desarrolle la distribución al interior de la AE e implemente soluciones innovadoras.	NO	
5. Cuidado	D15	Desarrollo de una red de servicios sociales y del cuidado por medio de la conformación de doce supermanzanas del cuidado con la recualificación y construcción de equipamientos híbridos y multifuncionales con enfoque poblacional diferencial y de género.	SI	Se cederán 3.157 m2 de suelo para cesión de equipamientos, un 73% más de lo exigido, además de la construcción del mismo (una inversión voluntaria de casi \$65 mil millones de pesos para 12.628 m2 de equipamiento.
	D16	Intervención para la recuperación del inmueble patrimonial de la Clínica David Restrepo por medio de la gestión público privada como un equipamiento híbrido multifuncional con servicios del cuidado con enfoque diferencial y de género.	NO	
	D17	Implementación de infraestructura para la seguridad operativa como perceptiva en articulación público privada así como del desarrollo de monitoreos y controles por medio de inteligencia artificial.	NO	



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

6. Patrimonio	D18	Recuperación y mantenimiento de los inmuebles de interés cultural priorizados, teniendo en cuenta su articulación con el contexto urbano con el manejo de cerramientos e intervenciones de espacio público, previa definición de las intervenciones necesarias para su la puesta en valor.	SI	El BIC adyacente al Plan Parcial se comprará y se volverá en un equipamiento público, dándole un nuevo uso al mismo, pero manteniendo integralmente su condición patrimonial y sus valores arquitectónicos.
	D19	Protección y/o recuperación de los valores del entorno urbano identificados en la caracterización de las unidades de paisaje, en articulación el Plan Especial de Manejo y Protección de Teusaquillo. Involucrando el patrimonio existente y valorado, como referencia y parte del desarrollo de la ciudad, de las visuales representativas y de los entornos patrimoniales, que permita generar nuevas homogeneidades y calidad en la consolidación de la AE. Esto en el marco de la intervención a partir de la valoración del conjunto, y abandonando el predio y predio para establecer la regulación del paisaje urbano para el fortalecimiento de la memoria colectiva.	NO	
	D20	Habilitación de edificaciones sin declaratoria de patrimonio cultural, pero con valores arquitectónicos y/o constructivos, que permitan el reúso.	NO	
	D21	Identificación de las manifestaciones culturales y prácticas productivas tradicionales.	NO	
7. Gestión inteligente	D22	Estructuración del modelo de gobernanza de la Actuación Estratégica para la toma de decisiones, la gerencia de los proyectos y la efectiva administración de los recursos.	SI	Al vincular a RenoBo como operador urbano público del Plan Parcial, el proyecto está involucrándose directamente con una gestión coordinada de la pieza, pues no se comportará como una licencia individual. Esto favorece el modelo de gobernanza centralizada.
	D23	Definición de estrategias para la participación y veeduría ciudadana durante el proceso de formulación y la ejecución de los proyectos.	SI	Para la adopción del Plan Parcial se surtirán etapas de socialización, participación incidente y co-creación para determinar soluciones que surjan desde la comunidad.
	D24	Formulación y concertación de las reglas para la protección a moradores y actividades productivas presentes en el territorio mediante el diseño de mecanismos innovadores.	SI	La política de moradores ofrece una amplitud de opciones para que la voluntad y los derechos de la ciudadanía sean escuchados y respetados. El incremento del patrimonio en un 70% para quienes decidan canjear es una estrategia innovadora para incentivar la participación de los moradores, además de los descuentos de los arrendatarios.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

	D25	Estructuración de esquemas alternativos de vinculación de terceros que permitan captura de valor para contribuir con la financiación de la Actuación Estratégica.	SI	Mediante la implementación del Plan Parcial se están generando más de \$41 mil millones de pesos (como compensación de espacio público) los cuáles serán recibidos por la AE, que como ámbito cerrado de reparto podrá reinvertir dichos recursos en la generación de negocios inmobiliarios alrededor de la PLMB o en la generación de nuevos espacios públicos.
	D26	Definición del cumplimiento de las obligaciones urbanísticas en todo el entorno de la AE, que se armonicen con la vocación socioeconómica de cada ámbito de gestión y permitan financiación de los proyectos.	SI	El Plan Parcial genera un esquema equilibrado de cargas y beneficios donde la política de moradores, el espacio público, los equipamientos y las vías son costeadas por el mismo desarrollo inmobiliario, sin afectar el cierre financiero.
	D27	Definición de incentivos económicos y condiciones especiales para fomentar la implementación de los proyectos, mediante un diseño y concertación interinstitucional.	NO	
	D28	Definición de los operadores urbanos para activar el desarrollo de estos entornos en el corto plazo.	NO	

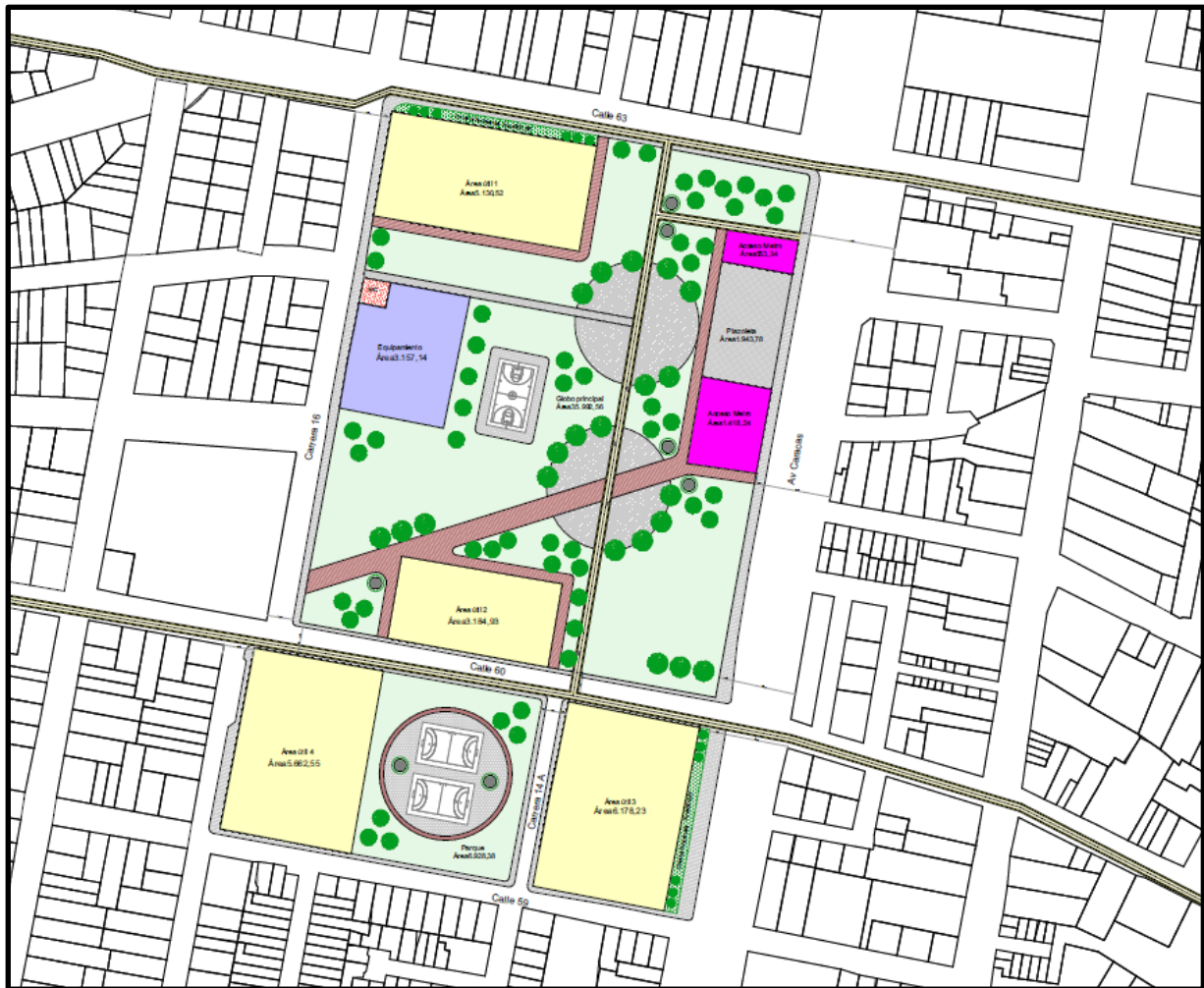
Fuente: Elaboración propia, información del DTS de Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente.

Como se puede apreciar, el Plan Parcial Estación 15 cumpliría con un total de 18 directrices de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Imagen 58. Ubicación de ciclorrutas



Fuente: elaboración propia.

5. Instrumentos de gestión y financiación del Plan Parcial

5.1. Operador urbano

Desde el Decreto 593 de 2022 se designó a RenoBo como operador urbano público de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente. En tal calidad, el artículo 582 del POT reglamenta las funciones que estos operadores podrán tener, entre las que se encuentran:

- Liderar procesos de gestión y financiación de proyectos (como planes parciales).
- Coordinar la programación de acciones multisectoriales de los distintos actores públicos.
- Velar por la protección a moradores y actividades productivas.
- Participar en la definición del mecanismo de administración y gestión de los suelos y de los recursos en dinero aportados en la aplicación de sistema de reparto de cargas y beneficios.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

En este sentido, RenoBo será el gestor público y principal interlocutor de la Administración para los promotores, de forma que será esta entidad la que coordine y sintetice las solicitudes que las distintas entidades tengan sobre la planificación y el desarrollo del Plan Parcial.

Este tipo de modelos de gobernanza están diseñados para fortalecer una constante barrera que los promotores privados enfrentan, y es la multiplicación de actores, revisores y filtros públicos de aprobación que tiene la gestión de un plan parcial. RenoBo será entonces la encargada de sintetizar las solicitudes y entregarlas al promotor de tal forma que se optimice el flujo de información y se eviten disonancias entre los comentarios de cada entidad.

Por otro lado, RenoBo será la entidad líder en la ejecución de la política de moradores. Si bien los costos serán asumidos por el proyecto en el marco del esquema de cargas y beneficios, la experiencia de la entidad en la ejecución de programas de gestión social y predial dan una ventaja comparativa ante cualquier otra opción. Adicionalmente, es pertinente propiciar que el contacto cercano, la pedagogía y la difusión de conocimiento sean liderados por un actor institucional, que desde su calidad pública dé cuenta del interés general de la intervención, de la persecución de un modelo urbano, y de la transparencia en el planteamiento de alternativas para la ciudadanía, los moradores y todos los involucrados en el proyecto.

Es necesario también contar con este aliado estratégico para posterior a agotar todas las instancias de participación y de posibilidades de vinculación de los propietarios originales, se ejecuten las acciones expropiatorias respectivas como última instancia para la consolidación de la totalidad del suelo involucrado.

Finalmente, el operador urbano será de gran apoyo para la ideación y administración del mecanismo fiduciario escogido para recibir y consolidar los suelos de cada unidad de actuación urbanística, dando las garantías a las partes para ejecutar con éxito la opción de intercambio de suelo escogida.

Por esta labor, se dispone dentro de los costos indirectos de construcción la remuneración para RenoBo, como un 2% del valor sobre las ventas, ascendiendo a un monto de más de \$76 mil millones de pesos.

5.2. Modelo de gestión

5.2.1. Unidades de Actuación Urbanística

Dentro del Plan Parcial Estación 15 se plantean 3 Unidades de Actuación Urbanística (UAU). La primera UAU engloba el área útil 1 y 4, la segunda UAU contiene al área útil 2 y la tercera UAU contempla el área útil 3. Cada una de estas asumirá una porción de las cargas de espacio público para garantizar un desarrollo gradual equilibrado.

Como se puede ver en la siguiente imagen, se plantea una UAU 1 que contiene el acceso al metro, al equipamiento y parques. Adicionalmente, contiene el área útil 4 que será la que

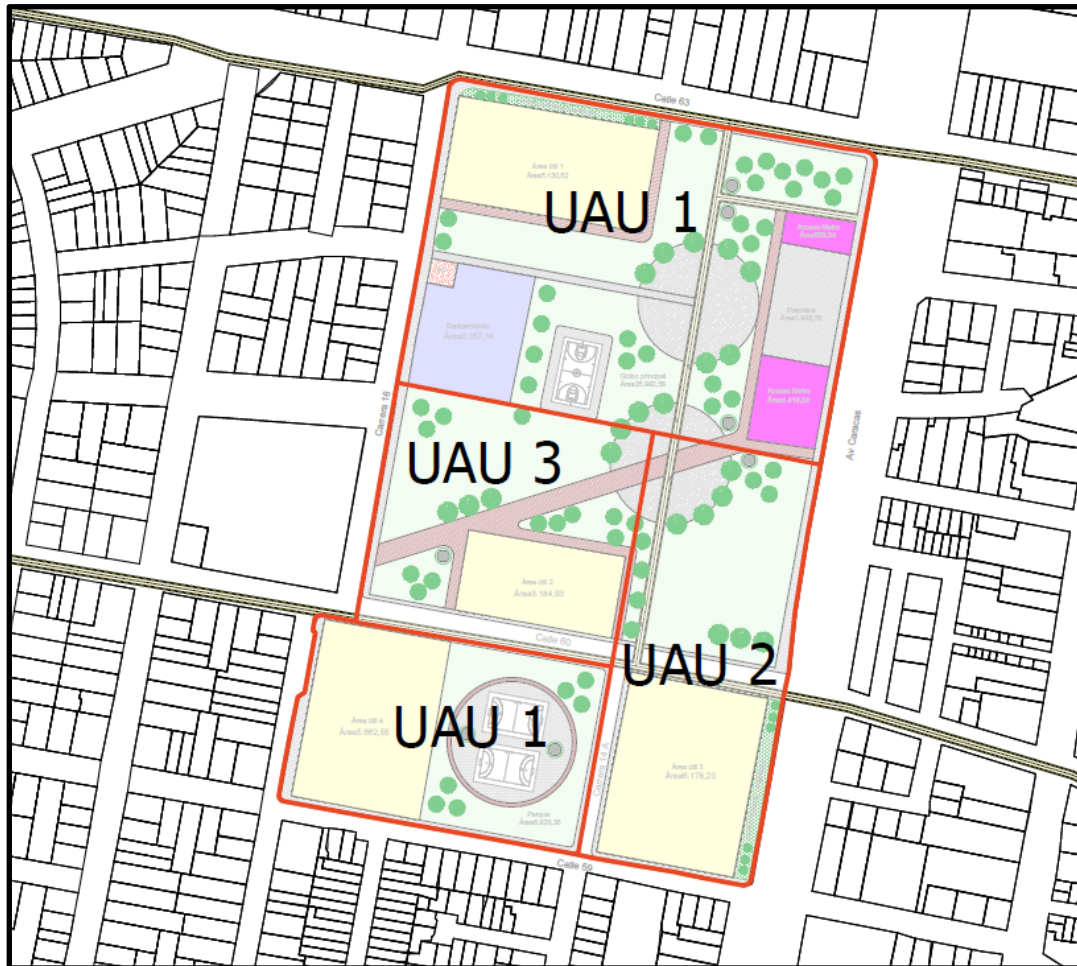


PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

recibirá la gran mayoría de los canjes por moradores. Por último, será la etapa que tenga la totalidad de la vivienda de interés social, la cual por su alta rotación (ventas en tiempo) provee una inercia importante para iniciar el desarrollo.

Por estas razones, la UAU 1 (con sus áreas útiles 1 y 4) será la primera en desarrollarse.

Imagen 59. Unidades de actuación urbanística



Fuente: elaboración propia.

Teniendo en cuenta que la UAU 1 se compone por dos globos de terreno separados, cada uno con un área útil y un conjunto de cesiones de suelo, será necesario adoptar un proyecto urbanístico general el cual permita, en los términos del artículo 2.2.6.1.2.4.2 del Decreto 1077 de 2015, “reflejar el desarrollo progresivo de la urbanización definiendo la ubicación y cuadro de áreas para cada una de las etapas” (Ministerio de Vivienda, 2015). De esta forma, la UAU1 podrá solicitar dos licencias de urbanismo, una para cada globo de terreno, ambas en el marco del PUG aprobado y cumpliendo así las obligaciones de desarrollar conjuntamente la totalidad de los predios con la naturaleza de una sola urbanización, garantizando también el cumplimiento autónomo de las obligaciones urbanísticas.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Cabe aclarar que la totalidad de las obligaciones de vivienda social para todo el plan parcial quedarían cumplidas en esta unidad de actuación, y también la cesión del equipamiento. En este orden de ideas, las UAU2 y UAU3 solo tendrán que encargarse de su respectiva obligación de espacio público, además de las cargas financieras respectivas. Estas dos últimas podrán desarrollarse mediante licencias de urbanismo individuales, puesto que sus globos de terreno son continuos y su distribución espacial no representa mayor complejidad (un área útil con unas cesiones de suelo proporcionales para espacio público y vías).

En la siguiente tabla se puede ver cómo se reparten los ingresos por ventas, costos directos e indirectos de construcción, utilidad y valor del suelo urbanizado discriminado por cada una de las UAU. De igual forma, se expone cómo se van a repartir las cargas por cada aprovechamiento.

Tabla 41. Balance financiero de las UAU

	UAU 1	UAU 2	UAU 3	Total
1. Valor total ingresos por ventas (VTv)	\$ 1.768.455.190.513	\$ 787.851.707.811	\$ 1.252.931.809.675	\$ 3.809.238.707.999
2. Costos directos de construcción (Cc)	\$ 766.752.913.776	\$ 348.063.601.497	\$ 599.608.582.519	\$ 1.714.425.097.792
3. Costos Indirectos de construcción (Cic)	\$ 412.050.059.390	\$ 183.569.447.920	\$ 291.933.111.654	\$ 887.552.618.964
4. Utilidad (U)	\$ 249.823.723.415	\$ 121.291.734.584	\$ 191.226.683.680	\$ 562.342.141.679
5. VALOR DEL SUELO URBANIZADO (VTv-Cc-Cic-U)	\$ 339.828.493.932	\$ 134.926.923.810	\$ 170.163.431.822	\$ 644.918.849.564

Fuente: elaboración propia.

5.2.2. Operatividad del modelo de gestión

Con el fin de concretar una administración eficiente de los recursos involucrados en el proyecto, se producirá un contrato de fiducia para el Plan Parcial Estación 15 por cada una de las unidades de actuación urbanística. Estos funcionarán como un fideicomiso mercantil, hacia el cual se transferirán los inmuebles dentro del ámbito de planificación y la inversión inicial para el urbanismo, la cual podrá ser aportada por el promotor, un inversionista o mediante financiación del sistema bancario. Así las cosas, se tendrán tres (3) patrimonios autónomos (PA). Como fideicomitentes se tendrán a:

- Los propietarios aportantes de suelo, quienes entregarán el inmueble al proyecto según la opción escogida dentro de la política de moradores.
- Los inversionistas (ya sean el promotor o externos) mediante aportes de capital.

Los beneficiarios del fideicomiso serán:

- Las respectivas entidades distritales encargadas de recibir los suelos de cesión.
- Los propietarios aportantes (con la respectiva remuneración en dinero o en m² según el contrato de obligaciones pactadas con cada uno).
- Inversionistas con la repartición de utilidades según condiciones del aporte.

Que cada unidad de actuación urbanística facilitará los procesos de adquisición predial, el trámite para el PUG y de licencias de urbanización según corresponda, y por lo tanto la generación de las áreas útiles y el urbanismo del Plan Parcial. Además, sus fideicomitentes serán los desarrolladores (encargados de la construcción de los productos inmobiliarios), por lo cual también se contempla dentro de este proceso, las actividades de trámite de licencias

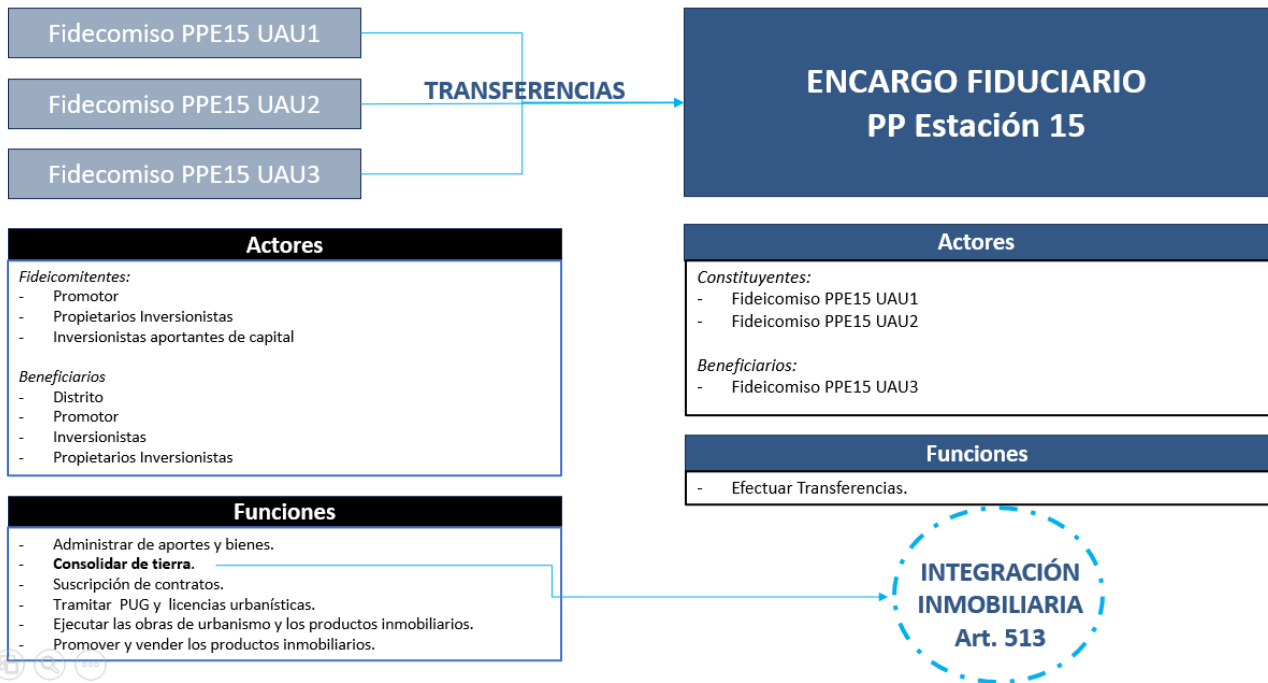


PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

de construcción, promoción y ventas de cada uno de los productos inmobiliarios y la ejecución de las obras. Estas comenzarán desde el momento de las preventas de los desarrollos inmobiliarios, recibiendo el capital aportado por parte de los compradores e inversionistas y desembolsará los recursos para la construcción en el momento en que cada proyecto haya llegado a su punto de equilibrio de ventas respectivo.

Gráfico 4. Esquema de gestión

Modelo de Gestión



Fuente: elaboración propia

5.2.3. Transferencias entre UAU

Partiendo de la premisa de que los costos de urbanismo se repartieran con base en las ventas de cada unidad de actuación se tiene el siguiente escenario:

Tabla 42. Asunción de cargas según ingresos de las UAU

% de distribución de las cargas por ventas	46,43%	20,68%	32,89%	100,00%
6. Costos total del urbanismo (Cu)	\$ 41.421.334.488	\$ 18.453.319.763	\$ 29.346.577.656	\$ 89.221.231.907,27
7. Política de moradores	\$ 88.506.964.369	\$ 39.430.098.883	\$ 62.706.248.725	\$ 190.643.311.977,48
8. VALOR RESIDUAL DEL SUELO BRUTO (Vr)	\$ 209.900.195.075	\$ 77.043.505.165	\$ 78.110.605.440	\$ 365.054.305.679,54
Área bruta por UAU	42.950,58	12.674,30	24.586,02	80.210,90
Vr.residual por m2	\$ 4.887.016,04	\$ 6.078.718,86	\$ 3.177.033,89	\$ 4.551.180,77
Valor a remunerar c/m2 de suelo bruto	\$ 195.475.873.961	\$ 57.683.029.504	\$ 111.895.402.215	\$ 365.054.305.680
Transferencias	\$ 14.424.321.114	\$ 19.360.475.660	\$ -33.784.796.774	\$ -

Fuente: elaboración propia.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

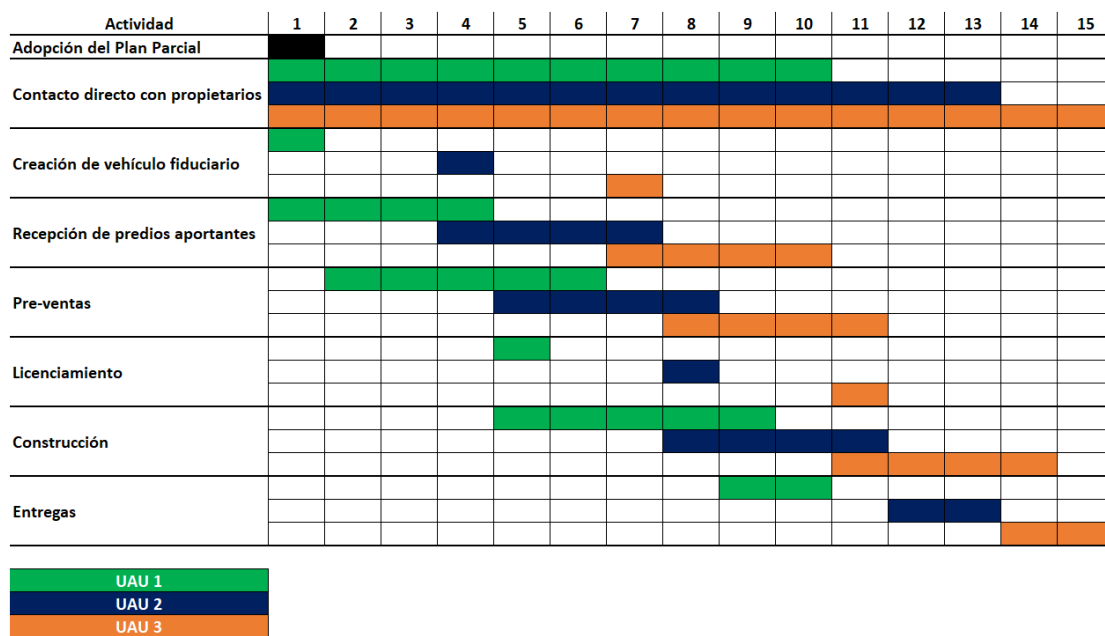
Esto se explica porque en la UAU 1 se concentra la totalidad de vivienda de interés social, producto inmobiliario que representa una mayor rotación frente a los demás, aunado a la concentración de usos de mayor valor de ventas como la vivienda colectiva y el hotel, se generará un superávit de cerca de 14 mil millones de pesos.

Lo propio ocurre con la UAU 2, la cual será en el mismo orden, la segunda unidad en desarrollarse y sobre la cual se estima un superávit de 19 mil millones de pesos.

Estos dos superávit tendrían la capacidad de compensar el sobrecosto que se genera en la UAU 3. Así las cosas, UAU1 y UAU2 tendrían que pagarle casi \$34 mil millones de pesos a modo de transferencias para concretar el reparto equitativo entre todos los propietarios a través de la figura del encargo fiduciario, en el cual tendrán participación los tres patrimonios autónomos, los de la UAU1 y UAU2 como constituyentes, y UAU3 como beneficiario.

5.3. Cronograma de ejecución

Imagen 60. Cronograma de ejecución



Fuente: elaboración propia.

Como puede apreciarse en el cronograma, la ejecución del proyecto iniciará con la adopción del plan parcial y tiene una proyección de 15 años. El contacto directo con los propietarios y moradores se realizará tan pronto se tenga este decreto, y será liderado por RenoBo, previo a la contratación del mismo en cada fiducia de las UAU. Esta etapa se alargará durante toda la ejecución del proyecto, hasta haber agotado todas las opciones de negociación y adquisición de suelo.



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Cada etapa iniciará su desarrollo individual con la creación del vehículo fiduciario que recibirá los predios a desarrollar, y una vez se cuente con el primer año de gestión para vinculaciones se proyecta iniciar las ventas. Este año antes de iniciar ventas busca mitigar impactos de comprometer recursos de terceros compradores antes de contar con una masa crítica de suelo que permita dotar al proyecto de su primera inercia, y por eso se da un tiempo prudente para lograr esta primera difícil tarea.

En el mismo sentido, no se plantea iniciar etapas de licenciamiento y construcción hasta tanto no se tengan altos niveles de ventas. Para mantener un escenario conservador, se estima que el proceso licenciamiento y de obra civil se llevaría a cabo una vez transcurridos entre 3 y 4 años de preventa, lo que implica cuotas iniciales de más de 36 meses para los clientes externos que decidan invertir en el proyecto. Esto busca generar flujos de caja mucho más asumibles para la población objetivo, en la cual existe una alta proporción de personas jóvenes que se caracterizan por adquirir este tipo de inmuebles de forma gradual ya que en general no cuentan con patrimonios acumulados por la etapa profesional que cursan.

Si bien estas proyecciones dan tiempos elevados para alcanzar el punto de equilibrio, cabe resaltar que los cronogramas pueden ser ajustados conforme se comporte la demanda, en el sentido que un fenómeno rápido de ventas podría hacer al proyecto alcanzar el punto de equilibrio de forma más rápida, caso en el cual también se adelantaría la construcción de las obras con el objetivo de generar entregas y recibir los desembolsos de los créditos hipotecarios con mayor rapidez.

La UAU1 cuenta con periodos más extendidos tanto de ventas como de construcción debido a su mayor tamaño o volumen, puesto que alberga dos áreas útiles juntas. Esta disposición responde a la ubicación de la totalidad de moradores en el área útil 4 (perteneciente a la UAU1). El objetivo con esto es el de disminuir al máximo los costos de la política de moradores relacionados con los arriendos transitorios y el lucro cesante, los cuáles después de la política de canje de suelo son los más onerosos de dicho capítulo. Al desarrollar todos los m² de recambio en esta unidad, se estará liberando el valor de compra de suelo de las etapas subsiguientes ya que no solamente tendrá un bajo costo financiero en la medida que no hay que hacer desembolsos a los propietarios sino por el contrario entregarles m² construidos del uso por el que hayan optado de forma inmediata sin que el proyecto tenga que asumir su reubicación temporal.

6. MARCO NORMATIVO

Ley 9 de 1989, Ley de Reforma Urbana

Ley 388 de 1997, Ley de Ordenamiento Territorial

Decreto Único Reglamentario del sector Vivienda, Ciudad y Territorio No. 1077 de 2015



PLAN PARCIAL ESTACIÓN 15

Decreto Distrital 555 de 2021, Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035

Decreto Distrital 647 de 2019 (Directrices PLMB)

Decreto 603 de 2022 (Actualización de Manual de Normas Comunes)

Decreto 561 de 2023 (Política Pública de Gestión Integral del Hábitat de Bogotá 2022-2031)

Decreto 563 de 2023 (Protección a moradores y actividades productivas)

Decreto 558 de 2022 (Directrices para Actuaciones estratégicas y operadores urbanos)

Decreto 593 de 2022 (Asigna a Renobo como operador urbano público de la Actuación Estratégica Chapinero Verde e Inteligente)

Resolución 2000 de 2023 (Directrices AE Chapinero Verde e Inteligente)

7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

González, A. d., & Pantoja, F. Z. (9 de noviembre de 2009). *Impacto de “El Bogotazo” en las actividades residenciales y los servicios de alto rango en el centro histórico de Bogotá - Estudio de caso*. Obtenido de Universidad de los Andes: <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/dearq/article/view/3086/1889>

Junta de Acción Comunal del barrio San Luis. (s. f.). *Historia del barrio*. Obtenido de JAC San Luis: <https://jacsanluis2006.wixsite.com/jacsanluis/historia>

Landínez, C. (2023). *Sutura y regeneración de los barrios San Luis, Chapinero Occidental y Chapinero Central*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana - Facultad de Arquitectura y Diseño.