

# PLAN PARCIAL SAN MARTÍN

## ÍNDICE

### PARTE 1: INFORMACIÓN GENERAL

HISTORIA  
VISIÓN DE CIUDAD  
VISIÓN PIEZA CENTRO  
VISIÓN SAN MARTÍN  
CONDICIONES CLIMÁTICAS  
CUADROS DE ÁREAS

### PARTE 2: PROBLEMÁTICA DEL SECTOR – Análisis y conclusiones

CONDICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS EXISTENTE Y PROYECTADA

- ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO
- ANÁLISIS VIAL TRÁNSITO Y TRANSPORTE
  - ANÁLISIS VIAL Y DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD HACIA EL SECTOR
  - ANÁLISIS VIAL SECUNDARIO
  - FLUJOS – Horas Pico
  - ESTACIONAMIENTOS
  - USOS DE LA TIERRA
  - ANÁLISIS NORMATIVO
  - DECRETO 236
  - TRATAMIENTOS AREAS DE ESTUDIO

PRINCIPALES PROBLEMAS CAUSANTES DEL DETERIORO

- MOVILIDAD
- ESPACIO PÚBLICO
- USOS
- NORMAS
- MORFOLOGÍA

DIAGNÓSTICO

OBJETIVO GENERAL

OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y ESTRATEGIAS

ZONAS DE ESTUDIO

### PARTE 3: PROPUESTA

HERRAMIENTAS DE PLANIFICACION

- SISTEMAS ESTRUCTURANTES
- USOS
- DEFINICION DE LA NORMATIVA
- TRATAMIENTOS
- PROYECTOS

- FASES DE INTERVENCION
- METAS CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO

#### HERRAMIENTAS DE GESTION

- INTEGRACION INMOBILIARIA
- COOPERACION ENTRE PARTICIPES
- ANALISIS Y EVALUACION REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS

#### HERRAMIENTAS DE FINANCIACION

- PRESUPUESTOS
- RECURSOS Y HERRAMIENTAS

#### PARTE 4: ANEXOS



## HISTORIA

San Martín, se ve claramente marcado por la construcción del panóptico, una casa penitenciaria con 136 celdas. Como es común, en los sectores aledaños a las cárceles, el barrio se formó espontáneamente con pequeñas viviendas humildes sin ningún interés en aspectos urbanos más allá de los estrictamente funcionales y de acceso a las viviendas y sin ninguna relación directa con la ciudad. Dado el gran atractivo arquitectónico e histórico de la edificación, el traslado de los presos del panóptico a un lugar más lejano, permitió que fuera declarado Museo Nacional. Éste cambio de uso impulsó la construcción de otros edificios educativos y culturales como la Plaza de Toros La Santamaría y el Planetario Distrital, cambios para los cuales el sector no estaba preparado.

Éste cambio de uso, sumado a la migración de los obreros de Bavaria hacia zonas más cercanas a la nueva fábrica, generó un gran impacto a nivel sectorial, ya que la única forma de responder a la formación de éstos hitos metropolitanos era convertir las casas ruinosas en pequeños puntos de servicios y comercio, sin importar que no se contara con una infraestructura urbana apta para tal fin. Como vemos, la el sector ha sufrido un proceso de ocupación - abandono - ocupación que genera una gran falta de apropiación por parte de los pobladores, que gracias al cambio de uso que se ha dado en el sector y a la falta de condiciones adecuadas para la vivienda (servicios, comercio barrial, parques infantiles, etc.) en su gran mayoría prefieren vender sus casas o derrumbarlas para ser parqueaderos que adecuarlas para vivienda u otros usos.

## VISIÓN DE CIUDAD

La ciudad se desarrolla entre dos importantes límites ecológicos que son los cerros orientales y el río Bogotá. Toda la estructura de la ciudad gira en torno al centro expandido y éste a su vez, en torno al centro fundacional. Dentro de ésta estructura se encuentran dos sectores consolidados de vivienda, uno hacia el norte y otro hacia el sur. Así mismo, existen tejidos residenciales de origen subnormal que generan focos de deterioro en algunos sectores de la ciudad (especialmente en la periferia) que son agravados por el progresivo despoblamiento de la zona céntrica y el desplazamiento de ésta población hacia otros sectores. El modelo de ciudad que han propuesto las últimas alcaldías, es una ciudad donde el vehículo es dejado a un lado de forma que los sistemas de transporte masivo y la circulación peatonal y en bicicleta sean las principales formas de movilidad. La propuesta para San Martín se debe apoyar en ésta visión generando el espacio público suficiente para soportar la población tanto flotante como residente que existe actualmente y la que se atraerá con los proyectos a construir.

. La Bogotá que se propone es una ciudad que se desarrolla a partir de la consolidación de su estructura ecológica principal que en conjunto con el sistema de parques urbanos y las propuestas de mejoramiento del espacio público tiende a enfatizar el carácter peatonal de la ciudad, especialmente la pieza centro, que al ser eficientemente abastecida por el sistema de transporte masivo Transmilenio

elimina la actual necesidad del vehículo particular disminuyendo así el nivel de contaminación atmosférica y sonora producida en éste sector de la ciudad.

Dentro de la estructura ecológica principal de Bogotá, encontramos el Parque Nacional que tiene una conexión directa con la reserva forestal de los cerros orientales, y con el parque lineal de los ríos San Francisco y Salitre, pasando por el parque Metropolitano Simón Bolívar y el parque del humedal Juan Amarillo hasta llegar a la ronda hídrica del Río Bogotá y desde ésta hasta los parques lineales de los ríos Fucha y Tunjuelito y nuevamente a los cerros orientales. Falta conexión en el sistema de parques zonales, sobretodo desde el parque Nacional hacia el sur, Lo que hace que parques como el de la independencia no sean reconocidos a nivel Metropolitano. (Ver anexo No. 1)

### **PIEZA CENTRO**

El centro de la ciudad está claramente marcado por la existencia de la calle 26, eje conector con el aeropuerto a lo largo del cual se desarrollan actividades comerciales, hoteleras y financieras relacionadas con la salida y llegada de pasajeros. Éste eje fragmenta la dinámica de la ciudad y especialmente del centro, donde al sur oriente de la calle 26 se encuentra el centro fundacional con la dinámica que eso implica, al sur occidente un centro de comercio de tercer orden con impacto a nivel metropolitano y hacia el norte se forma el centro internacional y una zona financiera y cultural universitaria, donde San Martín sería un conector entre el centro fundacional y la zona universitaria de Chapinero contando con una malla verde muy importante a nivel metropolitano formada por los cerros orientales, el parque nacional y el parque de la independencia. (Ver anexo No. 2)

### **SAN MARTÍN**

La accesibilidad a San Martín a nivel metropolitano es muy buena por encontrarse sobre la carrera séptima, es alimentado además por la troncal de la Caracas, la calle 26, la carrera quinta y la avenida circunvalar; a pesar de eso, hay una deficiencia en la conexión social, cultural y semántica que es de alguna manera lo que mantiene el sector aislado de la ciudad. A ese respecto, se podría aprovechar la existencia de varias universidades con impacto Nacional para vincular San Martín con el resto de la ciudad por medio de la población estudiantil, generando espacios aptos para el intercambio cultural y social de ésta población específica sin descuidar el importante carácter cultural, financiero y residencial del sector. (Ver anexo No. 3).

### **CONDICIONES CLIMÁTICAS**

Como en toda la sabana de Bogotá, se presentan dos periodos de lluvias y dos de sequía. El primer periodo del año comprende enero y febrero y se caracteriza por presentar condiciones de sequía; los meses de abril y mayo son lluviosos; julio y agosto tienen nuevamente condiciones de sequía; los meses de marzo, junio, septiembre y diciembre son de transición entre condiciones secas y lluviosas (Himat en Dama, Agenda ambiental, 1994).

#### *Temperatura*

La temperatura media de los meses secos es de 13,1 grados centígrados, oscilando entre 1.5°C y 25 °C. Durante esos meses el cielo permanece con baja nubosidad, originando temperaturas de

20°C entre las 13:00 y 14:00 horas y de 7°C entre las 5:00 y 6:00 horas. (Dama, Agenda ambiental, 1994).

#### *Humedad*

La humedad relativa media de los meses lluviosos es de 90% y en los meses secos de 73%. Esta medición varía en forma inversa a la temperatura del aire, es decir, la máxima temperatura corresponde a la mínima humedad, y la mínima temperatura a la máxima humedad. La máxima humedad en el día es de 90%, entre las cinco y las seis horas, y la mínima humedad a las doce horas alcanza valores de 49%.

En los meses secos la frecuencia de los vientos oscila entre 32 y 27% en enero y febrero, y 20% en julio y agosto. Mientras que las velocidades están entre 2,4 y 2,5 m/s, según Montealegre (1979) los vientos están directamente relacionados con la variación diurna de la temperatura, pues a mayor viento menos estación de temperatura; en los meses secos la temperatura cambia gradualmente (Dama, Agenda ambiental, 1994).

(Ver anexo No. 4)



## **PROBLEMÁTICA DEL SECTOR – Análisis y conclusiones**

### **CONDICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE SERVICIOS EXISTENTE Y PROYECTADA**

#### **ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO**

La infraestructura de servicios públicos en cuanto a acueducto y alcantarillado es insuficiente para los usos existentes y propuestos, la EAAB tiene reposición de redes garantizada por el último incremento de tarifas y por ende, el volumen de agua que la zona requiere con el suministro del sistema de tanques de los cerros orientales. Esta reposición se viene adelantando de manera paulatina en diversas partes de la ciudad. Para el eventual desarrollo de la zona se deberá solicitar la priorización de esta reposición.

Los nuevos desarrollos necesitan de nuevas redes, especialmente para las aguas lluvias, causantes de la saturación de las tuberías de aguas combinadas. Se necesita la construcción de un colector expreso de aguas lluvias y la construcción de alcantarillados separados.

#### **ANÁLISIS VIAL TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

##### **ANÁLISIS VIAL Y DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD HACIA EL SECTOR**

Este acápite ha generado dos análisis:

- a. El destino de rutas del transporte público colectivo
- b. El acceso y salida de los orígenes y destinos privado, y el transporte público individual

Para el transporte público, el principal impacto a corto plazo es el generado por el sistema TRANSMILENIO que desde los paraderos localizados en la Avenida Caracas, penetren a la zona a través del Parque Central Bavaria.

Para garantizar el volumen peatonal que viene del sur y norte a través del sistema TRANSMILENIO - TRONCAL CARACAS se necesita establecer el cruce semaforizado que hace parte del sistema de flujos peatonales del Proyecto Parque Central y que articulan a este espacio público con el Museo Nacional, y de éste a todo el espacio público propuesto.

El acceso a la zona desde el norte, que va de la circunvalar y por la Carrera 5a debe permanecer en las condiciones actuales, y adicionalmente se propone como la vía de evacuación del área de estudio hacia el Centro Internacional, el Centro de Actividad Múltiple Salitre y el Aeropuerto, así como el retorno hacia la Avenida Circunvalar. Toda esta estrategia soporta la intención de aliviar los flujos sobre la carrera 7a, que según los datos de semaforización se encuentra en el tope de saturación.

La anterior acción de alivio de tráfico sobre la carrera 7a, necesita de un eficiente sistema secundario dentro del área de estudio que garantice desde cualquier punto de la zona, la salida a la carrera 5a y su acceso a la circunvalar.

## ANÁLISIS VIAL SECUNDARIO

La malla vial secundaria tiene dos características:

- a. la malla norte que se maneja con vías de doble sentido (calles 32 y 33)
- b. b. la malla sur de pares viales ( calle 29-30-30" y calles 27-28).

Tanto los pares viales -especialmente- como las vías de doble sentido, deben servirse de las carreras 5a y 7a para establecer conexiones internas al interior del área. El circuito conformado por las calles 33-32, carreras sexta y quinta suplente el sector norte con una funcionalidad interna deseable para toda el área, sin embargo actualmente este circuito interno no sirve a ninguna actividad significativa.

De los sistemas de malla secundaria, norte y sur, están desconectadas las calles 30A y 31 que se sirven para su acceso y salida de la carrera 7a. La interconexión norte-sur a "medias manzanas" sólo es posible a través de los pasos peatonales de la 6 y 6A sobre áreas privadas de uso público, únicamente esta conexión y un tortuoso paso a la calle 30, permite al tráfico vehicular y salir de la zona hacia la Avenida El Dorado sin usar la Carrera 7a.

### FLUJOS – Horas Pico

#### CORREDOR CARRERA 5a.

Los flujos en la mañana van creciendo a partir de la Diagonal 34 en el sentido Norte - Sur iniciando con 1.828 vehículos equivalentes por hora y llegándose a registrar el máximo volumen en la Calle 26 con 3.258 vehículos equivalentes por hora para disminuir a 1.540 vehículos equivalentes por hora en la Calle 22. El sector con mayor concentración de vehículos se registra entre las Calles 32 y 26. En la tarde, se presenta un comportamiento similar pero con menores demandas por unidad de tiempo, así: 1.476 vehículos equivalentes por hora en la Calle 34, 2.897 vehículos equivalentes por hora en la Calle 26 y 1.003 vehículos equivalentes por hora en la Calle 22.

#### CORREDOR CARRERA 7a.

Entre la Calle 22 y la Calle 28 el sentido de operación de la Carrera 7a es de Sur a Norte. A partir de la Calle 28 la operación es en los dos sentidos. La información refleja que en la Calle 22 la demanda en la mañana corresponde a 1.870 vehículos equivalentes por hora, en la Calle 28 asciende a 2.094 vehículos equivalentes por hora y en la Calle 34 corresponde a 2.582 vehículos equivalentes por hora. En la tarde, el comportamiento es muy parecido al registrado en las horas de la mañana, así: 1.445 vehículos equivalentes por hora en la Calle 22, 2.259 vehículos equivalentes por hora en la Calle 28 y 2.269 vehículos equivalentes por hora en la Calle 34.

#### CORREDOR CALLE 34

Los flujos oscilan entre 614 vehículos equivalentes por hora en la Carrera 7a hasta 537 vehículos equivalentes por hora en la carrera 5a para la mañana y entre 792 y 463 vehículos equivalentes por hora respectivamente en la tarde.

#### CORREDOR CALLE 24

Para el corredor de la Calle 24 los flujos registrados en el periodo de la mañana varían entre 553 y 436 vehículos equivalentes por hora registrados en la Carrera 7a y en la Carrera 5a

respectivamente. En la tarde, se registra, un comportamiento más o menos similar: 593 vehículos equivalentes por hora en la Carrera 7a y 454 vehículos equivalentes por hora en la Carrera 5a. La evaluación de la información anterior permite concluir que las demandas registradas durante los periodos pico reflejan que en la mayoría de los cruces la infraestructura está operando a plena capacidad. En la mayoría de los accesos a las intersecciones analizadas la capacidad remanente no existe o es supremamente baja, concluyéndose que los programas de semaforización vigentes no permiten variaciones que originen a sus vez incrementos significativos de capacidad. (Ver anexo No. 5)

## ESTACIONAMIENTOS

La tendencia de edificios de parqueo especializados hacia el norte y occidente del área de estudio, fue mantenida en alguna época en la San Martín con la construcción de edificios especializados o la oferta de estacionamientos públicos en los sótanos de los edificios sobre la carrera 7a. La presión de los usos afectó esta tendencia, hasta llegar a la condición actual donde el 78% de la oferta en el sector esta localizada sobre lotes adecuados como parqueaderos.

Esto representa una oferta publica de 650 cupos en lotes, 100 sobre la Plaza de Toros de Santamaría y un aproximado de 100 en sótanos de edificios sobre la carrera 7a y sobre la calle 30A8.

El cálculo del déficit de la zona, debe ser definido bajo la elaboración de dos tareas:

- El cálculo de la demanda no satisfecha generada por las actuales actividades
- La nueva demanda generada por las intervenciones propuestas.

(Ver anexo No. 6)

## USOS DE LA TIERRA

Se consideran 3 impactos de actividad especializada que caracterizan la zona del Centro internacional y su área de Influencia:

- Educación superior
- Comercial de jerarquía (1'200.000m<sup>2</sup> en oficinas)
- Cultural

Los anteriores usos conforman el potencial generador de actividad en el área de estudio y su entorno, y uno de los insumos fundamentales de todas las propuestas de renovación y de las actividades que complementan o se asocian a uno, o a todos, los aparatos de actividad.

La definición de las zonas de proyecto se elaborará a partir de la factibilidad de acciones de renovación sobre los predios colindantes a los mayores generadores de actividad, en los cuales ya no aparecería educación superior pero su población sería la encargada de las relaciones tanto internas como externas del proyecto. Tendríamos otra actividad que es la hotelera representada por los 113.000 m<sup>2</sup> de construcción de las torres de CASUR.

Sobre el total de 232.633m<sup>2</sup> de área útil de la zona, el área destinada a vivienda - con usos mixtos- es del 48.5%, donde su 10% esta ocupado por vivienda de alta densidad.

Sobre la carrera 7a se concentran las áreas destinadas a comercio, hotelería y oficinas, que representan un 28.2% del área útil total. Sin embargo los metros cuadrados construidos representan el 60% del total de metros cuadrados de la zona (unos 410.000m<sup>2</sup>). Dentro de este grueso grupo de actividades terciarias, se destaca que cerca de la mitad del anterior 60% se encuentran en las torres



del antiguo Hotel Hilton, metros cuadrados de los cuales la zona no deriva usufructo a la fecha, lo que condiciona un mayor deterioro del sector.

El área potencial para generar actividades y servicios complementarios representa el 48% del total de m<sup>2</sup> construidos de toda la Zona -m<sup>2</sup> que corresponden a todas las viviendas de baja consolidación.

El sector cultural representa el 11% del total de m<sup>2</sup> construidos (se incluye los colegios existentes en el predio del Museo Nacional-Lotería de Cundinamarca). Este alto índice soporta el planteamiento del fortalecimiento de la vocación cultural del sector y de la aptitud para su consolidación sobre los predios que en una época alojaron vivienda, pero que a la fecha son en un porcentaje significativo, lotes adecuados como parqueaderos.

El área bruta de este polígono cultural, incluyendo el Parque de la Independencia, es de 170.000 m<sup>2</sup>, en San Martín tenemos 15.000 m<sup>2</sup> de área útil, con todas las posibilidades para desarrollar actividades que fortalezcan el CENTRO CULTURAL NACIONAL. Las áreas demolidas de las anteriores manzanas, que hoy son parqueaderos, suman 7,463m<sup>2</sup> de terreno útil, es decir, sólo el 50% de las manzanas llamadas a recibir la expansión de usos o servicios derivados de la actividad cultural, tienen áreas construidas,

La cifra de Establecimientos de servicios y oficinas, son porcentualmente superiores en el área de estudio con respecto a todo el área de influencia del centro, al estar en el 72%. Un 15% corresponde a las instituciones culturales, restando un porcentaje para parqueaderos y locales comerciales.

Las actividades comerciales del tercer nivel están relacionadas básicamente con los servicios financieros y de alimentos

Se encontró que el 65.2% del total de los empleados tienen hijos con edad representativa entre los 6 y los 15 años equivalente al 45.5%. El sector no ofrece a ésta población los servicios que requiere, razón por la cual los trabajadores del sector buscan otras zonas para vivir con mejores condiciones de vida para ellos y sus hijos. (Diagnóstico local. Alcaldía localidad 3, Santafé)

(Ver anexo No. 7)

## ANÁLISIS NORMATIVO

Desde el Acuerdo 7 de 1979 se identifican algunas áreas de la ciudad que a pesar de su localización privilegiada, se encuentran en un continuo proceso de deterioro y obsolescencia y que requieren con urgencia una actualización de usos y una recuperación de sus condiciones económicas y físicas.

Para tal efecto se establece el Tratamiento de Rehabilitación que mediante incentivos normativos pretende estimular a los propietarios para que inviertan en nuevas edificaciones o adecuaciones que incorporen dichas áreas al desarrollo de la ciudad.

Con el decreto 1042 de mayo de 1987 se reglamentan y unifican las normas para el área central de Bogotá y se delimitan y reglamentan las sub-áreas de Actividad Múltiple y Residencial con Tratamientos de Rehabilitación, Conservación y Redesarrollo. Este decreto da un manejo especial por régimen de concertación al área central y contempla bonificaciones en altura por usos de vivienda en Área de Actividad Múltiple, por cesión de áreas peatonales y por parqueo adicional.

El acuerdo 6 de 1990 establece el Tratamiento de Renovación Urbana y con el objeto de detener el proceso de deterioro físico y ambiental de algunas áreas urbanas, modificando usos de la tierra y

construcciones para hacer más eficiente la utilización de los inmuebles y el aprovechamiento de la infraestructura de Servicios Públicos existente. El acuerdo 6 Introduce los Planes de Renovación Urbana que hacen parte de Programas de Renovación Urbana junto con su reglamentación y sus inversiones. Estos programas son impulsados por el Distrito con la posibilidad de participación de particulares y por concertación. El acuerdo 6 de 1990 también faculta al alcalde para reglamentar incentivos de tipo tarifario, tributario y fiscal que estimulen los proyectos de Renovación Urbana.

Posteriormente el Decreto 332 de 1992 reglamenta el Tratamiento Especial de Renovación Urbana y define lineamientos generales, componentes, condiciones y requisitos para la formulación de Programas de Renovación Urbana. El Decreto 333 de 1992 adopta el Plan Operativo del centro como Plan General de Renovación Urbana, define y adopta los Programas Prioritarios de la zona central, entre los que se encuentra el Programa de Recuperación Integral del sector San Martín con los objetivos de optimizar la estructura vial e infraestructura de servicios públicos, fortalecer la actividad residencial y mejorar los servicios de la zona, para este programa enumera proyectos específicos de ampliación y prolongación de vías.

Más adelante el Decreto 236 de 1997 asigna los Tratamientos de Actualización, Conservación Urbanística y Renovación Urbana a un sector del centro que incluye San Martín y se ratifica el área de influencia del Museo Nacional, estableciendo las normas generales para el Tratamiento de Renovación Urbana. Las normas generales y específicas de los tratamientos de Actualización y Conservación son las contenidas en los decretos 735 y 736 de 1993

Los decretos 1042 de 1987, reglamentario del Acuerdo 7 de 1979 y el decreto 236 de 1997, reglamentario del Acuerdo 6 de 1990, persiguen en el fondo los mismos objetivos aunque los tratamientos cambien de nombre, (Rehabilitación por Renovación). Las normas específicas son muy similares en cuanto a aislamientos, patios estacionamientos, alturas (5 pisos con excepción de la manzana entre transv. 6- carrera 7, calles 26 y 28, donde se permite mayor altura.

Se observa como a pesar de los incentivos normativos no se ha logrado ningún proyecto de Renovación en el Area de San Martín y la constante preocupación de la administración por liderar los procesos que lleven a la realización de dichos proyectos.

A continuación se presenta un resumen de los decretos 1042 de 1987 y 236 de 1997 y un paralelo entre lo establecido entre el Acuerdos 6 de 1990 y el Proyecto POT de 2000 en cuanto a Renovación Urbana se refiere.

#### DECRETO 236 de abril 8 de 1997

Dicta, reglamenta y unifica las normas para el Area central de Bogotá.

Asigna los tratamientos de actualización, Conservación Urbanística y Renovación Urbana del Acuerdo 6 de 1990 a un sector del centro y ratifica el área de influencia del Museo Nacional

#### OBJETIVOS:

- Recuperación del Centro de la ciudad mediante manejo especial
- Reducir y delimitar con precisión grandes áreas declaradas como de Redesarrollo que se encuentran estancadas y deterioradas

- Dar un manejo especial por Régimen de concertación a los terrenos del Área central
- Unificar en un solo decreto todas las normas que regulan el desarrollo del centro

TRATAMIENTOS DEL AREA CENTRAL Se delimitan, definen y reglamentan las Sub-Áreas de Actividad Múltiple con tratamiento de Rehabilitación, Conservación y Redesarrollo y las Sub-Áreas de Actividad Residencial con tratamientos de Rehabilitación, Conservación y Redesarrollo.

#### TRATAMIENTOS DEL AREA DE ESTUDIO

Carreras 5 a 7, calles 33 a 34: AREA DE ACTIVIDAD MULTIPLE Con Tratamiento de Conservación Urbanística.

Carreras 5 a 7, calles 29 a 33 ; carrera 5 v 6, calles 27 a 28: AREA DE ACTIVIDAD MULTIPLE Con Tratamiento de Rehabilitación Centro

Calles 26 a 28, transv 6 a carrera 7, Predios con frente sobre la carrera 7 entre calles 30 y 33: AREA DE ACTIVIDAD MULTIPLE Con Tratamiento de Rehabilitación

Carreras 4 Ay 5, calles 26A y 33: AREA DE ACTIVIDAD RESIDENCIAL Con Tratamiento de Rehabilitación

Carreras 5 a 7, calles 30 a 33: Renovación Urbana Múltiple

Manzana Museo Nacional: Renovación Urbana Múltiple Inmueble Institucional

Manzanas norte y sur del Museo Nacional: Renovación Urbana Múltiple Area de Influencia

Predios con frente sobre la carrera 7\* entre calles 27 y 28 y entre calles 29 y 33: Renovación Urbana Múltiple, Eje Metropolitano de Actividad

Predios con frente sobre la carrera 5' entre calles 30 y 30A y entre calles 31 y 33: Renovación Urbana Múltiple Eje Zonal de Actividad Calles 26 a 28, transv 6 a carrera 7: Actualización Múltiple

| ACUERDO 6 Mayo 8 de 1990  | PROYECTO POT 2.000   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se Establece como tratamiento especial del segundo nivel de zonificación el Tratamiento de Renovación Urbana</li> <li>- Se crean los PROGRAMAS DE RENOVACION URBANA, constituidos por el Plan de Renovación, sus reglamentaciones y sus inversiones presupuestadas que deben reflejarse en los presupuestos anuales de inversión de las Administración.</li> <li>• Los Programas de Renovación Urbana serán impulsados por entidades Distritales con la coordinación y dirección del DAPD, pero no se excluye la participación de otras entidades Públicas o de particulares.</li> <li>• Los Programas de Renovación Urbana serán aprobados</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Establece el Tratamiento de Renovación Urbana en dos modalidades: Redesarrollo y Reactivación</li> <li>• Establece el Programa de Renovación Urbana como uno de los cuatro Programas Estructurantes que debe realizar o impulsar la administración Distrital.</li> <li>• Busca promover proyectos que atraigan la actuación privada, facilitando las intervenciones en las infraestructuras de servicios públicos, la vialidad y el espacio público</li> <li>• El Programa identifica las zonas para desarrollar proyectos de Renovación Urbana y priorizar las actuaciones Públicas para impulsar su ejecución.</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
| <p>por Decreto y su evaluación y control corresponden a la Junta de Planeación</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Las obras de construcción de vías y de infraestructura urbana se podrán cobrar por valorización, con financiación hasta quince años.</li> <li>Se faculta al Alcalde Mayor, entre otras, para reglamentar incentivos de tipo tributario, tarifario, contractual y fiscal para áreas objeto de Programas de Renovación Urbana.</li> <li>Se puede llegar a la definición de Planes y Programas de Renovación Urbana a través de procesos de concertación.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>El proyecto San Martín- MAM hace parte de los programas y proyectos prioritarios y se encuentra dentro de la Operación Centro Tradicional.</li> <li>La Administración Distrital gestionará, liderará, promoverá y coordinará la puesta en marcha de los programas , planes y proyectos de Renovación Urbana, para lo cual creó la Empresa de Renovación Urbana.</li> <li>La Empresa de Renovación Urbana velará para que las empresas de servicios públicos y entidades ejecutoras prevean en sus planes de inversiones partidas para la ejecución en proyectos de Renovación Urbana.</li> <li>La administración generará incentivos que beneficien a los interesados en este tipo de proyectos</li> </ul> |
|---|---|

(Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá)

## PRINCIPALES PROBLEMAS CAUSANTES DEL DETERIORO

- MOVILIDAD

### CONEXIÓN:

No hay conexión entre el Parque Nacional y el Parque de la Independencia.

No existen conectores adecuados entre las carreras quinta y séptima.

No hay una relación vial adecuada con la Circunvalar.

Las vías de doble sentido (Calles 30,31,32 y 33) no tienen la capacidad adecuada para el flujo que se presenta.

- ESPACIO PÚBLICO:

### VIAS PEATONALES:

No hay continuidad de las vías peatonales, no hay ninguna posibilidad de llegar desde el parque de la independencia hasta el parque nacional por el interior del barrio; en algunos sitios los andenes se reducen hasta desaparecer.

Hay un uso inadecuado de los andenes en las zonas interiores de San Martín ya que son usados como parqueadero.

#### VIAS VEHICULARES:

Las características y capacidad de las vías y el espacio público no corresponden al nivel de actividad del sector debido a que en el momento de su construcción el sector era residencial obrero, con el cambio de uso (a cultural y comercial) el área existente en vías y espacio público no es suficiente.

#### ZONAS VERDES Y PLAZOLETAS:

No existen espacios abiertos (zonas duras y verdes) a nivel zonal y barrial que equilibren el alto índice de construcción y ocupación de la séptima.

- USOS Y ALTURAS:

Hay una diferencia muy marcada entre el eje de la carrera séptima y el barrio en cuanto a alturas, actividad y población.

Las construcciones en San Martín están en mal estado de mantenimiento y su uso no corresponde al tipo de edificación pues fueron en su mayoría construidas como vivienda y no se adecuaron al uso comercial.

No hay una infraestructura de servicios adecuada a las necesidades de la población flotante y residente.

Faltan zonas de parqueo eficientes y adecuadas.

Desvalorización de la vivienda que conlleva a la falta de apropiación por parte de la población residente hacia el sector.

Concentración exagerada de usos (desorganización de actividades) que genera desequilibrio entre el corredor de la carrera séptima y San Martín de forma que la vivienda tiende a desaparecer.

- NORMAS:

Hay ciertos factores que desestiman la inversión en zonas con alto grado de deterioro como son:

- Rigidez de las normas urbanísticas.
- La necesidad de apreciables inversiones en estudios previos.
- Procesos largos y engorrosos de concertación y tramitación.
- Ausencia de estrategias económica - financieras para viabilizar los proyectos.
- Escasa capacidad decisoria de los propietarios y residentes.

- MORFOLOGÍA:

Existen una gran cantidad de lotes vacíos y parqueaderos en predios inadecuados.

Las construcciones en pequeños predios independientes impiden la construcción de nuevos proyectos.

No hay continuidad física ni visual desde y hacia el sector.

## DIAGNÓSTICO

La exagerada concentración de usos, el origen informal del barrio y los distintos cambios de uso de las edificaciones, han hecho que la mayoría de los antiguos residentes de San Martín abandonaran sus casas para darles un uso más adecuado a la nueva dinámica del sector (restaurantes, parqueaderos, papelerías, ect.). Lo anterior implica que cada día la población flotante aumenta mientras la residente se reduce, siendo San Martín un “barrio de nadie”, donde no hay apropiación y la inversión en el mantenimiento del sector y sus edificaciones es casi nula. El fuerte carácter financiero, comercial y cultural ha impedido el desarrollo residencial del sector y éste a su vez, junto con la ocupación del terreno en pequeños predios hace que la infraestructura de servicios, espacio público y vías no se adaptara a la nueva demanda.

Por otro lado, el alto grado de consolidación y la altura de los edificios financieros que se encuentran sobre la séptima actúan como una barrera que mantiene a San Martín aislado de la ciudad, lo que unido a la falta de continuidad en la malla vial y de espacio público hace que no haya permeabilidad física ni visual desde y hacia el sector.

## OBJETIVO GENERAL

Adecuar el espacio físico y urbano de San Martín para generar una dinámica de centro de ciudad, financiero y residencial, articulando los diferentes usos dotacionales por medio de circulaciones y edificios de equipamiento, garantizando la participación y el control social.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y ESTRATEGIAS

| COMPONENTE                | PROBLEMAS  | OBJETIVO   | ESTRATEGIAS  |
|---------------------------|--|--|--|
| <b>COMPONENTE FÍSICO:</b> | No hay conexión física entre los parques de borde.<br>No hay continuidad vial en sentido oriente occidente.                                  | MEJORAR LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD   | Generar recorridos peatonales uniando los parques de borde y las carreras quinta y séptima.<br>Continuar los ejes de las calles 30,31,32,33.                         |
|                           | Debido al cambio de uso, la infraestructura vial, de espacio público y de servicios no corresponde a los usos actuales de las edificaciones. | ADAPTAR LAS CONDICIONES DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MALLA VIAL A LOS USOS QUE SE PROPONEN | Generar nuevas vías peatonales que liberen la carga de los andenes.<br>Proponer vías continuas organizadas y adecuadas a los usos.                                   |
|                           | El proceso de ocupación y abandono del sector hace que no haya apropiación y por lo tanto, que no haya                                       | FRENAR EL PROCESO DE   | Generar mejores condiciones de habitabilidad para crear sentido de apropiación por parte de los habitantes<br>Reorganizar la distribución predial y la estructura de |

|                                     |  |   |   |
|-------------------------------------|--|---|---|
|                                     | <p>inversión en mantenimiento de las estructuras.<br/>La distribución en pequeños predios impide realizar proyectos a gran escala adecuados.</p>   | <p>DETERIORO DEL SECTOR</p>   | <p>espacio público<br/>Crear equipamientos adecuados al nivel de actividad.<br/>Integrar las distintas actividades del sector.</p>  |
| <p><b>COMPONENTE SOCIAL:</b></p>    | <p>La población residente es muy poca.<br/><br/>Los espacios destinados a la recreación y el deporte no son usados o se usan sólo como espacios de circulación.<br/><br/>No existe un vínculo entre la población flotante y residente.</p> | <p>AUMENTAR EL CUMPLIMIENTO VOLUNTARIO DE NORMAS, PROMOVER LA COMUNICACIÓN Y LA SOLIDARIDAD ENTRE LOS CIUDADANOS.</p> | <p>Promover métodos para la resolución de conflictos que permitan mejorar la convivencia ciudadana.<br/>Rehacer el tejido social en la comunidad a partir de la participación y la recuperación de la memoria histórica.<br/>Incentivar los espacios y mecanismos para el disfrute del arte, el deporte, la recreación y el ambiente.<br/>Propiciar acciones orientadas a reducir la delincuencia con apoyo de la ciudadanía.</p> |
| <p><b>COMPONENTE CULTURAL:</b></p>  | <p>Pérdida de identidad y carácter de los equipamientos culturales existentes.<br/>Pérdida de la memoria histórica y del vínculo entre los habitantes y los edificios significativos.</p>  | <p>CONSERVAR Y POTENCIALIZAR EL USO DE EQUIPAMIENTOS CULTURALES INTEGRÁNDOLOS ENTRE SÍ Y CON EL SECTOR</p>            | <p>Adecuar las condiciones de accesibilidad y servicios complementarios a los equipamientos culturales existentes.<br/>Promover actividades culturales a lo largo de los recorridos.<br/>Generar equipamientos para el sector financiero y residencial.</p>   |
| <p><b>COMPONENTE ECONÓMICO:</b></p> | <p>La existencia del centro internacional ha consolidado el borde de la carrera séptima como sector financiero y de negocios.</p>  | <p>ENFATIZAR EL CARÁCTER FINANCIERO DEL SECTOR</p>  | <p>Proponer edificios de apoyo a las actividades financieras.<br/>Construir estacionamientos adecuados y suficientes para el sector.<br/>Adecuar las condiciones de los establecimientos comerciales de acuerdo al tipo de servicio.</p>  |

## ZONAS DE ESTUDIO

Dentro del sector de intervención se pueden identificar 4 zonas homogéneas que debido a los procesos sufridos a lo largo del tiempo deben tener tratamientos distintos. Éstas zonas son:

### ZONA 1: LA MERCED:

La merced, con su marcada influencia inglesa, fue hacia 1970, uno de los mejores barrios de la ciudad, consiguiendo ser reconocido como barrio de conservación. Ésta condición de patrimonio arquitectónico nacional obliga de alguna forma a sus propietarios a conservar y mantener las construcciones del sector, independientemente de su uso. En ésta zona se pueden realizar trabajos de recuperación y adecuación del espacio público y mantenimiento de fachadas.

### ZONA 2:CORREDOR CARRERA SÉPTIMA:

Ésta zona está desarrollada casi en su totalidad y allí se concentran la mayoría de las actividades del sector, Por su altura, se percibe como una barrera física y visual hacia San Martín. Las intervenciones a realizar en ésta zona serían de repartición de actividades, recualificación de las torres Casur y adecuación del espacio público.

### ZONA 3: TORRES DEL PARQUE

El potencial de ésta zona radica en la conservación y fortalecimiento se su uso cultural y recreativo a nivel metropolitano. Posee buenas condiciones de accesibilidad y sus construcciones están en buen estado.-

Las condiciones del espacio público son muy buenas, pero falta conectividad hacia el Museo de arte moderno y la Biblioteca Nacional a través de la calle 26.

### ZONA 4: SAN MARTÍN:

Es el sector a intervenir directamente pues el estado general de las construcciones, el espacio público y la malla vial no son los más adecuados. Es necesario generar ejes conectores tanto transversal como longitudinalmente, adecuar los servicios públicos al nuevo uso, generar condiciones adecuadas de habitabilidad y equipamientos para la vivienda así como generar parqueos y ejes comerciales y de restaurantes para uso de la población flotante.

Dadas las características esenciales de las anteriores zonas de estudio, la homogeneidad de cada una de ellas en cuanto a lectura, usos, estructuras, etc. y los tratamientos que se le darán a cada una de ellas, se convertirán en las unidades de actuación urbanística de la propuesta.





## PLAN PARCIAL – HERRAMIENTAS DE PLANEACIÓN

### SISTEMAS ESTRUCTURANTES

- MOVILIDAD

\*Como primera medida, se propone la continuación de los ejes viales en las calles 30, 31, 32 y 33.

\*Cambios de flujos

Antes

Calle 32 doble vía.

Calle 31 sentido occ- oriente.

Calle 30 doble vía.

Después

Calle 32 sentido occ- oriente.

Calle 31 sentido oriente- occ.

Calle 30 sentido occ- oriente.

Nota: la calle 31 no llegaba hasta la carrera 5.

\*Cambio de carácter Calle 30 A. Pasa de ser una vía vehicular a ser una vía peatonal.

(Ver anexo No. 8)

- ESPACIO PÚBLICO

\*Creación de un eje peatonal de carácter cultural, que conecta los parques Nacional y de La Independencia, que se localiza sobre la cra 6.

\*Apertura sobre la cra 7 entre calles 31 A y calle 32, que conecta peatonalmente la cra 5 y cra 7.

\*Creación de espacios de recreación pasiva a nivel zonal, que genera distintos centros sin jerarquía.

Plazoletas de apertura o de acceso: Carrera 6 entre calle 27 y calle 28. Dg 34 con carrera 6.

Plazoletas centrales: Carrera 6 entre calle 31 A y calle 32. Carrera 6 con calle 29.

\*Creación de la transversal 5 A entre calles 28 y 32.

\*Creación de la transversal 5 A entre calles 33 y 32 A.

\*Ampliación de los andenes en el área de intervención.

\*En las intersecciones de los ejes peatonales y los ejes vehiculares, se eleva el paso vehicular a nivel del peatonal para disminuir la velocidad del vehículo y darle prioridad al peatón.

(Ver anexo No. 9)

- PAISAJE

\*Generación de espacios de interacción entre la población y el paisaje existente (cerros orientales, Parque Central Bavaria, perfil de la carrera 7 y 5). La apertura sobre la cra 7 entre calle 31 A y calle 32, genera atracción visual hacia los cerros orientales y hacia el paisaje urbano que existe sobre la zona.

Para contrarrestar el alto flujo vehicular y su incidencia en cuanto a emisión de partículas, contaminación del aire, visual y auditiva se propone una barrera de arborización de porte alto sobre el borde de la carrera 7 entre calles 31 A y 32.

\*En el eje cultural, parte del concepto de la cinta de Moebius, donde no existen jerarquías, hay una dinámica directa entre el peatón y su entorno, generada a partir de los cambios de textura y niveles que presenta el terreno como característica geomorfológica.

\*Los conceptos que se tuvieron en cuenta para el desarrollo de la propuesta paisajística en San Martín fueron:

Apropiación: Generación de entornos variados y dinámicos que repercuten en el sentido de pertenencia de la población flotante y residente.

Escala humana: Se genera a partir del porte de la arborización para mitigar el impacto entre la escala de la edificación y la escala del peatón.

Luz y sombra: La luz da vida al espacio y su manipulación a través de la arborización da al diseño urbano el poder de transformar los espacios de concreto y asfalto en tapetes de luz y sombra.

Continuidad: Generar diferentes recorridos con un mismo carácter para ofrecerle al peatón un espacio variado que tiene lugares de permanencia y recorrido con un énfasis cultural, que se genera a través de los equipamientos culturales, sin generar monotonía.

Falsa perspectiva: La morfología del espacio público corresponde a perspectivas que se generan a partir de la relación visual desde y hacia los cerros orientales, enfatizando el carácter conector de algunos puntos y cruces.

(Ver anexo No. 10)

- USOS Y ACTIVIDADES

(Ver anexo No. 11)

- NORMATIVA

\*El índice de ocupación y construcción permitida sobre la carrera 7, no se relaciona con el índice de ocupación y construcción permitido sobre el sector de San Martín, generando el desequilibrio que existe hoy.

\*La norma no permite la eficiente ejecución de proyectos de infraestructura dentro del sector, por lo que el desarrollo del sector está en un proceso de deterioro total.

Para contrarrestar los efectos negativos de la norma se propone una nueva normativa que contempla los siguientes puntos:

## USOS

Dentro del planteamiento de renovación urbana de San Martín se permitirán los siguientes usos:

VIVIENDA

COMERCIO PARA LA VIVIENDA

EQUIPAMIENTOS CULTURALES, DEPORTIVOS Y COMERCIALES

RECREACIÓN ACTIVA Y PASIVA

ESTACIONAMIENTOS

## DEFINICIÓN DE NORMAS UNIDAD DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA No 1

Altura Máxima: 16 pisos (48 mts)  
Aislamientos: 8mts  
Voladizos: 8mts máx.  
Porcentaje de ocupación: 70%\*altura.  
Porcentaje de construcción: 70% lleno.  
Sótano y Semisótano Altura: 3 mts  
Sótano y Semisótano porcentaje de ocupación: 100%  
Tratamiento: Renovación urbana –redesarrollo-

### TRATAMIENTOS

**De conservación (U.A.U No. 4):** Sector de La Merced, Museo Nacional, Torres del Parque, Planetario Distrital y Plaza de Toros.

El objetivo es proteger el patrimonio construido de la ciudad para asegurara su preservación, involucrándolo a la dinámica del tratamiento de renovación urbana para San Martín, para que sea posible su disfrute como bien de interés cultural y pertenezca como símbolo de identidad para sus habitantes.

#### **De renovación urbana:**

Modalidad de reactivación (U.A.U No. 2): Es la franja de edificios de la carrera 7, que requieren un mejoramiento parcial del espacio publico.

Modalidad de redesarrollo (U.A.U. No. 1): Es la parte central del sector de San Martín, que requiere un reordenamiento para generar un nuevo espacio urbano, con la sustitución casi total de los sistemas generales del espacio edificado, y la introducción de nuevos usos con un aprovechamiento constructivo mas alto, generando el espacio publico requerido.

(Ver anexo No. 12)

### UNIDADES DE ACTUACION URBANISTICA

(Ver anexo No. 13)

### PROYECTOS

Proyectos: Ampliación Museo Nacional.  
Recuperación torres CASUR.  
Parqueaderos subterráneos.  
Vivienda.  
Teatro.  
Centro deportivo.  
Centro comercial.  
Múltiplex.

Galería- bar.  
Cinemateca.  
(Ver anexo No. 14)

## FASES DE LA INTERVENCIÓN

### PROPUESTA A 15 AÑOS

#### 1. SERVICIOS PÚBLICOS

1.1. Adecuación de la infraestructura de servicios públicos: alcantarillado (pluvial separado de aguas negras que recoja las aguas lluvias provenientes de la perseverancia y la Macarena) y energía (alumbrado público).

#### 2. ESPACIO PÚBLICO

2.1. Adecuación del espacio público por parte del distrito en la Merced, el Parque Nacional y el Parque de la independencia.

2.2. Compra y construcción por parte de la ciudad del espacio público correspondiente a la alameda peatonal, proceso en el que se afectarán aproximadamente 15 viviendas.

2.3. Construcción de vías peatonales secundarias entre las carreras quinta y sexta por parte de las entidades privadas encargadas del diseño y construcción sobre esos predios.

#### 3. MALLA VIAL

3.1. Readequación por parte de la ciudad de las calles 27, 28, 30, 35 y 36 de acuerdo a las nuevas condiciones y actividades del sector.

3.2. Compra y construcción de los terrenos correspondientes a las calles 31, 32 y 33 teniendo en cuenta la continuidad vial con la Perseverancia y la ocupación predial propuesta con presupuesto Distrital.

3.3. Ampliación de la calle 34 con la correspondiente construcción de el tramo entre la Caracas y la séptima de la misma.

#### 4. PROYECTOS INMOBILIARIOS

Se construirán en orden de impacto a nivel social teniendo en cuenta la necesidad de reubicar la población residente en la zona y atraer una nueva. Los proyectos inmobiliarios en su gran mayoría se ejecutarán con presupuesto privado.

##### 4.1 VIVIENDA

FASE 1:

Adquisición y englobe de los predios correspondientes a la primera supermanzana de vivienda (actualmente parqueaderos) para su construcción y posterior reubicación de los residentes del sector.

#### FASE 2:

Adquisición y englobe de los predios correspondientes a las supermanzanas de vivienda 2 y 3 propuestas para la venta y atracción de nuevos residentes de donde se obtendrá parte del presupuesto para trabajos posteriores.

### 4.2 TORRES CASUR

Redefinición de uso de las torres Casur y adecuación de las mismas al uso propuesto y de su entorno cercano de acuerdo al nivel de impacto esperado.

### 4.3 EQUIPAMIENTOS

Con inversión tanto pública como privada, se propone como última fase del proyecto, sobre los predios obtenidos del proceso de reubicación residencial, la construcción de equipamientos de tipo cultural, educativo y comercial.

(Ver anexo No. 15)

#### METAS A CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO:

##### CORTO PLAZO (5 AÑOS):

Las actuaciones correspondientes a éste periodo (30% del proyecto), serán básicamente encaminadas a la adecuación y construcción de servicios públicos, vías y espacio público (fases 1, 2 y 3 del proyecto).

- Se establecerán y organizarán las políticas de construcción y ocupación del terreno, especialmente en lo referente a la vivienda.
- Se asignará la construcción de los distintos proyectos a las entidades tanto públicas como privadas que estén interesadas en intervenir en el proyecto.
- Se llevarán a cabo labores sociales de negociación con la población residente al respecto de la reposición de vivienda en alguno de los proyectos y el impacto que generará el proceso de construcción del proyecto a 15 años, con la consecuente concientización del aumento en la calidad de vida propuesta a largo plazo.

##### MEDIANO PLAZO (10 AÑOS):

Para éste periodo se calcula la construcción de 80 – 90.000m<sup>2</sup> aprox (50% del proyecto), que corresponden en su gran mayoría a edificaciones residenciales en primera instancia

complementadas por los equipamientos prioritarios para la vivienda y la población flotante (guarderías, centro de salud, comercio: droguerías, papelerías, supermercados, restaurantes. Etc.).

- Reubicación de aproximadamente 130 familias que actualmente residen en el sector en la primera manzana de vivienda propuesta.
- Especificación de normas sobre usos del suelo, alturas, perfiles, índices de ocupación, etc.
- Adecuación y recualificación de algunos usos y edificios del corredor de la carrera séptima.
- Reubicación y recualificación de los restaurantes y puntos de comercio informal existentes.

LARGO PLAZO (15 AÑOS):

- Construcción de los equipamientos secundarios correspondientes al 20% restante del proyecto.
- Control y mejoramiento del impacto negativo producido por el proceso de construcción.
- Recuperación de una parte de la inversión por valorización del suelo y su consecuente elevación controlada de impuestos, venta de los predios restantes con usos previamente establecidos y venta de nuevos locales y viviendas.

## HERRAMIENTAS DE GESTIÓN

### INTEGRACIÓN INMOBILIARIA

No se considera necesaria la aplicación de instrumentos que ejerzan coacción a la entrega de la tierra, ya que los problemas asociados a la integración forzosa de la tierra, en una zona de tan alta subdivisión predial, generaría impactos negativos en el éxito previsto para el desarrollo paulatino de la zona.

La propuesta central de reglamentación de los aprovechamientos ponderados, resume el plan de incentivos a la integración inmobiliaria, con los beneficios en la edificabilidad que significa para el potencial de desarrollo.

### COOPERACIÓN ENTRE PARTICIPES

Estimulo de aprovechamientos

Posteriormente se resume el esquema con el cual se puede invitar a los propietarios de la tierra, a considerar la posibilidad de incorporar su predio con otros colindantes: *el valor del retomo de la tierra*. Esta estrategia elaborada a partir de la norma consignada en las fichas reglamentarias permite establecer una regla sencilla y es que *un predio pequeño tiene un valor que aumenta en la medida que se integre a otros predios* para bonificar y aplicar a una edificabilidad mayor.

Las condiciones del mercado, que han ajustado a la realidad del mismo los valores de la tierra, no permitirían la especulación en los precios de la tierra, ni tendrían injerencia en los avalúos comerciales de los predios. A partir de esta premisa se considera que el factor decisivo para el

avalúo de los predios es el aprovechamiento posible del mismo, y que en los predios que han sido designados por la consultoría como pequeños lotes, solo es alcanzable en la medida que adelante integraciones prediales.

#### ACTO

- A. Garantía de la continuidad de la estratificación vigente por un periodo pactado.
- B. El nacimiento jurídico de nuevos predios por integración inmobiliaria
- C. Se generan nuevos predios o globos para urbanización

#### INCENTIVO

- A. Beneficios en el pago de servicios públicos y tarifa de impuesto predial
  - B. No induce inmediata formación catastral, hasta tanto no se haga efectivo el proceso de desarrollo
  - C. No serán clasificados como predios urbanizables no urbanizados
  - D. Se generan nuevos avalúos catastrales y una eventual asignación de mayor estrato
  - D. No se incrementará la participación de los predios sometidos al proceso, en el derrame de valorización por un periodo pactado
  - E. Exención pago de licencia de construcción
- La temática tributaria requiere de una precisión de fondo para evitar efectos traumáticos en el proceso de renovación.

### ANALISIS Y EVALUACION DE REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS.

#### CONCEPTUALIZACIÓN DEL REPARTO DE CARGAS Y BENEFICIOS

*La voluntad política en estos proyectos y la inversión pública son esenciales para garantizar su viabilidad'*

Las conclusiones dadas anteriormente puedan explicar, asociadas a otras realidades de mercado, porque la zona a pesar de tener una norma de Habilitación, Rehabilitación y de Renovación por las últimas cuatro décadas -, no ha tenido un proceso firme y decidido de transformación.

Considerando las conclusiones del diagnóstico sobre los posibles mecanismos de gestión de proyectos en la zona, se ha definido la necesaria ejecución por parte del Distrito del 60% de las obras de nuevo Espacio Público planteadas en el diseño urbano final. El restante 30% será asumido así:

- Por el distrito, para el fortalecimiento de proyectos de gestión pública o mixta: 10%
- \* Un 20% por los desarrollos inmobiliarios de carácter mixto o privado.

Los procedimientos y actividades posteriores serán las cargas asumidas por los promotores de cualquier origen. Esta distribución de las cargas evitara el desestímulo en los promotores que generan los diagnósticos, justificaciones, análisis, delimitaciones, valoraciones, chequeos, antecedentes, etc, que no sean competencia exclusiva de los proyectos inmobiliarios propuestos.

## HERRAMIENTAS DE FINANCIACION

### ESTRUCTURAS DE COSTOS

| ESTRUCTURA DE COSTOS U.A.U No. 1 |        |       |          |                          |
|----------------------------------|--------|-------|----------|--------------------------|
| ITEM                             | UNIDAD | CANT  | VR. UNIT | VR. TOTAL                |
| TERRENO                          | M2     | 4080  | 180000   | 163.200.000,00           |
| COMPRA CASAS                     | M2     | 65000 | 100000   | 6.500.000.000,00         |
| VIAS Y ANDENES                   | M2     | 4290  | 160000   | 686.400.000,00           |
| ESP. PÚBLICO                     | M2     | 24920 | 200000   | 4.984.000.000,00         |
| INDIRECTOS                       |        |       |          | 6.166.800.000,00         |
| <b>VALOR TOTAL</b>               |        |       |          | <b>18.500.400.000,00</b> |

| PROYECTO VIVIENDA |        |          |           |                   |
|-------------------|--------|----------|-----------|-------------------|
| ITEM              | UNIDAD | CANTIDAD | VR. UNIT. | VR. TOTAL         |
| TERRENO           | M2     | 9119     | 180000    | 1.641.420.000,00  |
| EDIFICACIÓN       | M2     | 76599    | 250000    | 19.149.750.000,00 |
| INDIRECTOS        |        |          |           | 13.678.380.000,00 |
| UTILIDADES        |        |          |           | 3.829.950.000,00  |
| VALOR DE VENTA    |        |          |           | 38.299.500.000,00 |

| PROYECTO CENTRO DEPORTIVO |        |          |           |                   |
|---------------------------|--------|----------|-----------|-------------------|
| ITEM                      | UNIDAD | CANTIDAD | VR. UNIT. | VR. TOTAL         |
| TERRENO                   | M2     | 8290     | 180000    | 1.492.200.000,00  |
| EDIFICACIÓN               | M2     | 14922    | 500000    | 7.461.000.000,00  |
| INDIRECTOS                |        |          |           | 5.968.800.000,00  |
| COSTO                     |        |          |           | 14.922.000.000,00 |

| PROYECTO TEATRO |        |          |           |                   |
|-----------------|--------|----------|-----------|-------------------|
| ITEM            | UNIDAD | CANTIDAD | VR. UNIT. | VR. TOTAL         |
| TERRENO         | M2     | 5267     | 180000    | 948.060.000,00    |
| EDIFICACIÓN     | M2     | 12640    | 500000    | 6.320.000.000,00  |
| INDIRECTOS      |        |          |           | 5.371.940.000,00  |
| COSTO           |        |          |           | 12.640.000.000,00 |



## ACTORES

| ACTOR                        | TIPO INVERSIÓN               | ACTOR             |
|------------------------------|------------------------------|-------------------|
| <b>ALCALDÍA LOC. SANTAFÉ</b> | Arte - Cultura               | 1.976.529.856,00  |
|                              | Infraestructuras             | 333.821.658,00    |
|                              | Espacio público              | 3.477.459.442,00  |
|                              | Otros                        | 19.987.690.240,00 |
| <b>D.A.P.D</b>               | PÚBLICA GENERAL              | 1.318.534.797,00  |
|                              | Por la Btá que queremos      | 536.309.880,00    |
|                              | Bogotá para vivir            | 2.077.494.638,00  |
| <b>I.D.U</b>                 | PÚBLICA -Espacio Público     | 18.674.622.000,00 |
| <b>COLDEPORTES</b>           | PROYECTOS - ACTIVIDADES      | 60.263.856.000,00 |
| <b>I.D.R.D</b>               | PÚBLICA - Plazas y Parques   | 600 SMLV Por mes  |
| <b>I.C.T.</b>                |                              |                   |
| <b>D.A.M.A</b>               | PÚBLICA - Parques - Recursos | 35.563.760.000,00 |

## BIBLIOGRAFÍA

DIAGNÓSTICO LOCALIDAD DE SANTAFÉ  
Secretaría de Salud.

PLAN DE DESARROLLO LOCAL SANTAFÉ  
Alcaldía Local de Santafé

AGENDA AMBIENTAL LOCALIDAD DE SANTAFÉ  
D.A.M.A.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL BOGOTÁ  
D.A.P.D. – Alcaldía Mayor de Bogotá